12 SEPTEMBRE 2002. - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le plan régional de développement MB 15-10-2002

AVIS DE LA COMMISSION REGIONALE DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE DU 14 JUIN 2002 RELATIF AU PROJET DU PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT

Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme, notamment les articles 9, 18 et 23;
Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 février 1993 relatif à la Commission Régionale de Développement;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 juillet 2001 relatif à la présentation générale du projet de plan et du plan régional de développement;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 septembre 2001 arrêtant le projet de plan régional de développement;
Vu le dossier d'enquête publique réceptionné le 15 avril 2002 par la Commission régionale de développement (accusé de réception du 15 avril 2002);
Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, associations de personnes, organismes publics et d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 15 novembre 2001 au 31 janvier 2002 inclus, répertoriées en annexe au présent avis;
Vu l'avis des communes émis par les conseils communaux aux dates suivantes :
Anderlecht du 21/03/2002
Auderghem 21/02/2002
Berchem-Sainte-Agathe 28/03/2002
Bruxelles 27/03/2002
Etterbeek 25/03/2002
Evere 21/03/2002
Forest 26/03/2002
Ganshoren 28/03/2002
Ixelles 26/03/2002
Jette 27/02/2002
Koekelberg 21/03/2002
Molenbeek-Saint-Jean 21/03/2002
Saint-Gilles 28/03/2002
Saint-Josse 27/03/2002
Schaerbeek 27/03/2002
Uccle 28/03/2002
Watermael-Boitsfort 28/03/2002
Woluwe-Saint-Lambert 21/03/2002
Woluwe-Saint-Pierre 27/03/2002
Vu les avis des instances consultatives remis aux dates suivantes :
Le Conseil Economique et Social du 21/03/2002;

Le Conseil de l'Environnement du 03/03/2002;
La Commission Royale des Monuments et Sites du 27/03/2002;
La Commission régionale de la Mobilité du 28/03/2002;
Considérant l'exposé du Ministre-Président sur le projet de Plan Régional de Développement devant la Commission en date du 25 octobre 2001;
Considérant que la Commission régionale de développement a pu prendre connaissance de toutes les réclamations et observations valablement formulées;
Considérant la complexité des réclamations et observations et les contraintes matérielles résultant du délai limité de soixante jours qui est imposé à la Commission par l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme afin de donner son avis;
Considérant que ces contraintes étaient d'autant plus importantes que la Commission a du pendant la même période rendre un avis sur le projet de circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage;
Considérant que l'avis de la Commission ne doit pas répondre de manière ponctuelle et individualisée à chaque réclamation;
Considérant que, quoique non soumise aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 sur la motivation formelle des actes administratifs, la Commission a entendu formuler son avis de manière utile afin de permettre aux réclamants d'y trouver une réponse à leurs réclamations et observations;
La Commission régionale émet le 14 juin 2002, l'avis suivant :
AVERTISSEMENT
Vu les délais imposés par l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme et la multiplicité et complexité des réclamations et observations, la Commission regrette de n'avoir pu procéder à une 2e lecture de son avis, ce qui lui aurait certainement permis d'en améliorer considérablement la forme et d'éviter les redites et les double-emplois.
INTRODUCTION A L'AVIS DE LA COMMISSION
1. Mission de la Commission
La Commission a examiné le projet de PRD (ci-après dénommé "le projet") notamment au regard du prescrit légal qui le concerne à savoir l'article 17 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme et l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19/07/2001 relatif à la présentation générale du projet de plan et du plan régional de développement.
1) Contenu du PRD
« Le plan régional de développement indique :
1° les objectifs et les priorités de développement, en ce compris d'aménagement du territoire, requis par les besoins économiques, sociaux, culturels, de déplacement et d'environnement;
2° les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs et priorités ainsi définis, notamment par l'expression cartographiée de certaines de ces mesures;
3° la détermination des zones d'intervention prioritaire de la Région;
4° le cas échéant les modifications à apporter au plan régional d'affectation du sol, aux plans communaux de développement et aux plans particuliers d'affectation du sol en fonction des objectifs et des moyens ainsi précisés.
Le Gouvernement arrête les modalités d'exécution du présent article. » (OOPU, art. 17).
Les modalités d'exécution de l'article 17 de l'OOPU sont fixées dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19/07/2001 relatif à la présentation générale du projet de plan et du plan régional de développement qui

précise en son art. 2 que "Le plan comporte au moins les éléments suivants : 1° une analyse de l'évolution récente de la population, de l'activité économique, de l'emploi, du logement, des équipements, de la mobilité et de l'environnement ainsi que de l'évolution urbanistique; 2° l'examen des perspectives d'évolution des matières énumérées au 1 °; 3° l'identification des objectifs et des priorités du Gouvernement dans ces mêmes matières; 4° les moyens à mettre en oeuvre, notamment des initiatives réglementaires et les collaborations organisées avec les personnes morales de droit public, en ce compris les communes, ainsi qu'avec le secteur privé; 5° les zones d'intervention prioritaires au sens de l'article 17, alinéa 1er, 3°, de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et l'urbanisme. Par ailleurs, il stipule encore en son art. 3 que « Le plan comporte des documents cartographiques à valeur indicative, illustrant les dispositions prévues à l'article 2, de manière à permettre une compréhension aisée du plan, dans le cadre des différentes consultations prévues à l'article 18 de l'ordonnance ».

2) Effets du PRD

« Le projet de plan et le plan sont indicatifs dans toutes leurs dispositions.

Le projet de plan régional d'affectation du sol, le plan régional d'affectation du sol, le plan communal de développement, le plan particulier d'affectation du sol et le programme d'action prioritaire ne peuvent s'en écarter qu'à condition d'en indiquer expressément les motifs.

L'octroi d'aides par le Gouvernement à des personnes physiques ou morales, privées ou publiques ne peut s'effectuer que dans le respect des dispositions du plan ou du projet de plan. » (OOPU, art. 23, alinéas 1er, 2 et 3).

La Commission a également voulu porter attention à la nécessaire cohérence interne du plan, ainsi qu'à celle des options prises (entre autres en regard du constat préalable au PRD) et des moyens prévus pour sa mise en oeuvre.

2. Méthode de travail et sources documentaires :

Pour élaborer son avis, la Commission s'est appuyée sur de nombreux documents qu'elle conserve à son secrétariat et rend accessible au public sur simple demande.

La Commission a pris connaissance des études préalables au projet de PRD commandées par le Gouvernement et a auditionné leurs auteurs quand elle l'a jugé utile :

Pour la consultation du tableau, voir image

La Commission a remis, à la demande du Gouvernement, ses "observations et suggestions sur le projet de constat introductif au PRD " (doc. 1043 du 14 mars 2001), pour lesquels elle a consacré les séances des 7, 14, 21 décembre 2000 et 11 janvier 2001 (audition des auteurs d'études préalables), du 21 février 2001 (présentation du Constat introductif par le Ministre-Président), et des 1er, 5, 8, 12, 15 mars 2001.

La Commission a entendu le 25 octobre 2001 l'exposé du Ministre-Président sur le projet de PRD.

La Commission a procédé à un premier examen détaillé des 3 objectifs et des 12 priorités le 14 novembre 2001; les 5, 12 et 20 décembre 2001; en 2002, les 9, 16, 23 et 30 janvier; le 6 février; les 6, 13 et 21 mars et a fixé des premiers éléments de sa réflexion afin d'organiser le travail ultérieur d'analyse des résultats de l'enquête publique.

La Commission a été saisie le 15 avril 2002 du dossier complet comprenant les 358 réclamations et observations (dont 61 peuvent être regroupées en 10 lettres types différentes), ainsi que les avis des 19 communes bruxelloises et des 4 instances consultatives : Commission royale des Monuments et des Sites, Conseil économique et social, Conseil de l'Environnement et Commission régionale de la Mobilité.

Ce traitement de l'enquête publique a donné lieu à près de 4 900 fiches dont 1 % de rebut (sans objet avec le projet, illisibles, etc.), le reste se répartissant en trois quart de remarques non localisées et un quart de remarques localisées.
La Commission s'est réunie ensuite pour analyser les réclamations et observations issues de l'enquête publique en section spécialisée et en séance plénière les 15, 17, 22, 24, 29 et 30 avril; les 6, 8, 13, 15, 21, 23, 24, 27, 28, 29 et 30 mai; les 3, 4, 5, 6, 7, 10, 12, 13 et 14 juin 2002 (les séances de la section spécialisée se sont déroulées de 12 à 18 heures - parfois même jusque 19 ou 20 heures : soit au total au moins 160 heures, le temps de préparation non compris).
La Commission regrette d'avoir dû passer un temps considérable à l'examen de très nombreuses remarques marginales ou ne correspondant pas au niveau d'un plan régional.
Elle aurait souhaité un examen préalable des réclamations et observations par les administrations régionales et organismes d'intérêt public régional concernés, afin de lui permettre de consacrer ensuite les soixante jours prévus par l'OOPU à un approfondissement du fond des questions soulevées, le cas échéant, en procédant à l'audition d'experts extérieurs. Ce traitement aurait pu s'effectuer avant la saisine de la Commission, vu que l'OOPU ne prévoit pas de délai pour cette phase après la remise des avis des communes et des instances consultatives.
3. Structure et forme de l'Avis de la Commission
La Commission a élaboré son avis en suivant la structure du projet tel que soumis à l'enquête publique; ceci dans le souci de faciliter le traitement des remarques issues de l'enquête publique et de permettre au Gouvernement d'adapter le cas échéant son projet.
La synthèse des réclamations est présentée en caractère italique tandis que les commentaires de la Commission, sa position, ses justifications et propositions et, le cas échéant, la réfutation des réclamants est présentée en caractère droit. Les propositions formelles d'amendement du texte du projet sont présentées en caractère droit souligné, mais pour d'autres cas, les suggestions des réclamants ou de la commission sont avancées sans formalisation, faute de temps.
La Commission a opté pour une réponse globalisée aux remarques récurrentes. La remarque est mentionnée dans le point du projet auquel elle réfère mais le texte renvoie à l'avis général de la Commission sur la question.
Afin de ne pas alourdir inutilement son avis, la Commission n'a pas fait figurer dans son avis l'ensemble des observations demandant le maintien ou faisant part d'un appui à une idée défendue dans le projet, dans la mesure où elle partageait ce point de vue et/ou qu'aucun réclamant ne faisait état d'un avis contraire.
Le secrétariat de la Commission tient à la disposition du Gouvernement l'ensemble des ces remarques favorables aux propositions du projet de plan.
AVIS DE LA COMMISSION REGIONALE DE DEVELOPPEMENT
1. Considérations générales
1.1. Le processus d'élaboration du PRD
La Commission rappelle au Gouvernement le souhait qu'elle a exprimé dans son avis relatif au projet de constat introductif d'être consultée à l'avenir pour le choix des thèmes d'études préalables au projet de PRD, pour le choix et le contenu des cahiers des charges de ces études et pour les moyens à mettre en oeuvre pour préparer et suivre l'exécution des plans. Par ailleurs, la Commission insiste sur la nécessité de renforcer les instruments de planification et de suivi des plans au sein du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'AATL en particulier, entre autres via la mise sur pied d'un véritable tableau de bord permanent comprenant des indicateurs basés

sur des observatoires. L'administration et principalement le service de Planification de l'AATL dans ce cas, doit pouvoir disposer des moyens (entre autres humains) suffisants, nécessaires pour pouvoir assurer le secrétariat technique du comité de pilotage du PRD. A ce titre, une coopération avec les universités et les instituts de recherche est également à envisager.
La Commission se réjouit vivement que, dans une volonté de planification globale et cohérente sur le territoire de la Région, le Gouvernement - dont les membres se répartissent entre les Collèges communautaires - ait également abordé dans le projet de PRD les matières communautaires. Toutefois, elle doit souligner qu'à la différence de ce qui se passe pour les compétences régionales, il n'y a pas d'instances consultatives habilitées à remettre à la Commission des avis spécialisés pour les matières communautaires et/ou à y être représentées. Elle suggère au Gouvernement de prendre une initiative en la matière, en coopération avec les Collèges des Commissions communautaires.
1.2. PRD et planification stratégique
Le PRD constitue un instrument de planification globale et stratégique.
La Commission relève des inégalités au sein de certains chapitres quant à la portée des politiques et mesures prônées. Celles-ci relèvent parfois de la gestion de problèmes immédiats, sans vue à moyen et long terme.
La Commission partage le point de vue émis par le Conseil économique et social : "le projet de PRD constitue davantage un répertoire de mesures et d'intentions, certes louables, qu'un plan stratégique et opérationnel, comprenant pour chaque priorité des objectifs précis et mesurables, la description des moyens humains et financiers à mettre en oeuvre, la qualification des zones prioritaires par type de mesures et in fine, un calendrier de mise en oeuvre des mesures retenues".
La Commission regrette l'absence de quantification de nombreux objectifs. Elle comprend d'autant moins ce manque qu'elle a constaté que certains objectifs chiffrés ou programmes plus détaillés ont déjà fait l'objet d'une annonce officielle de la part de Ministres concernés et/ou du Gouvernement.
La Commission regrette également le manque de hiérarchisation et de clarté des mesures envisagées pour atteindre les objectifs mentionnés au sein de chaque priorité. Le plan étant la combinaison de programmes complexes, il est indispensable qu'il fasse l'objet d'une évaluation préalable à sa présentation (ex-ante). La Région pourrait s'inspirer notamment du modèle imposé par la Commission européenne pour tous ses programmes structurels.
1.3. Domaines couverts par le projet de PRD
Le projet traite des matières de compétence régionale comme des matières de compétence non régionale (européennes, fédérales, des autres régions, des communautés, des pouvoirs locaux...). La Commission appuie avec force cette approche car elle induit un engagement de la Région quant aux négociations à mener avec les autorités compétentes d'autres niveaux pour chacune des matières qui ont une influence sur le développement régional. Dans un souci de transparence, la Commission suggère par conséquent que soient clairement identifiés dans le plan les pouvoirs publics effectivement responsables de l'exécution des divers objectifs du plan.
1.4. Cohérence interne et externe du projet de PRD
Dans la mesure où le constat introductif est sensé nourrir le projet de PRD, la Commission insiste sur la nécessaire cohérence entre les 2 documents soumis à l'enquête publique, notamment en terme d'options prises dans le projet de plan par rapport aux éléments relevés dans le constat. La Commission a relevé dans ce cadre,

des incohérences ponctuelles, voire sectorielles comme par exemple l'insuffisante prise en compte de l'importance du commerce dans l'économie bruxelloise.
La Commission regrette que les liens avec le 1er PRD n'aient pas été suffisamment mis en évidence. De son côté, la Commission a relevé notamment les différences suivantes : l'ajout d'un 3e défi : "inclure le caractère international et interculturel de Bruxelles dans des projets phares intégrés...", l'association plus marquée entre le secteur économique et l'emploi, l'importance accordée à la recherche scientifique, la mise en exergue des fonctions internationales, y compris les menaces en terme de tension sur le marché du logement.
1.5. Remarques générales relatives a la forme des documents
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent d'améliorer la rédaction du PRD;
Considérant que la commune d'Uccle regrette que la conception du projet de PRD semble avoir été marquée par une réflexion plus sectorielle que systématique, malgré le volet innovateur des conditions transversales,
Car, il s'agit d'un document qui doit être plus aisément maîtrisable et qui doit permettre d'identifier, avec précision, les domaines d'intervention prioritaires de la Région. Ces derniers doivent être accompagnés de mesures concrètes de réalisation,
Parce que le PRD se présente davantage comme un répertoire de bonnes intentions que comme un véritable plan stratégique, permettant à moyen terme une véritable évolution de la ville,
Car le projet de PRD est extrêmement vague quant aux processus de mise en oeuvre de ses priorités et ne définit que peu de mesures opérationnelles concrètes,
Parce que le PRD est très "dense" et difficilement maîtrisable par la population. La forme actuelle du PROJET DE PRD accroît sensiblement sa complexité et freine la mobilisation citoyenne dans le cadre de l'enquête publique,
Car, hors de tout contexte réaliste, on peut craindre une décrédibilisation du PRD auprès du public et des autorités,
Car il faut faciliter l'accessibilité du citoyen au PRD;
Considérant que le réclamant propose de numéroter les paragraphes et quadriller les cartes,
Car cela faciliterait le travail des réclamants, du dépouillement et la lecture des réponses aux réclamations;
Considérant qu'un réclamant souhaite que l'on puisse retrouver facilement les termes de l'OOPU;
Considérant que des réclamants proposent de prévoir une table des matières;
Car elle permettrait de s'y retrouver de PRD en PRD et rendrait la consultation et compréhension plus aisée,
Car les priorités abordent plusieurs thèmes (exemple : le logement est le thème principal de 3 priorités au moins);
Des réclamations insistent sur l'aspect pédagogique que devrait avoir le projet de PRD. Un des réclamants demande également de revoir le mode de présentation afin de susciter plus de réaction (le réclamant demande le taux de réponse à l'enquête publique) et d'améliorer l'examen du document (pour réclamer en connaissance de cause, ce qui n'est pas le cas),
Vu la mauvaise qualité pédagogique du projet de PRD,
Car les propositions et mesures sont vagues (et qui plus parfois présentées au conditionnel),
Sa lecture est un exercice lourd voire impossible pour les citoyens,
Parce que le projet de PRD contient beaucoup de nouveaux termes, inconnus du

public;
Une réclamation insiste sur une plus grande accessibilité des documents du projet de PRD pour les citoyens,
Parce que le plan est trop fastidieux à lire;
Une réclamation demande une simplification et une harmonisation des termes relatifs aux interventions prioritaires, tant pour les cartes que pour les textes
Pour éviter toute confusion;
Considérant que le réclamant propose de rendre le document plus compréhensible pour le commun des mortels, rendre le PRD moins hermétique, préciser la terminologie utilisée et les légendes des cartes,
Car le document est lourd, long et peu compréhensible même pour les initiés,
La commune d'Uccle soutient la réclamation;,
Considérant qu'un réclamant constate que malgré un effort d'harmonisation de la forme des différents chapitres, le document dans son ensemble pâtit d'un certain manque de cohérence quant au fond;
Exemple 1 : l'objectif d'un développement durable qui est fort bien expliqué dans le chapitre des conditions transversales ne semble pas avoir inspiré la rédaction de la proposition sur l'économie,
Exemple2 : le thème du commerce est inclus dans la priorité 6 alors qu'il s'agit d'une fonction économique importante,
Exemple 3 : le concept de développement durable n'est pas repris dans la priorité "attractivité résidentielle" alors qu'il pourrait constituer un élément fédérateur de cette attractivité;
Considérant que les réclamants mettent en évidence le manque de définition des moyens, des outils et d'un calendrier,
Ce qui rend les objectifs vagues et le plan peu réaliste;
Considérant que le PRD ne rencontre pas les prescrits légaux de l'OOPU,
Car pas de quantification ni d'échéance et les moyens ne sont pas précisés;
Considérant qu'un réclamant propose d'investir prioritairement dans la simplification administrative et les institutions et organes existants en vue de les dynamiser et d'améliorer leurs synergies;
La Commission relève que le projet de plan ne distingue pas systématiquement "les objectifs et priorités de développement", des "moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre".
La Commission suggère que chaque priorité et ses sous-chapitres soient restructurés en 3 parties : 1° "diagnostic, besoins", 2° "objectifs", et 2° "moyens à mettre en oeuvre".
La Commission soutient les réclamants demandant la définition ou la clarification des termes ou concepts utilisés dans le projet, lorsqu'il s'agit de termes et concepts techniques et en particulier lorsque le Gouvernement leur assigne une signification dans le cadre du projet (type glossaire du PRAS). Afin de ne pas alourdir exagérément le glossaire, les termes seront de préférence explicités dans le texte même, sauf s'ils sont récurrents.
Considérant que plusieurs réclamants s'inquiètent du peu de lien entre les cartes et le texte,
Car, dans le projet de PRD, les textes ne renvoient pas aux cartes du projet;
Considérant que des réclamants proposent qu'il y ait plus de lien entre le texte et les cartes et de pallier au manque de liaison entre les 3 documents (constat, cartes et objectifs) et de mieux structurer les projets,
Car les cartes sont peu mentionnées dans le texte et les textes de référence

n'apparaissent pas sur les cartes,
La commune d'Uccle soutient la réclamation;
La Commission soutient les observations en faveur d'une meilleure lisibilité des documents, y compris graphiques. Elle demande par exemple que l'échelle des cartes produites soit déterminée en fonction de ce qu'on veut y montrer : certaines cartes au 1/100.000^{e} sont trop petites pour apprécier les détails mentionnés.
La Commission regrette également l'absence dans certains cas de liens entre le texte et les cartes composant le projet de PRD.
La Commission suggère au Gouvernement de veiller à actualiser le projet en fonction de l'évolution des matières traitées depuis le moment où le projet de plan a été arrêté.
1.6. Voies et Moyens
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'établir des liens clairs et précis entre le Constat et les 12 priorités,
Car la réalisation d'un projet de ville nécessite une analyse complète des politiques urbaines en cours;
Considérant qu'un réclamant demande de combler le vide juridique qui existe dans le PRD quant à l'articulation des plans sectoriels et du PRD (plan IRIS, maillage vert et bleu,...);
Considérant que le réclamant considère que le PRD devrait comprendre une meilleure intégration des plans régionaux (le plan iris, le plan bruit),
- car un vrai plan doit répondre aux besoins de la population dans une préoccupation de développement durable,
- on devrait intégrer la spécialisation des voiries IRIS dans le PRD,
- on devrait retrouver détaillés les points noirs dus au trafic relevés par l'administration dans le plan,
- la commune d'Uccle soutient la réclamation;
Considérant qu'un réclamant demande que le PRD soit plus précis;
Car le PRD laisse augurer des difficultés insurmontables d'application alors que, du PRD résultent les plans inférieurs. Le PRD est donc d'une importance majeure;
Considérant qu'un réclamant regrette l'absence de références au constat dans le projet,
Car il n'est pas possible de retrouver facilement les données sur lesquelles reposent les propositions ou affirmations formulées dans les priorités,
Car il y a une contradiction flagrante entre le Constat (problème des pouvoirs publics qui sont limités dans leur moyens) et le projet (les 12 priorités). Ce dernier est, en effet, hyper ambitieux,
Car, comme les objectifs ne sont pas chiffrés et les délais de réalisation pas fixés, il sera impossible d'évaluer les politiques mises en oeuvre et de vérifier si les mesures adoptées sont adéquates pour atteindre les objectifs;
Considérant que la commune d'Ixelles demande d'assurer la cohérence entre les politiques sectorielles et de hiérarchiser les priorités entre elles,
Parce qu'il existe des incohérences au sein du projet de PRD (i.e. des difficultés locales à concilier le maillage vert et le maillage du Plan Iris : superposition des voies inter-quartiers à fort débit et du maillage vert);
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) souhaitent une programmation et des délais relatifs aux actions envisagées dans le PRD;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de définir un calendrier, les moyens financiers (sur base d'une évaluation et d'une répartition budgétaire), administratifs et humains (acteurs et initiateurs) nécessaires à la réalisation du projet de PRD;
Considérant que plusieurs réclamants demandent que le PRD planifie dans le temps (court terme, moyen terme et long terme) les options et les intentions, et comprenne

un volet financier; le PRD doit définir des paramètres objectifs et budgétiser les interventions envisagées (chiffrer les objectifs),
Car le PRD est un plan de législature,
Parce que le projet de PRD ne contient pas de calendrier et de définition des moyens financiers et administratifs pour l'application du projet de PRD,
Car les enjeux du PRD n'apparaissent pas clairement dans le projet de PRD,
Parce que le PROJET DE PRD apparaît comme un catalogue de bonnes intentions, d'orientations politiques, de projets et réformes plus au moins entamées,
Car le PRD risque d'être peu opérationnel, Car le projet de PRD ne définit pas de réelles priorités parmi les priorités énoncées,
Parce qu'il existe une contradiction entre les moyens financiers et humains dont dispose la Région et le projet de PRD qui est trop ambitieux. Selon certains réclamants, il est impossible de parvenir à l'ensemble des objectifs, voire même de mettre en place les moyens de les atteindre, d'ici la fin de la législature,
Car, la Région semble vouloir, dans tous les domaines traités, sans exception, créer de nouvelles structures et/ou augmenter les effectifs des structures déjà en place,
Même si certains réclamants se réjouissent du fait que la Région semble vouloir, dans tous les domaines traités, sans exception, créer de nouvelles structures et/ou augmenter les effectifs des structures déjà en place, ces mêmes réclamants s'interrogent sur la crédibilité du projet de PRD (budgets, délais);
Suite aux très nombreuses demandes des réclamants souhaitant des moyens budgétaires accrus pour tel ou tel secteur d'intervention publique régionale (logement social, transport public, expansion économique, espaces verts, ...), la Commission partage la réflexion émise lors de son audition par le Ministre-Président que le plan ne peut budgétiser dans le détail chaque action prévue, parce que la discussion sur les allocations budgétaires est annuelle et se fait au Parlement régional. Toutefois, elle estime que les programmes pluri-annuels d'investissement et les politiques sectorielles devraient faire l'objet d'estimations de dépenses par masses budgétaires en comparant les budgets actuellement alloués aux besoins estimés sur la période de durée de vie du plan et au-delà, à moyen terme.
Les choix opérés par le Gouvernement dans son plan devront en effet se traduire au niveau des arbitrages financiers sinon ils resteront des voeux pieux.
De la même manière, le plan devrait comporter une projection des estimations des recettes, d'autant que le mécanisme de financement des régions a été fortement modifié par les accords du Lambermont, en donnant une place prépondérante aux impôts régionaux qui, par ailleurs, sont mentionnés dans le projet (fiscalité immobilière notamment, droits de succession, etc...).
Le suivi de la réalisation des objectifs du plan devra nécessairement s'inscrire dans les contraintes financières et budgétaires qui méritent donc d'être développées dans un chapitre spécifique.
Suite aux nombreux réclamants qui demandent davantage de précision sur la mise en oeuvre des politiques régionales, et en particulier, demandent que le plan précise les calendriers d'exécution des mesures prévues, la Commission suggère au Gouvernement d'expliciter clairement, dans le plan que les actions et objectifs cités sont le fruit d'une vision à long terme et que la réalisation de ces actions et objectifs dépasseront dans de nombreux cas, le terme de la législature en cours. Les échéances prévues doivent cependant être raisonnables et donc réalistes. Il y a lieu également d'établir un "phasage" des échéances relatives à certaines actions (y compris les mesures d'accompagnement).
Considérant que la commune de Schaerbeek demande un inventaire clair des

contributions Communales aux objectifs du projet de PRD et de leur mode de financement;
Considérant que la commune de Schaerbeek demande de doter les communes de moyens financiers suffisants tant pour assurer leurs missions légales que le cofinancement des politiques régionales;
Considérant que la commune de Molenbeek approuve les diverses propositions de partenariat Région/Commune(s) et ce à travers les diverses politiques (logement, mobilité,..) et qu'elle souhaite que la partie à charge des communes soit fortement limitée;
Car il faut permettre aux communes en difficulté de voir se réaliser sur leur territoire le plus grand nombre possible de projets;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de prévoir des moyens conséquents aussi bien financiers qu'humains à octroyer aux communes pour faire face aux défis du PRD,
Car une meilleure collaboration entre les pouvoirs en amont devrait permettre d'être plus proche des citoyens et dès lors de mieux répondre à leurs attentes,
Car il est incontestable que des politiques régionales (existantes ou futures) ayant, de manière directe ou indirecte, un impact sur les finances communales, ne pourront plus être menées ou, si elles le sont, "évinceront les communes les plus fragilisées",
Car le projet de PRD prévoit de nouvelles missions pour les communes (i.e. élaborations de plans communaux du logement, mise en place d'un guichet du logement,...) sans prévoir explicitement de nouveaux moyens matériels et humains pour les réaliser.
Parce qu'il ne faut pas faire report, sur les finances communales, des décisions prises à un niveau institutionnel supérieur : plus grande solidarité entre les communes, principe de subsidiarité,
Parce que de nombreuses politiques régionales menées, par exemple, en faveur de l'aménagement de l'espace public et de la rénovation du bâti, sont actuellement menées en cofinancement par la Région et les communes,
Car, demain, si l'évolution des finances communales n'est pas modifiée fondamentalement, c'est l'enjeu de ces politiques qui sera remis en jeu. Cela en devient un enjeu pour les politiques régionales, voire une condition essentielle de "réussite" du PRD,
Parce que le contexte financier des communes est difficile car elles sont confrontées à deux problèmes majeurs :
Un appauvrissement des recettes propres que rend de plus en plus difficile l'accomplissement de ses missions; on assiste à un déclin généralisé du revenu moyen et donc des recettes fiscales liées au revenu des habitants (cette situation touchant particulièrement le centre et la première couronne de la ville, ce qui crée de fortes disparités entre les communes);
Une augmentation des dépenses due à un surcroît de missions décidées à un niveau supérieur (niveau fédéral et européen) (i.e. : les communes bruxelloises participent à des taux allant de 35 % à 50 % dans la prise en charge du Minimex, conséquences de la réforme fiscale sur les finances communales, libéralisation du marché de l'énergie, réforme des polices, ...);
Considérant que la commune de Schaerbeek demande que le PRD explique comment viser l'amélioration de la solidarité entre communes au sein de la Région Bruxelloise,
Parce qu'il s'agit d'établir une meilleure organisation de la solidarité entre les communes au sein de la région bruxelloise et que les différentes politiques régionales en faveur des communes doivent être évaluées au regard d'une définition de la

solidarité qui respecte l'autonomie communale,
Parce que cette articulation n'est pas présente dans le projet de PRD. Or, en tant qu'autorité de tutelle, en outre compétente pour ce qui concerne le financement des communes, c'est une donnée importante que nous regrettons ne pas voir figurer dans le projet de PRD,
Parce que le réclamant regrette que l'élaboration du projet n'ait croisé ni le débat sur les finances communales, débat qui figurait à l'ordre du jour du calendrier régional, ni sur les moyens budgétaires alloués aux communes;
Considérant que la commune de Schaerbeek souhaite une répartition des compétences basée sur le principe de subsidiarité et le respect de l'autonomie communale dans la mise en oeuvre du PRD,
Car la Belgique devrait souscrire aux principes définis dans la 'Charte européenne de l'autonomie locale'. Ceci suppose une lecture des compétences davantage axée sur le principe de subsidiarité : les communes, dans un cadre normatif défini par la Région, doivent être investies à l'échelon local de responsabilités effectives leur permettant une administration à la fois efficace et proche du citoyen, tout en bénéficiant d'une large autonomie quant aux modalités d'exercice de ces dernières et aux moyens nécessaires à l'accomplissement de leur mission,
1. Le réclamant [la commune de Schaerbeek] souhaite s'insérer dans le projet de ville, dans une optique volontariste. 2. La réussite du projet de ville repose sur une articulation optimale entre les actions intentées au niveau communal et les initiatives développées au niveau régional. 3. Selon la commune cette collaboration ne peut être efficace que si 3 conditions sont remplies : -Une définition claire des objectifs [du PRD], -Une définition du rôle de chacun des intervenants, -Doter les communes de moyens financiers suffisants, tant pour assurer leurs missions légales et obligatoires que le cofinancement des politiques régionales,
Parmi les 12 priorités sectorielles inscrites au projet de PRD, 10 au moins ressortent des compétences communales. Il s'agit soit de compétences exclusivement réservées par la loi aux communes, soit de compétences partagées avec la Région mais le plus souvent avec une forte prédominance communale, soit encore de compétences partagées entre les communes et les Communautés et/ou les Commissions Communautaires. Ceci n'est pas contesté par le projet de PRD qui reconnaît explicitement que les 'communes bruxelloises sont des interlocutrices privilégiées dans la mise en oeuvre de plan' et 'qu'il est nécessaire de mettre en place une collaboration étroite avec celles-ci';
La Commission constate que de nombreuses actions prévues par le plan doivent être mises en oeuvre par les communes et demande que le Gouvernement apprécie les moyens dont doivent disposer les communes pour mener à bien ces missions complémentaires.
1.7. Le suivi du plan
La Commission est favorable à l'idée d'un "tableau de marche" par politique afin de pouvoir établir des indicateurs de réalisation (% du programme réalisé), de résultat (% des objectifs atteints) et d'impact (effets sur les destinataires, sur l'environnement, sur la zone prioritaire, sur le développement régional,...).
L'évaluation du plan devra, en effet, recourir aux critères de pertinence (adaptation des programmes par rapport aux objectifs et circonstances), d'efficacité (objectifs visés réellement atteints), d'efficience(meilleurs rapport entre les moyens affectés et les résultats obtenus), d'impact (sur le contexte global) et de durabilité (effets dans le temps).
1.8 Terminologie

La Commission demande au Gouvernement de réserver le terme "plan" aux plans ayant un statut juridique selon l'ordonnance organique (PRD, PRAS, PCD, PPAS) et d'utiliser le terme "programme" pour nommer tous les outils de programmation opérationnelle (programme IRIS, programme air, programme bruit, etc.). L'utilisation des termes consacrés permet de clarifier la position des "maître plans de développement (PRD et PCD)" par rapport aux programmes opérationnels de mise en oeuvre qui en découlent.
La Commission rappelle qu'il ne peut y avoir de concurrence entre des outils prévus par l'ordonnance et des programmes opérationnels dont le statut n'est pas prévu par l'ordonnance.
1.9 Autres remarques
La Commission regrette que le plan ne comporte pas de synthèse des programmes opérationnels existants (déchets, déplacement, bruit, ...) ce qui lui semble nécessaire à une bonne compréhension des éléments décrits comme objectifs dans le projet du plan.
La Commission suggère que le Gouvernement fasse explicitement référence aux outils existants (observatoires, cadastre, contrat, rapports,...) lorsque les mesures proposées dans le projet rendent leur mention pertinente, et de mentionner un minimum d'informations relatives à ces outils.
1.9. Recommandations de la CRD pour l'élaboration d'un prochain PRD
La Commission tient à mettre en avant quelques principes pour le prochain PRD, qu'elle développera dans les mois qui suivent sous forme de "directives générales" telles que prévues par l'article 9 de l'OOPU ("La Commission propose des directives générales pour la préparation et l'élaboration des plans de développement et d'affectation du sol et des règlements d'urbanisme").
La Commission souhaite que le Gouvernement améliore le processus de conception, d'élaboration et de présentation du prochain projet de PRD pour répondre à la fois aux nécessités d'un plan stratégique et pour permettre à l'enquête publique d'avoir tout son sens.
La Commission demande à être associée aux études concernant le projet de PRD dès leurs prémisses.
Elle fait remarquer qu'un relèvement de la qualité des rapports annuels d'évaluation, évoqués dans l'OOPU, permettrait de diminuer l'importance des études préliminaires au projet et d'assurer un meilleur suivi de celles-ci par le comité de pilotage du plan.
La Commission insiste pour qu'une continuité puisse être établie avec les PRD précédents.
Cette continuité devrait être la ligne de conduite des rapports annuels d'évaluation des politiques menées dans le cadre de la mise en oeuvre de chaque PRD.
Par ailleurs, l'analyse des succès et des insuccès permettrait de distinguer quels ont été les obstacles empêchant d'atteindre les objectifs et d'en tirer les leçons pour la gestion du PRD suivant.
L'évaluation des politiques menées pose aussi la question des indicateurs de mesure de ces politiques et celle des outils dont la Région doit se doter pour pouvoir mener et gérer un plan stratégique : il est en effet nécessaire pour ce faire de pouvoir compter sur un outil statistique performant mais également sur une structure d'évaluation permanente à créer au sein du service planification, travaillant en collaboration avec le service régional d'Etudes et statistiques.
La question des indicateurs statistiques fiables et comparables une année après l'autre se pose avec celle de leur coordination ou de leur élaboration effective par l'administration.

La permanence de la terminologie et de la structure des rapports, permettrait de faciliter l'analyse récurrente et comparée.
La Commission propose donc que les chapitres thématiques soient positionnés de façon permanente d'un plan à l'autre (par exemple : le commerce sera un point du chapitre Economie, la politique "vélo" un point du chapitre Mobilité) de façon à pouvoir saisir en un seul endroit du plan l'ensemble des propositions concernant les politiques thématiques et de préciser par des renvois les liens transversaux entre chapitres.
Elle souhaite également que la formulation soit accessible au public pour garantir l'intérêt de la consultation démocratique.
L'intégration de la synthèse des autres programmes régionaux (Iris, Bruit, Air, etc...) dans le PRD pourrait être améliorée pour renforcer l'image d'une action gouvernementale homogène. Leur évaluation est intrinsèque à l'évaluation de l'exécution du plan.
Il est évident que l'évolution des finances régionales qui assurent une autonomie décisionnelle aux autorités doit être expliquée en introduction de la planification, d'autant que les accords institutionnels modifient à chaque fois la donne en cette matière éminemment complexe.
L'analyse des implications des politiques des Régions flamande et wallonne pour la Région et son hinterland s'avérerait utile.

2. EXAMEN DU PRD CHAPITRE PAR CHAPITRE

CONSTAT

Observations générales

La Commission fait remarquer qu'un certain nombre de remarques prises en compte dans le constat sont relatives à des propositions et seront traitées comme telles dans les chapitres du projet y relatifs.

Bilan - Evaluation

Considérant qu'un certain nombre de réclamants, dont la commune de Saint-Gilles, la Commission royale des Monuments et Sites et le Conseil d'Environnement demandent :
- d'indiquer un réel bilan du premier PRD;
- de faire une évaluation critique des effets du plan précédent et de prendre en compte les bilans réalisés au cours de la mise en application du premier PRD;
- de voir, au travers de l'évaluation du précédent PRD, l'impact des mesures et si les objectifs ont été atteints;
- de présenter une évolution chiffrée du premier PRD et d' en tirer les conséquences pour le maintien et/ou la réorientation des politiques en cours;
- de voir quels en étaient les instruments efficaces ou ceux qui devraient être modifiés;
- car l'intérêt d'un bilan réside dans la possibilité de connaître les objectifs atteints et les causes expliquant que certains objectifs n'ont pas été atteints (financières, humaines, techniques, etc...) et permet ensuite, de proposer un "objectif d'amélioration réaliste" (souvent quantifié) et les mesures à prendre;
- étant donné que des bilans ont été pourtant régulièrement dressés au cours de la mise en application du premier PRD, mais qu'ils n'ont malheureusement pas été pris en compte;
- car cette évaluation manque au constat;
- car la réalisation d'un projet de ville nécessite une analyse complète des politiques urbaines en cours;
- car il n'est donné pour ainsi dire aucune réponse sur l'efficacité des divers instruments, comme par exemple, le système des contrats de quartier;

- car le projet de PRD actuel aurait dû s'inscrire dans la continuité du PRD 1995;
- car le constat est un constat de la situation régionale sans analyser l'impact des politiques menées dans le cadre du PRD de 1995, leur pertinence, la nécessité soit de les amplifier, les supprimer, ou encore les modifier;
- La commune d'Uccle soutient les réclamations portant sur le manque de bilan du PRD 95, sauf en ce qui concerne certaines exigences cartographiques qui risquent d'altérer la lisibilité des cartes;
- d'utiliser des données statistiques plus récentes pour le constat;
- car les données statistiques sont quelquefois anciennes; le constat n'étant pas à jour, il ne reflète pas la réalité;
- La Commission renvoie à ses considérations générales.

Chapitre 1er. Croissance progressive de la population après un important déclin

1.2. Décomposition de la dynamique démographique

Considérant que la commune d'Ixelles demande de préciser si la périphérie est considérée dans le rayon habituel des 30 km de Bruxelles, si c'est le cas l'élargir au-delà, car l'élargissement de ce rayon semble utile pour appréhender les nouvelles zones de forte croissance telles que la région de Gembloux, Sombreffe, etc...;

La Commission appuie cette demande et pense qu'il est nécessaire que le projet de PRD précise les concepts utilisés. Ainsi, elle propose d'utiliser le terme "périphérie" pour la périphérie extérieure à la Région; le terme "2e couronne" pour ce qui est la périphérie interne de la Région. Elle demande que l'on précise une fois pour toutes la définition du terme "Métropole bruxelloise". Elle estime également qu'il convient de bannir le terme banlieue qui définit un phénomène urbain français qui ne reflète pas la réalité bruxelloise.

Chapitre 2. Erosion du revenu moyen engendrant une diminution de la capacité contributive

2.1.Un revenu qui croît moins dans les communes bruxelloises que dans le reste du pays

Considérant que la commune d'Ixelles demande :
- de souligner les risques que représentent l'appauvrissement de la population et la réduction de la capacité contributive de la Région bruxelloise pour la survie des institutions,car comme le laisse entendre le texte, la Région est confrontée à une spirale financière négative, au terme de laquelle l'augmentation des besoins sociaux en Région bruxelloise ira de pair avec une diminution des moyens financiers et l'obligation de recourir de plus en plus à des mécanismes d'assistance financière extérieure, soumise à la bonne volonté des partenaires fédéraux et régionaux;
- de souligner donc, l'importance des mécanismes de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et les autres institutions fédérales, régionales et communautaires; car les communes seront fort probablement les premières touchées par cette diminution, qui ne sera pas compensée par la dotation fédérale de solidarité. L'appauvrissement des communes représente donc de fait un appauvrissement à court terme de la Région bruxelloise; (chap. 2, point 2.4);

La Commission estime que cette remarque est pertinente et renvoie aux considérations générales.

Chapitre 3. Une précarité croissante qui se concentre dans certaines parties de la ville

3.1. Des écarts de revenus importants entre les communes et des poches de pauvreté qui enflent

Considérant que la commune d'Ixelles demande :
- de prendre en considération de manière plus affirmée le caractère multidimensionnel de la pauvreté, de l'importance d'une politique de prévention et du rôle central du

C.P.A.S., en tant qu'acteur de première ligne et en tant que réceptacle de demandes d'aide concernant toutes les sphères de la vie, dans la mise en oeuvre et l'évaluation des politiques publiques au-delà du champ de l'aide sociale (santé, logement, emploi, etc...), car l'évolution du nombre de titulaires du minimex et de l'équivalent minimex constitue un indicateur pertinent de la pauvreté. Les tableaux montrent qu'Ixelles est une des communes les plus touchées par ce phénomène;
De plus, les indicateurs non financiers de la pauvreté dont il est fait mention (santé physique et psychologique, logement, enseignement, etc...) ne sont pas sans impact financier au niveau de la commune. En effet, (et cet élément n'est pas relevé dans le document "constat"), à côté du minimex et de l'équivalent minimex, remboursés partiellement par l'Etat fédéral, le C.P.A.S. accorde un nombre croissant d'aides, notamment à des personnes qui disposent certes de revenus mais insuffisants pour faire face à leurs dépenses (garanties locatives, frais médicaux, paiement d'un premier loyer, achat de meubles, intervention dans les frais d'énergie, etc.) dont beaucoup sont à charge exclusive de la commune;(chap. 3, point 3.2.1);
La Commission estime que cette remarque (impact financier sur les communes) est pertinente et renvoie aux considérations générales.
3.3. Une politique de la santé et de l'aide sociale satisfaisante, mais un contexte institutionnel trop fragmenté
- de rajouter des informations, quant aux impacts du morcellement des compétences, sur l'adéquation de l'offre de services aux besoins de la population, sur la multiplication d'initiatives qui font "double emploi", etc. On peut également regretter que la description des services développés par les 3 instances communautaires se limite à un inventaire quantitatif sans évaluation du nombre et du profil des personnes concernées. Il conviendrait de mettre l'accent sur la nécessité d'élaborer des outils d'évaluation communs aux différentes instances compétentes, car le document "constat" pointe très justement la trop grande fragmentation du contexte institutionnel dans les matières sociales et de santé et la couverture territoriale déséquilibrée des services socio-sanitaires (chap. 3, point 3.3.1);
La Commission pense que le prochain PRD devra en effet se baser, pour son élaboration, sur une collaboration accrue avec les Commissions communautaires et les communes.
Considérant qu'un réclamant estime qu'il faut envisager la présence de pesticides au même titre que l'humidité, le CO, le Pb, etc...) comme condition défavorable à la santé de nombreux logements [§ 5, du chapitre 3.3 du Constat];
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur l'absence de normes sur des produits tels que les pesticides domestiques (plaquettes anti-moustiques) qui sont cancérigènes; ces normes relevant du fédéral.
Chapitre 4. Un pôle économique majeur dont il faut renforcer le dynamisme
4.2. Des zones en retard de développement
Considérant que la commune d'Ixelles appuie la nécessité de mener des politiques de restructuration spatiale du tissu urbain dans la zone du canal, hors zone portuaire, et d'y favoriser des activités économiques diversifiées, car la dualisation de l'espace régional suivant un axe Est/Ouest est probablement un des plus forts enjeux économiques de Bruxelles. (chap. 4, point 4.2);
La Commission considère que le plan répond à l'objectif de rééquilibrage Est/Ouest du développement régional.
Considérant qu'un réclamant demande de corriger la carte fig. 27 typologie de l'emploi, car tout le sud d'Haren n'est pas un quartier avec moins de cent emplois; il estime que l'on dépasse de très loin les 10.000 emplois. Le réclamant se demande si

c'est de la mauvaise foi ou de l'incompétence. Il précise que cette partie de Haren comprend de nombreuses P.M.E., des ateliers et dépôts de la STIB et également de nombreuses grandes sociétés .... Qui totalisent certainement plus de 10.000 emplois;
La Commission estime en effet qu'il s'agit là d'une erreur et demande que la carte soit corrigée.
4.4. Analyse sectorielle
Considérant qu'un réclamant demande de mettre à jour le constat et d' y inclure la portée réelle du secteur des professions libérales et intellectuelles pour le Région, ses habitants, ses entreprises, et pouvoirs publics (qui y ont tous recours) car :
- le réclamant cite les informations suivantes : "les prof. Libérales, entre 87 et 97, ont progressés de 52 % dans le pays et de près de 30 % en RBC. Au 31.12.2000, les professions libérales étaient passées à 21.222 titulaires dans notre Région, (50 034 en RW et 83 018 en RF) (Source INASTI 2000);
- le constat n'est pas à jour et ne reflète pas la réalité en la matière (professions libérales);
La Commission partage cet avis.
4.4.6. commerce pôle d'attraction
Considérant que des réclamants demandent de se baser sur des données relatives à l'ensemble des commerces et pas seulement sur des données relatives à une trentaine de noyaux commerciaux. La commune de Koekelberg appuie cette réclamation;
La Commission estime nécessaire que l'Observatoire du commerce prenne bien en compte le totalité des noyaux commerciaux sur le territoire régional.
4.5.Ville à tendance administrative
Considérant que la commune d'Ixelles rappelle que la mainmorte ne comprend pas le manque à gagner fiscal lié à l'IPP des fonctionnaires internationaux, ni les différentes taxes sur les parkings, bureaux, ordinateurs, etc... et souligne que le manque à gagner dû à la mainmorte n'est pas ristourné intégralement;
La Commission souhaite que le prochain PRD fasse le point, de façon exhaustive, sur cette problématique dans le chapitre consacré aux recettes régionales et communales.
Chapitre 5. Une région qui s'affirme de plus en plus comme ville internationale et interculturelle
5.1. Une capitale nationale et internationale
5.1.1.Un certain ressentiment entre Bruxellois et les institutions européennes
Considérant que des réclamants dont la commune d'Ixelles estiment que :
- d'autres villes que Bruxelles peuvent accueillir les infrastructures qui devront être créées pour l'élargissement de l'UE, car l'installation des bureaux et infrastructures découlant de l'élargissement de l'EU à 18 puis 28 Etats engendrera de nombreuses nuisances et mangera de l'espace;
- il convient de ne pas désigner les habitants comme responsables du manque d'engagement des institutions européennes dans leur capitale (chap. 5, point 5.1.1);
La Commission renvoie au projet de plan car ces réclamations sont plutôt des propositions, qu'un constat.
Chapitre 6. Une ville verte de deuxième couronne attractive et un centre urbain qui se cherche
6.1. Bruxelles et la périphérie vues par les habitants
Considérant que des réclamants dont la commune d'Ixelles demandent de mettre beaucoup plus en évidence dans les constat et priorités, le fait que les habitants attachent beaucoup d'importance au bruit (cf. article du soir du 24/01/2002 qui montre que les Bruxellois sont en priorité indisposés par le Bruit) et de tirer de cette étude (Censydiam sur l'attractivité résidentielle) des enseignements plus fins que par

groupes de communes (alinéa 5);
La Commission considère que la remarque est justifiée mais estime que ce point est développé dans la Priorité 9 et le plan Bruit de l'IBGE.
Considérant que des réclamants dont la commune d'Ixelles font remarquer qu'en matière de population, l'élaboration d'un tel plan est l'occasion d'essayer d'évaluer objectivement la part respective de chacun des facteurs qui continuent d'attirer les habitants vers la périphérie ou qui empêchent les jeunes habitants de la ville de s'y fixer; et se demandent si la cause en est le différentiel de fiscalité, le montant trop élevé des loyers et des prix d'achat d'un logement ou les nuisances générées par la circulation automobile (bruit, pollution de l'air, insécurité)? Ils se demandent aussi quels sont les facteurs dominants qui n'ont pas permis de réaliser le principal objectif démographique du premier PRD;
La Commission fait remarquer que le Constat donne une réponse partielle à ces interrogations et que le baromètre de satisfaction des bruxellois à mettre en place permettra une évaluation régulière de la problématique.
6.2. Sentiment d'insécurité et insécurité objective
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer et de changer la dénomination "taux de criminalité" par "taux de délinquance", il estime en effet que cette dénomination est mal choisie pour le tableau figurant p. 65 du constat. S'il s'agit du nombre de délits constatés, comme le texte en rapport incite à le penser, l'appellation "taux de délinquance" serait beaucoup plus juste (un tag ou un vol d'une pomme à l'étalage ce ne sont pas des crimes!, N'alimentons pas le fonds de commerce de l'extrême droite. » ;
La Commission partage cette remarque et propose la correction du texte en ce sens.
6.3. Une pression fiscale plus lourde liée à une offre des services plus importante
Considérant que la commune d'Ixelles relève une contradiction entre les éléments de l'attractivité de Bruxelles mentionnés dans l'étude Censydiam, et le chapitre trop proéminent donné à la pression fiscale dans ce chapitre et demande à connaître les raisons de ces discordances apparentes car il estime que l'articulation discordante entre les données de l'étude Censydiam (cf. Constat) et l'interprétation qui en est fournie conduit à désigner trois axes politiques essentiels, (propreté, sécurité, pollution sonore), parmi lesquels seule la propreté est considérée par ladite étude comme étant un domaine où l'action des pouvoirs publics a un effet sur l'attractivité de la Région. On notera aussi l'abandon inexpliqué de la problématique de l'image du quartier, de la présence d'espace vert, du coût mensuel ou des contacts avec le voisinage alors que leur importance a été désignée par ladite étude comme un critère déterminant de l'attractivité;
La Commission partage la remarque de la commune.
Chapitre 7. Un cadre de vie qui s'améliore
7.3. La rénovation intégrée du bâti
Considérant que la commune d'Ixelles demande une réflexion objective sur ce phénomène, qui est d'une importance stratégique pour la délimitation de périmètres de rénovation; il estime en effet que le projet de PRD constate que les politiques de revitalisation liées à l'intervention sur l'espace public et les façades n'ont pas eu l'effet d'entraînement escompté dans les quartiers très fragilisés. Il convient aussi de rappeler les difficultés rencontrées par le projet Rive Gauche, liées à l'insuccès du projet auprès d'un public à revenus moyens qui rechigne à s'implanter dans des zones sinistrées. Les moyens utiles à une véritable revitalisation de ces quartiers manquent et imposent aux pouvoirs publics de mieux réfléchir aux mécanismes d'entraînement de la rénovation. Ces mécanismes semblent en effet suivre une logique d'occupation

progressive d'une zone, à partir de quartiers considérés comme moins dégradés. Ainsi, la localisation spontanée des demandes de primes à la rénovation se situe en majorité aux abords des EDRL. La décision d'investissement suppose en effet une certaine confiance en l'avenir du quartier, laquelle est favorisée par la proximité d'un quartier de standing supérieur.
D'autre part, les pouvoirs du Bourgmestre en matière d'insalubrité sont certes importants, mais supposent que des moyens complémentaires puissent être développés sur le plan social. Les logements insalubres sont en effet souvent occupés par une population précarisée incapable de trouver un logement décent sur le marché privé, alors que le nombre de logements sociaux est insuffisant. Comme les arrêtés d'insalubrité ont souvent pour origine une plainte d'un occupant de l'immeuble, ce dernier hésite à demander l'intervention de la commune faute de se voir offrir une alternative;
Par ailleurs, la coordination des différents instruments d'intervention dépendant directement ou indirectement de la Région est effectivement nécessaire;
La Commission a traité ces remarques dans le cadre de la priorité 3. Elle renvoie donc à cette priorité.
7.5. La rénovation de l'espace public
Considérant qu'un réclamant estime
- que le principe de spécialisation des voiries qui consiste à reporter, de fait, les 3/4 du trafic routier sur les voies les plus importantes (métropolitaines, principales et inter quartier) où habitent aussi des milliers de citoyens, c'est admettre pour ceux-ci une discrimination (négative!) inacceptable, car, non seulement ces voies reçoivent beaucoup plus de trafic, mais aussi un trafic très rapide auquel les Autorités et le PRD ne semblent guère vouloir apporter des corrections;
- que la solution proposée, en ce qui concerne les voiries 'principales', consistant à fournir aux riverains une aide financière à l'isolation, c'est se moquer d'eux, car tout logement ne doit-il pas régulièrement être aéré ? Ne pas oublier non plus que certains ne donnent que sur la rue [et non pas en intérieur d'îlot];
- que la seule solution équitable, en ce qui concerne les voiries 'principales', est de réduire partout le trafic routier, et en volume et en vitesse (30 km/h, comme l'a préconisé l'Union des Villes allemandes), par des aménagements adéquats et des contrôles radars;
- qu'en ce qui concerne les voiries 'principales', pour solutionner le problème : il faut donc décourager les gens à utiliser systématiquement leur voiture pour le moindre trajet; ce qui les amènera à utiliser les transports publics (qu'il faut améliorer en conséquence), le vélo ou la marche pour une part de leurs déplacements. Ainsi la qualité de l'air (cf. p. 35800, § 8.4.2.) y gagnerait beaucoup; (chap. 7, point 7.5 et Chap. 8, point 8.1.);
La Commission estime qu'il s'agit là de propositions relatives au constat qui seront traitées dans l'analyse du projet (Priorité 8 - Mobilité et priorité 9 - cadre de vie).
7.6. La conservation du patrimoine
Considérant qu'un réclamant estime
- que le fait que des propriétaires ne savent pas que leur bien est situé dans un inventaire peut contribuer à la dégradation de ce petit patrimoine; il estime au contraire, qu'un propriétaire qui est fier de son bien, va peut-être plus le respecter, l'entretenir, au vu également du fait que sa valeur sur le marché va en être augmentée;
- que les biens qui sont déjà inventoriés doivent en même temps qu'on continue d'établir les inventaires (ce qui est nécessaire), être épargnés en donnant une valeur juridique aux inventaires;

- et propose la constitution d'une réglementation sur les biens inventoriés à laquelle sera associée un certain nombre de services et avantages pour le propriétaire du bien, car il estime qu'une espèce de contrat avec des devoirs et des droits pour les deux parties peut aider à sauver beaucoup de 'petit patrimoine'. Dans ce cadre, ce réclamant estime que la future 'cellule de veille' a un rôle très important; il précise toutefois que la dimension juridique des inventaires doit être travaillée dans un sens positif pour éviter de ressentir comme une punition d'y être repris;
- en outre, ce réclamant estime qu'il ne faut pas que les inventaires des zones d'intérêt patrimonial ne soient que des inventaires scientifiques dépourvus de valeur juridique. (chap. 7, point 7.6.1.);
La Commission renvoie au projet dans la Priorité 1 sur le patrimoine.
Considérant qu'un réclamant souhaite voir intégrer la problématique des sites Semi-naturels dans le chapitre du constat 7,6 "La conservation du patrimoine" car la Nature doit être prise en considération pour assurer une qualité acceptable de l'environnement;
La Commission renvoie au projet dans la Priorité 9.
Chapitre 8. Un environnement qui s'améliore mais demeure une préoccupation des Bruxellois
8.2.1. Typologie des espaces verts
Considérant que des réclamants estiment
- qu'il est urgent de viser les objectifs du premier PRD de manière concrète, en tenant compte de l'inventaire des sites régionaux à haute (et très haute) valeur biologique, inventaire réactualisé par l'IBGE (1998-2000) car les objectifs du premier PRD (... protection et valorisation du patrimoine, naturel, protection des espaces verts, maillage vert et bleu, ... accroître la biodiversité, ... développer la richesse écologique de ces milieux...) ne sont effectivement pas atteints. Ils précisent que les 'améliorations' sont surtout théoriques (document, recommandations, décisions,...) mais que pratiquement rien ne se réalise sur le terrain ! (chap 8, point 8.2.1);
La Commission propose de traiter ces remarques dans le chapitre environnement du projet; elle fait toutefois remarquer que le maillage vert est repris dans le constat p. 91 et dans le projet - Priorité 9.
- qu'un autre réclamant remet également en cause l'analyse évaluée en 1997 (Gryseels, 1998), indiquant une proportion équivalente de bâti et de "vert"; il estime en effet que cette situation ne semble plus vraie actuellement] car le PRAS affecte des surfaces vertes considérables à l'urbanisation; de plus il fait remarquer la valeur biologique très variable des espaces verts restants et la rareté des sites à haute valeur biologique.(chap. 8, point 8.2.1);
La Commission estime au contraire que le PRAS a consacré juridiquement de nombreux espaces verts nouveaux. La question des sites à haute valeur biologique sera traitée à la Priorité 9.
8.2.3.Distribution spatiale
Considérant que la commune d'Ixelles estime qu'une analyse évolutive aurait été intéressante sur base de la mise à jour de la carte Duvigneaud de 1976. La carte de verdurisation des îlots est insuffisamment lisible. Certaines erreurs y sont relevées (le parc Royal à Bruxelles est classé comme peu verdurisé);
La Commission partage cette remarque. Le document de "Constat" du prochain PRD devrait en effet présenter dans la mesure du possible, des données évolutives - pas seulement statiques.
Considérant qu'un réclamant remet en question la figure 55 sur la distribution spatiale des espace verts à Bruxelles, car selon lui, elle nous donne une idée fausse de la

situation actuelle étant donné que de nombreux espaces verts ont déjà disparu. De plus, il estime que le PRAS affecte des surfaces vertes considérables à l'urbanisation;
La Commission fait remarquer que cette carte a été établie avant celle du PRAS. La Commission recommande de dater les cartes et d'y indiquer l'échelle précise afin d'éviter des confusions inutiles par rapport au PRAS, dans ce cas précis. Elle estime aussi qu'il est préférable de retirer les cartes qui pourraient entraîner des confusions. S'il s'agit d'apporter des corrections à cette carte, cela doit se faire en fonction du PRAS, lequel a valeur réglementaire.
8.2.4. Maillage vert
Considérant qu'un réclamant demande :
- d'intégrer les sites de haute valeur biologique (inventoriés par l'IBGE 1998-2000) pour assurer leur conservation et leur gestion, car plusieurs sites ont disparu, sont menacés de disparition ou sont dégradés;
- d'attribuer le rôle de maillage écologique au maillage vert; le réclamant cite l'extrait du constat du chapitre 8.2.4 "Maillage vert" :] "il contribue à "préserver le patrimoine naturel et accroître la biodiversité"; il rajoute qu'il permet ainsi d'assurer la liaison entre les différents sites de haute valeur biologique;
La Commission renvoie à la Priorité 9.
8.3. L'eau
8.3.3.L'épuration des eaux usées
Considérant qu'un réclamant rappelle que la Station d'épuration des égouts Nord n'est pas à/sur Neder Over Hembeek mais à/sur Haren (précisément Haren-Buda) et qu'il y a une confusion incroyable entre la chée de Vilvoorde/rive gauche (1120 N-O-Hembeek) et avenue de Vilvoorde/rive droite (1130 Haren), avec de plus l'incinérateur de NOH dans le quartier (1000 Bxl); celui-ci demande "que l'on n'invente pas de nouvelles appellations erronées créant des confusions sur les localisations!".;
La Commission partage cette remarque.
8.6. Les déchets
Considérant que des réclamants dont la commune d'Ixelles estiment :
- qu' une évaluation complémentaire aurait été utile pour savoir si l'augmentation des déchets est liée à la consommation courante des ménages, ou au développement de certains secteurs (commerce,...); il est utile de disposer d'une évaluation du plan déchets en terme d'évolution du volume de déchets ménagers (+ 1 % par rapport aux -10 % voulus);
- qu'il faut également intégrer les problèmes engendrés par "les tonnes de déchets fournis par les commerces et les grandes surfaces commerciales";
La Commission partage cette remarque (cf. évaluation du Plan déchets).
8.7. Le Bruit
Considérant qu'un réclamant n'est pas d'accord avec le Constat qui est fait sur la gêne causée par les différentes sources de bruit; il estime que la convention environnementale spécifique au tronçon ferroviaire Watermael-Josaphat devrait être améliorée et que la S.N.C.B. doit s'engager plus à fond et poursuivre des recherches sur les sources de bruit (Contrat rail-route principalement). Ce réclamant propose une mise au point dont il espère que le Gouvernement tiendra compte à l'avenir (annexe 2);
La Commission renvoie au chapitre 2 de la priorité 9 du projet de PRD qui traite de la réduction des nuisances sonores. Il y est fait référence aux points noirs en matière de bruit, dans la figure 114 du projet.
La Commission précise qu'une convention pour le projet Watermael/Josaphat existe

entre la S.N.C.B. et la Région (IBGE) mais qu'elle est faible, dans le sens où elle ne prévoit pas de sanctions.
La Commission se pose la question de savoir s'il est préférable d'imposer des normes ou des technologies efficaces. Elle souligne le danger d'imposer une technologie, et non pas un résultat, car on risque de passer outre l'obligation de résultat. Elle donne l'exemple du "Tram 2000" pour lequel les "silent blocs" ne donnent pas de résultats suffisants; elle précise aussi que le bruit résulte aussi en partie d'un manque d'entretien des voies par la STIB - (ex. chée de Charleroi - rails à remplacer) et que sont également mises en cause, les vibrations (des trams, bus), ce qui est différent du bruit.
La Commission estime donc qu'il faut imposer la meilleure technologie possible (mais qui doit rester à un coût raisonnable) tout en répondant à certaines normes.
Elle suggère donc que le Gouvernement réfléchisse sur ce point pour qu'il y ait une obligation de résultat et qu'il mette la pression sur le Gouvernement fédéral pour une proposition intégrée dans le contrat de gestion S.N.C.B. (cahier des charges avec "feuille technologique" fixant un plafond à respecter) pour améliorer la situation découlant des nouveaux investissements.
8.8. Les antennes émettrices
Considérant qu'un réclamant demande de préférer le "principe de précaution" à "la tranquille assurance affichée à ce sujet par les auteurs du projet, car il estime que les antennes GSM sont inquiétantes; il évoque les cas de cancers constatés en Espagne dans une école située à moins de 100 m. d'un "bouquet" de 11 antennes GSM (cf. Le Soir des 12 et 13/01/02); il précise aussi que des études sont actuellement en cours par l'O.M.S. sur l'éventuelle nocivité des antennes GSM et souligne les différences importantes entre toutes les ondes électromagnétiques que nous subissons en fréquence et en intensité;.
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur ces considérations. Elle renvoie également à la priorité 5.
8.9. Energie
Considérant que la commune d'Ixelles estime qu'une note complémentaire sur les secteurs potentiellement les plus "productifs" dans le rapport investissement consenti/économie d'énergie obtenue aurait été intéressante pour Bruxelles; elle fait remarquer aussi que la problématique de l'énergie du rapport investissement/gain d'énergie a été bien étudiée en Wallonie (point 8.9.1);
La Commission marque son accord.
Chapitre 9. Une bonne accessibilité internationale mais une mobilité périurbaine et urbaine insuffisante
Considérant que la commune d'Ixelles fait remarquer que ce chapitre fait l'impasse sur l'évaluation du premier PRD dans ses politiques en faveur des piétons (notamment les Chemins de la Ville) et qu'une référence à l'application du RRU (titre 7) aurait été utile;
La Commission marque son accord.
9.1.1. Mobilité interne à la Région
Considérant qu'un réclamant estime que la mobilité urbaine est insuffisante et que le stationnement automobile en site urbain doit être maîtrisé; il estime aussi qu il est important que l'offre de stationnement soit progressivement réduite, tant en voirie qu'hors de celle-ci. Le réclamant constate qu' aucun de ces deux principes stratégiques n'est appliqué. Au contraire! Il lui semble que l'autorité régionale, tout comme la plupart des communes, malgré leurs déclarations d'intention, ne sont pas vraiment désireuses de réduire le trafic routier urbain, que leur politique en la matière cherche plutôt à toujours le 'fluidifier', ce qui revient chaque fois à l'augmenter à terme! Il se

demande si on devra attendre le blocage complet de notre ville-région pour que les mentalités changent ? Il souligne que, bien avant, bon nombre d'habitants auront décidé d'aller vivre ailleurs !;
La Commission renvoie à la priorité 8, sur la Mobilité.
9.1.3. Accessibilité internationale
Considérant que la Société anonyme "Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen" fait remarquer que : »Concernant la valeur économique et de mobilité du canal, on affirme dans ce volet, que la Région de Bruxelles-Capitale a une très bonne accessibilité internationale pour les moyens de transport par rail et par voies aériennes. Vu la connexion internationale du canal et de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi lequel offre une ouverture vers la France, on peut affirmer que le canal a une très bonne accessibilité jusqu'au Port de Bruxelles. Hélas, la liaison à travers Bruxelles vers Charleroi ne constitue pas l'évolution logique de la navigation intérieure, parce que les ouvrages d'art sur le canal empêchent fortement la mise en place d'un transport par container sur l'eau, à la fois moderne et exploitable. Ceci serait une opportunité manquée pour le transport écologique de biens. La part de mouvements de transport par camion à éviter depuis le sud ou le trafic de transit par camion au travers de la Région Bruxelloise peut augmenter de façon significative par des ouvrages d'art adaptés et une politique de transport adaptée en faveur du transport par voie fluviale. Ceci correspond entièrement à plusieurs des objectifs formulés, tels que l'objectif d'arriver à un développement durable en observant les engagements internationaux et l'objectif 9 « Optimaliser la fluidité de la chaîne logistique pour le transport des biens et des marchandises dans la ville » de la priorité 8. Réconcilier la mobilité et la ville;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur la remarque du réclamant; elle précise toutefois qu'elle n'est pas favorable à l'élargissement du canal.
9.3. Création d'un bourrelet de congestion aux portes de la ville - pénétration du trafic à l'intérieur des quartiers
Considérant que la commune d'Ixelles estime que ces problèmes méritent d'être analysés puisqu'ils constituent à notre sens un critère objectif de fixation des priorités de réaménagement des voiries accueillant un réseau de surface de transports publics, en liaison avec la mise en oeuvre des plans "zones 30" qui rejetteront sur ces voiries le trafic de transit. Il fait remarquer également que l'augmentation du trafic dans les rues locales est liée à l'absence de mise en oeuvre du plan Iris et que la commune d'Ixelles s'est engagée pour 2002 à adopter le plan d'aménagement et de gestion du réseau local, qui, couplé avec le plan de mobilité, permettra de résoudre ce problème. Le réclamant souligne que cela entraînera cependant d'autres difficultés pour les transports en commun de surface qui utilisent souvent les voiries inter quartiers ou métropolitaines;
La Commission renvoie à la Priorité 8.
9.4. Performance des transports en communs
Considérant que la commune d'Ixelles fait remarquer :
- qu'il manque aussi une évaluation de l'efficacité des taxis dans le système des transports publics et qu'il conviendrait aussi de mettre en lumière le coût de l'offre de transports en commun en milieu peu dense, car le bon positionnement de Bruxelles en terme de transports en commun mérite d'être souligné, même si elle ne satisfait pas tous les besoins;
Considérant qu'un autre réclamant souhaite voir ajouter au constat que l'offre est dès aujourd'hui insuffisante en terme de nombre de places offertes, impliquant un taux de remplissage des véhicules aussi inconfortable (pour les usagers) que contre-productif

(vitesse commerciale);
La Commission renvoie à la priorité 8.
9.5. Stationnement
Considérant qu'un réclamant fait remarquer le manque de verbalisation en ce qui concerne le stationnement illicite dans son quartier, alors que le parking public (payant) est à moitié vide, et que ce stationnement illicite entrave les nombreux transports en communs sur ces voiries et par conséquent, la diminution de la rentabilité commerciale de ceux-ci; il fait remarquer également le manque de policiers verbalisant;
La Commission renvoie à la priorité 8.
9.7. Mobilité et transport de marchandises
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que ce qui est dit à l'avant-dernier alinéa de ce point 9.7 reflète une situation idéale qui n'existe pas dans les quartiers car toutes les grandes surfaces commerciales, et souvent les plus petites, sont desservies par des camions semi-remorques gigantesques et à n'importe quelle heure de la journée;
La Commission renvoie à la priorité 8.
Chapitre 10. Atouts réels à mieux promouvoir
Considérant qu'un réclamant demande d'introduire dans ce chapitre, un certain nombre d'éléments manquants essentiels, éléments qui pourraient s'avérer les leviers de la ligne de force décrite comme par exemple :
- Elément 1 : Bruxelles, ouverture sur la Belgique : il faut que Bruxelles développe des synergies avec d'autres villes comme Bruges, Anvers, Gand et Liège; il estime en effet que quand on parle de la Belgique, on pense directement à Bruxelles. Bruxelles constitue donc pour les étrangers l'ouverture sur le pays en Europe et que l'image historico-culturelle que l'étranger a de la Belgique, ne peut être remplie à l'étranger que par un groupement de villes, au sein duquel Bruxelles doit jouer un rôle dominant;
- Elément 2 : "Bruxelles, ville sûre" : faire un master plan en matière de sécurité dans la Région de Bruxelles-Capitale. Une fois rédigé, ce plan, dont les composantes existent sûrement déjà, devra être communiqué de manière univoque. Ce plan devrait aborder l'aspect "éclairage public"; il estime en effet que la sécurité est un point essentiel pour le consommateur; il souligne de plus que le city marketing et la promotion n'ont pas d'effet si le besoin fondamental de sécurité n'est pas assouvi. En outre, les clients étrangers et les organisateurs de voyages ne disposent pas d'informations suffisantes pour se faire un idée exacte de l'aspect "sécurité" dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il estime que l'amélioration de l'éclairage public contribuerait déjà considérablement à diminuer le sentiment d'insécurité;
Ce réclamant estime aussi que les acteurs publics donnent une image trop diffuse de Bruxelles à l'étranger et que la promotion de Bruxelles est insuffisante. (chap. 10, point 10.1);
La Commission renvoie aux priorités 1, 4, 5 et 11.
10.2. Attractivité touristique, culturelle et offre de loisirs
Considérant qu'un réclamant demande de modifier complètement ce point et de supprimer les affirmations suivantes :
1) qu'un déficit de l'offre hôtelière de gamme moyenne se marque fort à Bruxelles, le réclamant argumente en effet que la répartition des hôtels par catégories (en %) [cf. Dossier encodage annexe 21/441 - pp. 5 et 6 de la lettre originale et commentaires du tableau] montre que Bruxelles dispose d'une offre hôtelière de qualité (comme Amsterdam et Vienne). En outre, la demande varie au cours d'une année civile et les prix sont adaptés en fonction de la demande;

2) que ce déficit se marque singulièrement dans l'offre à destination d'un public jeune, car il estime que : 1) ce n'est pas l'âge qui détermine le prix du logement; 2) les hôtels de catégorie 1re et 2 étoiles pratiquent des prix avantageux; 3) les deniers publics ont été utilisés pour créer des logements pour ce groupe cible; 4) "s'il y avait un déficit de la capacité disponible pour le public jeune, il serait évident que les établissements créés à son usage se limiteraient à loger les jeunes et n'accepteraient pas de clients qui pourraient se retrouver dans un circuit commercial"; 5) il ne peut être accepté que les établissements financés par les pouvoirs publics soient utilisés pour d'autres groupes-cibles, comme les séminaires commerciaux, par exemple;
3) que Bruxelles ne répond pas suffisamment au tourisme de loisirs, il estime au contraire qu' une des vocations essentielles du secteur horeca est de développer ses services à l'égard du tourisme de loisir. Les objectifs des pouvoirs publics doivent permettre le développement de ce tourisme de loisir;
4) que les prix pratiqués par les hôtels à Bruxelles sont systématiquement plus élevés que la moyenne européenne pour chaque catégorie de chambre et à travers toute la gamme de l'offre; Il considère que cette affirmation n'est pas étayée et est tout à fait erronée étant donné qu'il n'existe pas de moyenne européenne par catégorie de chambres [cf. tableau p. 7 de la lettre];
5) que Bruxelles se place juste après Londres en termes de prix des chambres pour les hôtels 2 et 3 étoiles; il fait remarquer que sur base des guides officiels des hôtels de ces deux villes, on peut prouver que cette affirmation est tout à fait fausse;
L'essentiel du tourisme à Bruxelles est donc le fait d'un tourisme d'affaires ou de congrès, et détient la seconde place en Europe. Ce secteur agit comme un puissant multiplicateur économique et génère de l'emploi direct pour 32.000 personnes. Il est indéniable qu'en ouvrant davantage Bruxelles à un tourisme de loisirs, les effets induits pourraient s'avérer plus intéressants encore;
La Commission ne peut marquer son accord avec le réclamant. Les données fournies par l'Observatoire du Tourisme confirment l'insuffisance de l'offre hôtelière de moyenne et basse gamme (plus de la moitié des 12.400 chambres sur le marché bruxellois appartiennent aux catégories des hôtels 4 et 5 étoiles).
En comparaison avec d'autres villes (Amsterdam, Paris, etc...), l'offre pour les jeunes reste très faible à Bruxelles.
PROJET INTRODUCTIF
Le projet de ville
Un réclamant souhaite que l'on explicite le développement durable.
La Commission estime que, comme le Gouvernement fait référence à diverses reprises dans le projet au développement durable, il devrait en expliciter les principes dans l'introduction.
Le réclamant souhaite que l'on précise le lien entre les 3 défis et que l'on indique clairement comment le Gouvernement compte relever ces défis au moyen des priorités,
Car le lien entre défis et priorités n'est pas précisé;
La Commission renvoie à ses considérations générales.
La Commune d'Ixelles estime que l'évaluation du 1er PRD aurait mérité une plus grande attention,
Car sans évaluation suffisante, le PRD ne pourra prétendre à aucune crédibilité;
La Commission renvoie à ses considérations générales.
Les défis du projet de ville
La Commission considère que le troisième défi recouvre deux idées trop différentes pour être associées. Elle propose de scinder le troisième défi en un défi interculturel

d'une part, et un défi international d'autre part.
La Commune d'Ixelles pense qu'un ou deux schémas de synthèse seraient didactiques,
Car ce chapitre est une synthèse pertinente du potentiel bruxellois;
La Commission estime la remarque opportune.
Le réclamant propose d'ajouter la préservation du patrimoine naturel dans les 3 défis qui sont nettement orientés vers l'économie;
La Commission estime que la notion de patrimoine naturel est incluse dans celle de développement durable.
Le réclamant propose de maintenir les 3 défis mais en modifiant le 3e : en supprimant les mots "autour d'une identité forte basée sur l'ouverture et le dynamisme",
Car : - "autour d'une identité forte" : qu'est-ce que cela cache ?
- "sur l'ouverture et le dynamisme" sont des mots prononcés dans le vide;
La Commission estime qu'il s'agit d'une opinion personnelle.
Le réclamant constate que les 3 défis à relever sont difficilement compatibles,
La Commission estime que c'est le défi du développement durable.
Glossaire
Le réclamant propose de compléter le glossaire, qu'il soit plus précis et publié au Moniteur belge ,
Exemple : transport en commun en site protégé : franchissable ou pas, la limite des couronnes,
Car plusieurs termes techniques ne sont pas expliqués ainsi que des organes à créer dont le cadre et les compétences ne sont pas définis (cellule de veille en matière de patrimoine, cadastre technique du logement social,etc...);
Une réclamation vise le caractère vague du projet de PRD,
Parce que de nombreux concepts utilisés dans les cartes ne sont pas définis avec précision dans les prescriptions s'y rapportant, ce qui entraîne une violation du principe d'utilité de l'enquête publique;
La Commission estime que le glossaire doit être complété et publié au Moniteur belge .
Des réclamations demandent de définir l'ensemble des concepts repris sur les cartes (zones-leviers, sites d'intérêt régional, EDRL,...) et de refaire l'enquête publique sur le projet;
La Commune d'Uccle estime que cette réclamation ne justifie pas l'organisation d'une seconde enquête publique,
Concepts qu'il est demandé de définir : objectif II, économie urbaine, économie sociale, outputs, inputs, régies de quartier, noeuds intermodaux, espaces verts d'importance régionale à requalifier, voirie interquartier, entreprises à haute valeur ajoutée, barrière urbaine (définition proposée), ICR (définition proposée),cellule région-communes, pourquoi verdurisation devient verdoiement, pourquoi le PDRL devient EDRLR ?,
La Commune d'Etterbeek et d'autres réclamants demande d'ajouter un glossaire définissant la portée des différents éléments graphiques;
La Commune d'Anderlecht propose d'ajouter la prescription 25 du PRAS dans la définition du mot "espaces structurants",
Car la définition rencontre les dispositions du PRAS mais il manque la prescription 25;
La Commune d'Anderlecht évoque les notions d'industrie à haut niveau technologique et industries manufacturières en rapport avec les définitions du PRAS,
La Commune d'Ixelles aurait préféré voir le glossaire dans un feuillet séparé;
Le réclamant propose que la liste des abréviations soit corrigée et publiée au Moniteur

belge ;
La Commission estime également nécessaire de préciser une série de termes dont la liste est jointe en annexe.
Les petites cartes
Un réclamant estime que les petites cartes manquent de lisibilité (or leur intérêt est d'être mises en rapport avec le texte),
Car
- l'indication des communes faciliterait le repérage
- les légendes sont souvent mal conçues : elles ne correspondent pas toujours au symbolisme et aux conventions cartographiques (ex. l'inventaire culturel); la disposition des classes de grandeur devrait être inversée (la plus élevée en haut)
- la distinction des couleurs est souvent difficile
- les axes des chemins de fer ressortent mal;
La Commission estime que les cartes comportent de nombreux éléments et que l'indication des communes les surchargerait. Pour le reste, elle renvoie à ses considérations générales.
Définition et/ou précisions à insérer dans le texte ou dans un glossaire si le terme est récurrent ou si le concept est lié à une politique spécifique
achat rénovation
Aménagement de type semi-piétonnier
architecture bioclimatique
audit urbain (UE)
bail glissant
barrière urbaine
cadastre technique du logement social
cellule de veille en matière de patrimoine
centre urbain d'entreprises
city-marketing
Cluster
contrat d'axe
contrat de société
droit de préemption
éco-construction/éco-rénovation
économie sociale
espace vert à améliorer
espace vert à gérer
espace vert d'importance régionale à requalifier
espaces structurants à intégration environnementale renforcée (des éléments figurent au glossaire)
Espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique sur les continuité vertes
Grappes
guichet unique
ICR
Incubateur
Intermodalité
itinéraire à améliorer
Kiss-and-Ride
limite des couronnes (des éléments existent au glossaire)
Logement moyen

marketing urbain
mobilité douce
Multiculturel
Multimodalité
noeuds structurant
Nichoirs
noeuds intermodaux structurant
nouvelles niches de croissance
objectif II (zone)
parc industriel à vocation scientifique
promenade shoping
régie de quartier
réseau vert européen
réseau primaire en zone de logement
REVER
semi-piétonnier
services périphériques
SICAV logement
SISP (société immobilière de services publics)
site à améliorer
site propre de TC
sites protégés
startup
taux de criminalité/taux de délinquance
tiers investisseurs
voirie interquartier
voirie primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique
zone 30

CARTE N° 1

PROJET DE VILLE

La Carte n° 1 est une carte de synthèse des différentes cartes du projet.
Lorsque des réclamations concernaient des éléments provenant d'une autre carte du projet, celles-ci ont été traitées dans le chapitre concernant cette dernière.
Ne sont traités ci-dessous que les éléments propres à la carte n° 1.

C1. 1. Divers

Considérant que dans son avis la Commune d'Uccle estime que la carte aurait plus d'intérêt si elle comportait des priorités (exemple : voiries dont le réaménagement au plan Iris est prioritaire), en effet, cette carte est une synthèse des autres cartes;
La Commission partage cet avis.
Considérant que la Commune d'Uccle demande de faire figurer les lignes de métro sur la carte n° 1, vu leur importance;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande de la commune : les lignes de métro figurent dans les cartes n° 5 et n° 6.
Considérant que des réclamants demandent d'introduire une zone spécifique d'intervention prioritaire pour le commerce dans le PRD;
La Commission est favorable à cette demande de prévoir des zones d'intervention prioritaire en matière commerciale. Cette demande a déjà été également évoquée dans le chapitre consacré au commerce.

C1.2. Zone objectif II

Considérant que la Commune d'Uccle demande d'expliquer ce que l'on entend par

"zone objectif II";
La Commission soutient la demande du réclamant.
- Considérant qu'un réclamant demande d'élargir la "zone objectif II", car, cette zone porte sur un nombre trop restreint de quartiers. De plus les critères retenus pour définir ces zones ne sont pas nécessairement représentatifs des zones commerciales en difficulté. Un certain nombre de quartiers commerçants à vitalité faible ou moyenne ne pourront donc pas bénéficier de la majoration de l'aide économique;
- Considérant que la Commune de Koekelberg demande de revoir les limites de la "zone objectif II", car Molenbeek est compris dans ce périmètre et pas Koekelberg, alors que les besoins sociaux sont les mêmes et ils doivent être traités de la même manière. Il faut mener une politique plus volontariste dans l'ensemble des quartiers sans s'arrêter aux limites communales;
- Considérant que la Commune de Jette demande d'intégrer les quartiers sud de Jette (rue Pannenhuis, Jacobs Fontaine, Firmin Lecharlier, de Moranville, chaussée de Jette, Carton de Wiart, Herrewege) dans la "zone objectif II", afin que des quartiers d'initiative puissent y être créés rapidement dans le but de renforcer la mixité et la cohésion sociale, tout en prenant en compte la sphère économique;
La Commission ne peut se prononcer sur ces réclamations. Il lui semble qu'une extension serait difficile vu que les critères pour définir la "zone objectif II" ont été fixés par l'Union Européenne qui exigeait que la zone ne dépasse pas 150 000 habitants.
C1. 3. Espace structurant à intégration environnementale renforcée
Considérant que la Commune d'Evere demande de boucler la grande ceinture en espace structurant à intégration environnementale renforcée;
Elle demande également de reprendre le boulevard Léopold III;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
C1. 4. Zone du canal
Considérant qu'un réclamant demande de mieux expliquer la "zone du canal";
La Commission soutient la demande du réclamant.
C1. 5. Itinéraire cyclable régional
Considérant que la commune d'Evere demande d'inverser la représentation des itinéraires cyclables existants et programmés, car idéalement les itinéraires existants devrait être représentés en traits continus et ceux programmés en traits discontinus;
La Commission estime que cette remarque mérite considération.
Considérant que la commune d'Uccle et un autre réclamant demandent de faire figurer sur la carte n° 1 l'ensemble des itinéraires cyclables régionaux déjà réalisés, en effet, certains itinéraires cyclables déjà réalisés figurent alors que d'autres n'y figurent pas;
La Commission n'est pas favorable à la demande des réclamants. En effet, sur cette carte ne sont repris que les tronçons existants et les tronçons à créer des "itinéraires cyclables à réaliser en 2001-2005".
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre le dévoiement de l'itinéraire cyclable le long de la chaussée de Vilvorde tel que repris sur la carte n° 4, car sur la carte n° 1 l'itinéraire cyclable longe la rive gauche du canal, alors que sur la carte n° 4 il suit le projet de dévoiement de la chaussée de Vilvorde;
Parce qu'il est indispensable de maintenir une liaison efficace entre le site de Carcoke et la voie d'eau. Or, pour des raisons évidentes de sécurité, le passage des cyclistes ne peut s'effectuer en dessous d'engins de transbordement;
La Commission soutient la demande du réclamant. Elle demande donc le maintien du dévoiement de l'itinéraire cyclable tel que repris sur la carte n° 4.

Considérant que la commune de Koekelberg demande de modifier l'itinéraire cyclable qui passe par l'avenue du Château pour rejoindre l'avenue de Jette;
Car elle propose de lui faire suivre l'itinéraire suivant : prendre l'avenue du Château jusqu'en bas, traverser le boulevard Mettewie, prendre l'avenue de la Liberté et rejoindre la rue de Normandie ou soit aller jusqu'au parking pour vélo situé place Simonis. Cet itinéraire tient compte davantage de la configuration des lieux, elle permet de limiter les rues à aménager et donc réduirait les coûts tout en permettant un aménagement plus rapide de cet itinéraire;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'examiner celle-ci.
Considérant que la commune d'Uccle demande de supprimer le petit bout d'itinéraire cyclable situé Vieille rue du moulin à Uccle, car il s'agit très probablement d'une erreur;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande de ne plus rependre l'itinéraire cyclable n° 1 (Rhode/Linkebeek) comme étant terminé puisqu'il ne l'est pas;
La Commission considère que la demande du réclamant est sans objet. En effet, l'itinéraire concerné est repris en "itinéraire cyclable régional à réaliser 2001-2005".
Considérant qu'un réclamant demande de changer l'itinéraire cyclable venant de la drève de Lorraine et qui passe par la petite rue du Maréchal, la drève des Gendarmes et l'avenue du Vivier d'Oie, en effet, toutes ces voiries sont revêtues d'horribles pavés où les cyclistes ne mettent jamais les roues ! A moins de leur aménager une piste en bon état;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
C1. 6. Centre universitaire
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de supprimer les "centres universitaires", car, ces centres ressortent très fort sur la carte, de plus ils ne correspondent à aucune mesure et il s'agit d'éléments de situation existante de fait;
La Commission estime que cette remarque mérite un examen de la part du Gouvernement.
C1. 7. Zone administrative (PRAS 03/05/01)
Considérant qu'un réclamant estime que la carte n° 1 entérine l'implantation illégale de bureaux au lieu de labos de recherche et développement dans la zone du Meyllermersch;
La Commission estime que la réclamation est non fondée. En effet, le réclamant confond la zone d'industries urbaines et d'activités portuaires et de transports avec une zone administrative.
C1. 8. Zone d'industries urbaines et d'activités portuaires et de transports (PRAS 03/05/01)
Considérant qu'un réclamant estime qu'en cas de reconversion des sites de Delta et Josaphat, l'affectation "zone d'industries urbaines" n'est pas idéale;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande du réclamant. En effet l'adoption du P.R.A.S. est trop récente que pour remettre ce dernier en cause, ceci afin d'assurer une sécurité juridique. Et propose donc le maintien de ces deux "zones d'industries urbaines".
PRIORITE 1 : ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE
Remarques générales
Etant donné que l'objectif démographique de la priorité 1 est l'objectif fondamental du projet de ville, le reste ne représentant que les moyens d'atteindre cet objectif, la

Commission propose de revoir fondamentalement la structure de la priorité 1 en 2 parties : "1. Objectif démographique" (actuel point 1.2) et "2. Moyens", reprenant les points 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8 et point 2.
Introduction
Alinéa 1er
Un réclamant demande l'ajout des éléments suivants comme faisant partie des facteurs d'attractivité : "tout comme les noyaux commerciaux, la présence de commerces est un facteur de l'attractivité résidentielle";
Les commerces de proximité garantissent un rôle social important dans la vie d'un quartier;
La Commission considère que l'accès à un ensemble de services à proximité de son domicile constitue un des éléments d'attractivité urbaine. Ce point doit être cité aux mêmes titres que l'habitat et l'espace public.
Elle regrette par ailleurs que d'autres éléments importants en terme d'éléments d'attractivité résidentielle ne soient pas pris en compte, tels que la fonction économique, la mobilité, l'enseignement, la culture et le patrimoine.
La non prise en compte :
du bruit et de la sécurité dans la problématique de l'attractivité résidentielle est surprenante quand on sait que ces éléments constituent les 2 premiers objets de plaintes de la part des bruxellois;
de la fonction économique comme élément d'attractivité résidentielle induit une idée de "ville dortoir". Or, on sait pourtant (voir constat, chap. 3.4.1, p. 35766) que la majorité des emplois bruxellois sont occupés par des non-résidents, que le phénomène tend à s'aggraver (voir correspondance entre le nombre d'emplois créés à Bruxelles et le nombre de navetteurs supplémentaires ces dernières années). La fonction économique constitue bien un élément d'attractivité résidentielle majeur, une émigration de l'emploi risquant de ne faire qu'amplifier la périphérisation du logement et donc l'émigration de la population.
Il est rappelé que face au RER qui, bien que nécessaire au fonctionnement de la ville, risque d'accentuer le phénomène de périphérisation, la seule défense pour Bruxelles est de viser à développer une politique qualitative (voir avis de la Commission relatif au point 6 de la priorité 8).
La Commission propose d'ajouter au titre d'éléments qui retiennent l'attention en matière d'attractivité résidentielle au premier alinéa de l'exposé introductif :
L'accès à un nombre suffisant de services publics et privés, notamment les commerces de proximité, les petits équipements sociaux et culturels.
Alinéa 3
En matière d'attractivité urbaine, des réclamants demandent de définir les moyens et la mise en oeuvre du PRD pour rencontrer ses objectifs et particulièrement celui de renforcer "la coordination entre les différents départements et niveaux de pouvoir chargés de ces politiques sur l'ensemble du territoire";
La Commission relève que la volonté de coordination entre les différents intervenants dont il est fait mention dans l'introduction de la priorité 1 est détaillée au point 1.5. et sera concrétisée par la mise en oeuvre du "plan opérationnel".
Alinéa 6
Des réclamants approuvent le PRD dans son intention de renforcer la sanction des actes de malpropreté. Ils demandent de préciser que la police doit jouer son rôle dans le maintien de la propreté;.
La Commission appuie le projet de PRD dans la nécessité de sanctions renforcées en matière de malpropreté

1. Les éléments de l'attractivité urbaine
1.1. Introduction
Alinéa 2
Un réclamant demande des précisions sur l'idée de "tableau de bord" présenté dans le PRD, qu'il juge trop abstraite : quels en sont les objectifs, ... ?
Un réclamant demande de dresser les indicateurs statistiques par secteur statistique de manière à ne pas masquer les disparités existantes entre le "haut" et le "bas" de certaines communes;
La Commission relève que le principe du tableau de bord est explicité au chapitre relatif aux conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville.
Elle soutient la proposition du réclamant relative aux indicateurs statistiques et estime également qu'il y a lieu d'encourager la région dans son effort de tirer parti des données existantes et de les désagréger si possible par secteur statistique.
Elle renvoie par ailleurs au point 8 du chapitre relatif aux conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville.
Alinéa 4
La Commission relève une erreur de renvoi au point 1.1., alinéa 4 : le comité de pilotage est décrit au point 8, septième alinéa du chapitre consacré aux conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville
Un réclamant demande de préciser les missions, le budget et les moyens attribués au comité de pilotage permettant d'informer les habitants;
Le réclamant estime que si la mise en place d'un comité de pilotage est une bonne chose, le PRD reste trop abstrait sur ce point;
La Commission soutient le réclamant et demande que des précisions soient apportées sur la composition, les missions et les moyens attribués au comité de pilotage dans le chapitre relatif aux conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville.
Elle pense qu'il faut instaurer un système d'information du travail réalisé par ce comité de pilotage et propose d'ajouter au point 1.1. alinéa 4 ce qui suit : "Un rapport périodique sera publié et adressé aux instances consultatives, ainsi qu'à la Commission et rendu accessible au public. »
Audit urbain
Un réclamant demande de préciser en quoi consiste l'"audit urbain réalisé par les communautés européennes";
La Commission demande que le PRD précise les indicateurs suggérés dans l'Audit urbain réalisé par la Commission européenne.
1.2. Objectif démographique
De nombreux réclamants s'étonnent de l'objectif de croissance démographique fixé à 40.0000 unités, soit qu'ils le trouvent audacieux ou au contraire trop peu ambitieux;
L'ensemble des réclamants demande de préciser d'où viennent ces 40.000 habitants supplémentaires :
S'agit-il des personnes non inscrites que l'on compte régulariser;
Vise-t-on une réduction des navetteurs;
Un réclamant demande de ne pas déterminer d'objectif chiffré de croissance, mais bien d'établir des mesures concrètes et modalités de mise en oeuvre pour atteindre une croissance de population (conditions de protection du milieu de vie et d'accessibilité au logement pour les jeunes familles à revenus moyens,..) (Ajouts à faire dans le dernier alinéa du point 1.2.);
La Commission souhaite des éclaircissements par rapport à l'objectif annoncé d'une évolution de 40.000 unités par rapport à la situation au 1er janvier 2000.
Elle observe, comme les réclamants, qu'en 1997, la Région de Bruxelles-Capitale

comptait - selon l'observatoire de la Population de la Région de Bruxelles-Capitale (bulletin trimestriel N° 1, septembre 1997) - près de 950.600 habitants "de droit" (population inscrite au Registre National des Personnes Physiques). A cette population de droit, il faut ajouter la population vivant effectivement en région bruxelloise sans y être officiellement recensée (étudiants koteurs, personnes possédant un statut spécial, personnes sans domicile fixe, candidats réfugiés figurant sur le registre d'attente,....). Cette population est évaluée à près de 46.000 personnes, ce qui porterait, en 1997, le chiffre de population à environ 994.000 habitants.
D'autre part, le constat relève que le phénomène de déclin de la population est enrayé depuis 1997.
Elle relève, enfin, que l'étude "Habiter Bruxelles" réalisée en 1992 estimait que la Région a une capacité d'accueil de 1.500.000 habitants.
Suite à ces considérations, la Commission estime, comme les réclamants, que l'objectif de croissance de 40.000 habitants n'est pas suffisamment volontariste car il ne s'appuie que sur la tendance actuelle de l'évolution démographique.
La Commission propose l'ajout d'un point supplémentaire dans l'introduction du point 1.2. : "L'observatoire de la population de la Région de Bruxelles-Capitale relève qu'à la population "de droit", inscrite au Registre National des Personnes Physiques, il faut ajouter près de 46.000 habitants supplémentaires vivant dans la région bruxelloise, personnes non inscrites de statut très divers (personnel diplomatique, candidats réfugiés politiques figurant sur une liste d'attente, personnes sans domicile fixe, étudiants "koteurs", ...), ce qui porte en réalité le chiffre de la population à environ 994.000 habitants (chiffres de 1997). »
« A l'horizon 2010 une évolution de la population d'environ 40.000 habitants semble être la croissance minimale à prévoir, selon les projections du constat.
Le PRD, par l'ensemble des actions qu'il préconise espère aller au-delà de cette évolution tendancielle. »
Un réclamant demande de définir quels seront les profils socio-économiques visés par l'augmentation de la population et de prévoir la ventilation des types de logements neufs en fonction;
La Commission relève qu'il est irréaliste de mener une prospective de l'augmentation de la population selon les catégories socioprofessionnelles mais que la région bruxelloise devrait adapter la production de logement à la population.
Elle souligne par ailleurs que la plupart des ménages se logeront dans des logements appartenant au privé sur lesquels les pouvoirs publics ont peu de prise.
Elle renvoie à la priorité 3 relative au logement et demande que l'on y défende l'idée de mettre en place une politique qui s'efforce de rencontrer les besoins des différentes catégories de la population.
Un réclamant demande de préciser la cohérence des mesures apparemment contradictoires que sont d'une part l'encouragement au retour en ville (priorité 1) et d'autre part l'intégration sociale de classes de population défavorisées (priorité 7) et l'accent mis sur la résolution de la problématique du chômage (priorité 2).
Le réclamant soutient l'encouragement au retour en ville mais demande de préciser les mesures envisagées;
La Commission considère qu'il n'y a pas d'incohérence mais dialectique entre ces différents éléments du projet. La Commission juge qu'il faudra veiller à lutter contre la dualité existante.
1.3. Fiscalité des ménages
Plusieurs réclamants estiment que les objectifs en matière de fiscalité des ménages sont trop flous;

Ils demandent d'exprimer plus clairement les objectifs poursuivis et de se positionner par rapport au rôle joué par Bruxelles en tant que capitale de la Belgique et aux moyens fiscaux que l'Etat fédéral devrait dégager;
Certains réclamants relèvent les nuisances générées par la navette automobile et demandent que le PRD défende l'idée du ponctionnement d'une partie de l'impôt sur le revenu en fonction du lieu de travail;
Plusieurs réclamants demandent d'avoir une vision pro-active visant à rendre la Région bruxelloise fiscalement attractive par rapport aux deux autres régions;
Ils proposent d'indiquer que la fiscalité "ne peut pas s'écarter trop de celle des deux autres régions" plutôt que ne pas augmenter;
Un réclamant demande d'être plus explicite et d'ajouter dans le point 1.3. relatif à la fiscalité des ménages les éléments suivants :
revoir la base de l'imposition du cadastre en opérant une péréquation, afin de rendre l'impôt plus équitable;
réduire le précompte immobilier et diminuer ou moduler les droits d'enregistrement en fonction d'un public cible (acquisition d'un premier logement);
demander aux entreprises publiques autonomes et aux institutions européennes de payer l'impôt foncier;
La Commission constate que le projet de PRD reste muet sur l'évolution de la situation financière de la Région suite aux accords du Lambermont et sur le caractère plus instable des recettes issues des taxes régionales.
Il ne relève pas non plus suffisamment l'impact qu'aura cette évolution sur la concurrence entre régions. L'abaissement des taux des droits de succession ou des droits d'enregistrement en région flamande ou wallonne pourrait encourager un départ de la population aisée bruxelloise.
La Commission propose l'amendement suivant au point 1.3. relatif à la fiscalité des ménages : "La modification de la situation financière des régions, telle qu'elle ressort des accords du Lambermont, aura une incidence importante sur la structure des recettes régionales : la part des taxes régionales prendra plus de poids dans l'ensemble des recettes (évolution de 21 % en 2001 à presque 50 % en 2002) tandis que la part de la dotation de l'impôt sur les personnes physiques (IPP) baissera de 60 % en 2001 à 34 % en 2002. »
Elle suggère de corriger la dernière phrase du deuxième alinéa du point 1.3. comme suit : "L'impôt des personnes physiques (IPP) reste un impôt national (fédéral) dont tant l'assiette que les taux sont fixés par une loi. Les ménages sont toutefois aussi concernés par les impôts récemment totalement régionalisés que sont les droits de succession et les droits d'enregistrement. »
1.4. Renforcement de la production de logements et rénovation urbaine
Alinéas 2 et 3
Des réclamants demandent de faciliter les procédures actuelles d'expropriation des biens abandonnés;
De nombreux réclamants demandent de quantifier la production de logements issus de la récupération et rénovation des logements abandonnés ou affectés à d'autres usages, ainsi que de budgétiser l'aide à l'acquisition d'un premier logement prévue dans ce cadre;
Pour éviter la gentrification, des réclamants demandent que l'on maintienne une mixité des fonctions, en particulier le long de fronts commerciaux dans les zones mixtes du PRAS. Il estime qu'il faut éviter de reconvertir des ensembles importants en logement dans ces zones;
Certains réclamants demandent de conditionner l'octroi des primes à certains critères

et règles urbanistiques;
La Commission relève que les procédures d'expropriation de biens abandonnés existent, mais que rares sont les communes qui y ont recours.
La Commission fait valoir que des critères urbanistiques et de revenus existent pour l'octroi de primes à la rénovation.
La Commission estime que la récupération des logements vides entre autres dans les noyaux commerciaux nécessite une réflexion appropriée, aussi elle suggère d'amender le point 1.4., fin du deuxième alinéa, comme suit :
« La Région chargera un groupe de travail de réfléchir au problème de la récupération des logements vides dans les noyaux commerciaux et de mettre en place un programme spécifique d'encouragement. »
Alinéa 4
Des réclamants demandent d'appliquer un système d'amendes administratives perçues par les communes pour les constructions illicites en intérieur d'îlot pour autant que le projet puisse être maintenu;
Des réclamants demandent que la politique de développement de sanctions et la remise en pristin état soient précédées d'une large information sur les droits et devoirs du citoyen;
D'autre part, ils demandent qu'une suite soit donnée aux dossiers d'infraction au niveau de la justice;
Le système actuel de poursuite des infractions n'est pas satisfaisant : une confusion existe au sein des services communaux sur la question de la limite des travaux ne nécessitant pas d'autorisation; les outils législatifs existent, mais n'offrent pas de garantie juridique,...;
Sur la question des intérieurs d'îlots, des réclamants demandent que le PRD prévoit :
la réaffectation des bâtiments qui présentent un intérêt architectural;
la verdurisation des toits plats et/ou l'usage de matériaux plus nobles que les recouvrements bitumés;
En effet, outre la verdurisation des surfaces non bâties, le traitement esthétique et écologique des constructions est complémentaire de cet effort;
Un réclamant demande que soient définis les moyens et priorités d'action en matière de protection des intérieurs d'îlots;
La Commission est consciente du laxisme et des difficultés actuelles rencontrées dans le traitement des infractions. Elle souhaite que le Gouvernement dégage les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs exprimés dans le projet de PRD.
La Commission propose l'ajout suivant à l'alinéa 4, du point 1.4. : "les infractions sont régularisées la plupart du temps au moyen d'une amende administrative. Cette amende devrait à l'avenir être calculée en fonction de la plus-value liée à l'infraction. Une modification de l'OOPU est en projet dans ce sens.
Le contrôle des infractions doit être renforcé au niveau communal; une concertation avec le parquet doit rendre crédible les poursuites judiciaires. »
D'autre part, elle appuie les réclamants sur la question du verdoiement des toitures et demande l'ajout d'un élément au point 1.4., alinéa 4 : "Encouragement à la verdurisation des toits plats et/ou l'usage de matériaux plus nobles que les recouvrements bitumés. »
1.5. Politique ambitieuse des espaces publics concrétisée par un plan opérationnel
Alinéa 1er
Des réclamants sont opposés à la mise en place d'un plan opérationnel qui serait, selon eux, un plan supplémentaire;
Ils s'opposent également à la mise sur pied d'une unité fonctionnelle regroupant des

fonctionnaires spécialisés car ils craignent de vider l'administration de leurs forces vives;
Ils demandent le renforcement des moyens d'action des administrations. Certains suggèrent la création d'une équipe de recherche et de formation sur l'espace public en collaboration avec les écoles supérieures et les universités;
Des réclamants proposent d'établir des plans opérationnels sous forme de convention d'application du plan Iris en y intégrant les plans de mobilité communaux, les plans de zones 30, les futures conventions de mobilité et les programmes d'aménagement STIB et vélo;
De nombreux réclamants demandent de préciser dans le PRD les modalités de mise en oeuvre du plan opérationnel (acteurs, budgets, évaluation, information,..);
Des réclamants demandent de préciser les principes qui seront énoncés dans le plan opérationnel :
prise en compte de la dimension urbaine de l'éclairage public;
prise en compte de tous les utilisateurs de l'espace public;
énoncé d'une conception dynamique et contemporaine de l'espace public;
désignation de pôles de transferts modaux faisant l'objet d'un aménagement spécifique tenant compte d'un partage de l'espace public entre les différents usagers;
précision des moyens et missions du plan opérationnel;
caractère obligatoire de l'information de la population sur la question de la réalisation des aménagements de l'espace public, sous forme de rapport publié et soumis aux instances consultatives;
Un réclamant demande de préciser les espaces publics qui seront repris dans le plan opérationnel, de manière à évaluer l'impact financier de leur aménagement par les communes;
Il demande un exposé succinct des moyens prévus et indispensables à la mise en oeuvre de cet objectif;
La Commission estime que tel qu'il est exprimé, le texte du projet de PRD prête à confusion. Elle suggère de parler plutôt de "programme opérationnel de réaménagement de l'espace public" et non de "plan opérationnel".
Elle est d'avis qu'il faut confier aux PCD le soin de préciser le contenu du programme opérationnel, d'indiquer les espaces publics qui feront l'objet d'un réaménagement et les moyens dégagés pour ce faire.
Un arrêté d'exécution de l'OOPU relatif au contenu des projets de PCD devrait prévoir cet aspect.
Elle demande l'ajout d'un élément supplémentaire au point 1.5., alinéa 5, de manière à établir le lien avec la carte 4 relative à l'amélioration du cadre de vie et propose ce qui suit : "le programme opérationnel intégrera la désignation de noeuds intermodaux faisant l'objet d'aménagements spécifiques tenant compte d'un partage de l'espace public entre les différents usagers. »
Elle estime que le projet de PRD n'est pas clair quant à la composition de l'équipe spécifique chargée de la mise en oeuvre du programme opérationnel. Elle propose de préciser que cette équipe sera composée de "fonctionnaires régionaux détachés de leur service d'origine".
Elle n'est pas favorable à la création d'une équipe de recherche et de formation sur l'espace public. Elle estime qu'il existe un ouvrage de référence en l'occurrence le "Manuel des espaces publics" et approuve le projet de PRD dans son intention de l'améliorer. Il ne s'agit pas de mettre en chantier une nouvelle étude relative à l'aménagement des espaces publics.
Un réclamant estime qu'il ne faut pas multiplier les informations au public. Il

considère que le mécanisme existant des enquêtes publiques et commissions de concertation est suffisant comme outil d'intervention démocratique;
La Commission pense qu'il y a une mauvaise compréhension de la part du réclamant. Le mécanisme de consultation publique et l'information du citoyen sont deux éléments qui interviennent à des moments différents : le premier intervient avant la prise de décision, le second concerne l'information du citoyen sur les mises en oeuvre des aménagements.
Alinéa 6
La Commission relève une erreur de renvoi au sixième alinéa du point 1.5. : il faut lire "voir le point 2 de la priorité".
Un réclamant demande, complémentairement à la réédition du Manuel des Espaces publics, l'élaboration de cahiers des charges types pour la mise en place des zones 30;
La Commission appuie le réclamant et demande d'ajouter cette précision au projet de plan.
Elle propose d'ajouter au point 1.5., alinéa 6 : "un cahier des charges type sera élaboré pour la mise en place des zones 30."
Cet ajout sera également intégré au sein de la priorité 8 relative à la mobilité.
1.5.2. Valoriser les pôles de la vie urbaine
Un réclamant demande d'être plus précis quant au traitement à accorder aux espaces publics dans les ZICHEE. Les espaces publics compris dans les ZICHEE à Saint-Gilles couvrent près des 2/3 du territoire de la commune, ce qui représente un investissement financier très important;
La Commission relève que les communes bénéficient d'un taux majoré de subsidiation pour la réalisation de certains travaux dont le détail est repris au sein de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998, (arrêté d'application de l'ordonnance du 16 juillet 1998 relative à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'investissements d'intérêt public).
Elle demande que la liste des travaux repris au sein de cet arrêté soit mise à jour en fonction du présent projet de PRD et qu'il y soit ajouté les ZICHEE du PRAS.
Elle propose l'amendement suivant au 7e alinéa du point 1.5. :
« L'arrêté du 16 juillet 1998 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les initiatives d'intérêt régional susceptibles d'émarger à la Dotation triennale de développement et les projets d'investissement susceptibles d'être subsidiés à taux majorés reprend les travaux qui contribuent à la mise en oeuvre de politiques prioritaires du plan régional de développement, comme les investissements relatifs aux voiries, à l'éclairage public, au mobilier urbain, aux plantations, au placement d'oeuvres d'arts, ... dans certaines zones du territoire comme les espaces structurants, et espaces structurants prioritaires, les centres anciens, les abords d'ensembles architecturaux et d'éléments constituant le patrimoine immobilier exceptionnel et l'espace de développement renforcé du logement. Cet arrêté sera revu pour y intégrer les parties du territoire régional considérées comme prioritaire par le présent PRD et intégrera en outre les ZICHEE. »
1.5.3. Respecter les perspectives et les paysages urbains
Un réclamant souhaite que la zone du canal soit considérée comme zone d'intervention prioritaire;
La Commission relève que cette zone est reprise comme telle dans le projet de PRD dans le point 1.5.3. de la priorité 1. Des précisions sur l'aménagement des rives du canal devraient être apportées dans la priorité 9 relative à l'amélioration du cadre de vie au point 4.3.1.3. "zone de verdoiement prioritaire" dans lequel il serait nécessaire d'établir un lien entre le texte et le contenu de la carte 4.

Elle propose d'insérer dans cet alinéa l'amendement suivant : "Cette zone comprend la partie centrale de la ville densément bâtie, ainsi que les rives du canal dans le respect de sa fonction économique, où la mise en oeuvre de la politique générale de maillage vert s'applique sans attendre,.... »

1.5.4. Améliorer les entrées de ville

Alinéa 3

Un réclamant demande de clarifier le concept d'entrée de ville;

Des réclamants demandent de placer les entrées de ville à la limite régionale. Leur localisation actuelle exclue une grande part des zones industrielles, ainsi que trois sites universitaires, certains quartiers résidentiels et la forêt. Cela risque de créer une confusion dans la perception des limites du territoire régional;

Un réclamant demande que l'on définisse les moyens affectés au placement d'oeuvres d'art aux entrées de la ville;

D'autres demandent d'impliquer les régions limitrophes dans la réalisation des entrées de ville;

La Commission relève que le principe de l'entrée de ville tel qu'il est exprimé à la carte 4 relative à l'amélioration du cadre de vie est de réaliser un traitement continu partant de la limite régionale et aboutissant à un monument marquant l'entrée dans le paysage urbain proprement dit.

Cette intention pourrait être plus clairement exprimée dans le texte du projet de PRD.

Elle propose en remplacement du troisième objectif au point 1.5.4., alinéa 3 : "un traitement continu partant de la limite régionale pour aboutir aux premiers quartiers habités marquant la transition vers une conduite automobile plus adaptée aux exigences de la ville. »

1.6. Renforcement des politiques et des mécanismes visant à assurer la qualité environnementale de la vie en ville

Alinéa 1er

Des réclamants estiment qu'une attention particulière doit être apportée sur la propreté publique et demandent de définir les objectifs qualitatifs et quantitatifs et les mécanismes d'évaluation des actions mises en place;

Un réclamant estime que le mobilier urbain doit être disponible, et vidé à suffisance;

Il demande de développer la prévention et la répression et d'éviter la multiplication de dispositifs et mécanismes mis en place pour le respect de la propreté;

La Commission remarque que les communes accordent une attention différente à l'aspect de la propreté. Certaines sont plus actives que d'autres.

Par ailleurs, de nombreux acteurs interviennent en matière de propreté, ce qui pose des problèmes de coordination et de répartition des compétences entre les organes régionaux et communaux.

Cet aspect est évoqué dans le projet de PRD qui prévoit des mesures de coordination.

1.6.1. En matière de propreté publique

Alinéa 2

Des réclamants demandent au PRD de mentionner :

l'augmentation des moyens consacrés au nettoyage, à l'enlèvement des déchets;

le problème important des déjections canines;

la mise en place du système parisien : brigade motocycliste pourvue d'un système de pompe aspirante des excréments de chien;

la mise en place d'une école de la propreté;

- le problème des nuisances dues aux pigeons;

La Commission considère que le problème des déjections canines est un réel inconvénient pour l'agrément de la vie en ville. Elle propose d'insister sur ce point

dans le projet de PRD ainsi que sur la nécessité de la mise en place d'une politique de prévention.
Elle propose l'ajout suivant au point 1.6.1., deuxième alinéa : "la mise en place d'une politique de prévention sur le problème important des déjections canines, à mener par les communes (police locale) et la coordination des politiques régionales et communales. »
Alinéa 2, point 4
Un réclamant s'oppose au concept de "zones vitrines" qui pénalisera les quartiers populaires;
La Commission estime qu'il faut voir dans les "zones vitrines" des endroits de passage particulier, nécessitant une intervention particulière en matière de propreté publique. Elle propose donc le maintien de ce concept.
1.6.2. En matière de bruit
Des réclamants considèrent que ce chapitre ne fait pas suffisamment le lien avec la priorité 9 et demandent de développer plus précisément la référence au plan bruit;
Ils demandent également de faire référence, dans cet alinéa, à la réduction du nombre de voitures, car il ne suffit pas de "privilégier les équipements routiers réduisant le bruit". Il faut agir sur les causes du bruit et être prudent sur l'emploi de revêtements lissent qui favorisent l'augmentation de la vitesse et s'opposent aux principes d'embellissement de l'espace public;
La Commission demande qu'il soit fait référence, dans le texte, à la priorité 9 point 2 relative à l'amélioration du cadre de vie.
Des réclamants demandent de désigner une personne à laquelle le citoyen peut s'adresse via un N° vert;
La Commission relève que l'IBGE ne se déplace que sur demande de la commune. L'organisation actuelle ne permet pas, par manque de personnel, de répondre et d'envoyer un agent sur terrain à chaque demande.
L'article 10 du plan bruit permet aux habitants d'interpeller leur commune en cas de nuisance sonore.
Cet aspect devrait être soulevé au point 2 de la priorité 9 relative à l'amélioration du cadre de vie. Elle propose d'y insérer l'amendement suivant :
« La Région mettra en place les moyens permettant d'intervenir en cas de nuisances sonores ponctuelles. »
Des réclamants demandent le placement de panneaux électroniques indiquant en temps réel le niveau de nuisances sonores dans les quartiers;
La Commission estime que le placement de panneaux électroniques risque d'entraîner des effets pervers (névroses obsessionnelles) et d'avoir un coût élevé.
1.6.3. En matière de qualité de l'air
Plusieurs réclamants demandent que le point relatif à la qualité de l'air soit développé dans ce chapitre et que les mesures prises en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air soient détaillées;
Des réclamants demandent une meilleure information du public sur la qualité de l'air dans les quartiers : annonce par les médias du niveau de pollution de l'air, 'information sur l'état de la circulation, placement de panneaux électroniques, ...;
Plusieurs réclamants s'étonnent de ne pas voir abordé dans cet alinéa la question de la réduction de la pression automobile et demandent que ce point soit évoqué dans le point 1.6.3. relatif à la qualité de l'air. Cette problématique mériterait d'être abordée ici, malgré son développement dans la priorité 9;
La Commission se réfère à la priorité 9 en tant qu'elle est relative à la réduction des nuisances pour ce qui concerne son avis sur la question relative à la qualité de l'air.

La Commission rappelle qu'il existe un rapport annuel relatif à la qualité de l'air. Par ailleurs, des informations sur la qualité de l'air et le taux d'ozone sont accessibles sur internet.
La Commission propose, pour améliorer la cohérence du texte, de rappeler dans la priorité 1 les objectifs poursuivis en matière de qualité de l'air, à savoir : "les objectifs du PRD sont la mise en place d'une politique rationnelle de l'énergie (développée au point 7 de la priorité 9) et la diminution du volume de trafic (voir point 1.2. de la priorité 9)."
1.6.4. En matière d'espaces verts
Des réclamants demandent de développer le plan "maillage vert";
Plusieurs réclamants demandent le transfert d'espaces verts gérés actuellement par l'AED à l'IBGE, car ils estiment que la gestion de l'AED n'est pas satisfaisante;
La Commission relève que cet aspect est développé au sein de la priorité 9.
Elle propose l'amendement suivant au dernier alinéa du point 4.3.1. de la priorité 9 : "L'IBGE mettra au point des règles communes de gestion des espaces verts de manière à amener à une plus grande cohérence dans l'entretien des espaces verts en région bruxelloise et procèdera à l'engagement de gardiens de parc dans un but préventif."
Alinéa 1er
Des réclamants demandent plus de clarté sur les critères d'octroi de subsides aux communes relatifs à l'aménagement d'espaces verts communaux : de nouveaux arrêtés seront-ils rédigés ?
Les réclamants demandent que ces critères soient repris au PRD;
La Commission est d'avis que le premier alinéa du point 1.6.4. est rédigé de manière confuse et ne permet pas d'appréhender les deux critères invoqués en fin d'alinéa pour l'octroi des subsides aux communes.
Elle demande que cet alinéa soit reformulé.
Alinéa 2
Des réclamants demandent de préciser quels sont les moyens qui seront mis en oeuvre pour rencontrer l'objectif "d'accorder une attention soutenue aux zones forestières et naturelles" ?
Les moyens mis en oeuvre pour rencontrer l'objectif "d'accorder une attention soutenue aux zones forestières et naturelles" sont partiellement rencontrés par le plan de gestion de la Forêt de Soignes. Ils ne doivent pas se retrouver dans le projet de PRD. Le Gouvernement devrait préciser les autres plans de gestion existants.
1.7. Identification des forces et faiblesses en terme d'équipements collectifs
Un réclamant relève le glissement inexpliqué des éléments principaux de l'attractivité résidentielle par rapport au constat, en accordant une place importante aux équipements collectifs par rapport, par exemple, à la création d'espaces verts;
Le constat a conclu que les équipements relatifs à l'enfance et la petite enfance, s'ils sont importants en matière de politique sociale, ne sont pas un critère déterminant de choix de demeurer en ville;
Il propose que cet élément soit retiré du présent chapitre, d'autant qu'il fait l'objet des chapitres 2 et 7;
La Commission ne partage pas les griefs du réclamant et estime que la présence et l'accessibilité des équipements est un élément important de l'attractivité urbaine.
Un réclamant demande de retirer le point 1.7. relatif à l'identification des forces et faiblesses de la priorité 1 en terme d'équipements collectifs et de l'intégrer dans les priorités 2 et 7;
En effet, la proximité des équipements notamment relatifs à la petite enfance ne

constitue pas, selon le constat, un facteur d'attractivité urbaine;
Une importance plus grande devrait par contre être accordée à la création d'espaces verts;
Plusieurs réclamants demandent de préciser le contenu et les objectifs du cadastre des équipements collectifs :
le cadastre devrait être réalisé à l'échelle communale;
le cadastre devra reprendre l'ensemble des équipements quel que soit le pouvoir organisateur;
il devra être complet en matière d'infrastructures existantes (concernant la jeunesse entre autres);
il devra avoir comme objectif de réduire les disparités de couverture entre les quartiers;
- il devra contenir une planification et budgétisation des investissements;
La Commission demande que le point 1.7. relatif à l'identification des forces et faiblesses en terme d'équipements collectifs fasse référence aux priorités 2 et 7.
La Commission pense qu'il va de soi que le cadastre sera réalisé à l'échelle communale et qu'il reprendra l'ensemble des équipements quel que soit le pouvoir organisateur.
Par contre, ce cadastre doit être considéré comme instrument de connaissance et de diagnostic des manques.
La planification et la budgétisation des investissements sont de la compétence des commissions communautaires.
La commune d'Anderlecht demande l'établissement d'un cadastre transcendant les réseaux scolaires et que les infrastructures scolaires soient intégrés dans les PCD;
La Commission demande de modifier le premier alinéa du point 1.7. en ajoutant : "par exemple dans le cadre des PCD".
Plusieurs réclamants demandent que le PRD prévoie un plan d'action en matière d'équipements et entre autres de développement de crèches, d'infrastructures réservées à la petite enfance, aux jeunes et d'espaces communautaires. Ces équipements sont indispensables dans les quartiers défavorisés;
La Commission rappelle que la priorité 7 relative aux besoins sociaux fait état de la mise en place de "contrats ville-enfance".
Elle demande d'y faire référence dans le point 1.7., alinéa 3 (voir priorité 7).
1.8. Valorisation des atouts patrimoniaux.
Un réclamant relève que le patrimoine ne fait l'objet d'aucune réflexion spécifique, alors qu'il aurait dû être considéré du point de vue économique et socioculturel comme un des moteurs de la politique de retour des habitants en ville. Il aurait dû être considéré comme un des outils de transversalité du plan au même titre que les zones leviers et être explicitement désigné comme élément constitutif de chaque schéma directeur;
Le réclamant demande, en outre, que l'approche patrimoniale soit intégrée de manière spécifique dans les schémas directeurs qui encadreront les 14 zones leviers;
La Commission rejoint les remarques du réclamant et estime que le patrimoine est un élément très important de l'attractivité résidentielle.
La Commission regrette que dans le chapitre 1.8. relatif à la valorisation des atouts patrimoniaux le patrimoine soit traité comme contrainte et non comme outil de développement.
Le patrimoine - qui aurait dû être considéré du point de vue économique et socioculturel comme un des moteurs de la politique de retour des habitants en ville et de redéveloppement économique - ne fait pas l'objet d'une réflexion spécifique.

Il aurait dû constituer un outil de transversalité du plan et être explicitement désigné comme élément constitutif des schémas directeurs dans les zones leviers. En effet, les zones-leviers renferment, pour la plupart, des éléments importants du patrimoine immobilier protégé ou non. Le site de Tour et Taxis, le parc du Cinquantenaire, le parc Léopold, l'école vétérinaire, le tissu urbain néo-classique de certains quartiers d'Ixelles et celui des quartiers jouxtant le canal, ... constituent autant d'atouts pour le développement de ces zones.
D'autre part, le projet de PRD ne propose aucune réflexion sur l'avenir du patrimoine industriel existant en région bruxelloise alors que ce patrimoine pourrait être réutilisé à des fins économiques et correspond le plus souvent aux infrastructures recherchées par les petites et moyennes entreprises qui veulent s'implanter à Bruxelles.
La Commission demande les modifications suivantes :
le déplacement au sein de la priorité 5 relative à un territoire mieux aménagé des aspects techniques relatifs à la protection du patrimoine.;
le développement au sein de la priorité 2 relative à une économie dynamique d'un chapitre consacré aux aspects économiques du patrimoine qui aborde la problématique de la réaffectation du patrimoine industriel à des fins économiques.;
le maintien dans la priorité 1 des aspects généraux avec renvoi aux priorités concernées pour l'examen des éléments détaillés relatifs à cette problématique;
l'ajout au chapitre 2.2. de la priorité 1 relatif au contenu des schémas directeurs appliqués aux zones-leviers de l'attractivité résidentielle du point suivant : "les mesures spécifiques visant la protection et la valorisation du patrimoine dans les zones-leviers où la problématique patrimoniale est importante.";
l'ajout au sein du chapitre relatif aux conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville d'un chapitre consacré à la problématique du patrimoine dans les zones-leviers.
Le réclamant demande qu'un volet patrimoine soit intégré dans chacune des 12 priorités du Gouvernement et fasse l'objet d'un projet de ville fondé sur le développement durable;
La Commission se réfère à ses observations faites dans le cadre des zones-leviers et demande que le patrimoine fasse l'objet d'un point supplémentaire dans le chapitre traitant des conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville.
1.8.1. Le juste équilibre
La Commission considère que le titre n'étant pas justifié par un développement est incompréhensible.
Alinéa 1er
Un réclamant appuie la volonté du Gouvernement dans sa volonté de poursuivre la réalisation des inventaires et demande que les moyens soient octroyés aux administrations communales pour qu'elles s'en chargent;
Plusieurs réclamants demandent de compléter le premier alinéa du point 1.8.1. de manière à répondre aux situations urgentes et ne pas s'en tenir au seul critère de l'ancienneté. Ils énoncent les propositions suivantes :
éviter de réaliser un classement chronologique;
détecter par siècle, les éléments particulièrement intéressant qui méritent d'être conservés;
ne pas classer uniquement des bâtiments en bon état, mais également d'autres bâtiments dont le classement est urgent, (Heron City, 10 et 124 avenue de Tervuren, Résidence Palace, ensemble de la rue Scailquin);
tenir compte de l'ancienneté du bâtiment, mais également de son authenticité et sa représentativité;

protéger la typologie logement (et en général, la typologie d'origine) des bâtiments;
Un équilibre doit être trouvé de manière qu'un inventaire des styles, dans le temps, puisse être sauvé, au risque de contribuer à la perte des générations les plus récentes de bâtiments;
Un inventaire et une politique de classement adaptée permettraient d'orienter les projets de ré affectation de grands ensembles, en définissant, par le classement, ce qui devrait être conservé;
Un réclamant demande de supprimer la disposition relative au classement chronologique. Le patrimoine le plus ancien n'est en effet pas toujours le plus intéressant, ni le plus menacé. Cette politique de classement aurait pour effet de favoriser le Pentagone au détriment d'autres communes plus périphériques;
Des réclamants demandent de préciser les priorités de classement :
patrimoine fragile et menacé, tels que les intérieurs et décorations fragiles, devantures commerciales;
les typologies inhabituelles (brasseries, château d'eau,...);
les bâtiments et grands ensembles susceptibles de faire l'objet de vastes projets de réaffectation;
les biens dont la typologie n'est pas conforme à l'affectation prévue dans les plans d'affectation (le PRAS et les PPAS);
Ce patrimoine est particulièrement sensible en cas de projet de réaffectation;
De nombreux réclamants demandent de finaliser l'inventaire du patrimoine immobilier et industriel, en concertation avec les communes et de le publier au Moniteur belge ;
Ils demandent l'ajout au PRD d'une phrase relevant "la volonté explicite de réaliser l'inventaire systématique du patrimoine en région bruxelloise, inventaire qui serait l'outil de base de tout travail sur le patrimoine.";
Cet inventaire est indispensable dans une région où seul 10 % des bâtiments dignes de classement le sont effectivement (2.000 bâtiments sur 20.000);
Ces réclamants attirent l'attention au patrimoine situé dans les zones de forte mixité du PRAS, sollicités plus que d'autres à des modifications et démolitions du fait des prescriptions autorisant un éventail d'affectations;
Elle estime, de plus, que la structure urbaine fait elle-même partie du patrimoine, avec ses noyaux commerciaux, ses espaces structurants, ses maillages vert et bleu. D'autres éléments caractérisent également le tissu urbain bruxellois, tels que les structures industrielles, les cités de logements, ...
Elle considère que l'inventaire du patrimoine immobilier devrait être réalisé au plus vite car il constitue une base indispensable à la protection du patrimoine non protégé et demande que le Gouvernement consacre les moyens nécessaires à sa réalisation dans un laps de temps raisonnable.
Cet inventaire doit être réalisé par la Région et non par les communes sous peine de manquer de cohérence. En effet, chaque commune risquerait de développer ses critères propres en la matière.
La Commission demande en outre de préciser au projet de PRD les priorités de classement et propose l'ajout suivant au point 1.8.1. alinéa premier : "Une attention particulière sera donnée au classement du patrimoine fragile et menacé, tels que les intérieurs et décorations fragiles, devantures commerciales; les typologies inhabituelles (brasseries, châteaux d'eau,...); les bâtiments et grands ensembles susceptibles de faire l'objet de vastes projets de réaffectation. » .
Elle demande d'amender le projet de PRD de la façon suivante :
au point 1.8.1. traitant du juste équilibre : la suppression du terme "chronologique" au

sein de la première phrase du premier alinéa (parler de "campagne générale de classement");
ajouter au sein de l'alinéa traitant des actions publiques le point suivant : "finaliser rapidement l'inventaire du patrimoine immobilier tel qu'il est prévu dans l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier. Cet inventaire tiendra compte des éléments caractéristiques du tissu urbain ainsi que des structures urbaines intéressantes du point de vue patrimonial. Il servira d'outil de base pour tout travail sur le patrimoine en région bruxelloise."
Alinéa 2, premier tiret
Des réclamants font valoir que le concept de "cellule de veille" n'est pas nouveau. Ils demandent de préciser le champ d'action de cette cellule, ainsi que sa composition : intervention sur le patrimoine non classé ou inventorié à partir d'un inventaire scientifique et inventaire légal;
accompagnement technique permettant d'obtenir un rapport sur l'état du bâtiment, les problèmes décelés, les travaux d'urgence à réaliser, les interventions de prévention;
Surveillance du patrimoine;
La Commission propose qu'une cellule de veille soit, comme en région flamande, créée au sein du service des monuments et des sites de l'administration régionale et que les moyens techniques et humains soient prévus pour qu'elle mène à bien la mission qui lui sera confiée.
Elle demande qu'une distinction claire soit établie entre inventaire légal et inventaire scientifique.
Elle propose la modification suivante au point 1.8.1. deuxième alinéa : "développer une cellule de veille du patrimoine au sein du service des monuments et des sites de l'administration de l'aménagement du territoire et du logement."
Alinéa 2, deuxième tiret
Si certains réclamants se félicitent de la volonté du PRD de garantir l'octroi de subsides automatiques et rapides, d'autres relèvent le fait qu'il ne faut pas que cela se fasse au détriment de la qualité de la rénovation. Ils demandent de préciser les procédures à mettre en place pour l'octroi de ce subside (critères de revenus, de qualité,..);
La Commission relève que le principe de l'octroi automatique et rapide de subsides ne peut pas être énoncé tel quel dans le projet de PRD, car il dépend des disponibilités budgétaires et ne devrait être octroyé que pour les travaux dûment autorisés par permis d'urbanisme.
La Commission propose la création d'un fonds du patrimoine bruxellois qui permettrait d'élargir les moyens consacrés à la conservation et à la restauration du patrimoine par la collecte de fonds privés par analogie à ce qui existe dans les autres régions.
Elle propose une modification au deuxième alinéa du point 1.8.1. : "garantir un octroi de subsides automatique et rapide dans les limites du budget disponible et pour les travaux ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme."
Alinéa 2, troisième tiret
Plusieurs réclamants demandent de préciser les critères d'exonération totale du précompte immobilier. Ils proposent d'appliquer cette mesure aux propriétaires occupant, pour une affectation logement;
La Commission rejoint les réclamants et estime que l'exemption du précompte immobilier doit être subordonnée à un entretien du bien selon les règles de l'art et à son ouverture au public au moins un jour par an.
Elle propose l'amendement suivant au deuxième alinéa du point 1.8.1. : "confirmer le

principe d'une exonération totale du précompte immobilier à l'ensemble des biens classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde pour autant que ces biens fassent l'objet d'un entretien régulier réalisé dans les règles de l'art et qu'ils soient accessibles au public au moins une fois l'an."

Alinéa 2, quatrième tiret

Des réclamants demandent de compléter l'alinéa relatif à la protection des ensembles par le biais de règlements d'urbanisme zonés et demandent que ces règlements visent également les bâtiments et les espaces publics voisins, de manière à préserver un ensemble historique. (en ndl ajout de "zodat de historisch stedenbouwkundige samenhang kan behouden worden");

La Commission considère que les règlements zonés couvrent des zones homogènes. Etendre leur application aux bâtiments et espaces publics voisins ne se justifie pas, les règlements zonés visant déjà la protection d'ensembles présentant une cohérence.

Un réclamant estime que la politique de classement chronologique du patrimoine ne correspond pas à des critères de priorités en matière de préservation du patrimoine et demande d'ajouter comme mesure complémentaire :

la création de contrats-patrimoine avec les communes, liés à la rénovation des sites denses en matière de patrimoine (étangs d'Ixelles, Quartier Saint-Boniface) permettant de mieux traiter le site dans son ensemble;

l'aide aux métiers du patrimoine;

la mise en place d'un observatoire du patrimoine;

Un réclamant demande la mise au point de plans de gestion relatif aux bâtiments classés et la mise en place de procédures de consultation des communes dans ce cadre;

La Commission considère que la protection du patrimoine nécessite la mise en place d'un cadre général permettant de déboucher sur l'octroi de subsides ou la mise en place de partenariats entre la région et les communes et d'une consultation entre communes riveraines.

Cette réflexion générale devrait être réalisée dans le cadre des PCD. Les communes devraient y développer leurs intentions en matière de mise en valeur du patrimoine : action publique, information, traitement des espaces publics à proximité des sites classés, plan lumière, mise en valeur d'un quartier sur le plan patrimonial,.....

Elle demande d'ajouter au point 1.8.1. alinéa 2 les éléments suivants :

« développer dans le cadre des PCD une réflexion globale sur la protection et mise en valeur du patrimoine qui servirait de cadre à la mise en place de partenariats entre la région et les communes et à une action commune entre communes riveraines, ainsi qu'à l'octroi de subventions. »;

« mettre au point des plans de gestion approuvés par la CRMS relatifs aux bâtiments et aux sites classés. »

Sur la question de l'aide aux métiers du patrimoine, la Commission estime qu'il faut faire connaître les écoles qui assurent une formation en matière de rénovation du patrimoine. Elle demande qu'un point sur cette problématique soit ajouté au premier alinéa du point 4.2. de la priorité 2 relative au volet économique : "Des "centres de référence professionnelle" seront créés (...) afin de promouvoir la formation des bruxellois au divers métiers porteurs de l'économie urbaine et notamment spécialisés dans la restauration du patrimoine."

Alinéa 3

Des réclamants demandent de rendre le système de surveillance et de relevé des infractions en matière d'urbanisme et de patrimoine réellement efficace et d'expliciter dans le PRD le développement d'un système de sanctions et de procédure rapide de

remise en pristin état;
Ils font valoir qu'il existe une confusion quant aux travaux ne nécessitant pas un permis d'urbanisme;
La Commission relève qu'une prochaine modification de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme prévoit d'habiliter le Gouvernement à déterminer une liste des travaux dits "de minime importance" exemptés de l'avis de la CRMS ainsi que du permis d'urbanisme. Cette liste permettra de clarifier, dans le chef des communes, les travaux apportés à des biens classés, ne nécessitant pas de permis d'urbanisme ou d'avis de la CRMS.
La Commission regrette cependant que le projet d'ordonnance modificative ne prévoie pas de mesures particulières de publicité pour les travaux de minime importance réalisés sur les biens classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde.
1.8.2. Archéologie
Des réclamants demandent d'ajouter au point 1.8.2. relatif à l'archéologie la nécessité de définir d'avance les modalités de paiement de dommages et intérêts en cas d'arrêt de chantier dans le cas de fouilles systématiques lors de la découverte d'un site archéologique;
La Commission mentionne l'existence de l'Atlas archéologique. Cet atlas donne des renseignements sur l'état du sous-sol. Les responsables de chantiers devraient en tenir compte avant d'entreprendre des travaux de construction.
Elle relève l'existence d'une "Charte pour la protection des sites et des découvertes archéologiques" qui a pour objet d'instituer un régime visant à protéger le patrimoine archéologique dans la Région de Bruxelles-Capitale et fixe les dommages et intérêts en cas d'arrêt des chantiers.
Elle demande que le projet de PRD mentionne l'existence de cette Charte.
1.8.3. Une redéfinition du patrimoine
Un réclamant demande d'apporter des précisions sur l'objectif du PRD visant à apporter une attention particulière sur le petit patrimoine. Cet objectif ne peut se faire au détriment des ensembles architecturaux dont l'importance prime. Il demande que ces ensembles soient cités dans le PRD (exemple : La Roue, quartier du Meir,...);
Des réclamants demandent de préciser les moyens à mettre en oeuvre pour la protection du petit patrimoine et parmi ceux-ci, d'octroyer les moyens aux communes de réaliser un inventaire;
Un réclamant demande de supprimer l'affirmation "les moyens seront attribués (en fonction des demandes)", car il doute que les moyens soient effectivement dégagés;
Un réclamant craint qu'une protection excessive des bâtiments ne freine la créativité des architectes contemporains;
Un réclamant demande de nommer un Bouwmeester et de créer des passerelles entre les acteurs de la ville car "le débat urbanistique a du mal à réunir tous les intervenants. Un "bouwmeester" serait à même de réunir autour d'une table tous ceux qui interviennent dans le processus urbain. Non pas pour dégager des "compromis", mais bien pour définir et dégager des axes forts, servant les intérêts de tous"; c'est un procédé qui existe en Flandre et qui a pour but d'accompagner et de stimuler la création dans le processus d'élaboration des projets (publics et privés) stratégiques en terme d'image urbaine;
La Commission estime également que le patrimoine doit être considéré dans sa notion élargie et qu'il comprend tant des éléments de la structure urbaine avec ses noyaux commerciaux, ses espaces structurants, ses maillages vert et bleu que d'autres éléments qui caractérisent le tissu urbain bruxellois, tels que les structures industrielles, les cités de logements,...

La Commission relève que le projet de PRD considère à juste titre le patrimoine architectural ancien comme l'un des facteurs d'attractivité de la ville et de ses quartiers et prévoit donc des mesures visant à en assurer la préservation et la mise en valeur.
Elle regrette que le projet ne considère pas l'architecture contemporaine selon les mêmes critères et ne prévoit pas en conséquence les mesures qui permettraient d'améliorer la qualité de la production architecturale tant publique que privée.
Elle souhaite que le Gouvernement étudie les moyens de parvenir à cet objectif d'amélioration de qualité de l'architecture contemporaine à partir des exemples existants (bouwmeester, politique de concours pour l'architecture publique, mise en valeur des réalisations privées,...) et de leur adaptation au cadre du contexte institutionnel bruxellois.
a) 11 membres appuient la demande du réclamant, mais précisent qu'il faut en étudier les modalités; ils estiment en effet que le rôle de critique mais aussi d'initiative du "bouwmeester" ne peut qu'avoir qu'une influence positive sur la qualité architecturale tout en appuyant la créativité. Le "bouwmeester" pourrait soutenir le fonctionnaire délégué dans les projets de grande envergure et donner son avis sur les procédures pour améliorer la qualité architecturale (concours, participation des jeunes);
b) 8 membres s'opposent à la désignation d'un "bouwmeester"; ils estiment que cela ne ferait que compliquer les procédures d'octroi de permis tout en ne garantissant pas la qualité architecturale. Ils proposent plutôt une assistance aux communes pour les projets complexes et le renforcement des moyens de l'administration régionale et du fonctionnaire délégué.
c) 1 membre s'abstient.
La Commission considère que les communes ont un rôle important dans le repérage d'éléments spécifiques faisant partie du patrimoine local.
Elle demande que les communes réalisent l'inventaire de ce patrimoine spécifique au sein des PCD.
Elle estime, de plus, que le projet de PRD doit être plus prudent dans ses promesses d'octroi de subside, car il est subordonné à la disponibilité budgétaire.
En réponse à ces considérations, elle propose les amendements suivants au point 1.8.3. relatif au petit patrimoine :
« les communes seront chargées d'établir l'inventaire des éléments spécifiques du patrimoine local qui mériteraient d'être maintenus et mis en valeur. »;
« les moyens seront attribués dans la mesure des disponibilités budgétaires, avec des taux d'intervention.... » ;
« la sensibilisation à la construction d'ensembles architecturaux de qualité, constituant le patrimoine architectural à venir, passera par la mise en place d'une procédure de guidance et de conseil architectural dans le cadre de projets architecturaux d'envergure. »
1.8.4. Un système de primes mieux ciblé
Des réclamants demandent de simplifier le dispositif d'octroi des primes, ainsi que les relations entre la CRMS et les propriétaires et autres autorités administratives;
Des réclamants demandent d'évoquer dans le PRD le rôle de la CRMS. Ils demandent de maintenir le poids contraignant des avis de cette instance;
Des réclamants demandent que le PRD précise les critères et modalités d'octroi de nouveaux moyens attribués à la protection du patrimoine :
intervention dans une logique de périmètre (espaces structurants et ZICHEE; bien repris au sein d'un règlement communal zoné pour ce qui concerne le petit patrimoine);
intervention sur des biens classés ou repris à l'inventaire;

intervention conférant une protection légale du bien;
prise en compte de la situation financière du demandeur et de l'affectation du bien;
objectifs de qualité dans l'utilisation des matériaux;
modalités de contrôle décennal;
Des réclamants demandent de préciser dans le point 1.8.4. relatif à un système de primes mieux ciblé, qu'il s'agit d'éliminer les effets pervers des primes à la rénovation qui permettent actuellement de détruire le patrimoine (remplacement de châssis en bois, dérochage des façades,...);
Le PRD devrait proposer l'octroi, dans les ZICHEE, d'une prime pour le remplacement des menuiseries et des ferronneries à l'identique en façade avant;
La Commission relève que le rôle de la CRMS est déterminé par une ordonnance spécifique, en l'occurrence l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier.
La Commission souligne que la prime actuelle de ravalement et rénovation de façade prévoit une série de critères touchant à la qualité et au respect des matériaux, aux périmètres dans lesquels la prime est majorée, à la situation financière du demandeur.
Elle précise que le problème du remplacement de châssis en bois ou de dérochage des façades relève du permis d'urbanisme et non pas de l'octroi de primes.
Elle souligne, cependant le manque de coordination entre les législations, ce qui mène à des pratiques contradictoires en matière de protection du patrimoine.
Vu l'importance du maintien en bon état des façades pour la qualité du paysage urbain et à l'instar de nombreuses villes étrangères et règlements bruxellois anciens, elle suggère néanmoins la mise en place d'un système de contrôle décennal et du maintien des façades en bon état sous peine d'amendes.
De plus, elle souligne que la liste des travaux de minime importance qui sera réalisée dans le cadre de la modification de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme devrait être restrictive pour ce qui concerne les bâtiments d'avant 32 de manière à protéger les éléments intéressants relevant du petit patrimoine.
Elle propose les ajouts suivants au point 1.8.4. :
« des procédures de contrôle seront mises en place au niveau communal, de manière à inciter les propriétaires à maintenir leur façade en bon état, ainsi que la possibilité de sanctionner les propriétaires défaillants. »;
« une coordination entre les diverses législations (dispositifs de primes divers, prescriptions relatives à la protection du patrimoine) sera réalisée de manière à éviter que des mesures contradictoires ne soient prises à l'encontre de la protection du patrimoine;
l'arrêté déterminant les travaux relevant de la minime importance sera revu de façon à assurer la protection des éléments de petit patrimoine présents sur les bâtiments construits avant 1932. »
PRIORITE 2 UNE ECONOMIE DYNAMIQUE
Observations générales
La Commission apprécie :
le nouveau "ton" donné au secteur économique, entre autre par rapport au 1er PRD;
le lien établi entre économie et emploi;
le fait que l'importance de la formation professionnelle soit mise en évidence;
La Commission regrette toutefois :
la dispersion de la thématique économique dans les différentes priorités. Elle propose de rendre le document plus cohérent à cet égard;
l'absence de pont entre les priorités;
l'absence de lien entre le titre de la priorité et les objectifs;

le manque de structure de la priorité. Elle propose de restructurer la priorité en traitant d'abord l'économie sous les aspects services, puis d'industrie. Elle propose en outre de définir les objectifs et moyens pour chacun des secteurs traités;
l'absence, au sein de la priorité, d'éléments importants tels que le commerce, les professions libérales, la recherche et le secteur administratif. Elle propose de consacrer un sous-chapitre au commerce (voir l'avis de la Commission relative à la structure générale du document et à la priorité 6, point 1) ainsi qu'aux professions libérales et d'associer explicitement la recherche au développement économique.
En ce qui concerne le commerce, le manque de développement de ce secteur au sein de la priorité 2 constitue une contradiction avec le constat chap. 4.4.6 et les statistiques qui présentent clairement ce secteur comme un élément important de l'économie. La Commission rappelle que le commerce fournit 70.000 emplois salariés et participe pour 12 % au PIB bruxellois. La Commission propose une approche globale du secteur (plus large que la seule mention au quatrième tiret du § 7 du point 4.1), en lui réservant un sous-chapitre spécifique au sein de la priorité 2.
En ce qui concerne les professions libérales, la Commission propose de leur réserver un sous-chapitre en tant que secteur économique existant.
Généralités
Demandes relatives à l'ensemble de la priorité
Demandes d'ajouts de secteurs économiques
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'introduire le "commerce" dans la priorité 2 et de ne le traiter que dans un seul cahier,
Parce que la place accordée au commerce n'est pas en rapport avec l'importance économique qui lui est reconnue dans le constat,
Parce que près de la moitié du chiffre d'affaires en Région de Bruxelles Capitale est généré par le commerce, l'Horca et l'hôtellerie qui connaît une croissance constante,
Considérant que d'autres réclamants demandent que le commerce soit perçu comme un secteur économique à part entière,
Parce que cela permettrait de prendre en compte, de manière optimale, la problématique du commerce de proximité,
Parce que la problématique de la fonction commerciale, se retrouve partiellement dans plusieurs chapitres, et qu'elle est traitée exclusivement soit, en ce qui concerne les contrats de noyaux commerciaux, dans le cadre spécifique de la revitalisation (EDRL) ou encore, en ce qui concerne sa complémentarité avec le tourisme et la culture, dans l'hyper centre de la Région;
La Commission renvoie à ses observations générales sur cette priorité relatives à l'absence d'un chapitre commerce. Elle regrette qu'il n'y ait pas de description d'une politique de soutien et d'emploi pour le commerce, qui concerne l'ensemble du territoire de la Région, en dehors du point 4.2 de la priorité 4 et de ce qui trouve dans la priorité 6;
La Commission propose que le commerce soit inséré dans un sous-chapitre de la priorité 2. Celui-ci renverra aux priorités ad hoc pour ce qui est des aspects déjà pris en compte : soit l'hyper centre et les contrats de noyaux commerciaux.
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire la définition d'une politique volontariste pour promouvoir et aider le secteur des professions libérales et des prestataires de services intellectuels dans la Région de Bruxelles Capitale,
Parce qu'il estime que le secteur des professions libérales répond aux critères énoncés dans la priorité 2 (créateur d'emplois, activités compatibles avec l'environnement et la qualité de vie en ville),
Parce que le secteur fait vivre la Région : commerce, services, secteur de la

construction, le secteur joue un rôle social (actions volontaristes du secteur) : consultations gratuites (avocats notaires), services de garde,
Parce que c'est un secteur vital pour le développement économique de la RBC, même si certaines professions relèvent du non-marchand, certains s'inscrivent directement dans la vie économique : secteur du droit, secteurs techniques (architectes, ingénieurs, experts,...);
La Commission rappelle que dans ses observations générales relatives à cette priorité elle regrette l'absence d'éléments importants tels que le secteur des professions libérales et propose d'inclure dans cette priorité un sous-chapitre relatif aux "indépendants prestant des services intellectuels".
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire dans le plan régional de développement les politiques suivantes : 1) éviter de mener toute politique défavorable aux professions libérales par rapport à celles qui sont menées dans les autres Régions (Taxes, politique en matière de superficies de bureaux, droit de transmission des entreprises,...); 2) supprimer les discriminations (notamment dans les ordonnances bruxelloises) entre différents acteurs économiques (i.e. mesures en faveur de l'embauche,...); 3) lutter contre la concurrence déloyale (puisque subsidiée) des pouvoirs publics faite aux services rendus par le secteur privé des professions libérales (services de consultance, aide au démarrage des P.M.E., ...); 4) réserver une plus grande place aux professions libérales dans les organismes consultatifs et d'avis ou de décisions en Région de Bruxelles-Capitale; 5) éliminer les discriminations entre les différents acteurs économiques dans les ordonnances bruxelloises (faveur à l'embauche, investissement, formation en langues). Le Gouvernement devrait reconnaître l'importance de cet agrégat de secteurs et définir sa politique. Une réflexion existe dans le constat. L'avis du CESRBC ne comprend pas de mention particulière à ce propos. Le réclamant définit l'aide qu'il voudrait voir apportée au secteur et donc être inscrite dans le projet de ville : 1) établir une politique urbanistique qui comprenne que ces professionnels ont besoin d'espaces pour exercer leur profession et se développer, donc ont besoin de bureaux et de parkings 2) aider à l'installation et à l'investissement 3) faire des mesures facilitant l'embauche et ce spécifiquement 4) réduire la paperasserie administrative 5) mettre en place une fiscalité adéquate et allégée 6) prendre des mesures préservant les droits à l'accès aux garanties en cas d'emprunt au même titre que les autres opérateurs économiques de la Région;
La Commission estime que les activités de services intellectuels et des professions libérales sont importantes pour l'économie urbaine et procurent des emplois aux habitants. Elle propose de créer un point 5.4 relatif à ces activités dans lequel le Gouvernement précisera les politiques de soutien et d'emploi relatives aux professions libérales, intellectuelles et de services qu'il entend mener. La Commission estime par ailleurs qu'il n'y a pas lieu de créer un régime fiscal spécifique, matière dépendant du fédéral.D'autre part la politique urbanistique est réglée par le PRAS qui propose un équilibre et une mixité de fonction et prévoit l'accueil des professions libérales et indépendantes (régime bureaux < 75 m^2, entre 75 et 200 m^2 etc.).
Considérant qu'un réclamant demande que la priorité 2 intègre les problématiques suivantes : 1. activité indépendante 2. accès à la profession. 3. mise en place d'un outil statistique permettant une évaluation de l'efficacité des mesures;
La Commission constate que l'accès à la profession est une compétence fédérale, les conditions d'octroi des primes sont par contre de compétence régionale. Elle considère que le PRD répond en partie à la réclamation.
Demandes de précisions relatives aux mesures et aux moyens

Considérant que de nombreux réclamants demandent que le plan soit plus précis tant au niveau des mesures à mettre en oeuvre que des conditions de mise en oeuvre,
Parce que pour élaborer une politique économique, des éléments analytiques sont nécessaires afin de déterminer des objectifs,
Parce que projet de PRD propose des mesures sans déterminer des objectifs quantifiés, ces mesures ne peuvent donc pas être appréhendés,
Parce que le premier PRD énonçait, quant à lui des objectifs chiffrés;
Considérant qu'un réclamant estime que ce chapitre reste une longue présentation des conditions théoriques d'un développement et demande que soient définies des mesures concrètes;
Considérant que plusieurs réclamants estiment que le titre de la priorité 2 est plein de promesses que le texte du chapitre ne concrétise pas;
Considérant qu'un réclamant demande que soient précisés les moyens financiers dont dispose la RBC pour la mise en place des différents observatoires (de la vie économique, de la fiscalité), des structures communales visant le développement local, des centres de références professionnels pour promouvoir la formation, de la plate-forme de concertation au sein du CESRBC pour proscrire la discrimination,... et comment évaluer leur mise en oeuvre dans le temps de ces différents objectifs;
Considérant qu'un autre réclamant demande d'inclure dans ce cahier le nombre d'emploi à créer, particulièrement pour les jeunes;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives à la précision du document dans lequel elle regrette le caractère insuffisamment précis de celui-ci et regrette également que trop souvent le projet de PRD n'indique pas les moyens que le Gouvernement se donne pour mettre en oeuvre son plan.
Considérant qu'un réclamant demande d'expliciter la participation des communes pour la mise en oeuvre de ces différents objectifs. Il estime en effet que le plan est peu précis à cet égard;
La Commission estime qu'il s'agit d'un débat fondamental, celui des rapports Région-Communes. Le Projet de ville est ambitieux. L'association des communes est un des moyens d'exécution du PRD. La Commission renvoie par ailleurs à ses considérations générales introductives relatives à nécessité pour le Gouvernement de préciser les modalités de collaboration Région/communes pour la mise en oeuvre du plan.
Demandes relatives au financement
Considérant que le CESRBC estime, dans son avis, que le budget alloué à la politique économique doit être à la hauteur de ses ambitions. Il ne peut dès lors être maintenu à son niveau actuel insuffisant et très largement inférieur à celui qui prévaut dans les deux autres Régions du pays;
La Commission regrette que le "Constat" ne contienne pas une analyse des budgets régionaux depuis 1989 par grands thèmes. De même, le "benchmarking", notamment avec les régions voisines, aurait dû, dans le Constat, tenir compte des spécificités bruxelloises et s'inscrire dans une vision prospective. Par ailleurs la Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives au manque de précision sur les moyens budgétaires. La Commission prend acte de la nécessité de revoir les lois d'expansion économique dans un sens plus sélectif pour rencontrer les directives européennes sur les aides d'Etat, mais insiste sur le fait de ne pas défavoriser, par rapport aux autres régions, les entreprises bruxelloises non prioritaires.
Demande de hiérarchisation des mesures
Considérant qu'un certain nombre de réclamants demandent que les actions à mettre en oeuvre soient hiérarchisées;
Considérant qu'un réclamant demande de maintenir les propositions qui encouragent

financièrement les potentialités de création et de développement d'activités existantes sur le territoire bruxellois mais demande de faire des choix parmi les objectifs et d'être plus explicite;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives à la non hiérarchisation des politiques à mettre en oeuvre.
Demandes de spatialisation des politiques
Considérant qu'un réclamant regrette que rien ne soit dit sur la localisation des différentes fonctions selon les quartiers, l'accessibilité en transports publics et par route (politique ABC, évoquée dans la priorité 8);
Considérant qu'un autre réclamant fait remarquer que si le présent projet de PRD évoque à de nombreux endroits la nécessité de préserver et de créer des espaces verts, ainsi que de développer le maillage vert et bleu, ces intentions paraissent inconciliables avec les importants objectifs économiques présentés et les projets d'extension démesurée des institutions européennes et internationales, dans le cadre étriqué de la Région bruxelloise;
Considérant qu'en tant qu'association spécifiquement soucieuse de la protection de la faune et de son habitat, un réclamant insiste pour préserver le patrimoine naturel de Bruxelles;
Considérant enfin qu'un autre réclamant regrette que si les politiques volontaristes visant à amener des entreprises et des industries sur le territoire régional sont nécessaires, il est néanmoins primordial de rappeler qu'elles doivent se localiser dans des lieux qui respectent le cadre de vie des Bruxellois, tant dans son aspect "aménagement du territoire", "environnemental" que "social";
La Commission renvoie à ses observations émises aux priorités 8 et 9.
Demande de restructuration du texte
Considérant qu'un réclamant propose de diviser le cahier comme suit : 1) renforcement du dialogue social 2) climat d'entreprise favorable 3) développement économique équilibré (géographique, activité économique urbaine, travailleurs) 4) commerce extérieur 5) politique d'emploi dans le non-marchand active et non discriminante;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives à la structure du texte telle que prévoit l'ordonnance, mais ne propose pas d'adopter la structure de cette priorité telle qu'elle est proposée par les réclamants.
Considérant que le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles Capitale estime que les deux priorités 2 et 6 sont intimement liées et devraient faire l'objet d'une priorité unique regroupant l'ensemble des opérateurs et activités économiques (en ce compris le commerce, le tourisme, la culture) et les professions libérales, intellectuelles et de services,
Parce que l'ensemble de ces activités contribue indubitablement à l'attractivité de la Région, ces activités sont avant tout des opérateurs économiques à part entière, dont la vocation première est la création de valeur ajoutée, de revenus et d'emplois tant salariés qu'indépendants. S'il peut accepter que les secteurs du commerce, du tourisme et de la culture participent indiscutablement à l'attraction globale de la Ville et de la Région, le Conseil estime cependant qu'ils doivent faire l'objet de politiques économiques spécifiques sur l'ensemble du territoire de la Région;
La Commission estime que ces deux priorités pourraient être regroupées.
De plus la Commission souligne que si ces trois activités (commerce, culture et tourisme) ont en commun qu'elles contribuent à l'attractivité de la ville, il faut néanmoins faire clairement la distinction entre le tourisme qui est une activité économique (y compris commerciale), liée notamment au patrimoine et à la culture, et

la culture qui n'est pas un secteur économique même si elle génère des retombées en termes économiques.
Introduction
Considérant qu'un réclamant demande d'instaurer l'obligation de domiciliation de tous fonctionnaires dans la Région,
Parce que dans l'introduction il manque un des instruments publics du développement qu'est l'obligation de domiciliation de tous fonctionnaires dans la Région;
La Commission relève le fait que cette obligation est contraire aux législations européenne et nationale. Elle considère qu'autre chose est de mener une politique favorisant l'installation des fonctionnaires dans la région.
Remarques générales
Considérant que plusieurs réclamants font remarquer quen ce qui concerne la politique de l'emploi, le texte manque d'objectifs concrets et n'énonce pas les instruments nécessaires pour atteindre ces objectifs.
La Commission renvoie le Gouvernement aux considérations générales introductives à son avis, relatives au manque de précision du plan concernant les mesures et les moyens à mettre en oeuvre.
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que la volonté de renforcer les mesures publiques d'emploi et de formation prises en faveur des Bruxellois peu qualifiés et de mieux les adapter aux besoins des entreprises bruxelloises est remarquable mais qu'elle cadre mal avec les options du PRAS,
Parce que PRAS risque de faire disparaître ce qui reste d'emplois peu spécialisés en acceptant au sein des ZIU les activités de haute technologie et les activités de production de biens;
La Commission considère que la formation ne doit pas avoir pour seul objectif de former des travailleurs pour l'activité industrielle, ni de les former pour des activités situées exclusivement sur le territoire de la Région, mais qu'elle doit également leur permettre de répondre à des besoins d'emplois situés dans une région voisine, c'est en partie l'objectif du programme "Chèque langue" qui sera lancé prochainement.
Alinéa 1er
Considérant que plusieurs réclamants demandent que le premier alinéa de l'introduction soit modifié de manière à intégrer un développement des activités économiques dans le cadre d'un développement durable qui prenne en compte les personnes sans qualification, la qualité de la vie en ville et la protection de l'environnement. » :
Parce que les termes du PRD : « Les activités économiques inhérentes à la ville », sont vagues et ne mentionnent pas de véritables objectifs;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter à cet alinéa : »Cette politique doit - pour être cohérents à l'avenir - s'inspirer des principes du développement durable, tels qu'ils sont décrits plus haut. »
de manière à indiquer clairement le cadre dans lequel un développement économique dynamique doit se faire.
La Commission estime pertinent le souci des réclamants et renvoie le Gouvernement à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité pour la Région d'établir un plan de développement durable à l'instar des deux autres Régions.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande d'insérer à cet alinéa : après la première phrase : « Cela signifie qu'il faut promouvoir l'obtention d'un label de développement « éco-dynamique » via l'IBGE, et que ce label doit être obtenu par les administrations régionales et les intercommunales. Les services publics doivent fournir la preuve de

l'attention qu'ils portent au milieu et au développement durable. Ils doivent donc utiliser des matériaux respectueux du milieu, mettre en place des règles permettant l'économie d'eau et de l'énergie, pratiquer la sélection des déchets, etc. »
Parce que dans l'introduction sur l'avenir économique de la Région de Bruxelles-Capitale, il faut que soit mentionné l'obtention d'un label de développement éco-dynamique. Celui-ci doit être promu par l'IBGE qui doit l'obtenir pour ses propres installations.
La Commission estime pertinent le souci des réclamants et renvoie le Gouvernement à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité pour la Région d'établir un plan de développement durable à l'instar des deux autres Régions.
Alinéa 6
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'amender cet alinéa : en le remplaçant la fin de la phrase par : « pour limiter le plus possible le nombre d'exclusions. » et de le compléter par : »pour atteindre cet objectif il faut encourager les entreprises et les secteur qui créent des possibilité d'emploi durable pour les basses qualifications. »,
Parce que « Pour éviter que n'augmentent les exclusions » est très faible comme objectif politique. En effet, cela voudrait dire qu'on se satisfait du niveau actuel d'exclusions. La politique qui est mise en avant ici, est fortement axée sur la formation, alors que l'offre d'emplois pour les basses qualifications devra augmenter pour que le chômage diminue;
La Commission estime pertinent le souci des réclamants et renvoie le Gouvernement à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité pour la Région d'établir un plan de développement durable à l'instar des deux autres Régions.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter à cet alinéa : "A l'heure où le niveau des qualifications demandées est en hausse permanente et où la spécialisation fonctionnelle (ville tertiaire, centre administratif,...) du marché bruxellois de l'emploi s'accentue, la nécessité de poursuivre une politique volontariste de formation qualifiante, en faveur des Bruxellois les plus démunis face à ces évolutions, est indispensable pour éviter que n'augmentent les exclusions. » En outre, il faut développer une diversification fonctionnelle (ex. industrie traditionnelle),
Parce que la Région a les moyens de développer une diversification fonctionnelle (ex. industrie traditionnelle);
La Commission estime qu'il serait plus judicieux de compléter l'alinéa en précisant : Il s'agit de les intégrer dans les activités économiques dans lesquelles ils ont le plus de chance de trouver un emploi.
Alinéa 8
Considérant que plusieurs réclamants demandent de remplacer l'alinéa : « Les mesures publiques d'emploi ... » par : « Les mesures publiques d'emploi et de formation dans la Région auront comme objectif de réduire au maximum le plus rapidement possible le nombre de chômeurs non qualifiés. Pour améliorer l'efficacité des mesures mises en place, les projets seront soumis à une évaluation externe. Le résultat de cette évaluation fera l'objet d'un débat public au du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. »,
Parce que cette phrase est trop vague et donne trop peu de précisions sur ce qui va être concrètement réalisé. L'objectif politique doit être exprimé avec plus de force, notamment la volonté de réduire drastiquement le chômage. Sachant que les mesures actuelles ne permettront pas d'atteindre ces objectifs, il faut au moins les évaluer de manière à mettre en place sur cette base une politique efficace.
La Commission s'en remet à l'appréciation du Gouvernement pour juger de l'utilité de

cette modification.
Considérant que plusieurs réclamants font remarquer que le projet de PRD prête peu d'attention à l'évaluation des politiques existantes d'autant que les résultats des politiques d'emploi n'ont pas encore révélés de résultats spectaculaires.
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité de mener une évaluation des politiques menées.
1. Mettre en oeuvre un véritable dialogue entre les interlocuteurs sociaux et les acteurs publics bruxellois de manière à renforcer l'efficacité des initiatives publiques en matière d'économie et d'emploi.
Considérant qu'un réclamant demande que la Région indique les problèmes qu'elle espère résoudre, et en quoi les politiques actuelles sont inadaptées,
Parce que le document relatif aux constats ne permet pas de désigner ce manque de concertation comme un élément premier de relance de la politique de l'emploi,
Parce que l'évaluation des politiques de l'emploi existantes est passée sous silence,
Parce que d'une manière générale, la volonté affichée de concertation est censée permettre d'adapter les politiques régionales et communales en la matière;
La Commission renvoie à considérations générales introductives relatives au manque de précision du document ainsi qu'à ses observations relatives aux conditions transversales de mise en oeuvre du plan.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que ce dialogue nécessite l'affectation urgente de personnel au CESRB et un fonctionnement amélioré du Comité de concertation,
Parce que ces mesures sont nécessaires pour atteindre l'objectif énoncé;
La Commission marque son accord avec le réclamant. Elle propose de compléter comme suit cet alinéa "La mise en place des nouvelles missions confiées au CES nécessite l'octroi de moyens supplémentaires y compris des moyens complémentaires en personnel. » .
Alinéa 4
Considérant que dans son avis le Conseil économique et social insiste pour que l'ensemble des politiques envisagées dans les douze priorités fasse l'objet d'évaluations régulières et globales communiquées aux interlocuteurs sociaux;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives aux conditions transversales du plan de mise en oeuvre des plans.
Considérant qu'un réclamant demande que soit préciseé dans quelle mesure les habitants seront consultés pour le "Plan d'action régional (PAR)";
La Commission constate que le cadre du Pacte pour l'emploi prévoit les différents partenaires sociaux. La participation des habitants n'est pas prévue comme telle.
Alinéa 9
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la disposition suivante : "Enfin, la création, au sein du Conseil économique et social, d'un observatoire de la vie économique devra permettre aux décideurs publics de connaître les desiderata et les besoins des entreprises et d'étudier leurs critères de localisation." : Cet observatoire ne peut vider de sa substance le rôle de la SDRB,
La SDRB doit préserver son rôle de guide et de conseil pour les entreprises confrontées à un besoin de relocalisation notamment lorsque celles-ci ne peuvent s'étendre sur le site d'exploitation. La SDRB doit en effet valoriser son savoir-faire et développer son rôle d'institution intermédiaire entre la disponibilité de sites et la demande émanant de certaines grandes entités à vocation économique;
La Commission constate que le rôle du Conseil économique et social, y compris les

nouvelles missions qui lui sont confiées, est prévu par l'ordonnance portant création du Conseil. Elle constate que par ailleurs la SDRB est un organe d'exécution dont l'action ne se situe pas sur le même plan que le Conseil économique et social qui est un organe de concertation, de consultation et d'observation.
Considérant qu'un réclamant demande de compléter l'alinéa suivant "Enfin la création au sein du Conseil économique ... localisation." Par : « En outre cet observatoire tiendra compte des désidératas et des besoins de la Région et de ses habitants sur les questions de l'emploi, de la qualité de vie et de l'environnement. Sur base de ces désidératas et besoins, les interlocuteurs remettront un avis aux pouvoirs publics dans un souci de stimuler une économie durable. »Parce que la promesse du titre du point 1, à savoir, le développement d'une économie équilibrée des points de vue du milieu et de la qualité de vie en ville, doit être intégrée dans l'exposé de la politique économique et être donc un des buts poursuivis par l'observatoire de l'économie.
La Commission fait remarquer que la mission du Conseil économique et social est décrite par l'ordonnance portant création du conseil et qu'il y donc lieu de s'en tenir au texte existant. Elle propose donc de ne pas modifier cet alinéa.
2. Dynamiser l'économie bruxelloise en instaurant un climat d'entreprise favorable
2.1. Améliorer l'information à l'attention des entreprises
Alinéa 1er et 3
Considérant qu'un réclamant demande d'introduire dans ce cahier la notion de mise en ordre des outils régionaux : optimalisation des outils existants (Ecobru, Orbem, Technopol) et d'y inscrire les projets d'infrastructures d'accueil pour entreprises (SDRB, Port de Bruxelles, recyclage des sites activités économiques désaffectés), ces notions faisant défaut dans ce cahier;
La Commission renvoie le Gouvernement à ses considérations générales introductives sur la nécessité de mener une politique visant des services publics de qualité.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que les structures ECOBRU, ORBEM et SDRB doivent être améliorées (performances). On fait mention de ces structures maintes fois dans le cahier 2 en matière de politique économique;
La Commission renvoie le Gouvernement aux considérations générales introductives de son avis relatives à la nécessité de mener une politique visant des services publics de qualité.
Alinéa 3
Considérant qu'une commune, dans son avis, souligne que la formation et l'accès à l'information sont également importants lorsqu'on parle de services en ligne (pour et par les citoyens et les acteurs économiques.),
Parce que la requalification socio-économique. des quartiers anciens passe par la réduction de la fracture numérique (tant dans son aspect "accès" que "formation") et par la définition de prix compétitifs pour l'accès au réseau (pour les jeunes starters par ex.);
La Commission estime que les préoccupations de la commune sont prises en compte dans la priorité 7.
2.2. Faciliter l'accès au financement
Alinéa 2
Considérant que plusieurs réclamants proposent de modifier à l'alinéa 2. "A cet égard le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale entend réaffirmer le rôle de la SRIB via Brustart et le Seed fund dans l'aide à la création, à la croissance et au développement des sociétés dont les activités sont de nature à renouveler le tissu économique bruxellois" et d'utiliser le mot "améliorer" plutôt que renouveler;

Parce que renouveler ne représente un mieux que s'il s'agit d'améliorer;
La Commission estime pertinents les arguments des réclamants et propose d'ajouter le mot "améliorer" soit d'écrire : "... et au développement des sociétés dont les activités sont de nature à renouveler et à améliorer le tissu économique bruxellois".
Considérant que plusieurs réclamants proposent de modifier le titre 2.2., 2 § "et d'ajouter : une attention spéciale sera au démarrage des sociétés attentives aux objectifs sociaux et environnementaux. »,
Parce que cela répond mieux aux promesses contenues dans le titre de ce chapitre "Dynamiser l'ensemble des secteurs de l'économie bruxelloise en vue de développer l'emploi local en veillant à ce que les activités soient compatibles avec l'environnement et la qualité de la vie en ville";
La Commission estime les arguments des réclamants pertinents dans la perspective du développement durable. Elle propose d'ajouter après la fin de la dernière phrase : une attention spéciale sera au démarrage des sociétés attentives aux objectifs sociaux et environnementaux. »
Considérant qu'un réclamant propose d'améliorer la visibilité des fonds de financement en réduisant leur nombre;
La Commission, constatant que les différents fonds ont des sources de financements différentes et que certains d'entre eux doivent se conformer à des critères définis par l'Union Européenne., ne peut marquer son accord avec cette proposition.
Considérant qu'un réclamant demande de donner à la SRIB un objectif clair de diversification de l'économie régionale;
La Commission constate que la SRIB répond à cet objectif en investissant dans des secteurs variés.
2.3 Promouvoir la création d'entreprises
Alinéa 6
Considérant qu'une commune remet en cause la disposition suivante : "mettre en place des structures communales chargées de prendre en compte tous les aspects susceptibles de favoriser le développement économique local" et demande si la Région de Bruxelles-Capitale qui met cet objectif dans son plan est prête à financer du personnel communal à cet effet.
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives sur les moyens. De manière générale la politique de l'emploi est peu importante au niveau des communes. La Commission estime que le Gouvernement devrait se pencher sur le financement, au moins partiel, des initiatives communales en matière d'emploi qui nécessitent des moyens importants, notamment en personnel, alors qu'une commune ne peut quasi escompter aucune retombée financière de l'établissement de nouvelles entreprises ou de la création d'emplois sur son territoire. La Commission propose l'amendement suivant à la fin du 4ème tiret : "A cet effet les communes veilleront à développer dans leur PCD les objectifs et moyens techniques et humains qu'elles comptent consacrer à la promotion de la création et de l'accueil d'entreprises."
Alinéa 7 (à ajouter)
Considérant qu'un réclamant demande que le point 2.3 « Promouvoir la création d'entreprises » précise également que les actions de la formation et de l'encadrement des créateurs d'entreprises doivent se faire en synergie avec le secteur privé et en particulier les interprofessionnelles de Classes moyennes dont l'UCM-Bruxelles;
La Commission propose de préciser dans un nouvel alinéa que les actions de formation et d'encadrement des créateurs d'entreprises se feront en synergie avec les organisations professionnelles et les organisations interprofessionnelles.
2.4. Simplification des procédures administratives

Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande que la simplification administrative soit bien pensée afin qu'elle ne puisse se faire au détriment de l'intérêt collectif et de l'information-participation des habitants, entre autre en ce qui concerne les enquêtes publiques;
La Commission précise qu'à ses yeux la simplification administrative n'implique nullement la mise en cause des procédures d'enquête publique.
Considérant qu'une Commune, dans son avis, demande que la simplification des démarches administratives porte non seulement sur l'accès à l'information, mais aussi sur le fonctionnement de l'administration et des outils législatifs dont elle dispose,
Parce qu'elle soutient aussi les initiatives régionales en matière de simplification des démarches administratives des entreprises, notamment via un recours généralisé au Web et au guichet unique décentralisé après évaluation de sa portée,
Parce que, la simplification administrative ne peut porter sur les seules procédures légales au risque de les appauvrir dangereusement,
Parce que le management public et l'amélioration de l'efficience des supports légaux de l'action de l'administration doivent être encouragés afin de réduire les délais internes aux organismes publics, dans l'optique de la mise en comparaison de l'impact des procédures sur les résultats de fond, et sur l'allongement des délais;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur le fait qu'il faut veiller à ne pas affaiblir le contenu légal sous prétexte de simplification administrative mais que tous les efforts doivent être faits pour améliorer la gestion publique, notamment pour réduire les délais et assurer la transparence dans le suivi des données.
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que l'intégration de toutes les administrations au réseau Irisnet sera accélérée par un incitant régional;
La Commission marque son accord sur cette proposition et propose d'ajouter après la seconde phrase du deuxième alinéa : L'intégration de toutes les administrations au réseau Irisnet sera accélérée par un incitant régional.
La Commission suggère au Gouvernement de veiller à ce que l'outil soit performant afin de rencontrer les objectifs assignés et que des délais précis soient fixés pour rendre l'outil efficace.
2.5. Assouplir la fiscalité
Alinéa 1er
Considérant que le Conseil économique et social est sensible à la préoccupation du Gouvernement d'assouplir la fiscalité, et insiste sur la nécessité que la fiscalité régionale et communale ne constituent pas au niveau interrégional, des handicaps de compétitivité pour les activités économiques exercées à Bruxelles. » et ajoute "Il en est de même pour les autres charges administratives ayant un impact financier sur les entreprises;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de rendre la proposition effective,
Parce qu'actuellement, on assiste à l'effet inverse : la taxe régionale est triplée et la fiscalité communale est en très forte progression (i.e. taxe sur les ordinateurs, taxe sur les enseignes lumineuses,...),
Parce qu'il existe pour certains opérateurs économiques une double taxation sur base de la forme juridique, double taxation actuelle : paiement de la redevance à l'Agence Propreté en surplus de la taxe et de la répercussion du paiement de la taxe du propriétaire sur les occupants des galeries commerçantes;
Considérant que plusieurs réclamants estiment que la Région devrait, pour être réellement équitable et veiller à l'équité fiscale (comme mentionné sous le point 2.5),

mettre fin à la pluritaxation dont les commerçants font l'objet au niveau de la taxe régionale;
Considérant q'un autre réclamant constate que l'action Gouvernementale s'écarte résolument du projet de PRD,
Parce qu'il cautionne les initiatives communales, ou est immédiatement à l'origine des nouvelles taxes qui frappent déraisonnablement les entreprises, et leur font systématiquement supporter les conséquences budgétaires d'initiatives fiscales favorables aux particuliers, il rappelle que le projet de PRD, comme le PRD, de valeur indicative pour les tiers, s'impose à l'autorité régionale et aux pouvoirs subordonnés,, "patere legem quam ipse fecisti"
Parce que l'exemple le plus pertinent est l'ordonnance "portant réforme des taxes régionales" que le Gouvernement vient de soumettre pour avis au CES de la RBC (dont l'impact pour les entreprises est de 542 millions de BEF - 13,3 millions d'Euros) ou encore le budget de la ville de Bruxelles (440 millions de BEF - 11 millions d'Euros à charge des seules entreprises);
Considérant qu'un autre réclamant demande que la démarche régionale veille à ce que la Région ne soit pas déforcée par un ensemble de charges fiscales, sociales et de toutes formes, initiées par les autorités régionales, communales et autres, qui s'avéreraient supérieures à celles supportées par les acteurs économiques des zones limitrophes,
Parce que la concurrence économique pénalisent les opérateurs économiques bruxellois, Bruxelles étant profondément imbriquée dans le tissu d'une métropole urbaine débordant largement ces frontières régionales;
Considérant que le Conseil économique et social est sensible à la préoccupation du Gouvernement d'assouplir la fiscalité régionale et insiste sur la nécessité que la fiscalité régionale et communale ne constitue pas au niveau interrégional un handicap de compétitivité pour les activités économiques exercées à Bruxelles et précise qu'il en est de même pour les autres charges administratives ayant un impact financier sur les entreprises;
La Commission prend acte avec satisfaction de l'intention du Gouvernement de soutenir une fiscalité non pénalisante pour l'activité économique et s'attend à ce que, dans le cadre de la réforme fiscale en cours de débat, il s'efforce d'en tenir compte. Il demande au Gouvernement de démontrer au terme de sa réflexion en quoi elle est non pénalisante.
La Commission invite le Gouvernement à examiner les différentes situations d'inéquité fiscale et à y remédier. Elle estime que le rôle de l'observatoire doit permettre de veiller à l'absence de discrimination fiscale par rapport aux entreprises établies dans les autres régions.
Considérant qu'un réclamant propose de modifier les termes "La Région soutiendra une fiscalité non pénalisante pour l'activité économique",
Parce que la fiscalité est en soi un moyen de financer non seulement les aides et services dont les entreprises bénéficient mais aussi les infrastructures dont elles ont besoin or le projet de PRD paraît la considérer comme une sanction. Il est vrai qu'il faut veiller à la concurrence entre les Régions. Il faut cependant prendre en considération le fait que beaucoup d'entreprises s'implantent à Bruxelles pour d'autres avantages que les avantages fiscaux;
La Commission estime que ce sujet mérite d'être approfondi dans les études qui seront menées par l'observatoire de la fiscalité régionale.
Considérant que plusieurs réclamants demandent l'amendement suivant : compléter le premier alinéa comme suit : ..., pour autant que cela, n'entre pas en conflit avec les

objectifs sociaux et environnementaux du Gouvernement ainsi que la qualité de vie en ville et en général,
Parce que cela concrétise le titre du chapitre Il serait cynique d'utiliser un régime fiscal favorable qui irait à l'encontre des objectifs de la raison;
La Commission rejoint les réclamants et propose d'amender le texte comme suit : "..., pour autant que cela, n'entre pas en conflit avec les objectifs sociaux et environnementaux du Gouvernement ainsi que la qualité de vie en ville et en général. » .
Considérant qu'un réclamant demande d'amender le premier alinéa comme suit :
Ce régime fiscal favorable sera seulement octroyé aux entreprises qui développent des activités économiques "durables" et veillent à ne pas détériorer l'environnement (stricte limitation de la voiture et du transport de marchandises, utilisation des transports publics pour les travailleurs et les usagers, utilisation de la voie d'eau ou de chemin de fer pour le transport marchandises, utilisation rationnelle de l'énergie, politique des déchets, absence de pollution de l'air ou de bruit),
Parce qu'envisager un régime fiscal favorable pour soutenir les activités économiques est trop général et économiquement dangereux. Que va t-on soutenir, des mesures qui sont bonnes pour une entreprise mais nuisibles pour l'environnement ? ou va-t-on récompenser des mesures visant un développement "durable";
La Commission constate que le réclamant souhaite, outre une fiscalité distributive, voir prônée une fiscalité incitative en faveur d'un développement durable, celle-ci étant une des préoccupations du projet de PRD. La Commission invite le Gouvernement a approfondir cette question.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter à cet alinéa : prendre particulièrement en compte les quartiers à revitaliser et y renforcer les initiatives nouvelles, comme le développement des centres d'entreprises et de l'économie sociale,
Parce que ce moyen est essentiel pour atteindre l'objectif énoncé;
La Commission constate que cette demande vise des assouplissements fiscaux qui sont de compétences fédérales. De plus les politiques de zones franches conçues en France se sont révélées être des échecs et sont difficilement applicables à Bruxelles.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que l'observatoire de la fiscalité doit dépendre des pouvoirs publics et pas des partenaires sociaux;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives sur les objectifs et moyens du PRD et au chapitre « Conditions transversales ». Elle propose l'amendement suivant : L'observatoire de la fiscalité sera instauré au sein de l'administration régionale. Les constats, analyses et conclusions seront soumis pour avis au Conseil économique et social et à la Commission régionale de développement.
Considérant qu'un réclamant demande d'établir un inventaire des pertes reprenant la fiscalité régionale et communale, les disparités liées à la concentration de la pauvreté dans les communes centrales, ainsi que l'augmentation du pouvoir d'achat et de la capacité contributive de la population travaillant à Bruxelles, mais habitant dans les autres Régions;
Considérant que le même réclamant demande d'ouvrir le dialogue avec le Gouvernement fédéral sur la prise en charge de les disparités et du manque à gagner fiscal, ainsi qu'au niveau régional sur la redistribution de la mainmorte qui tienne compte de la localisation des différentes institutions,
Parce qu'aucune orientation de politique n'est donnée par rapport à la situation difficile de la Région et des 19 communes due : 1- aux charges liées au statut de capitale nationale et internationale en terme de manque de gagner fiscal (main morte,

perte IPP, non-perception de certaines taxes), 2- l'inadéquation des limites administratives avec la réalité urbaine. Les communes sont les premières touchées car situation n'est pas compensée par la dotation fédérale de solidarité dont la région bénéficie. Ixelles est une commune accueillant un grand nombre d'institutions régionales, nationales et internationales et demande donc qu'un dialogue soit ouvert avec le Gouvernement fédéral et avec la Région;
La Commission renvoie à ses observations générales relatives à la priorité 1 quant à l'absence dans le projet d'explications des conséquences des accords du Lambermont sur les recettes régionales. Elle estime que cela relève des tâches de l'observatoire de la fiscalité et des suggestions qu'il pourrait émettre. Elle propose d'inscrire à la fin de l'alinéa l'amendement suivant : L'Observatoire prendra en compte l'inadéquation des limites administratives régionales avec la réalité de la métropole urbaine bruxelloise. Il mènera toutes les études prospectives sur des sources de financements complémentaires indispensables à la survie de la Région.
Considérant qu'un réclamant souhaite voir ajouter un passage sur les centres de coordination qui sont dénoncés par la Commission Européenne;
La Commission estime qu'il s'agit d'une question de compétence fédérale.
3. Renforcer les atouts de la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte de mondialisation accrue en inscrivant l'économie bruxelloise dans une logique de réseau métropolitain
3.1. Soutenir le commerce extérieur
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter au 1er tiret de l'alinéa 3 "renforcer le partenariat avec le secteur privé dans le cadre de Bruxelles Export, afin d'augmenter la visibilité et l'accès des services proposés aux exportateurs la précision suivante : le partenariat devrait être élargi à un plus grand nombre de partenaires, notamment au niveau des associations de Classes moyennes,
Parce que les associations de Classes moyennes sont également partenaires du Comité consultatif du commerce extérieur;
La Commission suggère au Gouvernement de se pencher sur cette importante remarque.
2.6 (à créer)
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande l' ajout de la précision suivante « la chambre des Classes moyennes doit être associée à l'élaboration des mesures qui instaureront le système de formation individuelle en entreprises et de chèques langues qui doivent être accessibles aux indépendants et en priorité octroyés aux opérateurs économiques occupant moins de 50 personnes ainsi qu'aux membres de leur personnel qu'ils désigneront; »
La Commission propose d'inscrire dans ce point : Les mesures qui instaureront le système de formation individuelle et de chèques langue se feront en synergie avec les organisations professionnelles et les organisations interprofessionnelles des Classes moyennes et elles seront accessibles aux indépendants et au personnel des opérateurs économiques occupant moins de 50 personnes.
3.2. Développer l'attractivité économique
Alinéa 1
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'amender le premier alinéa du point 3.2 en ajoutant après... Les secteurs des TIC, de la santé, des biotechnologies, des Industries de précision, de l'Agroalimentaire, de l'environnement, de la Logistique et de la Finance constituent des secteurs prioritaires. Une attention spéciale doit être

accordée aux secteurs qui peuvent offrir de l'emploi aux chômeurs bruxellois peu qualifiés. Et de biffer les mots : et les finances,
Parce qu'il est clair que ces secteurs prioritaires constituent ceux que développe Brussel-Technopol,
Parce le lien avec la politique de l'emploi manque ici. Cependant, ce doit être une priorité pour la Région, étant donné le nombre actuel de chômeurs, de tenter d'encourager les secteurs qui peuvent créer de l'emploi pour les chômeurs peu qualifiés. Attirer des investisseurs du monde financier est peu approprié, en outre ce n'est pas cohérent avec les secteurs cités au point 4.1 de cette priorité;
La Commission estime que cette attention, aux chômeurs bruxellois peu qualifiés est déjà mentionnée dans l'introduction de la priorité et propose de ne pas modifier l'alinéa.
Considérant qu'un réclamant demande d'expliciter les critères qui ont servi à définir les "secteurs prioritaires" (cf. alinéa 1er "Ces efforts se concentrent sur des pays et des secteurs prioritaires"), Parce que ces critères sont absents
La Commission rappelle que quatre de ces secteurs ont déjà été reconnus comme prioritaires dans le PRD de 1995. Les critères qui présidaient à ce choix étaient notamment : un potentiel de développement important et une haute qualification existante dans ces secteurs bien implantés à Bruxelles. Le choix de ces secteurs a été déterminé, après étude approfondie, comme étant ceux dont les perspectives de développement en liaison avec les universités et les établissements d'enseignements supérieurs étaient optimales à Bruxelles.
Alinéa 5
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'amender l'avant dernier alinéa du point 3.2 "La Région bruxelloise constitue également et depuis longtemps un lieu d'implantation privilégié pour les entreprises internationales. Cette attractivité est naturellement liée à l'importance prise par la présence européenne à Bruxelles. Il convient de veiller à ce que ces sociétés ne soient pas tentées par une délocalisation hors des limites territoriales de la Région. Comment ? En restant à l'écoute de leurs préoccupations. » En y ajoutant : sauf lorsque cela va à l'encontre des intérêts sociaux et écologiques de cette région ou/et avec la qualité de vie de ses habitants,
Parce qu'il est évident que les intérêts de la Région et des ses habitants ne coïncident pas toujours avec ceux des entreprises étrangères. Le Gouvernement, ne peut toujours rencontrer les problèmes de ces sociétés si cela va à l'encontre des intérêts sociaux ou environnementaux de la région et/ou de la qualité de la vie des habitants de la région;
La Commission estime cet ajout inutile parce qu'elle le juge déjà exprimé implicitement dans le texte du PRD.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser l'avant dernier alinéa du point 3.2 : "Il convient de veiller à ce que ces sociétés ne soient pas tentées par une délocalisation hors des limites territoriales de la région. Comment? En restant à l'écoute de leurs préoccupations.,"
Parce que la réponse n'est pas assez précise;
La Commission préconise d'ajouter à cet alinéa la précision suivante : « et en mettant en oeuvre la compétence d'observation de la vie économique attribuée au conseil économique et social par un renforcement des moyens budgétaires et en personnel du Conseil.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas faire de la recherche des investisseurs étrangers une priorité telle qu'exprimé dans le 4ème alinéa,
Parce que les potentialités de création et de développement d'activités existent sur le

territoire bruxellois. Il faut les stimuler et les encourager financièrement et les propositions de mesures à prendre faites dans le cahier 2 du projet de PRD vont dans le bon sens;
La Commission estime ces politiques complémentaires et ne partage pas le point de vue du réclamant.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant regrette le passage suivant du dernier alinéa "pour autant que ces entreprises s'engagent à privilégier la main-d'oeuvre locale",
Parce que la difficulté est l'absence de qualification de cette main d'oeuvre plus que la volonté des entreprises elles-mêmes. Ce passage déforce l'objectif même c.-à-d. "Renforcer l'accueil des investisseurs étrangers";
La Commission propose le maintien de cet alinéa avec ajout : "privilégier la main d'oeuvre locale au niveau de la qualification souhaitée". Elle souligne que le texte exprime un souhait et non une contrainte. D'autre part, il revient à la Commission que des actions dans ce sens seront étudiées et proposées dans le cadre du pacte social régional pour l'emploi des bruxellois.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter au dernier alinéa, à savoir "Dans la mesure où ils contribuent à renforcer la position économico-stratégique de la région, les efforts entrepris pour attirer les quartiers généraux des firmes nationales et internationales seront poursuivis pour autant que ces entreprises s'engagent à privilégier la main d'oeuvre locale » les mots suivants : et la qualité environnementale;
La Commission soutient la réclamation.
4. Assurer un développement équilibré des secteurs de l'économie bruxelloise au travers notamment de la création de centres de référence professionnelle des métiers urbains
4.0 Généralités
Considérant qu'un réclamant demande de développer et valoriser les métiers facteurs de sécurité urbaine : gardiens de parcs, brigades cyclistes, personnel d'accueil dans le métro, agents de quartiers,... et liés à l'entretien des infrastructures (équipes de réparation du mobilier urbain...);
La Commission estime qu'il s'agit en l'occurrence d'emplois publics. Elle marque son accord avec la proposition mais estime que la question ne relève pas de la priorité économique mais plutôt de la priorité relative à la sécurité.
Considérant qu'un réclamant souhaite voir préciser le budget concernant la création de centres de référence professionnelle;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives au manque de précisions concernant les moyens que le Gouvernement se donne pour mettre en oeuvre son plan.
4.1 Développer l'économie urbaine
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande de préciser l'alinéa suivant : "L'attractivité économique de l'ensemble des secteurs de la Région ne sera assurée que moyennant le maintien de règles d'affectation du sol qui garantissent la mixité des fonctions."
Parce que la mixité des fonctions s'entend avec le maintien et le développement de la fonction résidentielle dans tous les quartiers;
Considérant qu'un autre réclamant demande de définir plus avant la notion de mixité,
Parce que par mixité, on entend classiquement "avec du logement";
La Commission renvoie à la définition classique de la mixité qui porte sur la diversité des fonctions. Les règles d'affectation ont par ailleurs été précisées dans le PRAS.

Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande que soient définies les "nouvelles niches de croissance";
La Commission suggère au Gouvernement d'expliciter davantage cette notion dans le plan (avec exemples) à l'attention du public.
Alinéa 6
Considérant que plusieurs réclamant demandent d'amender l'alinéa "De manière générale, il convient de promouvoir les secteurs ayant des répercussions positives en terme d'emplois, de revitalisation de quartiers, de mobilité et d'amélioration de la qualité du tissu productif" et d'y ajouter la durabilité écologique,
Parce que c'est une demande conséquente avec le titre dans lequel on note le fait que les activités doivent être compatibles avec la qualité de vie,
Parce que c'est aussi un choix de politique logique étant donné le défi écologique auquel la Région est confrontée;
La Commission marque son accord avec cette proposition et propose d'ajouter dans l'énumération de l'alinéa 6 : "et en termes d'environnement".
Considérant qu'un réclamant demande que soit précisé l'alinéa suivant : "De manière générale, il convient de promouvoir les secteurs ayant des répercussions positives en termes d'emplois, de revitalisation des quartiers, de mobilité et d'amélioration de la qualité du tissu productif.". Il demande de définir ce qu'on entend par qualité du tissu productif, et si cela se mesure "en terme d'innovation ou de retombées sur l'environnement ?";
La Commission demande au Gouvernement de préciser ce qu'il entend par ce terme.
Alinéa 7
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter, en premier lieu, à l'énumération des secteurs à privilégier par le Gouvernement : le secteur de l'environnement,
Parce que l'énumération des secteurs prioritaires doit être la même qu'à la page précédente et que le secteur environnemental y figure;
La Commission estime que ce qui figure au premier alinéa du point 3.2. comme secteurs prioritaires doit être repris dans cette énumération.
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'amender l'alinéa : "Au premier rang des secteurs à privilégier, le Gouvernement régional vise..." : et d'ajouter le secteur de l'économie sociale en tant que secteur des entreprises qui d'abord et surtout essaient de rencontrer les objectifs sociaux et écologiques ainsi que d'ajouter les services de proximité qui rencontrent les besoins collectifs et individuels des quartiers défavorisés,
Parce que le lien entre les secteurs à privilégier et les alinéas précédents n'est pas clair;
Considérant qu'un autre réclamant souhaite que la politique régionale mise sur l'économie sociale et les services de proximité,
Parce qu'il faut favoriser l'économie qui apporte une plus value sociale, en terme d'emplois, mais aussi en terme de production utile à Bruxelles et à ses habitants. Il ne faut donc pas tout miser sur la "nouvelle économie" car ce n'est pas porteur d'émancipation;
La Commission estime que cette problématique est à aborder au point 9 de la priorité 2 du plan régional (secteurs économiques non marchands) et non dans ce point ci.
Alinéa 8
Considérant qu'un réclamant demande la modification de la note de bas de page 3 : "Dans le respect des directives européennes sur les aides d'Etat, il est prévu d'octroyer à l'avenir les aides à l'Expansion économique de manière plus sélective afin d'orienter

les interventions publiques vers une économie moderne et variée exerçant entre autres un impact favorable sur l'environnement, le cadre urbain, l'emploi ou encore la formation des travailleurs bruxellois et souhaite voir ajouter à la dernière ligne les mots "l'emploi",
Parce que cela rend plus clair le lien entre politique économique et politique de l'emploi;
La Commission marque son accord sur cette modification et remarque que cette note de bas de page ainsi que celle qui suit manquent dans la version française cartonnée.
Considérant que le Conseil économique et social demande de préciser l'alinéa 8 de ce point 4.1 : les législations d'expansion économique ne doivent pas être élitistes et axées sur les seules entreprises à caractère technologique : il faut une refonte de ces législations,
Parce que l'ensemble des secteurs d'activité ayant des répercussions positives en matière d'emplois, de revitalisation des quartiers et d'amélioration du tissu productif, doivent être pris en compte dans le cadre de la politique de subsidiation;
Considérant que le Conseil économique et social demande de préciser ce point comme suit : la réforme de la législation relative à l'expansion économique visant une majoration d'aide dans certains périmètres doit prendre en compte des critères objectifs sur le plan économique et non pas seulement des critères relatifs à l'environnement général,
Parce qu'il s'agit de veiller à ne pas créer de distorsions de concurrence entre opérateurs économiques implantés dans des quartiers différents;
La Commission appuie l'avis du Conseil économique et social qui plaide pour une politique économique générale et demande que les mesures de soutien aux investissements professionnels concernent l'ensemble des opérateurs économiques (y compris le secteur des services aux entreprises et aux personnes, les entreprises industrielles, l'ensemble des indépendants, professions libérales et P.M.E.) quelle que soit leur localisation sur le territoire de la région. Il y a lieu d'éviter de négliger les secteurs déjà existants et qui ne sont pas des secteurs de pointe. Toutefois les modalités d'aides (taux et types d'investissements) devront tenir compte des critères de sélectivité prévues par l'Union européenne.
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer le passage suivant : "La législation régionale relative à l'expansion économique devra lors de son indispensable révision permettre d'octroyer une majoration de l'aide prévue dans le périmètre de certaines zones (à définir par le Gouvernement) sur base de critères objectifs et actualisés. »
Parce que la majoration de l'aide prévue dans les périmètres de certaines zones à définir par le Gouvernement rend encore un peu plus compliquée la compréhension des multiples réglementations particulières en matière de zones;
La Commission rappelle que le projet d'ordonnance relative à l'expansion économique tend à rencontrer les directives européennes en matière d'aides aux entreprises et que la définition de la zone d'aide à finalité régionale (expansion économique) (voir carte p. 13) qui sera privilégiée, en termes d'aides à l'investissement et à la création d'emploi, répond aux ambitions européennes en matière d'aides aux entreprises et de sélectivité.
Alinéa 9
Considérant que plusieurs réclamants proposent de modifier la dernière phrase de l'alinéa : "... La création d'un cinquième pôle axé sur les entreprises actives dans le domaine de l'environnement sera envisagée" et de dire : Un cinquième pôle axé sur les entreprises actives dans le domaine de l'environnement sera mis en place;

La Commission estime qu'il ne s'agit pas d'un pôle mais bien d'un cinquième secteur clef à côté des 4 secteurs clefs soutenus par la Technopole.
Considérant qu'un réclamant estime qu'il faut clarifier la notion d'industrie,
Parce que ce cahier entretient la confusion entre l'industrie traditionnelle et les activités de nouvelles technologies. Or elles n'ont pas le même impact sur l'utilisation du sol (la seconde s'apparentant aux bureaux);
La Commission renvoie pour la définition de l'industrie au glossaire du PRAS et à ce qui est dit précédemment dans cette priorité (voir point 4.1, alinéa 2.).
4.2. Formation professionnelle
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter la notion suivante à cet alinéa : afin de développer l'économie bruxelloise et réduire le chômage, il faut rétablir les petits métiers (pompiste, jardinier...);
La Commission renvoie à la priorité 9 et considère que si cette suggestion peut être intéressante, elle n'est pas une solution miracle. Des initiatives de ce type existent par ailleurs (A.L.E.).
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que les centres de référence seront coordonnés par les opérateurs publics de formation professionnelle (IBFFP - VDAB),
Parce qu'il y a lieu de s'interroger sur la manière dont les secteurs professionnels pourraient régionalement s'investir dans ces centres, ces secteurs étant souvent gérer au niveau national;
La Commission renvoie au Pacte social régional pour l'emploi des Bruxellois dans le cadre duquel sera traité cette question.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'il faut veiller à ce que l'adéquation de la formation aux besoins des entreprises ne dérive pas vers une emprise de ces dernières sur l'enseignement;
La Commission note qu'il s'agit de faire la distinction entre l'enseignement proprement dit et la formation qui a pour objet de préparer à une profession. De plus ces formations sont organisées en partenariat avec les enseignants qui sont vigilants à ce propos.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le dernier alinéa : en précisant les mesures et moyens de mise en oeuvre afin de donner une "attention particulière pour les personnes d'origine étrangère";
La Commission s'en remet au Gouvernement pour ces précisions.
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la mention à la création des centres de référence professionnelle et plutôt intégrer la formation à d'éventuels nouveaux métiers urbains aux centres de formation existants (IBFFP et VDAB);
La Commission se prononce pour le maintien de ce point : les centres de références professionnelles vont en effet mobiliser également les secteurs professionnels à côté des centres de formation existants dans le cadre du Pacte social régional pour l'emploi.
5. Développements spatialement équilibré de l'économie
Introduction
Alinéa 1er
Considérant que le réclamant demande d'ajouter à l'alinéa 1« La politique économique régionale ... » la phrase suivante :, et les services de quartier qui rencontrent les besoins des habitants des quartiers à revaloriser, Parce que les services de quartier orientés explicitement vers les besoins des habitants des quartiers à revaloriser peut constituer un important stimulant pour l'emploi et le tissu économique de ces

quartiers.
La Commission marque son accord et propose d'ajouter à la fin de l'alinéa 1er"et les services de proximité qui rencontrent les besoins des habitants."
Considérant que le réclamant demande de maintenir les entreprises existantes avec une politique d'aide à la réduction des nuisances;
La Commission constate que l'ordonnance sur l'expansion économique de juillet 1993 prévoit précisément des aides aux entreprises pour la réduction des nuisances.
Considérant que le réclamant demande de préciser dans l'introduction qu'il ne faut pas cantonner l'économie sociale dans les quartiers en difficultés,
Parce que comme pourvoyeuse de services aux entreprises et aux habitants, l'économie sociale a sa place dans tous les quartiers;
La Commission marque son accord avec le souci du réclamant. Cependant elle fait remarquer que la lecture du réclamant est réductrice. Le plan ne parle pas de cantonner l'économie sociale dans les quartiers à revitaliser mais de prendre particulièrement en compte l'économie sociale dans ces quartiers, ce qui n'est n'exclut nullement les autres quartiers.
5.1 Réduire la fracture spatiale
Alinéa 1er
Considérant que le réclamant précise que réduire la fracture spatiale doit également s'appliquer en matière d'infrastructures scolaires;
La Commission estime justifiée la remarque du réclamant et propose d'inclure dans le premier alinéa de ce point, entre les mots "crèches" et "commerces de proximité" les mots : infrastructures scolaires de qualité.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de compléter l'alinéa suivant : « multiplier les services et les équipements tant aux besoins des employés que les habitants et des entreprises locales.... »
Parce que les services et équipements de quartier ne peuvent être destinés uniquement aux entreprises locales et à ceux qui y travaillent. Les habitants qui ne travaillent pas doivent pouvoir également bénéficier de ces services.
La Commission marque son accord avec l'ajout des réclamants et propose d'ajouter dans l'énumération du premier point du premier alinéa, entre les mots "employés" et "entreprises locales" le mot "habitants".
Considérant que le réclamant demande d'ajouter comme troisième point du premier alinéa : "Arriver à une intégration urbanistique des zones d'industries urbaines et des zones d'activités portuaires par le verdoiement. Il faut une approche de durabilité dans l'aménagement et la gestion de ces zones. Elles jouent, par leur localisation et leur envergure, un rôle important dans le maillage vert, et plus particulièrement dans le maillage écologique. » En outre, un verdoiement plus poussé et des aménagements écologiques fournissent une image de marque de haute qualité (ex. à l'étranger !), dont l'économie pourra bénéficier pleinement. La Région mettra au point des outils";
La Commission appuie la demande du réclamant et propose d'ajouter l'alinéa proposé, et en outre : "mais dans le respect de la vocation principale de la zone portuaire et de ses environs."
Considérant que le Conseil économique et social plaide pour une politique économique générale et demande que les mesures de soutien aux investissements professionnels concernent l'ensemble des opérateurs économiques (y compris le secteur des services aux entreprises et aux personnes, les entreprises industrielles, l'ensemble des indépendants, professions libérales et P.M.E.) quelle que soit leur localisation sur le territoire de la région. Il y a lieu d'éviter de négliger les secteurs déjà existants et qui ne sont pas des secteurs de pointe;

La Commission appuie l'avis du Conseil économique et social. Toutefois les modalités d'aides (taux et types d'investissements) devront tenir compte des critères de sélectivité demandés par l'Union européenne.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser comment on va atteindre l'objectif suivant : "stimuler les activités qui s'intègrent harmonieusement dans la structure urbaine existante par les actions suivantes",
Parce que ces moyens ne sont pas définis;
Considérant qu'un autre réclamant demande d'étayer cette partie car le projet ne mentionne qu'une majoration de l'aide prévue dans le périmètre de certaines zones (à définir par le Gouvernement) sur base de critères objectifs et actualisés;
La Commission précise que le projet présente un descriptif de différentes propositions et outils pour assurer cet objectif, dans la priorité 2 mais également dans d'autres priorités.
5.2 Développer les activités économiques en zones d'industrie
Alinéa 1er
Considérant que le réclamant déclare que les zonings appelés industriels n'ont de sens que s'ils développent une activité de production et qu'il y a incohérence entre la demande de développer la politique de la SDRB et la diminution de son affectation budgétaire;
La Commission estime que dans le projet, la Région a défini différents outils et politiques ayant pour objectif la création d'entreprises industrielles situées en zone d'industrie.
Alinéa 2
Considérant que le réclamant demande la modification de cet alinéa et exprime son "inquiétude de voir le projet de PRD encourager le transfert vers les organismes publics de la mise en oeuvre de son programme urbanistique là où l'initiative privée est en mesure de jouer un rôle actif";
La Commission signale au réclamant que le projet prévoit explicitement au point 2.1 de cette priorité à propos d'Ecobru : "cette démarche s'inscrit dans une logique de mise en réseau des initiatives publiques et privées.", qu'en outre la SDRB collabore déjà avec le secteur privé, notamment au travers de l'inventaire permanent des immeubles industriels et artisanaux vacants ainsi que pour un répertoire des consultants Elle estime que cette collaboration peut, si nécessaire, être accrue.
Considérant que le réclamant demande de préciser que le développement des zonings industriels mentionnés dans ce point ne doit pas se faire au détriment des habitants,
Parce qu'actuellement la ZIU du PRAS à Forest est génératrice de beaucoup de nuisances dues au trafic et à la pollution;
La Commission rappelle que le PRAS a déterminé les zones susceptibles d'accueillir les entreprises industrielles. En ce qui concerne la qualité de l'habitat dans les quartiers, il convient de s'en référer aux priorités 8 et 9 du projet.
5.3 Renforcer la vocation économique du Port
Alinéa 1er
Considérant que le réclamant demande de préciser ce point comme suit : "il faut protéger le sol autour du Port pour garantir l'affectation industrielle";
La Commission renvoie au PRAS dont dépend l'implantation des différentes activités dans cette zone.
Considérant que le réclamant demande que la zone canal soit revalorisée tout en veillant à la bonne intégration des entreprises qui viennent s'y installer, de ne pas oublier d'avertir les habitants par le biais du conseil de surveillante du Protocole d'Accord préalablement à toute Entreprise Publique concernant tout changement dans

la zone industrielle, d'améliorer, partout et à chaque fois que cela peut se faire, la qualité des rives et des quais aussi bien par les entreprises riveraines que par les pouvoirs publics, de profiter de l'installation du grand collecteur pour retracer l'avenue de Vilvorde et ses abords,
Parce que cette zone traverse l'agglomération bruxelloise et provoque, par son existence même, une césure profonde aussi bien au niveau concret de la mobilité qu'au niveau de la perception mentale qui en fait une barrière psychologique quasi insurmontable,
Parce que l'usage industriel et routier de ses rives renforce cette coupure. L'enclavement du quartier Heembeek-Mutsaard en est la conséquence surtout qu'elle s'ajoute à l'autre coupure due au Domaine royal de Laeken et au parc des Expositions et du Heysel;
Considérant qu'un autre réclamant demande de préciser à quelles mesures renvoient la "zone canal" présentée sur la carte 1,
Parce qu'il estime qu'il convient également de faire apparaître dans le texte la volonté de la Région d'appliquer un traitement spécifique aux quartiers bordant le canal en insistant sur le fait qu'il faut absolument assurer l'intégration de ces quartiers à la ville,
Parce que cette zone canal est perçue plus comme une cicatrice et une cassure que comme une opportunité de développement, de mobilité;
La Commission rappelle, qu'en ce qui concerne le domaine portuaire, le Port travaille avec la Région pour améliorer l'intégration des installations portuaires dans le tissu urbain. Ainsi un masterplan est en préparation afin de veiller à l'implantation, dans le futur, des activités portuaires les plus en rapport avec l'environnement des différents quartiers de la région. Une dotation régionale spécifique est prévue pour ces travaux d'aménagement. A noter que certaines voiries longeant le canal sont classées au PRAS en tant qu'espaces structurants, ce qui implique que les actes et travaux qui modifient la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public doivent préserver et améliorer la qualité du paysage urbain.
Considérant que le Port de Bruxelles se réjouit également du fait que le projet de PRD souligne les conditions indispensables à la modernisation de la place portuaire et au maintien de sa compétitivité par la mise à disposition de terrains supplémentaires;
La Commission appuie la position du Port de Bruxelles.
Alinéa 2
Considérant que le réclamant demande que le secteur de la logistique ne soit prioritaire que le long du canal,
Parce que seule l'intermodalité doit justifier ce secteur mangeur d'espace, peu créateur d'emplois et générant du trafic très lourd incompatible avec la ville. Au contraire les centres de logistiques, doivent être encouragés aux abords de la Région pour que celle-ci soit desservie par des camions urbains c'est à dire de tonnage limité";
La Commission renvoie pour cette problématique au point 9 de la priorité relative à la "Mobilité" "Optimaliser la fluidité de la chaîne logistique pour le transport de biens et des marchandises dans la ville".
Considérant que le réclamant estime que les initiatives du Port de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent se rattacher au plan de développement pour le canal de mer Bruxelles-Escaut réalisé par la société Zeecanal en 1997. Pour le canal de Charleroi, une stratégie politique des différentes instances concernées par la voie d'eau est en cours de négociation.
La Commission note que les trois Régions, gestionnaires de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi, se concertent afin de travailler ensemble au développement du trafic sur la

voie d'eau. Une coopération de ce genre est prévue dans le contrat de gestion du Port.
Promouvoir la création et le développement des P.M.E. et TPE
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant estime que "le recours à l'engagement subventionné de personnel occupé spécifiquement au développement d'innovations " ne doit pas concerner grand monde;
Considérant qu'un autre réclamant demande que les formules d'engagement de chômeurs affectés à certains projets d'exportation et d'expansion économique fassent l'objet d'une meilleure promotion auprès des P.M.E. et fassent également l'objet d'une évaluation quant à leur pertinence à répondre aux besoins de ces dernières,
Parce qu'il estime que ces formules ont un succès limité;
La Commission constate, qu'en effet, actuellement très peu de personnes sont concernées par ces mesures. Elle plaide pour une meilleure promotion de ces mesures ce qui implique une augmentation des budgets ad hoc. Elle propose, en outre, une évaluation des arrêtés qui octroient ces aides afin de permettre la prise en compte des besoins réels des petites entreprises. Par ailleurs la Commission rappelle l'ordonnance du 21/02/02 relative à l'encouragement et au financement de la recherche scientifique et l'innovation technologique qui prévoit de nouveaux subsides pour les P.M.E., les TPE et les inventeurs isolés.
Alinéa 3 - 1er tiret
Considérant que le Conseil économique et social demande que en ce qui concerne la promotion de la création et du développement des P.M.E. et TPE, les pouvoirs publics n'interviennent pas là où opèrent efficacement des opérateurs privés et préconisent une collaboration davantage développée avec les interprofessionnelles du secteur privé;
Dans le cadre d'une plus grande efficacité, la Commission ne peut qu'inciter le Gouvernement à promouvoir une plus grande collaboration telle que souhaitée par le Conseil économique et social.
Considérant qu'un réclamant se réfère à l'avis de la Chambre des Classes moyennes au sujet des aides des indépendants et entreprises et plaide, notamment pour les options stratégiques suivantes : aider en priorité ceux qui en ont réellement besoin, privilégier les investissements à caractère déterminant, éviter les exclusions sectorielles, octroyer des aides effectivement accessibles aux petits opérateurs économiques, respecter le principe de subsidiarité;
La Commission renvoie à son avis exprimé au point 4.1, alinéa 8 en réponse au Conseil économique et social, plaide pour une politique économique générale et demande que les mesures de soutien aux investissements professionnels concernent l'ensemble des opérateurs économiques (y compris le secteur des services aux entreprises et aux personnes, les entreprises industrielles, l'ensemble des indépendants, professions libérales et P.M.E.) quelle que soit leur localisation sur le territoire de la région. Il y a lieu d'éviter de négliger les secteurs déjà existants et qui ne sont pas des secteurs de pointe. Toutefois les modalités d'aides (taux et types d'investissements) devront tenir compte des critères de sélectivité prévues par l'Union européenne.
Alinéa 3 - 3e tiret
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'ajouter à la fin de cet alinéa : Le système des chèques langue devrait également attribuer une prime, diminuant progressivement, pour les demandeurs d'emploi qui ont réussi l'examen,
Parce que le bilinguisme et le multilinguisme sont des facteurs importants pour être embauché à Bruxelles,

Parce que les demandeurs d'emploi doivent être stimuler autant que possible à participer à un cours et à un examen de langue;
La Commission laisse au Gouvernement le soin de déterminer les modalités du système de chèque langue.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter des dispositions concernant le travail des femmes,
Parce que le plan ne dit rien du travail des femmes;
La Commission constate que le Gouvernement a confié une mission au Conseil économique et social, dans le cadre du pacte social pour l'emploi régional, qui a pour objectif l'examen des mesures à prendre pour éliminer les discriminations hommes/femmes. Par ailleurs, dans le cadre de ce même Pacte, les partenaires sociaux se sont engagés à mettre tout en oeuvre pour sensibiliser les employeurs à la non-discrimination hommes/femmes.
7. Organiser une gestion mixte du marché de l'emploi renforçant la promotion de l'égalité des chances et la lutte contre toute forme de discrimination à l'embauche
Remarque générale
Considérant qu'un réclamant demande de définir par qui seront réalisés les objectifs, avec quels moyens, sur quelles bases et d'étayer le thème de l'emploi,
Parce qu'il faut aussi y inclure les problématiques des conditions de travail et de la qualité de vie au travail (revalorisation sociale et/ou salariale des emplois actuellement dévaloriser),
Parce que la justification unique du projet de PRD à ce chapitre est l'emploi, c'est le leitmotiv,
Parce qu'il juge cela trop réducteur et estime qu'on ne peut oublier les problématiques des conditions de travail et de la qualité de vie au travail;
La Commission rappelle au réclamant que les conditions de travail sont de la compétence du Gouvernement fédéral dans le cadre des négociations interprofessionnelles.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que l'ordonnance en gestation devra tenir compte de l'évolution des activités d'emploi des entreprises dans le domaine de l'intermédiation sur le marché de l'emploi et, par ailleurs, s'oppose avec force à l'instauration d'une cotisation que ces derniers devraient payer pour leur seul siège d'exploitation en Région de Bruxelles-Capitale;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur le risque de distorsion de concurrence par rapport aux autres régions et sur sa volonté de soutenir une fiscalité non pénalisante pour les entreprises.
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande que l'ORBEm intègre le secteur non-marchand dans la gestion;
La Commission note que le projet prévoit explicitement à l'alinéa 3 de ce point que "Par ailleurs, les opérateurs locaux d'insertion non marchands seront tenus de développer leurs activités d'emploi en partenariat avec l'ORBEm".
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant estime qu'il faut donner une accessibilité au marché de l'emploi aux étrangers légalement autorisés à travailler dans notre pays,
Parce que le réclamant "pense particulièrement aux étrangers qui ont des diplômes non européens et non reconnus et qui n'ont, en outre, aucune expérience professionnelle. En Europe le drame des étrangers qui ont des diplômes non européens et non reconnus et qui n'ont, en outre, aucune expérience professionnelle en

Europe, est, s'ils sont ne fut-ce qu'un peu trop âgés, qu'aucun programme de mise à l'emploi ne les prend en charge. Or les exclure revient à favoriser le travail en noir;
La Commission constate que contrairement à ce que dit le réclamant, certains programmes d'emploi sont spécifiquement conçus pour les jeunes tandis que d'autres ne comprennent aucunes conditions du point de l'âge du bénéficiaire. Par ailleurs il est exact que les programmes de formation et de résorption du chômage sont réservés aux personnes disposant d'un permis de travail. Depuis peu cependant, il existe à l'ORBEm un service d'intervention directe en matière d'emploi le SIDE qui prend en charge ces étrangers pour leur trouver un premier patron ce qui leur permet d'obtenir un permis de travail et donc de jouir ensuite, en cas de besoin des programmes de résorption du chômage.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le pouvoir juridique de la "plate-forme régionale de concertation" sur les opérateurs privés, les mesures spécifiques et le régime de sanctions appropriées;
La Commission précise que l'agrément des agences privées d'emploi est une mission confiée au Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. L'entreprise devra répondre à certains critères définis par le projet d'ordonnance et sera dans certains cas (à l'exception des entreprises non implantées à Bruxelles et dans l'hypothèse ou un accord sectoriel en faveur de l'emploi n'a pu être conclu) tenue de payer une contribution annuelle. Cette contribution est destinée à aider au financement de la politique d'emploi de la Région. En contrepartie de la contribution, l'ORBEm assure gratuitement aux agences agrées la présélection des chercheurs d'emploi inscrits à l'ORBEm et l'accès au réseau informatisé d'informations intitulé "Réseau des Plates-formes locales pour l'Emploi".
La plate-forme régionale de concertation en matière d'emploi est instaurée par le Gouvernement auprès du Conseil économique et social. Elle a pour but l'organisation de la concertation collective en matière d'emploi et de collaboration entre les agences privées ainsi que la collaboration avec l'ORBEm.
8.Favoriser la mobilité des travailleurs bruxellois et lever les pièges à l'emploi
Remarques générales
Considérant qu'un réclamant souligne que les dispositions relatives aux gardes d'enfants sont contraires aux nouveaux décrets de la Communauté française concernant l'encadrement de la petite enfance où le personnel doit être qualifié;
La Commission estime la remarque sans objet et partant, la critique non fondée puisque le projet de plan prévoit à l'alinéa 3, une concertation avec les Communautés compétentes.
Considérant qu'un réclamant demande de définir et de lister clairement les "pièges à l'emploi" dont on parle;
La Commission renvoie le Gouvernement à ses considérations générales introductives sur le manque de précision du document.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter au deuxième alinéa : De même, les infrastructures permettant une bonne accessibilité des lieux de travail à pied ou en vélo seront améliorées (pistes cyclables, parkings de vélos sécurisés et confortables...);
La Commission considère qu'il s'agit en l'occurrence de considérations plus générales qui doivent être renvoyées dans la priorité relative à la mobilité.
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande de préciser avec quels budgets, la Région va

établir une politique coordonnée d'accueil de la petite enfance visant à augmenter les possibilités offertes aux travailleurs bruxellois en matière de garderie des enfants en bas âge et d'accueil extrascolaire des enfants de 3 à 12 ans, et de préciser que si cela est réellement mis en place, les communes doivent être associées à la concertation entre la Région et les Communes;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives au manque de précision du texte.
9. Développer l'emploi dans le secteur non marchand et les services de proximité et assurer leur professionnalisation
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande qu'en ce qui concerne l'emploi dans le secteur tertiaire et le secteur des services, l'on examine si l'on ne peut pas sortir du principe de la déconcentration spatiale par exemple autour de la place de la Vaillance à Anderlecht et le quartier du Miroir à Jette (place Reine Astrid);
Parce que des règles d'accompagnement comme les garderies et l'approvisionnement (d'ordinaire déjà existantes) peuvent avantager l'emploi des bruxellois (ceux-ci ayant une grande connaissance de leur région alors que les navetteurs connaissent mal les communes situées en dehors du centre). Cela serait permettrait également de réduire la circulation dans le Pentagone.
La Commission propose que cette problématique soit examinée au sein du Pacte régional social pour l'emploi.
Considérant qu'un réclamant souhaite que le Gouvernement s'engage clairement à procéder, dans le cadre de la réforme des programmes d'emploi (ACS, TCT, FBIE), à une concertation avec les partenaires sociaux du secteur non-marchand et à ce que les modifications qui doivent intervenir se fassent par le biais d'une ordonnance et donc d'un débat au parlement bruxellois et demande que le projet soit plus précis sur les objectifs, les détails de mise en oeuvre et la méthode;
La Commission constate qu'il s'agit de la modification d'un arrêté du Gouvernement régional et qu'il appartient au Gouvernement d'examiner l'intérêt de la proposition et d'apprécier le processus de concertation des partenaires sociaux du secteur non marchand le plus adéquat.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant plaide pour une collaboration intercommunale pour les emplois ALE;
La Commission considère qu'il s'agit d'une demande opportune et juge utile de l'inscrire dans le plan.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de compléter l'alinéa suivant : Dans cette même perspective, le déploiement des services de proximité constitue un véritable vivier de nouveaux postes de travail d'utilité collective, destinés à une main d'oeuvre bruxelloise peu qualifiée. Ces services peuvent être prestés auprès de la collectivité locale, auprès de particuliers recherchant des solutions concrètes à leurs problèmes quotidiens ou même auprès des entreprises qui recherchent également des solutions concrètes (par ex. de gardes d'enfants) au profit de leurs travailleurs, par la phrase : Ces services de proximité seront prioritairement institués pour rencontrer les besoins collectifs et individuels des habitants des quartiers à rénover,
Parce que l'instrument des services de proximité est trop peu lié avec la politique de rénovation des quartiers. Cependant c'est précisément dans ces quartiers que ces services peuvent être un stimulant important;
La Commission appuie la demande du réclamant et propose d'ajouter à la fin de l'alinéa 4 la phrase suivante : Ces services de proximités seront prioritairement

institués pour rencontrer les besoins collectifs et individuels des habitants des quartiers à rénover.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qui va utiliser les services de proximité et à quel coût et s'ils doivent être déclarés comment les déclarer si on les utilise quelques heures par mois seulement s'il s'agit des services ALE ?, ce qui n'est pas précisé" ...;
La Commission constate qu'il existe à ce jour la Loi du 20 juillet 2001 visant à favoriser le développement de services et d'emplois de proximité, l'Accord de Coopération entre l'Etat fédéral, les Régions et la Communauté germanophone concernant le développement des services et des emplois de proximité du 7 décembre 2001 et deux arrêtés royaux d'application et qu'un second projet d'accord de coopération est en cours de discussion. Les réponses à ces questions ne sont donc pas encore possible.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'il faut veiller à la qualité des statuts des travailleurs de ce secteur et qu'il est nécessaire de rencontrer les besoins en personnel qualifié (pas uniquement les basses qualifications),
Parce que c'est indispensable pour la bonne marche des entreprises;
La Commission partage l'opinion du réclamant et considère qu'il faut veiller à la qualité des statuts des travailleurs et à leur besoins de formation.
Alinéa 5 - 3e tiret
Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce qu'on entend par la création de régies locales de travaux d'intérêt général,
Parce que ce n'est pas précisé dans le projet de PRD;
La Commission renvoie aux considérations générales introductives relatives au manque de précision du document.
10. Intensifier les mesures favorisant l'insertion socioprofessionnelle des demandeurs d'emploi peu qualifiés et des jeunes en particulier"
Alinéa 1 - 3e tiret
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la mention : poursuivre l'inscription de clauses sociales d'emploi et propose que le Gouvernement interpelle à ce propos les communautés à propos de l'enseignement;
Considérant qu'un autre réclamant demande également le maintien des clauses sociales à l'emploi et en particulier de la disposition : poursuivre l'inscription de clauses sociales d'emploi dans les marchés de travaux publics commandités par la Région et les pouvoirs locaux et étudier après évaluation la possibilité de les étendre à d'autres types de marchés. Cette mesure vise à engager sur ces chantiers des demandeurs d'emploi bruxellois;
Considérant qu'un réclamant demande non seulement le maintien de la référence aux "clauses sociales" dans les marchés publics mais demande de préciser que la Région doit prendre toute disposition de nature à apporter clarification juridique quant à ces clauses;
Considérant qu'un autre réclamant demande de supprimer la disposition poursuivre l'inscription de clauses sociales d'emploi dans les marchés de travaux publics commandités par la Région et les pouvoirs locaux et étudier après évaluation la possibilité de les étendre à d'autres types de marchés.,
Parce que ces clauses sont inopérantes dans la pratique et devraient être remplacées par un système de "clauses de formation" moins pénalisantes économiquement et socialement plus pertinentes;
La Commission se rallie à la proposition du Gouvernement et demande au Gouvernement de prendre en compte la position du Conseil économique et social en

la matière soit le Conseil demande que la mise en oeuvre des clauses sociales dans les marchés publics soit effectuées de manière réaliste et concertée avec les secteurs professionnels concernés et qu'elles soient régulièrement et globalement évaluées. L'application des clauses sociales devrait également pouvoir prendre d'autres formes que celles pratiquées jusqu'à présent et porter plus, par exemple, sur la formation et la réinsertion que sur l'engagement de travailleurs à durée déterminée.
Considérant que plusieurs réclamants demandent l'ajout d'un 11ème point à la priorité intitulé : Une politique intégrée de l'économie et de l'emploi et dont le contenu serait : Le Gouvernement de Bruxelles-Capitale essaie de développer dans les différents domaines de sa compétence une politique de développement complémentaire et tonifiante. Cela ne concerne pas seulement les complémentarités à créer entre politiques économique et de l'emploi. Concrètement, le Gouvernement travaille à la mise en place de politiques complémentaires dans les domaine de l'emploi et de l'environnement par la création de centres de recyclages, l'emploi et le développement des quartiers par le mise en place de services de proximité qui répondent aux besoins des habitants des quartiers à revaloriser. L'emploi et le logement par l'encouragement à la création d'emplois dans le secteur de la rénovation;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives sur la nécessité d'un programme durable.
Alinéa 1 - 4e tiret
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'ajouter un nouvel alinéa : Le Gouvernement de Bruxelles-Capitale demandera la réalisation d'une évaluation externe pour que les objectifs des politiques existantes en matière d'emploi soient analysés et pour voir dans quelle mesure elles prennent en considération la population peu qualifiée. Une série de mesures seront mises en place suite à cette évaluation. Parce que : les résultats limités des mesures existantes exigent une évaluation sur base de laquelle la politique pourra être réorientée.
La Commission appuie cette réclamation et préconise également une évaluation des mesures d'emploi.
PRIORITE 3 - GARANTIR A TOUS LES BRUXELLOIS L'ACCES A UN LOGEMENT DECENT ET ABORDABLE (P.35844MB)
Observations générales
La Commission, par souci de cohérence, propose la structure suivante :
le chapitre 2 "Favoriser la mixité et la cohésion sociale, mieux lier les conditions de logement et cadre de vie" devrait venir en 1; le chapitre 7 "Mener une politique régionale de lutte contre l'insalubrité, notamment au travers d'un code du logement" viendrait en 2; le chapitre 5 "Développer et coordonner les politiques communales en matière de logement" viendrait en 3; le chapitre 3 "Développer l'offre du logement moyen sur le marché acquisitif et locatif et les aides à l'accès à la propriété" viendrait en 4; le chapitre 4 "Remettre à niveau le parc du logement social et assurer sa viabilité financière à long terme" viendrait en 5; le chapitre 1er "Augmenter le parc locatif à vocation sociale" viendrait en 6; le chapitre 6 "Renforcer la coordination des interventions régionales en matière de logement" viendrait en 7.
La Commission souligne aussi le rôle des pouvoirs publics dans le problème de l'accessibilité au logement qui touche d'ailleurs les différentes catégories de population.
D'autre part, la Commission déplore l'absence de chiffres en ce qui concerne les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs visés, comme elle l'a indiqué dans ses considérations générales.
Considérant qu'un réclamant constate la contradiction entre la création de nombreux

nouveaux outils (structures spécialisées pour l'achat collectif, cellule spécialisée pour coordonner la rénovation des logements et des espaces publics, service d'appui technique à plusieurs SISP,..) et certaines dispositions du point 6 (c.-à-d. Les dispositions suivantes : "Il s'impose de remettre l'ensemble de ce dispositif à plat, afin de préciser ses priorités, en termes de public visé ou de détermination de zones d'intervention. » et "Il y a lieu d'éviter les doubles emplois ou les contradictions entre des instruments aux objectifs proches.");
La commission se rallie au constat fait par ce réclamant et renvoie à ses considérations générales concernant la structure du document, les objectifs et les moyens définis.
Considérant qu'un réclamant demande de définir l'accès au logement comme la priorité première du projet de PRD;
Parce que "L'accès au logement est un défi majeur, il doit bel et bien être considéré comme l'enjeu n° 1 pour les années à venir";
La Commission renvoie aux considérations générales concernant la hiérarchisation des priorités.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser la demande et les besoins réels en matière de logements sociaux;
Parce que le projet de PRD n'explicite pas clairement quelle est la demande et quels sont les besoins réels en matière de logements sociaux;
La Commission estime que la demande et les besoins réels en matière de logements sociaux sont, au moins en partie, abordés dans le Constat du projet de PRD (pages 74 à 77). Cependant, la Commission recommande au Gouvernement d'insérer, dans le projet de PRD, les résultats du cadastre des logements sociaux et les résultats de l'étude relative à la production et la rénovation de logements pour les revenus moyens (étude récemment réalisée par la S.L.R.B.).
Considérant qu'un réclamant demande de définir des normes d'accessibilité minimales pour les personnes à mobilité réduite;
Car "ces normes permettront de développer la construction de logements modulables, c'est-à-dire facilement adaptables en cas de besoin pour les PMR. Cela permet d'anticiper en prévoyant l'adaptation sans toucher aux infrastructures lourdes car des choses simples ont été prévues, soit : les abords (stationnement, parkings, pentes, trottoirs, etc.) les accès au logement (largeur des portes, couloirs, accès ascenseurs, WC, salle de bain,...) l'espace nécessaire ainsi que la hauteur des boîtes aux lettres, des sonnettes ou autres équipements électriques";
La Commission rappelle qu'un titre du RRU est consacré à ce sujet (titre IV : Accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite). Cependant, ce titre ne concerne que les bâtiments ou équipements accessibles au public et les parties communes des immeubles de logements multiples équipés d'ascenseurs jusqu'à la porte d'entrée des logements. En outre, la Commission souligne que les adaptations des logements sont très coûteuses et qu'il n'est donc pas possible d'adapter l'entièreté des logements. Enfin, la Commission signale qu'il existe un programme de la SLRB qui prévoit des subsides pour les SISP qui adaptent des logements afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. La Commission Communautaire Française de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit des aides individuelles à l'aménagement d'une habitation (construction et/ou aménagement d'une maison, équipements complémentaires,...). (Base légale : Arr. du Collège de la Commission communautaire française relatif aux dispositions individuelles d'intégration sociale et professionnelle des personnes handicapées mises en oeuvre par le Service Bruxellois Francophone des Personnes Handicapées - 25 février 2000).

Considérant qu'un réclamant demande de définir quand et comment et avec quels moyens toutes les propositions de ce chapitre vont être exécutées;
Car les propositions de la priorité sont positives. En, effet, même si les jeunes ont des revenus stables, ce qui n'est jamais garanti, ils ne peuvent plus acheter ou louer des logements car ils sont trop coûteux;
La Commission renvoie à ses considérations générales concernant les objectifs et moyens.
1. Augmenter le parc locatif à vocation sociale
Remarques générales
La Commission fait remarquer le peu de formules alternatives en matière d'aide au logement ou de lutte anti-spéculative.
Elle propose que soient développées d'autres pistes pour le logement à vocation sociale que celle de la possession du logement par les pouvoirs publics (i.e. développement des Agences Immobilières Sociales - AIS).
Considérant qu'un réclamant demande de "lever la contradiction entre la priorité relative à l'augmentation du nombre de logements et celle concernant leur rénovation";
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que la rénovation n'est pas la solution dans tous les cas. Dans certains cas, il s'agit de démolir et reconstruire;
La Commission renvoie à son avis relatif à l'alinéa 3 (cf. ci-dessous).
Quant à la répartition du budget, il s'agit de veiller à l'équilibre entre le budget alloué à la rénovation et à la production de logements neufs tout en accordant une priorité à la rénovation des logements sociaux existants.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter la politique suivante à ce point : "la Région doit agir pour faire baisser le taux de T.V.A. de construction et de rénovation des logements sociaux";
La Commission estime, vu le taux actuel (6 %), qu'il serait difficile d'obtenir du Gouvernement fédéral un taux plus faible encore.
Alinéa 3
Considérant que la commune d'Anderlecht, dans son Avis, demande le maintien de l'alinéa 3. (augmentation des logements sociaux) par la production de grands logements et qu'une priorité soit réservée à la rénovation du parc existant;
Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que l'on chiffre précisément (càd. Indiquer le nombre exact de logements) l'objectif énoncé dans l'alinéa 3 à savoir "l'augmentation des logements à vocation sociale";
Considérant qu'un réclamant propose d'augmenter l'ensemble du parc social de 25 %;
Parce que l'alinéa 3 du projet de PRD reste au niveau des intentions;
Vu que certains réclamants estiment le coût de l'augmentation du parc et de la remise à niveau du parc existant, pour atteindre cet objectif de 25 %, à 1 milliard d'Euro/an;
Considérant qu'un réclamant demande de remplacer le mot "devrait" pas le mot "doit";
Car le mode conditionnel (le mot "devrait") n'est pas convainquant, surtout en l'absence de précision quant aux moyens alloués à l'objectif décrit dans cet alinéa;
Parce que le cadastre du logement social évalue les besoins à 18 milliards de BEF et que la Région l'a budgété à 3 milliards de BEF;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de modifier l'alinéa et d'y prévoir un laps de temps plus court pour la réalisation de l'objectif (plus court ou plus "réaliste" que "dix ans");
Car ce laps de temps (dix ans) peut exonérer le Gouvernement de toute responsabilité pendant la présente législature;

La Commission considère que l'augmentation du parc des logements sociaux ainsi que la rénovation du parc des logements sociaux existants sont deux priorités fondamentales à mettre en oeuvre en RBC. Vu les renseignements dont le Gouvernement dispose en la matière, la Commission s'étonne que le Gouvernement n'ait énoncé aucun chiffre. Elle propose qu'au moment de l'adoption du plan, le Gouvernement précise le point concerné (objectifs, budgets, délais) sur base, notamment, du cadastre du logement social et de l'étude récemment réalisée par la SLRB (étude relative à la production et la rénovation de logements pour les revenus moyens). Les délais relatifs aux objectifs précis et chiffrés doivent correspondre à la programmation des plans triennaux (ou quadriennaux) des SISP (Sociétés immobilières de service public).
Quant à la répartition du budget, il s'agit de veiller à l'équilibre entre le budget alloué à la rénovation et à la production de logements neufs tout en accordant une priorité à la rénovation des logements sociaux existants.
Enfin, la Commission marque son accord sur la proposition qui vise à remplacer le mot "devrait" par le mot "doit" de cet alinéa et renvoie à sa considération générale sur le caractère insuffisamment précis du projet de PRD.
Considérant que plusieurs réclamants demandent (à terme) la répartition en matière de logements sociaux au sein des 19 communes (notamment par rapport à leur population);
Considérant qu'un réclamant demande de renforcer l'offre en logements sociaux dans le centre de la Région de Bruxelles-Capitale;
Car les cartes de constat montrent clairement qu'il existe un déséquilibre entre les communes du nord et du centre et celles du sud de la Région au niveau de la densité de logements sociaux;
Car le projet de PRD prévoit comme priorité d'accroître l'offre de logements sociaux via la rénovation-construction (point 1 de la priorité 3) : cette priorité est pertinente;
Parce qu'un objectif d'une telle ampleur (répartition) doit figurer dans les prochains projet de PRD;
Parce qu'il existe un risque d'accentuation de la dualisation sociale;
Car la commune d'Uccle constate et regrette qu'elle semble exclue de tout développement de logements sociaux puisque celui-ci ne peut être envisagé que dans le cadre des CQ (inexistant à Uccle)";
Car la commune d'Uccle est parmi les %ages les plus bas de la Région en la matière (entre 3 et 9 %);
Afin que la commune d'Uccle puisse répondre aux besoins actuels en matière de logements sociaux;
La Commission considère que les logements sociaux doivent être répartis de manière équitable dans toutes les communes et ce, en fonction de leur population totale.
Alinéa 4
Considérant que plusieurs réclamants demandent de définir à qui s'adresseront les outils cités dans l'alinéa (communes, AIS,... ?) et quand seront mis en place ces outils;
Car les "destinataires" de cette dotation spéciale au logement et de ce régime de sanctions ainsi que le moment de leur mise en oeuvre ne sont pas précisés dans le projet de PRD;
La Commission propose que le Gouvernement précise les opérateurs concernés, la liste des outils, les objectifs de la dotation spéciale au logement et le régime de sanctions.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que la région doit également

investir dans la construction d'immeubles neufs, en particulier dans les quartiers où la réintroduction de la mixité, tant sociale qu'urbaine, constitue une priorité. Et ce via des nouvelles pistes de financement par ex., la création de fonds d'investissement et l'action sur la fiscalité;
Car il faut éviter la gentrification dans certains quartiers, gentryfication dénoncée par ailleurs dans le projet de PRD (cf. priorité 10);
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire clairement des programmes qui concerneraient exclusivement la production de logements (rénovation ou construction);
Car il n'y a pas, actuellement, de budget pour la construction de logements sociaux, mais uniquement pour la rénovation;
Alors que le même réclamant se demande quel est le choix à faire : "mettre en place une aide au logement ou produire du logement ?";
Considérant que plusieurs réclamants appuient la réhabilitation prévue des logements sociaux existants, mais demandent également que l'on prévoie un plan pluriannuel de constructions de logements à caractère social supplémentaire et de se fixer l'objectif "d'arriver à un parc de logements sociaux de 15 % du parc locatif en fin de période";
Car "Le logement social à Bruxelles représente moins de 10 % du parc immobilier";
La Commission renvoie à son avis relatif à l'alinéa 3 du point1 (répartition du budget).
La Commission appuie les réclamants qui demandent des objectifs chiffrés en matière de parc de logement à caractère social.
Alinéa 6
Considérant que plusieurs réclamants demandent de définir et d'expliquer clairement le concept de "SICAV logement";
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de l'idée de la création d'une SICAV logement dans le projet de PRD;
Car il est nécessaire de clarifier son fondement et la rentabilité d'un tel instrument;
Considérant qu'un réclamant se demande si la création d'une SICAV logement est réaliste;
Car il faut trouver des moyens de financement pour les coûts engendrés par les objectifs cités;
La Commission pense qu'il est nécessaire de continuer à chercher des formules de partenariat public/privé afin d'augmenter les moyens hors crédits budgétaires pour le financement de l'achat et de l'entretien du parc. En effet, il est indispensable que le parc locatif à vocation sociale soit développé à la fois par des investissements publics et par des investissements privés. En outre, il serait utile de faire une analyse du fonctionnement des sociétés mixtes qui produisent des logements. Enfin, la Sicav, dont on peut raisonnablement penser qu'elle sera très difficilement rentable (voire impossible à mettre en place), n'est certainement pas la seule solution. D'autres solutions doivent dès lors être recherchées (i.e : recours à un financement éthique,...).
Alinéa 7
Considérant qu'un réclamant demande de définir le terme "Société immobilière de service public";
Que ce terme n'est pas connu de certains lecteurs;
La Commission propose d'expliquer le terme "Société Immobilière de Service Public" dans une liste des abréviations et un glossaire.
Alinéa 8
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens qui seront dégagés pour encourager les communes et C.P.A.S. à accroître leur parc à vocation sociale;
La Commission fait remarquer qu'il existe déjà plusieurs subsides pour accroître le

parc à vocation sociale et le parc de logements moyens. Pour ce qui concerne la transparence des règles d'attribution, la Commission souligne que la mise en place d'une Régie foncière communale peut répondre à cet objectif. En effet, une Régie est un outil permettant, la transparence via l'obligation de comptabilité patrimoniale. D'autre part, les communes devraient suivre les règles d'attribution des logements sociaux et tenir à jour un registre des candidatures.
En ce qui concerne le prix des loyers, la Commission remarque que le projet de PRD n'a pas abordé la problématique des charges. Or, les charges (qui constituent, bien entendu, une dépense qui s'ajoute au prix du loyer) relatives aux logements sociaux et/ou des logements mis sur le marché par les pouvoirs publics sont parfois excessives. Cette problématique doit être envisagée par le projet de PRD (que ce soit dans la priorité 3, la priorité 7 et/ou la priorité 9 - cf. également l'avis de la Commission relatif à l'éco-construction). La réduction des charges (en particulier celles liées à la consommation d'énergie et d'eau) doit être une priorité afin de garantir l'accès aux logements (sociaux). Enfin, la Commission remarque que cette problématique est d'autant plus importante que le public visé n'envisage pas toujours directement l'impact du coût des charges sur son budget global.
Alinéa 9
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le contenu de la première phrase de l'alinéa 9;
Parce qu'on ne sait pas ce que signifie cette phrase. En effet, si certaines AIS vont gérer le parc des C.P.A.S. et des communes (ou partie de celui ci), il n'y aura pas d'augmentation de l'offre sociale de logements;
La Commission propose, vu l'imprécision du texte du projet de PRD, de préciser que les AIS ont pour mission première de gérer des logements du parc privé afin d'augmenter le parc locatif à vocation sociale. La Commission demande de revoir le texte, en précisant le rôle exact des AIS, en se référant aux textes de loi organisant les AIS (dont l'ordonnance du 12/2/1998 portant sur la création des agences immobilières sociales - MB du 5/6/1998 - et Arr du Gvt de la RBC du 19/11/1998 organisant les AIS - MB du 6/1/1999). Les moyens des AIS doivent être augmentés.
Alinéa 10
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser l'alinéa 10;
Car le réclamant ne sait pas se que signifie cette phrase puisque les AIS font déjà le travail évoqué dans l'alinéa sur le terrain;
La Commission relève que les AIS ont pour objectif de remettre sur le marché locatif des logements du secteur privé alors que les logements conventionnés sont destinés à être vendus (marché acquisitif). La Commission considère donc qu'il n'y a pas lieu de modifier l'alinéa.
Alinéa 11
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser cet alinéa et d'y introduire une approche globale de la fiscalité immobilière (i.e. droit d'enregistrement, T.V.A., le précompte immobilier, IPP, taxes locales,...);
Car cette mesure contribuerait au retour des investissements dans ce domaine;
Car il est impossible d'envisager un retour des investissements sans repenser la législation fédérale;
Parce que le système des logements conventionnés existe déjà, il ne connaît que des résultats médiocres, le choix des localisations de ces logements est souvent peu attractif aux yeux de l'investisseur privé;
Parce qu'on observe aujourd'hui un fossé entre le discours et la réalité (Ex : augmentation du PI dans beaucoup de commune);

La Commission considère que l'approche de la fiscalité immobilière doit être coordonnée. En outre, il est difficile pour la Commission de débattre de l'opportunité de tel ou tel taux de taxe sauf s'il a un impact immédiat sur la politique régionale.
2. Favoriser la mixité et la cohésion sociale, mieux lier conditions de logement et cadre de vie
Remarques générales
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire d'autres mesures dans ce point, afin d'obtenir l'objectif énoncé (mixité sociale) :
1° modifier le système actuel d'allocation de loyer [cf. page 7, 4e et 5e paragraphes de la réclamation pour plus de détails, si besoin]
2° faire comme la Région flamande c.-à-d. : Octroyer des primes de loyer substantielles sans qu'une occupation précédente dans un logement insalubre soit nécessaire;
Car la collaboration avec la SDRB n'est qu'une formule parmi d'autres en vue d'obtenir la mixité sociale;
La Commission considère qu'une discussion sur les avantages et inconvénients respectifs "d'aides à la brique" et "d'aide à la personne" doit être menée par le conseil consultatif du logement - ce dernier devant être mis en place dans les plus brefs délais. Une extension des "aides à la personne", sans contrepartie en matière de contrôle des loyers, risque d'opérer simplement un transfert en faveur des propriétaires. Une éventuelle politique de maîtrise des loyers ne relève pas du niveau régional mais du niveau fédéral
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter à ce point la mention suivante : "la Région doit créer un fonds de substitution à l'ancien Fonds Brunfaut";
Car ce fonds servira pour financer les réaménagements des espaces extérieurs dans et autour des complexes de logements sociaux, ainsi que pour assurer aux sociétés de logements sociaux les moyens d'entretenir ces espaces;
La Commission souligne que, en effet, le Fonds Brunfaut a été transféré à la SLRB. Les projets sont donc financés globalement; il n'y a plus d'intervention spécifique pour les abords. Quoi qu'il en soit, l'existence d'un Fonds spécifique relatif à l'aménagement des abords est moins justifié aujourd'hui. Le Fonds Brunfaut visait, à l'origine, la construction de voiries dans des lotissements neufs de logements sociaux. Enfin, la Commission souligne que des moyens importants sont prévus pour les logements sociaux dans les Accords de Coopération.
Considérant qu'un réclamant demande de maintenir cet objectif de mixité;
Car si on veut vraiment atteindre l'objectif démographique cité dans la priorité 1, il est absolument nécessaire d'offrir un vaste choix de logements et de veiller à ne pas oublier les plus faibles;
La Commission pense que la mixité sociale est une notion positive et donc à mettre en évidence.
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis demande que le C.P.A.S. soit un partenaire essentiel pour l'ensemble des mesures préconisées (développement de services de proximité, de services collectifs pris en charge par les habitants, de logements de transit, etc...) favorisant la mixité et la cohésion sociale et le lien entre conditions de logement et cadre de vie. En effet, ces mesures visent un public dont une grande part est en contact avec le C.P.A.S. et rencontrent des besoins pointés quotidiennement dans le cadre de l'accompagnement psycho-social. Par ailleurs, le C.P.A.S. peut jouer un rôle important dans la création de passerelles entre acteurs du logement et les services socio-sanitaires par le biais de la coordination sociale. L'accent doit être mis sur l'évaluation des besoins, la mobilisation des ressources

existantes et le développement du partenariat afin d'éviter une multiplication de services en "doublons";
La Commission pense que le C.P.A.S. est un des acteurs en la matière mais que les autres acteurs sont tout aussi essentiels afin d'atteindre les objectifs fixés dans ce point. La Commission estime donc que, si on mentionne le C.P.A.S. comme acteur, on doit également mentionner les autres acteurs concernés.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens mis à disposition des communes pour développer dans les nombreux quartiers où cela s'avère nécessaire, les équipements de proximité;
La Commission souligne qu'il existe déjà de nombreux moyens (aux niveaux régional, fédéral et européen) mis à disposition des communes pour créer des équipements de proximité (ex : contrat de quartier, politique des grandes villes, Sociaal Impulsfonds,...).
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande que les habitants ne soient pas cantonnés dans leur quartier par la mise à disposition des équipements que les autorités estiment assez bons pour eux (antennes décentralisées des C.P.A.S., par exemple);
Parce qu'il faut laisser aux habitants des occasions d'accéder à la ville, à la diversité de ses équipements collectifs, y compris culturels afin de permettre aux personnes de sortir de leur éventuel enfermement dans des groupes d'appartenance. Il s'agit de favoriser l'émancipation et l'accès au travail. Les initiatives d'éducation permanente promouvant la responsabilisation, l'autonomie, le développement de projets non communautaires doivent être soutenues et encouragées ";
Car les efforts entrepris pour promouvoir les équipements de proximité dans les quartiers sont louables mais ils seront pervertis si seuls les habitants des quartiers en question y ont accès et si le reste de la ville leur est, de fait, interdit. Cela ne peut que renforcer le risque des ghettos";
Considérant qu'un réclamant demande que "L'accès aux équipements et aux projets de cohésion sociale développés par les habitants des grands ensembles doit être élargi aux autres habitants par des campagnes d'information";
Car les efforts entrepris pour promouvoir les équipements de proximité dans les quartiers sont louables mais ils seront pervertis si seuls les habitants des quartiers en question y ont accès et si le reste de la ville leur est, de fait, interdit. Cela ne peut que renforcer le risque des ghettos";
La Commission estime que ces remarques sont sans fondement. En effet, la mise à disposition de services collectifs ou d'équipement de proximité n'a, bien entendu, pas pour objectif la création des ghettos urbains. La lutte contre la ségrégation spatiale est, par ailleurs dans le projet de PRD, citée comme un des objectifs du Gouvernement.
Alinéa 5
Considérant que plusieurs réclamants demandent que la création de passerelles "entre les acteurs de la politique du logement et les services socio-sanitaires" ne soient pas considérées comme une priorité;
Parce qu'il faut d'abord travailler à une augmentation du nombre de logements décents par une politique de rénovation, de construction et de contrôle des loyers sinon les personnes qui quittent un logement de transit ne trouvent pas où se loger correctement;
Vu que les budgets alloués à l'aide aux personnes et à la production de logements sont distincts, la Commission estime que, pour autant que cette phrase fasse référence aux actions de cohésion sociale et/ou à l'accompagnement social des personnes, la

"création de passerelles" prévue doit être maintenue dans la priorité 3 du projet de PRD.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la définition et la destination des logements de transit ainsi que le mode de financement;
La Commission propose d'indiquer et d'expliquer la notion de logements de transit ainsi que la destination de ces logements dans le texte du projet de PRD.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir : "la création de logements de transit, qu'on pourrait appeler "logements d'urgence" et qui seraient affectés à la lutte contre l'insalubrité dans le cadre "d'opérations tiroirs";
Considérant que le même réclamant demande qu'on ne considère pas comme prioritaires dans le cadre d'une politique du logement : 1° la création de logement de transit, 2° l'augmentation du personnel affecté à l'accompagnement social dans le cadre d'une politique du logement;
Car il faut d'abord travailler à une augmentation du nombre de logements décents par une politique de rénovation, de construction et de contrôle des loyers sinon les personnes qui quittent un logement de transit ne trouvent pas où se loger correctement;
Car il s'agit de montrer de manière forte la volonté des pouvoirs publics de mettre fin à la location de logements insalubres par des propriétaires sans scrupules";
La Commission se prononce en faveur du maintien de la proposition de création de logements de transit qui est, en effet, essentielle pour des raisons sociales.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que soit précisée la notion de bail glissant;
Alors que cette notion n'est pas définie dans le projet de PRD;
La Commission propose de définir et d'expliquer la notion de "Bail Glissant" dans le texte même.
Alinéa 7 (partie)
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser quand et comment sera faite la planification (échéancier, priorité, méthode) de la coordination dans l'espace et le temps de la rénovation des logements et des espaces publics;
Car le projet de PRD ne mentionne aucun échéancier, aucune priorité;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qui fera partie de la "cellule spécialisée";
Qu'il faut définir comment atteindre l'objectif fixé à savoir une meilleure coordination dans l'espace et dans le temps, des politiques de requalification de l'espace public et de rénovation du logement;
La Commission estime qu'il est indispensable de compléter le projet de PRD comme suit : le Gouvernement mettra en place une cellule régionale de coordination avec les communes, les SISP, les AIS, les Régies communales ou assimilés, les C.P.A.S.. Il s'agit en effet d'assurer une coordination axée à la fois sur les conditions d'accessibilité (passerelles à créer entre le logement social, logement moyen, logement assimilé) et sur les secteurs géographiques (Communes ou ensemble de Communes).
De même, il faut développer une politique coordonnée de production du logement moyen (communes et autres propriétaires fonciers publics, SDRB, Région, Fonds du Logement,...). La Commission propose donc l'amendement suivant : "[...] via une cellule spécialisée constituée, notamment, des communes et d'autres propriétaires fonciers publics (SDRB, Région, Fonds du Logement,...)".
Alinéa 8 (partie)

Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter aux moyens didactiques évoqués dans l'alinéa 8, le moyen suivant : le support filmé (ou vidéo);
Car ce support sera plus efficace à l'égard du public visé;
La Commission n'a aucune objection à ce que l'on ajoute d'autres moyens didactiques à ceux mentionnés dont le support filmé (ou vidéo).
Considérant qu'un réclamant demande d'imposer un contrat type entre propriétaire et locataire ainsi qu'une information détaillée et demande dans le cadre de l'éducation au logement, d'imposer aux propriétaires des normes minimales de confort avant la mise en location en plus de la mise en place d'un système d'information au locataire;
Car l'information doit permettre au locataire ainsi qu'au propriétaire de connaître leurs droits et obligations respectives;
La Commission espère que la révision, en cours, du Code du logement, répondra à la demande valable du réclamant.
3. Développer l'offre de logement moyen sur le marché acquisitif et locatif et les aides à l'accès à la propriété
La Commission juge également important de mettre l'accent sur le logement moyen afin de concrétiser un des objectifs du projet de PRD c'est-à-dire maintenir et attirer à Bruxelles des habitants à revenus moyens.
La Commission fait remarquer par contre que l'accès à la propriété n'améliore pas toujours les conditions d'habitabilité et pourrait même induire une certaine précarité par le fait du remboursement qui diminue par conséquent les possibilités d'entretien et de rénovation du logement.
La Commission se demande pourquoi le titre de ce point comprend le terme "locatif". Elle fait remarquer que nulle part dans la priorité 3, la problématique du "logement moyen - marché locatif" n'est pas abordée. La Commission pense qu'il s'agit là d'une lacune de la priorité 3.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien des programmes mixtes de production de logements sociaux et d'équipements publics pour assurer la mixité des opérations;
Car l'idée de lancer des programmes mixtes à la manière des "zones d'aménagement concerté en France" (ZAC) garantissant un programme de logements sociaux, d'équipements publics pour assurer la mixité des opérations est pertinente. [le réclamant parle de "logements sociaux" or les opérations mixtes de production de logement ne sont citées que pour les logements moyens - mission SDRB];
Pour la Commission, la situation de Bruxelles n'est pas comparable aux ZAC françaises car, à Bruxelles, dans les quartiers équivalents (proches du centre-ville), les équipements de proximité sont présents.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une "prime à l'acquisition du 1er logement";
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter le moyen suivant pour donner accès au logement moyen : "permettre à des jeunes ménages de la classe moyenne d'acquérir leur propre logement consiste à mettre à disposition des terrains qui restent propriété d'un pouvoir public, par exemple dans le cadre d'un bail emphytéotique de longue durée";
Car il s'agit de donner accès au logement à cette tranche de population;
Parce qu'une attention particulière s'impose pour les communes où la proportion de logements sociaux est particulièrement faible;
La Commission rejoint la proposition des réclamants en ce qu'il faut créer des mesures pour lutter contre la spéculation. Les baux emphytéotiques sont une des mesures connues et essentielles à mettre en oeuvre afin de lutter contre la spéculation.

Dans le même ordre d'idées, la Commission regrette que le projet de PRD ne fasse aucune mention, par exemple, des coopératives de locataires (qui peuvent développer des projets après viabilisation de terrains publics proposés à des conditions particulières).
Considérant que le CESC demande de mettre en place une assurance gratuite contre la perte de revenus, qui existe dans les deux autres régions du pays et a disparu de l'arsenal réglementaire bruxellois; car cet encouragement à l'investissement des particuliers devrait être rétabli;
La Commission est favorable à une telle assurance et propose d'ajouter un d'amendement le projet de PRD dans ce sens.
Considérant qu'un réclamant demande de définir "logement moyen";
La Commission propose de définir les notions suivantes dans un glossaire et ce afin de clarifier l'ensemble du contenu de la priorité : "logement moyen", "logement social" et "logement conventionné". La Commission demande également de préciser les personnes concernées (critères) ainsi que le pourcentage des Bruxellois concernés par les différents type de logements.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens qui seront donnés aux communes pour les encourager dans les efforts menés dans le secteur du logement moyen;
Car le projet de PRD ne définit pas comment encourager les communes;
La Commission estime qu'il existe déjà des moyens à disposition des communes (i.e. : régie foncière, contrats de quartiers,...) qu'il conviendrait de rappeler dans le texte.
Alinéa 4 et rôle de la SDRB dans la production de logements moyens
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'inscrire la politique suivante dans ce point : "La SDRB dont les missions ont été recentrées sur le Pentagone et la première couronne par l'Exécutif Régional pourrait :
1. Etablir - sous le contrôle de la Région - des accords clairs avec la SLRB, les SISP locales, le Fonds du logement et d'autres acteurs sociaux pour déterminer qui doit intervenir prioritairement et de quel droit;
2. Mettre en place d'autres formules d'intervention que la construction neuve comme la rénovation légère ou lourde dans le cadre d'acquisitions ou d'emphytéoses, la location-vente (comme au Fonds du logement), la gestion sociale de biens ou la location en collaboration avec des AIS;
3. Etudier la production de logements "bruts" ou disposant des équipements de base, l'acquéreur se chargeant de réaliser les finitions ";
3bis . Le fonds du logement, quant à lui, devrait reprendre sa politique de location-vente en faveur des revenus moyens inférieurs. Dans ce cadre, le Fonds du Logement achète le logement qui intéresse une famille. Durant un maximum de 5 ans, cette famille peut louer au Fonds du logement et suivre un plan d'épargne drastique, de telle sorte qu'elle dispose ensuite du capital de base pour acheter le logement (avec prêt du Fonds du logement) ";
Car le projet de PRD ne contient rien de très précis afin d'atteindre l'objectif énoncé dans le projet de PRD à savoir une augmentation de l'offre en logements moyens;
La Commission s'oppose à la première proposition du réclamant; la coordination n'est pas un rôle à attribuer à la SDRB mais bien au Gouvernement. C'est le rôle de la Région de coordonner les acteurs. A cet égard, la Commission plaide pour une meilleure répartition des compétences. En effet, il est nécessaire d'avoir une coordination thématique et territoriale en matière d'accès au logement.
En ce qui concerne la troisième proposition, la Commission suggère de mener une

réflexion à propos de l'influence du coût des finitions sur le coût global d'un logement. Cette influence est-elle significative ? Y a-t-il lieu de mettre sur le marché des logements sans finition (logement semi brut) Quoi qu'il en soit, la Commission pense qu'il faut favoriser le dialogue entre les futurs habitants et les architectes (lorsque les logements sont vendus sur plan).
Sans nier l'intérêt des opérations de location/vente du Fonds du Logement, la Commission estime qu'il faut rester prudent et que c'est un mythe que de vouloir faire acheter à tout prix des logements par des personnes qui n'en n'ont pas les moyens et qui, pour acquérir un logement doivent renoncer à satisfaire d'autres besoins, tout aussi essentiels. Il s'agit de répondre aux besoins des personnes via une répartition judicieuse entre le marché locatif et la marché acquisitif.
Considérant qu'un réclamant demande de modifier l'alinéa 4 en fonction de la mission actuellement pratiquée par la SDRB;
Car le réclamant a interrogé la SDRB à propos de sa mission et qu'il semble que la SDRB n'ait pratiquement plus de programmes en cours en ce qui concerne la production de logements moyens;
La Commission signale que, même si peu de logements sont actuellement disponibles, la SDRB a des projets de création de logements moyens.
Considérant qu'un réclamant demande de faire des propositions précises et demande que, par exemple, les interventions de la SDRB, en matière de rénovation et de construction de logements moyens, soient situées dans les périmètres de contrats de quartier;
Car faire des propositions précises sur le plan du modus operandi relève du rôle d'un projet de PRD, qui vise à fixer des priorités quant l'affectation des moyens régionaux;
La Commission rappelle, qu'en principe, les opérations de la SDRB doivent se faire dans le périmètre de l'EDRL. Cependant, on constate, il est vrai, une relative diversification des localisations de projets de production ou rénovation de logements de la Société. La Commission considère qu'il est essentiel de réduire, au niveau territorial, les périmètres d'intervention de la SDRB. L'objectif des projets de rénovation urbaine de la SDRB, portant principalement sur du logement pour les ménages à revenu moyen, doit être d'instaurer une mixité dans certaines zones de la Région. La Commission propose dès lors que les interventions de la SDRB, en matière de rénovation et de construction de logements moyens, se situent dans l'EDRLR et, de préférence, dans les périmètre des CQ ou des QI. La Commission souligne que la rentabilité (rapidité de vente) des opérations de ce type ne dépend pas uniquement de la localisation mais aussi de la qualité architecturale des projets et de leur taille.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que le budget de la SDRB ne sera pas diminué;
Que toute diminution du budget de la SDRB entraînerait une réduction des investissements privés;
La Commission considère que cette remarque n'a pas d'objet, le budget d'investissement étant fixé dans les plans triennaux.
Alinéa 8
Considérant qu'un réclamant demande de préciser l'alinéa comme suit : la production de maisons unifamiliales n'est pas possible partout;
Car cette production de maisons unifamiliales consomme beaucoup de terrain;
Considérant que plusieurs réclamants demande de prendre en compte les familles avec enfants, de revenu faible ou moyen-faible, dans la politique de construction de logements et d'acquisitions;

Parce que la proportion de ménages de 5 personnes et plus est plus importante à Uccle que dans les autres communes de la 2e couronne. L'offre de maisons accessibles à des ménages avec enfants qui ne disposent que d'un revenu faible ou moyen-faible est aujourd'hui très inférieure à la demande;
La Commission propose de modifier la rédaction de l'alinéa comme suit : "la production de logements adaptés (en terme de superficie et d'espaces extérieurs privatifs) répondant aux besoins de familles avec plusieurs enfants, de revenu faible ou moyen-faible, doit être encouragée". En effet, la production de maisons unifamiliales n'est pas possible partout. De plus, ce type d'habitat correspond à un besoin exprimé qu'il n'y a pas lieu de soutenir à tout prix.
Alinéa 9
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que "la rénovation en logements de sites économiques désaffectés, de bâtiments vides (ou affectés à d'autres fonctions que le logement), doit également être encouragée, notamment en soutenant les opérations d'achat collectif." mais qu'elle ne peut, dans les communes de 2ème couronne, se faire au détriment d'une réelle réaffectation de ces sites dans une destination à vocation économique. Une analyse, voire la démonstration préalable que plus aucune activité économique n'est envisageable sur de tels sites, devrait être apportée au moment de l'instruction des demandes de permis;
Car il s'agit d'éviter la gentrification (mode de type loft,...);
Car il s'agit de se prémunir contre la disparition de potentiels importants d'activités économiques et l'affectation mono fonctionnelle en logements de certains sites à même d'assurer la réalisation harmonieuse de l'objectif de mixité par le PRAS;
Parce qu'il s'agit de lutter et d'éviter la spéculation;
La Commission estime qu'il est impossible de résoudre cette problématique (concurrence foncière entre le logement et les activités de type artisanales) d'une façon homogène sur l'entièreté du territoire de la Région. Les communes, quant à elles, et pour autant qu'elles le souhaitent, peuvent maintenir l'activité économique sur certains sites en créant, par exemple, des pépinières d'entreprises, après avoir acquis les sites voulus.
Alinéa 12 à 14
Considérant qu'un réclamant demande de "donner des incitants financiers à l'achat d'un premier logement";
Considérant qu'un réclamant demande de revoir les alinéa 12, 13 et 14 afin de ne pas prévoir de modifications de la réglementation;
Car le projet de PRD prévoit encore des mutations de la réglementation et qu'il s'agit d'avoir un cadre réglementaire qui ne soit pas en mutation perpétuelle;
Considérant que le CESC estime que l'actuel système des primes à l'acquisition et à la rénovation a le mérite de tendre vers la plus grande équité sociale possible - les classes de revenus les plus démunies sont privilégiées dans les quartiers les plus difficiles -, mais qu'il est néanmoins très complexe et qu'une simplification s'impose;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de mentionner les prêts jeunes ménages envisagés par le Gouvernement;
Considérant qu'un réclamant demande d'accompagner les mesures du type "prêt jeunes ménages" par des objectifs chiffrés en termes de nombre d'acquisitions prévues sur la période considérée;
Car un prêt "jeunes ménages" destiné à inciter et à aider les jeunes à acquérir un logement à Bruxelles est lancé depuis janvier 2002 ainsi qu'une modification des prêts hypothécaires à l'acquisition et à la construction. Car si cette mesure existe déjà, il faut la mentionner dans le projet de PRD en l'assortissant d'un objectif chiffré...";

La Commission s'étonne que le Gouvernement ait déjà pris position, avant même la fin de la procédure d'enquête publique sur le projet de PRD, en supprimant purement et simplement la prime à l'acquisition (cf. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 06 décembre 2001) pour la remplacer par une intervention dans les prêts hypothécaires complémentaires aux jeunes ménages (aux conditions suivantes : - de 35 ans, 20 % coût opération - achat et travaux, 25.000 euro maximum, durée 10 ans à 2 %).
Alinéa 14
Considérant qu'un réclamant demande de détailler le contenu, titre et date de la parution des ordonnances du 29/08/91 et 13/04/95;
Vu que les ordonnances du 29/08/91 et 13/04/95 ne sont pas connues de certains lecteurs et qu'il est donc utile d'en rappeler le contenu ou le titre, ou la parution au Moniteur belge ;
La Commission rejoint la demande du réclamant et demande que les contenu, titre et date de la parution des ordonnances du 29/08/91 (ordonnance dite "Lemaire") et 13/04/95 soient détaillés dans le texte du projet de PRD.
4. Remettre à niveau le parc du logement social et assurer sa viabilité financière à long terme
Considérant que la commune d'Anderlecht, dans son avis demande de maintenir ce point;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser les objectifs, de les chiffrer et de définir quels moyens seront dégagés pour atteindre les objectifs fixés;
Car en l'absence de ces informations le coût de la remise à niveau du parc existant est estimé par les réclamants à 1 milliard d'Euro;
Parce que l'intention (les objectifs) est louable mais que la situation n'évoluera pas tant que les moyens n'auront pas été dégagés;
La Commission renvoie à son avis relatif à l'alinéa 3 du point 1 (répartition du budget) et propose que le plan indique que le Gouvernement augmentera les moyens du secteur pour répondre à l'objectif de remise à niveau du parc en 10 ans.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que le secteur public doit garder un rôle régulateur en ce qui concerne la rénovation ou la production des logements;
La Commission souligne à nouveau le rôle des pouvoirs publics dans le problème de l'accessibilité au logement qui touche, d'ailleurs, différentes catégories de population. A cet égard, la Commission rappelle la nécessaire attitude non-spéculative des pouvoirs publics.
Alinéa 4
Considérant que plusieurs réclamants demandent de maintenir et de confirmer l'augmentation des moyens pour la rénovation du parc de logements sociaux càd. de maintenir le 1er tiret de l'alinéa 4;
Car l'augmentation des moyens pour la rénovation du parc de logements sociaux est effectivement indispensable;
Parce qu'il est inadmissible que des pouvoirs publics donnent en location des logements insalubres;
Car il semble que cette rénovation se fera par l'octroi de subsides limités à 25 % des crédits mis à disposition des SISP pour ces opérations de rénovation;
La Commission est également favorable au maintien de la mention relative à l'augmentation des moyens destinés à la rénovation : il faudra en effet +/- 500 millions euro (+/- 20 milliards FB) pour rénover de 4 500 à 5 000 logements.
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'inscrire et prévoir d'autres pistes pour augmenter le nombre de logements sociaux ou "socialisés" comme :

1) déplafonner la cotisation de solidarité à charge des locataires dont les revenus dépassent le revenu d'admission,
2) mettre en place des incitants positifs afin de favoriser le départ des locataires dont les revenus dépassent le revenu d'admission ou occupant des logements devenus trop grands,
3) augmenter les moyens pour les AIS et les communes afin de leur permettre d'augmenter le parc de logements à vocation sociale,
4) lutter contre les immeubles vides par l'instauration d'une taxation réellement dissuasive;
Car il semble que la rénovation des logements sociaux se fera par l'octroi de subsides limités à 25 % des crédits mis à disposition des SISP pour ces opérations de rénovation et parce que, si la Région concentre tous ces investissements sur la rénovation dans le logement social dans les 10 années à venir, cela signifie qu'il y aura peu de création de nouveaux logements sociaux;
En ce qui concerne la première demande (point 1) : la Commission estime que la question du déplafonnement de la cotisation mensuelle de solidarité est délicate : il s'agit, en effet, de tenir compte également du nécessaire équilibre financier des sociétés immobilières de service public. Si les loyers augmentent, pour les personnes dont les revenus dépassent les revenus maximum d'admission, dans les proportions telles qu'ils dépasseraient les loyers du secteur privé pour des logements comparables, les personnes concernées par les augmentations quitteraient le logement social et les SISP se trouveraient en situation financière difficile n'ayant plus de rentrées importantes. Cette problématique renvoie à la problématique, plus vaste, des critères d'accès aux logements sociaux (revenu d'admission, dérogations, personnes occupant des logements inadaptés,...).
Quant à la proposition qui vise à favoriser le départ des locataires des logements devenus inadaptés (point 2), la Commission estime indispensable d'assurer une meilleure rotation des locataires en fonction des besoins réels des familles tout en veillant à ce que de telles démarches ne génèrent pas, comme cela a parfois été le cas dans le passé, des drames sociaux.
En ce qui concerne la troisième demande (point 3) : la Commission estime nécessaire d'augmenter les moyens d'action des AIS car la possibilité de construction ou d'augmentation du parc de logements sociaux reste faible.
Quant à la 4ème proposition (point 4), la Commission pense que l'application de la législation relative à la lutte contre les immeubles vides et abandonnés doit être poursuivie activement par les communes et la Région moyennant une définition des notions "d'abandon" et "d'inoccupation".
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la référence à la cogénération d'énergie;
Que cette notion de "cogénération d'énergie" n'a pas sa place dans les systèmes de financement;
La Commission pense que la cogénération d'énergie doit être favorisée par les pouvoirs publics. En outre, de manière plus générale, les pouvoirs publics doivent "montrer l'exemple" en matière d'éco-construction et ce, afin de réaliser des économies à long terme (diminution des charges). Cependant, la Commission estime que la mention relative à la cogénération d'énergie trouverait utilement sa place dans la chapitre 9 (environnement) car il s'agit d' un mode de financement indirect et la formulation de l'alinéa concerné est peu heureuse.
5. Développer et coordonner les politiques communales en matière de logement

Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le contenu et l'objectif du plan communal de logement;
Parce que le projet de PRD ne fournit pas d'indication à propos de ce plan;
La Commission renvoie à son avis sur les "plans communaux du logement" (cf. avis portant sur les alinéa 5 à 7 du point 5) et propose de les intégrer dans les PCD.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant remarque que les " primes communales (complément à la prime à la rénovation, à la prime à l'acquisition, prime à l'installation...)" sont difficilement envisageables dans les communes en difficultés financières récurrentes (Ex : St Gilles);
La Commission constate, en effet, qu'il existe une concurrence entre différentes communes et pense que cette remarque est fondée.
Considérant qu'un réclamant demande de maintenir les subsides aux communes pour la rénovation des immeubles isolés;
Parce que ce sont, pour les communes qui n'ont pas de CQ ou de périmètre de revitalisation, la seule possibilité de subsidiation;
Parce que c'est une procédure qui fonctionne convenablement (délais très raisonnables) et qui est bien connue;
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire la proposition suivante : "Elargir les conditions d'octroi de subsides à la rénovation "d'immeubles isolés", notamment à la rénovation-restauration de type lourd;
Car la rénovation "d'immeubles isolés", notamment la rénovation-restauration de type lourd reste, dans certain cas, considérée par la Région comme un entretien approfondi;
La Commission plaide pour le maintien et l'utilisation de ces subsides : les travaux d'entretien doivent rester à charge du propriétaire, le budget régional étant limité.
Alinéa 5 à 7 ou la notion de "contrat de logement"
Considérant qu'un réclamant demande de remplacer les termes "contrats de logement" par ceux de "contrats communaux de logement" (comme cité dans la priorité 3 à la page 7) et de définir ces termes;
Parce qu'on suppose, et en l'absence de la moindre définition, qu'il s'agit du même outil et que, dans ce cas, l'utilisation d'une terminologie identique et sans équivoque semble souhaitable;
La Commission demande que le projet de PRD rende explicite l'articulation entre le volet logement du PCD et les programmes communaux de logement. De manière générale, la Commission insiste pour que le projet de PRD explicite clairement l'articulation entre la Région et les communes en ce qui concerne la politique de subsidiarité.
Car il est indispensable que les aides régionales aux communes en faveur du logement soit subordonnées à l'adoption de ces "contrats de logements";
Considérant que plusieurs réclamants demandent le maintien de l'idée de contrat de logement entre la Région et les Communes pour fixer les objectifs précis en matière de logement et demandent de préciser la notion de contrat de logement (définir des moyens régionaux affectés à la mise en oeuvre de ces contrats, définir les implications pour les communes, mettre en place des outils réglementaires pour permettre des interventions efficaces et subsidier les communes pour la mise en oeuvre d'un observatoire du logement (à l'instar de celui d'Etterbeek, définir la procédure qui sera mise en place et définir comment se déroulera la collaboration entre la région et les communes, définir l'adéquation entre les moyens régionaux et une demande importante dans le cadre de l'élaboration des contrats de logement);

Parce que le projet de PRD n'énonce pas les moyens pour atteindre les objectifs énoncés dans les alinéas 5 à 7;
Parce qu'un "contrat logement" adapté aux spécificités communales répond à un besoin (est séduisant), que les moyens nécessaires sont très importants mais que les ressources financières sont limitées;
Parce que la création de Contrats de Logement répond à un besoin; car de nombreux habitants sont démunis face aux demandes de primes, demandes de permis et connaissent très peu les réglementations en vigueur et les aides existantes et parce que cet état de fait génère des situations qui peuvent être catastrophiques au niveau urbanistiques ou social, lorsque des travaux sont réalisés sans autorisation;
Parce que la notion de contrat de logement, pour autant qu'elle soit précisée, correspond tout à fait à un axe majeur du PCD de la Ville de Bruxelles;
Parce que le recrutement de personnel qualifié s'avère souvent problématique;
Parce que la fonction de contrôle (qui nécessite des moyens humains) échoit aux communes et que les communes ont peu de moyens financiers;
Car le projet de PRD ne précise pas quelle sera la procédure mise en place et comment se déroulera la collaboration entre la Région et les communes;
Car l'idée du contrat "logement" adapté aux spécificités communales est séduisante mais les besoins très importants et les ressources limitées;
Car il existe un risque de confusion entre la notion de "Contrat de logement" et la notion de Contrat de Quartier;
La Commission renvoie à ses considérations générales sur la nécessaire coordination et regrette que le projet de PRD ne soit pas plus précis; il s'agit de prendre position sur un outil donné après étude (et non de rester au stade des intentions). La Commission propose de retenir le terme "programme" plutôt que "plan" pour les actions prévues en aval du projet de PRD ou des PCD de façon à distinguer les plans tels que prévus par l'OOPU des programmes d'exécution des volets sectoriels des plans. La Commission demande aussi que le projet de PRD rende explicite l'articulation entre le volet logement du PCD et les contrats-programmes communaux de logement. Elle suggère de mentionner, au sein du point concerné, le PCD avant le plan communal du logement.
La Commission se rallie à la demande de définition des obligations mutuelles (obligations de la Région et des communes) engendrées par les contrats-programmes communaux de logement. Le rôle de tels programmes doit également être précisé. En effet, certains logements sont déjà subsidiés (i.e : logements sociaux, logements produits dans le cadre de contrat de quartier,...). La Commission se demande s'il ne faut pas préconiser la production de logements moyens sur le marché locatif et la création de logements de transit quand on connaît l'importance de la demande par rapport à ce type de logement.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant demande d'étudier les moyens de contrôle préventif et d'intervention plus simples sur les immeubles insalubres ou générateurs de nuisances pour les voisins, et la gestion sociale des expulsions pour cause d'insalubrité (problème d'intervention sur des biens privés);
Car il s'agit de lutter contre l'insalubrité.
La Commission espère que la révision du Code du logement répondra à la première partie de cette demande. Quant à la gestion sociale des expulsions, la Commission considère, comme le réclamant, que tout reste à faire en la matière.
Considérant qu'un réclamant demande que le Gouvernement fasse aboutir le projet d'ordonnance qui régionalise la taxe sur les immeubles abandonnés;

Afin de lancer un signal aux spéculateurs et de renforcer la lutte contre ce phénomène;
Car il existe une inertie de certaines communes dans cette matière : certaines pratiquent des tarifs ridiculement bas, d'autres se contentent d'enrôler et ne poursuivent pas. Le recours aux outils d'expropriation est trop timide. Les propriétaires devraient être sanctionnés plutôt que récompensés;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre en place explicitement une taxe régionale contre les immeubles à l'abandon;
Car il s'agit de lutter contre les immeubles à l'abandon;
Considérant que la commune d'Anderlecht demande le maintien de l'alinéa 5 ainsi que la précision suivante : préciser qu'un immeuble inoccupé depuis un certain temps (par ex. 6 mois) doit être considéré comme abandonné;
Concernant la problématique des immeubles inoccupés, la Commission fait remarquer la nécessité, préalable à toute autre mesure, de définir clairement les notions d'"inoccupation" et d'"abandon", dans le projet de PRD, et dans les règlements communaux relatifs à ces matières afin qu'elles soient homogènes (en prenant en considération des situations spécifiques et légitimes :propriétaires en maisons de repos, en séjour à l'étranger, étudiants, etc...). Une coordination serait également nécessaire pour améliorer les règlements taxes communaux et les rendre inattaquables.
En ce qui concerne la problématique de la taxation, la Commission fait remarquer qu'une révision de la fiscalité (revenir sur le principe visant à supprimer l'exonération du PI sur les immeubles inoccupés) est souhaitable.
Alinéa 7
Considérant qu' un réclamant se demande si la mention suivante "On peut notamment penser à l'octroi aux communes d'une "dotation spéciale au logement", à l'image de la dotation triennale d'investissement" est suffisante pour financer les communes;
La Commission renvoie à son avis général sur l'alinéa 5 à 7 du point 5 relatif aux programmes communaux de logement.
6. Renforcer la coordination des interventions régionales en matière de logement
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'entreprendre la coordination, prévue dans le point 6 de la priorité 3, avant d'aborder les autres axes visant à améliorer les conditions de logement;
Car il faut éviter les doubles emplois et de mettre à plat tous les outils d'intervention (logement social, Fonds du Logement, Agences immobilières Sociales, SDRB, Prime, Contrats de Quartier, aide régionale à la garantie locative, subsides aux communes et aux C.P.A.S.,...);
La Commission renvoie aux considérations générales concernant la hiérarchisation des mesures. Elle estime toutefois qu'améliorer la coordination ne doit pas empêcher d'agir parallèlement dans ce secteur (production de logements,...).
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'inscrire la proposition suivante dans ce point : "aller vers une allocation loyer générale, attribuée sur base des revenus du locataire et à condition que le nouveau logement réponde aux normes de qualité minimales. Pour éviter l'augmentation générale des loyers, il faut limiter cette allocation générale aux revenus les plus bas et exercer un contrôle sur les loyers";
Car les réorientations proposées pour les ADIL et les primes à la rénovation sont "douteuses" et dépassent l'objectif de coordination. (cf. alinéa 4 du point 6);
Considérant qu'un réclamant demande de traiter la politique de maîtrise des loyers;
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis, remarque que le projet de PRD aurait gagné à développer une analyse fine des éléments qui mènent à une augmentation des loyers, et à étudier les moyens qu'il est possible d'instaurer pour

lutter contre ce phénomène;
Car la politique de maîtrise des loyers, qui pose de réels problèmes en termes d'accès au logement n'est pas développée;
La Commission considère que la maîtrise des loyers n'est pas du niveau régional mais du niveau fédéral (cf. également l'avis de la Commission sur les réclamations 316, 978, 3169). Une première mesure pourrait être l'enregistrement systématique des baux de location.
Considérant qu'un réclamant demande de se prononcer sur la péréquation cadastrale;
Car "la Région ne se prononce pas sur la nécessaire péréquation cadastrale, qui garantit pourtant l'équité et la vérité de la base imposable, et s'avère nécessaire pour suivre l'évolution du marché immobilier";
Considérant que la CESC attire l'attention sur la concurrence croissante entre les Régions au niveau des politiques du logement. Ainsi, la Région Flamande vient de prendre des mesures de réduction de taxes et de droits qui s'ajoutent aux avantages déjà existants d'une localisation dans la périphérie flamande de Bruxelles. De plus, la Région flamande propose un arsenal de primes et d'interventions, de type social ou environnemental, qui ne peuvent plus laisser les pouvoirs publics de la Région indifférents;
La Commission se rallie à la position du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale et propose l'amendement suivant : "le Gouvernement régional négociera avec le Gouvernement fédéral une révision des revenus cadastraux afin qu'ils prennent en compte l'évolution sociologique du marché résidentiel bruxellois comparativement à celui de la périphérie".
La Commission rappelle que la révision du Code du logement est en cours et qu'elle vise notamment la lutte contre l'insalubrité des logements.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que les CQ devraient être plus contraignants en ce qui concerne la production de logements. Il faut également prévoir une évaluation des CQ, en particulier à ce sujet;
Parce que les CQ sont actuellement très peu contraignants en ce qui concerne la production de logement, ex : à Saint-Gilles, 20 logements ont été construits mais il reste 15 chancres. Ces 20 logements sont gérés par la Régie foncière. Le mode d'attribution des logements est laissé à son entière discrétion;
La Commission ne peut se rallier avec la proposition parce que la législation relative aux Contrats de Quartier est déjà contraignante et que la production de logements dans le périmètre des Contrat de Quartier dépend d'une part du budget et d'autre part des opportunités. Par contre, il s'agit d'appliquer (et de contrôler l'application) de l'ordonnance du 7 octobre 1993 organique de la revitalisation des quartiers.
Alinéa 4
1er tiret :
Considérant que plusieurs réclamants demandent de supprimer ou de revoir le premier tiret de cet alinéa;
Parce que les ADIL sont destinées principalement à un public des plus défavorisés, qui n'est généralement pas en mesure d'entretenir un bien immobilier et qu'il n'est donc pas souhaitable de les réduire au bénéfice des primes à l'acquisition. Par contre, il est inacceptable que certains logements soient générateurs d'ADIL. L'intérêt du Code du logement serait alors de prévoir les modalités contraignant le propriétaire du logement à sa rénovation (arrêté d'inhabitabilité ou permis de location);
Parce que l'expérience a démontré à suffisance que l'acquisition d'un logement ne contribue pas réellement à l'amélioration de la qualité du logement;
La Commission est d'accord avec les réclamants qui proposent de ne pas réorienter les

ADIL. En effet, les ADIL constituent des aides aux personnes et visent un public précis. Il ne s'agit donc pas de les réorienter vers des aides "à la brique". La Commission demande donc la suppression de cette phrase.
La Commission remarque que, selon certains, le critère nécessaire à l'obtention d'une ADIL (quitter un logement insalubre ou inadéquat) est "restrictif". Cependant, la Commission insiste pour que ce critère soit conservé puisque l'aide vise justement ce public précis. Les ADIL doivent être considérées comme les précurseurs de "l'aide à la personne" en matière de logement. De nouvelles "aides à la personne" devraient être mises en place sans pour autant réorienter les ADIL.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser la notion "d'achat rénovation";
Car la prime à la rénovation doit permettre à son bénéficiaire de réaliser un logement habitable;
Parce que le projet de PRD n'est pas assez précis;
La Commission rejoint le réclamant et demande que la notion susmentionnée soit définie dans un glossaire.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande le maintien et la précision de la disposition concernant la création de guichets communaux du logement; les guichets doivent s'intégrer dans les contrats de logement qui s'établiront entre les Communes et la Région;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser les objectifs et le mode de fonctionnement du "guichet du logement" et, notamment, s'il s'agit d'un guichet communal ou régional;
Car les objectifs et le mode de fonctionnement du "guichet du logement ne sont pas précisés dans le projet de PRD;
La Commission constate que la création de guichets apparaît à plusieurs reprises dans la priorité 3 (point 5, premier alinéa, point 6, dernier alinéa, point 7, dernier alinéa).
La Commission considère que des guichets communaux sont à prévoir selon le principe de subsidiarité : il faut rendre l'information disponible au niveau le plus approprié, souvent local pour la question du logement.
La Commission rappelle qu'il existe déjà plusieurs associations et/ou services (service logement de la Région, Réseau Habitat, Centre urbain, table du logement des C.P.A.S.,...) chargés d'informer les habitants en matière de logement. Il s'agit donc de rationaliser l'information là où elle est déjà disponible actuellement.
La Commission pense que c'est la visibilité des associations et/ou services concernés qui doit être améliorée. Pour ce faire, il est vrai que l'on pourrait éventuellement envisager la création d'un lieu unique (régional), visible et chargé d'orienter les demandes vers les associations et/ou services ad hoc (i.e. : registre unique des candidatures pour les demandes de logements sociaux). Toutefois, la Commission insiste sur le fait qu'il s'agit avant tout de faire connaître, via divers modes de communication (affiche, prospectus,...), les structures existantes.
7. Mener une politique régionale de lutte contre l'insalubrité, notamment au travers d'un code du logement
Considérant que plusieurs réclamants demandent de maintenir le point relatif au Code du logement;
Car il semble important ou indispensable d'établir ce Code du logement pour lutter contre l'insalubrité;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les critères mentionnés (c.-à-d. les critères de sécurité et de salubrité, de confort minimal des logements tant privés que

publics.) par un arrêté du Gouvernement (être contraignant);
La Commission estime également qu'il s'agit, lors de l'adoption du plan, de mentionner la révision du Code du logement, en cours.
Considérant qu'un réclamant demande de tenir compte des pesticides dans les critères de salubrité proposés dans le Code du logement;
La Commission renvoie à son avis relatif à la priorité 9 (accord sur cette demande).
Considérant qu'un réclamant demande de faire une loi sur l'insalubrité des logements.
Préciser le point en mentionnant la question du contrôle de l'application de l'art. 23 de la constitution (tout citoyen a droit à disposer d'un logement décent);
Parce que le réclamant s'interroge : "l'application de cette loi ne risque-t-elle pas de diminuer le nombre de logements disponibles ?";
Considérant qu'un réclamant "préconise que le Région se dote d'un outil permettant de lutter contre l'insalubrité des logements, en vue d'arriver à un confort locatif, par une définition précise de la notion de salubrité et par la mise en place, par ex. d'un permis locatif";
La Commission espère que la révision, en cours, du Code du logement, répondra à cette demande.
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande de remplacer les mots "centré sur le droit à un logement décent" par "sur les aspects normatifs la salubrité,...";
Alors que la lutte contre l'inoccupation des logements n'a pas sa place dans un code et doit être traitée autrement et ailleurs;
La Commission s'oppose à la modification de cet alinéa. En effet, le Code du logement est un des seuls, voire le seul, documents légaux où "le droit à un logement décent pour tous" est reconnu officiellement.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant souhaite que le futur Code du logement détermine des critères relatifs à la sécurité et au confort minimal des logements;
Car le Code du logement déterminera des critères de sécurité, de salubrité et de confort minimal pour les logements;
Parce qu'il s'agit de lutter, entre autre, contre la division à outrance des immeubles de logement;
La Commission estime que la proposition du réclamant est justifiée.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant souligne qu'il manque, aujourd'hui, au niveau communal, des critères déterminant la salubrité des logements;
Parce que la ténuité de la base légale fragilise la prise d'arrêtés, qui peuvent dès lors être contestés devant les tribunaux;
Car cette absence, au niveau communal, de critères déterminants la salubrité des logements, est déplorée quotidiennement en ce qui concerne la prise d'arrêtés du Bourgmestre déclarant l'insalubrité des immeubles;
Parce que la base légale existante est très mince (l'article 135 de la nouvelle loi communale).
maintien de la mention suivante : "De même prévoira-t-on des mesures d'accompagnement pour assurer la prise en charge des locataires qui devraient quitter un logement ne répondant pas aux normes du fait d'un propriétaire défaillant");
La Commission souligne que le Code du logement déterminera des critères de sécurité de salubrité et de confort minimal pour les logements et que ces critères doivent impérativement rester des critères régionaux.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser cet alinéa en définissant

les moyens qui seront octroyés aux communes afin d'atteindre les objectifs énoncés dans cet alinéa (octroi de subsides récurrents aux communes disposant ou créant une structure permettant le contrôle et la surveillance de la lutte contre l'insalubrité, mise à disposition des communes d'un pool de contrôleurs, mise à disposition des communes d'une assistance juridique valable);
Car des moyens (subsides) sont indispensables afin d'atteindre l'objectif fixé dans le projet de PRD à savoir lutter contre l'insalubrité; pour exécuter les propositions citées dans l'alinéa 4, il faut que le service s'occupant actuellement de l'hygiène et de la salubrité des logements soit subsidié;
Parce que la lutte contre l'insalubrité est indispensable;
Vu que la commune d'Anderlecht, dans son avis, demande que des moyens logistiques et financiers soient accordés aux communes pour assurer ces contrôle;
Considérant qu'un réclamant émet des réserves quant à l'efficacité des sanctions prévues en cas de non respect du Code du logement, vu la lourdeur des procédures juridiques;
Car il s'agit de permettre, en cas de non respect du Code du logement, l'application et l'efficacité des sanctions prévues;
Considérant qu'un réclamant demande de lutter efficacement contre les propriétaires peu scrupuleux qui donnent en location à des personnes fragilisées des logements inadaptés ou insalubres;
Considérant que la commune de St Gilles dit que "l'intérêt du futur code serait de prévoir les modalités contraignant le propriétaire du logement à sa rénovation ("arrêté d'in habitabilité" ou "permis de location"), tout en n'oubliant pas que la tutelle régionale devra prendre en considération l'augmentation du cadre du personnel chargé de cette mission (l'accroissement de travail demande une augmentation de personnel);
Car la région doit donner les moyens de "donner à tous un logement décent et abordable" et ce également au niveau local. A Saint Gilles le service en charge de vérifier la sécurité et l'hygiène dans les logements les plus vétustes fonctionne à équipe réduite faute de moyens budgétaires. Pour cette raison, il ne peut lutter efficacement contre les propriétaires peu scrupuleux qui louent leurs biens dans des états inqualifiables à des prix inacceptables;
La Commission signale que tel que le Code le prévoit actuellement, les contrôles sont prévus à posteriori (le permis de location se faisant sur base d'une déclaration sur l'honneur). Le règlement devant impérativement rester régional, les contrôles, quant à eux, doivent se faire au niveau communal et, dès lors, la Commission soutient les communes dans leurs demandes de subsides.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la mention concernant la lutte contre l'inoccupation des logements;
Car la lutte contre l'inoccupation des logements n'a pas sa place dans un code et doit être traitée autrement ailleurs;
La Commission pense, au contraire, que la mention relative aux immeubles inoccupés a sa place dans cette partie du projet de PRD.
Considérant qu'un réclamant (395) demande que la Région tienne un inventaire des immeubles à l'abandon;
Alors qu'il s'agit de lutter contre les immeubles à l'abandon;
La Commission estime que l'inventaire est prévu (art. 179 de l'OOPU) et qu'il n'y a pas lieu de créer une autre disposition réglementaire. Il s'agit de mettre en application l'article 179 de l'ordonnance selon les modalités prévues par l'Arrêté du Gouvernement du 4 avril 1996.

Alinéa 8 et 9
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la mention relative à la création d'un "Observatoire permanent du logement";
Considérant qu'un réclamant demande de préciser l'alinéa 8 et 9 comme suit; les nouveaux organismes définis (Observatoire, guichet du logement,..) doivent avoir pour mission de rationaliser le secteur. Leurs missions, objectifs, budgets et résultats doivent être rendus publics;
Alors que, dans le secteur concerné, le nombre d'acteurs est déjà pléthorique;
La Commission ne soutient pas la demande du réclamant concernant la suppression de l'Observatoire du logement. De plus, la Commission fait remarquer que les guichets du logement n'ont pas pour mission la rationalisation du secteur du logement.
Divers
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir des primes à la reconversion de bureaux en logements, notamment dans le quartier Louise et Léopold;
Considérant que ce réclamant mentionne sa remarque comme ayant trait à la carte 3 - EDRLR;
Parce qu'il s'agit de renforcer la fonction "logement" et la mixité des fonctions dans les zones administratives et parce que cette mixité est considérée comme un objectif prioritaire;
La Commission estime qu'il n'y a pas lieu de prévoir des primes spécifiques à la reconversion de bureaux en logements. La Commission rappelle que les primes à la rénovation existent et peuvent être obtenues dans l'ensemble de la Région. Enfin, dans le quartier cité, on observe actuellement plusieurs reconversions de bureaux en logements. Ces reconversions sont motivées par les gains générés par la création de logements dans ce quartier, il n'est donc pas prioritaire de créer des primes spécifiques à cet effet.
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis, demande que l'indépendance des organismes entre eux soit remise en cause;
Car les propositions de coordination de la Région sont trop liminaires par rapport aux enjeux qu'une réelle coordination représente, et par rapport à la complexité et à la multitude d'intervenants;
La Commission estime, en effet, qu'une coordination a pour conséquence une perte, non pas d'indépendance mais d'autonomie. La Commission rappelle toutefois que ces organismes ne sont pas "indépendants".
Immeubles abandonnés
Considérant que la commune d'Anderlecht demande le maintien de l'alinéa 5 du point 7 (de la priorité 3) ainsi que la précision suivante : préciser qu'un immeuble inoccupé depuis un certain temps (par ex. 6 mois) doit être considéré comme abandonné;
En ce qui concerne la lutte contre les immeubles à l'abandon, la Commission estime que le projet de PRD doit faire un seul sous chapitre clair de cette problématique dans une des priorités (priorité 4, par exemple) et y renvoyer les éléments mentionnés dans les autres priorités (notamment priorité 2, priorité 5 - point 5.2.3,...);
La Commission estime que ce sous-chapitre devra intégrer les éléments suivants :
Pour ce qui concerne la taxation des immeubles abandonnés, la Commission estime qu'il est nécessaire, avant d'entamer toute autre mesure, de définir les notions d'"inoccupation" et d' abandon", dans le projet de PRD, et dans les règlements communaux relatifs à ces matières afin qu'elles soient homogènes et inattaquables.
La Commission fait également remarquer qu'une révision de la fiscalité (relever le PI et non plus l'abattement du RC sur les immeubles inoccupés) est souhaitable.
Outre la mise en place d'une taxation ad hoc, il s'agit de mettre en application une

politique réellement dissuasive au niveau des 19 communes de la Région, ce qui est déjà le cas dans certaines d'entre elles. Ainsi, une politique réellement dissuasive comprend les étapes suivantes : arrêté du bourgmestre pour inhabitabilité, constat d'abandon et d'insalubrité, mise en demeure du propriétaire afin qu'il effectue les travaux nécessaires à la salubrité, à la sécurité et à la suppression des troubles de voisinage, éventuellement constat de non exécution des travaux, rappel au propriétaire et menace d'exécution des travaux pour son compte, faire effectuer les travaux et les facturer au propriétaire. Si le propriétaire ne paie pas les taxes ou les travaux, il s'agit de demander à un tribunal la mise en vente publique forcée du bien. Enfin, on pourra menacer le propriétaire d'expropriation et acquérir le bien avec des budgets régionaux.
La Commission s'est également positionnée par rapport aux réclamations ayant trait aux logements vides aux étages des commerces
La Commission pense qu'il s'agit d'entamer (ou de poursuivre) des actions pro-actives afin de lutter contre la présence des logements vides aux étages des commerces (au même titre que ce qui est prévu pour lutter contre les sites d'activités désaffectés dans le projet de PRD). Ces actions doivent faire l'objet de sensibilisation des propriétaires et/ou des commerçants. La Commission signale que des actions de ce type ont déjà été menées avec succès dans le noyau commercial du quartier "Saint-Jacques".
En outre, la Commission rappelle qu'il faut maintenir les primes à la rénovation existantes afin de rendre les logements aux étages habitables. Enfin, des interventions complémentaires (coordination) pourraient être mises en place pour créer de nouveaux accès (collectifs) par l'arrière des immeubles. Quoi qu'il en soit, la Commission demande d'étudier, de manière novatrice et spécifique, le problème de la présence des logements vides aux étages des commerces.
a) 10 membres estiment qu'il faudrait approfondir l'adéquation des primes à l'objectif recherché,
b) 10 membres pensent que, lors de l'octroi de primes, il ne faut pas opérer de distinction entre propriétaire bailleur et propriétaire occupant.
REMARQUES LOCALISEES CONCERNANT l'EDRLR
(CARTE 3)
Remarque préalable :
La Commission rappelle que la territorialité de certaines aides (i.e. EDRLR) ne doit pas remettre en cause les aides dont l'obtention est liée à d'autres critères (i.e. revenus, date de construction d'un bâtiment,...).
Questions générales sur la carte 3 EDRLR :
Considérant que la commune de Saint-Gilles, dans sa réclamation, propose de supprimer l'EDRLR (carte 3), car cette carte "n'apporte rien par rapport à la carte intitulée « Projet de Ville » (carte1)";
La Commission émet un avis défavorable car il est nécessaire que cette carte soit publiée séparément pour sa lisibilité.
Considérant que la commune d'Uccle, dans sa réclamation propose d'ajouter d'autres éléments d'information sur cette carte : zones de densification potentielle, projets d'amélioration d'espace public,...;
La Commission considère qu'il pourrait être intéressant de reprendre ces éléments sur une carte générale lors de l'élaboration du prochain projet de PRD.
Maintien de l'EDRLR :
Considérant que plusieurs réclamants proposent de maintenir la délimitation d'EDRLR sur plusieurs quartiers dans plusieurs communes;
Car cette disposition est de nature à renforcer et étendre les actions déjà entreprises par les acteurs privés et les pouvoirs publics pour la rénovation de ces quartiers;

En effet, ceci permet l'octroi de primes à la rénovation. De plus, l'attention soutenue aux quartiers fragilisés est importante, mais il faut également éviter que d'autres quartiers ne se fragilisent à leur tour;
La Commission émet un avis favorable.
Extension de l'EDRLR :
La commune d'Ixelles :
Considérant que plusieurs réclamants, dont la commune d'Ixelles, (voir illustration 1) demandent d'agrandir l'EDRLR sur une partie du territoire d'Ixelles;
Les îlots le long des rues suivantes sont concernés : entre la chaussée d'Ixelles et les rues de Stassart, Keyenveld et du Prince Royal;
Et les rues suivantes sont concernées : rues Keyenveld et du Berger;
Car cette zone est reprise en zone-levier, que cette zone était reprise en zone à protéger et à rénover en 1984 et que le quartier est fortement dégradé et connaît une pression importante;
La Commission pense que, pour l'îlot entouré des rues : du Prince Royal, du Prince Albert et Keyenveld, cette demande n'a pas d'objet étant donné que c'est une zone administrative;
Pour les îlots le long de la petite ceinture, ayant une affectation commerciale (la Toison d'Or), elle fait remarquer qu'aucun des îlots donnant directement sur la petite ceinture et connaissant une activité commerciale importante n'a été repris en EDRLR.
La Commission ne conçoit donc pas la raison de faire une exception pour ces îlots;
Elle signale néanmoins, être consciente du problème pour les logements existants dans les rues du Berger, des Chevaliers et Keyenveld qui subissent une réelle pression, mais pense que la zone est trop petite et morcelée pour faire l'objet d'un ajout en EDRLR. Elle propose que le Gouvernement réfléchisse à d'autres outils pouvant aider la gestion de cette zone.
Considérant que la commune d'Ixelles, dans sa réclamation et son avis (voir illustration 2), souhaite agrandir l'EDRLR sur la zone reprise ci-dessous;
Les îlots entourés par les rues suivantes sont concernés : rue Caroly, rue du Trône, chaussée de Wavre, rue Godecharle, rue d'Idalie, rue de Trèves, rue Montoyer, rue d'Arlon, place et rue de Luxembourg, square de Meeus, rue de Fleurus; et ensuite l'îlot entouré des rues Wiertz et Vautier;
Car il s'agit de zones où il subsiste du logement et où le Gouvernement souhaite en développer (zone-levier), que cette zone était reprise en zone à protéger et à rénover en 1984, que le quartier est fortement dégradé et connaît une pression importante des fonctions administratives;
La Commission estime que :
Pour un îlot - entouré des rues suivantes : rue Caroly, rue du Parnasse, rue d'Idalie, rue du Trône - cette demande n'a pas d'objet étant donné l'aménagement récent de celui-ci et les affectations qui y sont développées (logements récents, hôtel et bureaux);
Pour un îlot - entouré des rues suivantes : rue d'Idalie, rue Godecharle, chaussée de Wavre et rue du Trône - la partie pouvant être reprise en EDRLR l'est déjà;
Pour un îlot - entouré des rues suivantes : rue de Trèves, rue Montoyer, et donnant sur la place du Luxembourg - elle pense que les maisons, d'une typologie particulière, sont en bon état et bien entretenues et ne nécessitent donc pas de mesures particulières ou de primes à la rénovation. De plus, les ateliers d'artistes qui nécessiteraient peut-être d'être repris en EDRLR ne constituent qu'une micro-zone, qui ne justifie pas une extension de l'EDRLR;
Quant aux autres îlots concernés, - entourés des rues suivantes : rue du Luxembourg, place du Luxembourg, rue de Trèves, rue du Parnasse, rue Caroly, rue de Fleurus et le

square de Meeus - il s'agit d'îlots présentant une activité importante notamment des activités administratives, la Commission émet dès lors pour ces îlots un avis négatif;
Cependant, la Commission propose que le Gouvernement réfléchisse à d'autres outils pouvant aider à la gestion de la rue Wiertz.
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis, demande d'étendre l'EDRLR (voir illustration 3) sur deux bâtiments de l'îlot à l'angle des rues du Belvédère et du Nid, près de la place Flagey, situés en zone d'habitation;
Car ils sont repris en zone d'habitation au PRAS;
La Commission estime qu'il s'agit là d'une demande portant sur une superficie trop limitée et de plus, pense que les limites actuelles ont été définies en fonction des affectations de l'îlot, occupé en grande partie par une école et par la poste.
La commune de Jette
Considérant que la commune de Jette demande d'étendre l'EDRLR à plusieurs endroits à Jette (voir illustration 4);
Les rues suivantes sont concernées : rue Léon Theodor, rue J. Lahaye pour son tronçon le plus proche de Laeken, rue Pannenhuis pour son tronçon le plus proche de Laeken, rue Léopold I pour son tronçon le plus proche de Laeken;
Car le dossier de base du PCD insistait sur l'importance à accorder au logement dans les voiries à la limite de Laeken, voiries, souffrant d'une différence sensible en terme de taux et de type de mixité et que la commune cherche à les rendre plus attractives pour une population socialement diversifiée;
La Commission fait remarquer que la limite de l'EDRLR correspond en effet exactement à la limite communale. Les deux îlots conjoints à Laeken pourraient être repris car ils présentent une majorité de logements relativement anciens. La Commission propose donc de reprendre uniquement l'entièreté des deux îlots conjoints à Laeken (la demande ne portait que sur les parcelles à front de voirie mais dans ce cas l'entièreté de l'îlot serait plus adaptée);
Par contre, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu d'étendre l'EDRLR sur les autres îlots (situés rue Pannenhuis et la partie de l'îlot entouré des rues suivantes : rue Jules Lahaye, boulevard de Smet de Naeyer, rue Saint-Norbert et la limite communale) car ils ne se rattachent pas au périmètre existant et que reprendre ces îlots en EDRLR relève d'une demande portant sur une superficie trop limitée. Or, accéder à ce type de demandes remettrait en cause le principe qui a prévalu lors de la réalisation de la Carte EDRLR. La Commission émet donc un avis défavorable concernant les îlots susmentionnés;
Pour ce qui concerne la troisième demande (îlots situés le long de la rue Léon Theodor), la Commission signale qu'il s'agit d'une zone où de nombreux bâtiments ont déjà été rénovés et où, de plus, se situe la maison communale. La Commission ne pense pas qu'une extension de l'EDRLR sur ces îlots répondrait aux objectifs du Gouvernement.
La commune de Ganshoren :
Considérant qu'un réclamant demande (voir illustration 5) que les quartiers correspondant aux quartiers de type F (pré-étude de l'IGEAT sur la typologie des quartiers - type F : quartier à population de standing faible) soient repris en EDRLR, les îlots concernés sont entourés des rues suivantes : avenue Auguste de Cock, rue Roger Abeels, rue Sergent Sorensen, place Reine Fabiola, rue des Amaryllis, avenue L. de Brouckère, rue H. Meuwis, rue des Clématites, rue Ch. Moens, drève de Rivieren, place Guido Gezelle, rue Zeyp, avenue de la Réforme, Rond point de la Liberté, une partie de l'avenue Van Overbeke (comprenant l'avenue du Cimetière);
La Commission pense qu'il ne s'agit pas d'une zone à rénover prioritairement. De plus,

les immeubles de logements sis au sein de cette zone sont, pour la plupart, récents et ne correspondent sûrement pas au critère d'octroi de la prime à la rénovation (construction datant d'avant 1945).
Considérant qu'un réclamant et que la commune de Ganshoren, dans son avis demandent un ajout de l'EDRLR sur des voiries : avenue Charles-Quint, rue L. Delhove, avenue Jacques Sermon (voir illustration 5);
La Commission pense qu'il s'agit de quartiers ne nécessitant pas à titre prioritaire de rénovation mais souffrant d'autres problèmes, notamment un excès de trafic, elle n'appuie donc pas cette demande.
Considérant qu'un réclamant et la commune de Ganshoren, dans son avis, demandent d'étendre l'EDRLR dans les quartiers correspondant au vieux Ganshoren (voir illustration 5) : rue de l'Eglise Saint-Martin, drève de Rivieren, l'îlot de la place du Home et l'îlot de la place des Sorbiers;
Car ces quartiers subissent une dégradation importante du logement;
La Commission émet un avis favorable par rapport à cette demande. Cependant, en l'absence d'une connaissance suffisante de la situation de terrain, la Commission propose que le gouvernement examine, de manière approfondie, cette demande afin de déterminer les limites exactes à donner à l'extension de l'EDRLR; la Commission propose de reprendre, au sein de l'EDRLR, le bâti correspondant au centre ancien de la commune et qui correspond également à une typologie villageoise. Enfin, la Commission signale que cette zone avait déjà été identifiée dans les zones où promouvoir la rénovation lors de l'étude de 1984, qui déterminait les zones à protéger et à rénover.
La commune d'Evere :
Considérant que la commune d'Evere demande d'étendre l'EDRLR sur la commune d'Evere dans la continuité de l'EDRLR sur Schaerbeek (voir illustration 6 - le long des rues suivantes : la rue Ed. Stuckens, la rue F. Van Assche, rue de la Marne, rue du Bon Pasteur, rue F. Léon, rue Ed. Dekoster, place de la Paix (de part et d'autre de la place), rue Plaine d'Aviation, rue J.-B. Bauwens, avenue de l'Oud-Kapelleke, avenue H. Conscience, rue A. Van de Maele, chaussée de Haecht (de part et d'autre de la chaussée), square de l'Accueil, coin de la rue R. Vandevelde, rue J.-B. Mosselmans (de part et d'autre de la rue), rue G. Kurth (de part et d'autre de la rue), rue P. Dupont (de part et d'autre de la rue), avenue H. Conscience (de part et d'autre de l'avenue));
Car le dossier de base du PCD insistait sur la fragilité de cette zone;
La Commission fait remarquer que la limite de l'EDRLR correspond en effet exactement à la limite communale, le long de la rue du Tilleul, ce qui paraît curieux. De plus, la partie d'Evere longeant la chaussée de Haecht est constituée d'un bâti ancien visiblement en mauvais état. La Commission émet un avis favorable de principe concernant cette demande et propose que le gouvernement prenne connaissance, de façon approfondie de la situation de fait afin de déterminer les limites exactes d'une éventuelle extension de l'EDRLR; la Commission pense qu'on pourrait reprendre le tissu urbain plus ancien au sein de l'EDRLR, soit les faces des îlots longeant la chaussée de Haecht et la moitié des îlots de la rue du Tilleul.
La Ville de Bruxelles :
Considérant que la Ville de Bruxelles demande l'extension de l'EDRLR sur tout le quartier de Notre-Dame aux Neiges (voir illustration 7 - entouré par la petite ceinture, la rue Royale et la rue de la Loi);
Invoquant le fait que, actuellement, le quartier Notre-Dame aux Neiges est repris partiellement en zone administrative au PRAS et qu'il faut y réinjecter du logement;
La Commission pense, en effet, qu'il s'agit d'insister, à nouveau, sur le nécessaire

développement de l'affectation logement le long de la rue Royale. La Commission propose donc d'étendre l'EDRLR à toutes les parcelles reprises en zone de logement au PRAS sur le front de voirie;
Pour ce qui concerne les autres îlots, la Commission pense qu'il n'est pas nécessaire d'étendre l'EDRLR, vu que les îlots sont situés en zone administrative.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de reprendre la zone comprise entre la rue De Pascale et de Toulouse en EDRLR (voir illustration 2);
La Commission estime qu'il s'agit d'une zone trop exiguë pour que cette zone soit incluse dans le périmètre de l'EDRLR et que, de plus, les immeubles de logement qui y existent sont en bon état;
Cependant, la Commission propose que le Gouvernement réfléchisse à d'autres outils pouvant aider à la gestion de cette zone;
La Commission fait remarquer que l'îlot isolé repris en EDRLR du côté de la rue Stévin devrait être étendu aux deux îlots voisins sur la même rue.
La Ville de Bruxelles (Haren) :
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de reprendre le centre ancien de Haren (vieux village) en EDRLR (voir illustration 13);
Afin de pouvoir y réaliser un "contrat de quartier";
La Commission émet un avis favorable;
Car il s'agit d'une ancienne zone à protéger et à rénover (Z.P.R telle que définie par l'A.R. du 7 septembre 1984).
La Ville de Bruxelles (Neder-Over-Heembeek) :
Considérant qu'un réclamant propose d'inclure les habitations sociales Val de Marie dans l'EDRLR (voir illustration 8 - entourés de la voirie suivante : rue du Craetveld, jusqu'au Coin des Cerises, et limité par la frontière régionale);
Car "la rénovation par tranche de ces habitations est loin d'être terminée. Les dossiers sont trop souvent bloqués et les décennies passent";
La Commission estime que la demande est sans objet; puisque la rénovation des logements sociaux se fait par le biais de crédits budgétaires de la Région.
La commune d'Anderlecht :
Considérant que la commune d'Anderlecht propose d'inclure dans l'EDRLR (voir illustration 9) les cités jardins Moortebeek (entouré des rues suivantes : rue A. Willemyns, rue de l'Agronome, rue van Soust, et la limite régionale) et Bon Air (entouré par la limite régionale et les rues suivantes : avenue d'Itterbeek, rue F. Craps);
Car les subsides sont plus élevés dans l'EDRLR et que d'autres cités jardins (telle que la cité « La Roue » sont, quant à elle, reprises dans l'EDRLR);
La Commission émet un avis favorable de principe à la demande - et ceci d'autant plus pour la cité Bon Air que pour la cité Moortebeek. - Néanmoins, en l'absence d'une connaissance suffisante de la situation de terrain, la Commission propose que le Gouvernement examine, de manière plus approfondie, cette demande visant à inclure dans l'EDRLR ces deux cités sociales. La Commission signale que ces cités sont globalement en mauvais état et que certaines parties de ces cités ont été vendues à des particuliers, ces derniers ayant parfois de faibles revenus.
La commune de Forest
Considérant qu'un réclamant propose d'inclure, dans l'EDRLR, les îlots entre la avenue Everard jusqu'à la rue Timmermans (voir illustration 10 - entre la chaussée d'Alsemberg et l'avenue A. Bertrand);
Considérant qu'un réclamant propose d'inclure, dans l'EDRLR, l'angle du même îlot (le 42, av. Saint-Augustin);

Car cet îlot est principalement affecté à du logement;
Car cet îlot est repris en Zone d'Habitation au PRAS;
Parce que le réclamant, lors de l'enquête publique du PRAS II, avait déjà introduit une demande de modification de la carte 3 du PRAS (demande de passage d'une Zone d'Habitation à une Zone d'Habitation à Prédominance Résidentielle);
Car cet îlot est repris en PICHEE au PRAS;
La Commission émet d'un avis favorable de principe à la demande. Néanmoins, par manque de connaissance de la situation de terrain elle propose que le gouvernement approfondisse la question afin de déterminer les limites d'une extension possible de l'EDRLR; que les quartiers antérieur à 1930 mériterait un appui particulier, ceci d'autant plus pour les îlots situés directement autour de l'altitude Cent;
Au vu du fait que ces îlots sont en logement et que l'affectation au PRAS indique la présence en intérieur d'îlot d'ateliers.
Considérant qu'un réclamant demande d'inclure dans l'EDRLR les îlots depuis la rue d'Huart jusqu'à la rue du Mystère y compris la rue de Bourgogne (voir illustration 10);
La Commission émet un avis défavorable pour l'îlot entouré des rues suivantes : rue de Bourgogne, rue du Mystère, avenue V. Rousseau;
Cependant pour les îlots entourés par les rues suivantes : rue de Bourgogne, rue du Mystère chaussée de Bruxelles, avenue du Globe et avenue V. Rousseau) la Commission émet un avis favorable de principe à la demande. Néanmoins, en l'absence d'une connaissance suffisante de la situation de terrain, la Commission propose que le gouvernement examine, de manière plus approfondie, la demande afin de déterminer les limites d'une éventuelle extension de l'EDRLR.
La commune d'Etterbeek :
Considérant que la commune d'Etterbeek propose de déplacer la limite de l'EDRLR, reprise actuellement rue L. Hap vers la chaussée St-Pierre et la rue G. Leman (voir illustration 2);
Afin de respecter le PCD de la commune;
Pour la cohérence dans le traitement entre les différents îlots de la commune;
La Commission émet un avis favorable de principe à la demande. Néanmoins, en l'absence d'une connaissance précise de la situation de terrain, la Commission propose que le gouvernement examine, de façon plus approfondie, la demande afin de déterminer les limites d'une éventuelle extension de l'EDRLR;
Enfin, la Commission signale que la demande porte sur des quartiers qui étaient repris en ancienne zone à protéger et à rénover en 1984.
La commune de Koekelberg
Considérant que la commune de Koekelberg propose de reprendre l'entièreté de l'îlot formé par les rues Eglise Sainte-Anne, E. Sergijsels et Sécurité en EDRLR (voir illustration 11);
Car cet îlot était anciennement repris en EDRL;
Car il s'agit d'un îlot composé de bâtiments récents. Cependant, il n'est pas envisageable d'exclure la totalité des bâtiments récents de l'EDRLR (ce qui imposerait la mise à jour systématique de l'EDRLR et qui représenterait une somme de travail trop importante pour la Région);
La Commission, vu les éléments susmentionnés, propose de ne pas reprendre la totalité de l'îlot, car cet îlot n'était pas repris en EDRL et il ne figurait pas dans la zone à rénover et à protéger.
La commune d'Uccle
Considérant que la commune d'Uccle ainsi qu'un réclamant proposent d'étendre l'EDRLR qui borde la chaussée de Neerstalle (voir illustration 12) depuis le territoire

de Forest jusqu'à la limite communale sur le territoire d'Uccle;
Car il n'y a aucun îlot repris dans l'EDRLR à Uccle;
Car le concept de l'EDRLR n'est pas clairement défini et qu'il est donc impossible de connaître les mesures et avantages particuliers liés à cet espace;
Car c'est sans doute sur cet espace que vont se concentrer les efforts de promotion du logement;
Car la chaussée de Neerstalle présente (jusqu'à la rue de Stalle) une certaine homogénéité urbanistique et sociologique;
Car l'effort actuel de prévention au sein des populations des cités sociales (subsidié dans le cadre d'un contrat régional) se fait en concertation de part et d'autre de la limite communale;
Considérant que la commune d'Uccle émet un avis favorable par rapport à cet demande;
La Commission émet un avis défavorable quant à la demande car la partie sud de cette voirie est un espace vert et que la partie nord ne dispose pas de bâtiments à rénover.
De plus, ces îlots ne figuraient pas dans la zone à protéger et à rénover de 1984.
Diminution l'EDRLR
Commune d'Evere
Considérant que la commune d'Evere propose d'exclure la « zone Carli » (voir illustration 6) de l'EDRLR;
La Commission émet un avis favorable car cette zone est reprise en Zone de Forte Mixité au PRAS et qu'il y a, dans cette même zone, une activité économique importante et peu de logement.
Commune de Koekelberg :
Considérant que la commune de Koekelberg propose d'exclure une parcelle sur le square de Noville (du côté de la rue E. Sergijsels) de l'EDRLR (voir illustration 11);
Car il s'agit d'un espace vert;
La Commission constate qu'il s'agit d'une erreur matérielle et émet un avis favorable.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que leur bien soit exclus du périmètre de l'EDRLR;
Car, outre le fait que le concept d'EDRLR se révèle privé de tout contenu substantiel, la notion même de renforcement du logement sur le(s) site(s) paraît entériner l'affectation logement sur les sites concernés;
La Commission émet un avis défavorable par rapport à l'ensemble de ce type de réclamations;
Car l'EDRLR n'a pas pour objet de fixer les affectations en Région de Bruxelles-Capitale puisque c'est le rôle du PRAS de fixer ces affectations;
De plus, la Commission signale que le PRAS contient une prescription dit "clause de sauvegarde" (cf. la prescription générale 0.9 du PRAS) qui permet aux immeubles existants dont la destination indiquée dans les permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent ou, à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation, de rénovation lourde ou de démolition-reconstruction;
De plus, il ne serait pas cohérent au niveau de la méthodologie, de retirer certains immeubles ou parcelles de l'EDRLR qui recouvre des îlots entiers ou parties d'îlots homogènes.
PRIORITE 4. "POURSUIVRE LA POLITIQUE DE RENOVATION URBAINE, DE PROTECTION ET D'AMELIORATION DE L'HABITAT EN PORTANT UNE ATTENTION PARTICULIERE AUX QUARTIERS CENTRAUX ET AUX ZONES PRECARISEES"

OBSERVATIONS GENERALES
La Commission fait remarquer d'une part la confusion qui existe entre objectifs et moyens et d'autre part, l'absence de mise en évidence de ceux-ci.
La Commission fait remarquer que la structure de la priorité 4 est très analytique et étudie principalement la situation actuelle.
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande de modifier le titre de la priorité 4; il estime en effet qu'il porte à confusion. Cette priorité est entièrement consacrée à la revitalisation des quartiers et aux deux instruments principaux déjà mis en oeuvre par la Région, à savoir les contrats de quartier et les contrats de noyaux commerciaux;
Le réclamant (la commune de Saint-Gilles) fait allusion au titre "condensé" de la version classeur : "un habitat de qualité" qui effectivement n'est pas très représentatif de la priorité 4. La Commission estime qu'il n'y a pas lieu de modifier le titre dans le Moniteur belge qui est : "Poursuivre la politique de rénovation urbaine, de protection et d'amélioration de l'habitat en portant une attention particulière aux quartiers centraux et aux zones précarisées"
Considérant que la commune d'Evere estime qu'il s'agit de prendre en compte non seulement les quartiers fragilisés mais également ceux en voie de fragilisation pour l'amélioration de l'espace urbain, car après, cela coûtera beaucoup plus cher;
La Commission appuie la réclamation mais renvoie aux considérations générales relatives aux priorités et aux moyens budgétaires régionaux limités.
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande, dans le cadre de la rénovation de quartier, de mettre en avant une conception intégrée de la revitalisation et d'être conscient des risques spéculatifs que peuvent engendrer la requalification des quartiers anciens. Ce réclamant estime qu' il faut évidemment mettre en avant une conception intégrée de la revitalisation (rénovation du bâti, amélioration de l'espace public, actions sociales,...) tout en donnant la possibilité aux habitants actuels de rester dans leur quartier et prendre en compte les risques de spéculations;
La Commission estime que les programmes de "contrats de quartier" visent au développement intégré des quartiers considérés, tant sur le plan de l'amélioration des logements que de la qualité des espaces publics de l'intégration sociale et culturelle.
Considérant qu'un réclamant demande d'améliorer la signalisation : noms de rues, plan de quartiers, car cette signalisation est insuffisante à Bruxelles. [référence à la signalisation dans le point 3.2.1.2. du cahier 6 ?];
La Commission fait remarquer que la signalisation (noms de rues) est du ressort des communes. Pour ce qui est de la signalisation générale, la Commission souligne qu' il y a déjà eu des efforts en matière de signalisation touristique, culturelle et environnementale (voir priorité 6). Elle constate malgré tout que dans les quartiers défavorisés les plaques sont souvent manquantes ou arrachées; la Commission estime qu'il est important de veiller au maintien d'une bonne signalisation.
Considérant que la commune d'Evere demande d'aborder le problème de placement anarchique des antennes paraboliques;
La Commission fait remarquer qu'un permis d'urbanisme est nécessaire quand l'antenne parabolique est visible depuis la voirie.
La Commission estime que ce problème est en principe géré au niveau communal, lors de la demande de permis.
Définitions
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de définir "site d'intérêt régional" et d'expliciter la différence entre celui-ci et les ZIR du PRAS;
La Commission estime en effet qu'il y a un manque de précision au niveau de la carte

: les "sites d'intérêt régional" qui se situent à l'intérieur des zones-leviers, ne sont pas définis dans le texte. Elle rappelle que dans le chapitre "zones-leviers", elle propose leur suppression.

Chapitre 1er. Le logement comme élément moteur de la revitalisation urbaine

1.1. Vers un cadre intégré de production de logement dans les opérations de revitalisation urbaine

1.1.1. Les objectifs de la production de logement dans les opérations de revitalisation

Considérant que la commune de Saint Gilles demande de supprimer le "contrat de logement" dans les périmètres des contrats de quartier, car ceux-ci comportent déjà un volet logement regroupant des objectifs chiffrés en terme de production de logements neufs et rénovés. Un contrat de logement supplémentaire semble dès lors superflu dans ces périmètres";

La Commission estime que le contrat logement concerne l'ensemble de la politique de logement que la commune compte mener et qui devrait figurer dans son PCD au titre du volet "Logement".

Considérant qu'un réclamant demande que les contrats de quartier soient accompagnés d'un toute boîte d'information au moins mensuel destiné à informer tous les habitants du déroulement des opérations;

La Commission estime que les communes peuvent informer de différentes manières les habitants concernés et précise que les mesures particulières de publicité sont réglées par l' Ordonnance organique de la Planification et de l'Urbanisme (art 112 à 115). Elle fait remarquer que la publicité autour des programmes et actions s'améliore d'opérations en opérations de contrats de quartier. Elle propose toutefois de renforcer et de rendre plus efficace l'information concernant les contrats de quartier, afin de toucher un public cible qui n'est pas nécessairement touché par l'information.

Considérant que des réclamants dont la commune d'Anderlecht et la ville de Bruxelles :

- demandent le maintien des contrats de quartier et de préciser qu'ils instaurent un suivi d'évaluation de ces contrats de quartier et également proposer de modifier le terme de 4 ans à 6 ans, car le suivi d'évaluation permettrait de réorienter la procédure vers plus d'efficacitéet 4 ans est un délai trop court et peu réaliste (surtout pour le volet social). Le délai de 6 ans permettrait le prolongement dans le temps des effets d'entraînement;
- regrettent que les propositions du projet de PRD ne permettent pas de solutionner une des dérives suscitée par les contrats de quartier, c'est à dire un engagement du personnel pendant une durée limitée de 4 ans. Ce personnel socio-cultutrel est indispensable à la cohésion sociale et la prolongation de leur contrat au-delà de 4 ans n'est pas prévue par la Région. Ce manque de prévision de la Région risque à plus long terme d'obérer les budgets communaux à partir du moment où la charge salariale est imputée au budget communal. Il serait en outre opportun d'envisager après la durée du programme, le maintien de subsides pour le traitement du personnel chargé de la cohésion sociale";

La Commission rappelle l'important volet social des contrats de quartiers. Elle souligne l'importance et la nécessité de pouvoir "pérenniser" ces subventions au-delà du délais de 4 ans (éventuellement par les communes, les Commissions Communautaires ou des aides socio-culturelles).

Selon elle, il faut cibler les activités qui sont indispensables et les rendre permanentes dès le début par un autre mode de subvention.

Il faut donc d'abord faire le bilan des initiatives développées dans les contrats de quartier en vue de les rendre structurelles lorsqu'elles sont jugées indispensables.

La Commission estime que la Région devra assurer le suivi pendant la période de transition après les contrats de quartier.
Considérant que des réclamants demandent d'inscrire la politique suivante : Il faut éviter la gentrification de certains quartiers. Pour ce faire, il faut des mécanismes pour garantir une offre de logements à prix abordables. Par exemple, via une augmentation des possibilités d'intervention des AIS (agences immobilières sociales) dans les zones touchées par la gentrification (mutation socio-économique) ou via le développement de l'outil du droit de préemption dans les zones à forte spéculation immobilière, car il faut :
- éviter la fuite d'une catégorie de population (i.e. sablonisation des marolles);
- que la structure et le confort des logements mis sur le marché doivent correspondre aux besoins des populations présentes dans le périmètre car le logement est l'élément central de toute politique de revitalisation urbaine;
La Commission rejette le terme "gentrification" qui est spécifique à la société britannique. Il vaudrait mieux parler de "mutations sociales au profit des classes à revenus moyens".
La Commission propose de traiter cette réclamation dans le cadre de la priorité 5, au point 2.3. pour ce qui concerne le droit de préemption.
1.1.2. La coordination des différentes politiques
La Commission renvoie aux conditions transversales où il est question du partenariat public/privé
La Commission fait remarquer que dans le partenariat public/privé, le public était censé entraîner le privé mais que cela ne fonctionne pas partout. Elle estime qu'il faut renforcer la relation public/privé, mais également la relation public/public (communes- Région).
Considérant que la commune de St Gilles demande de remplacer le terme "contrats communaux de logement" par "contrats de logement" comme cité dans la priorité 3 chap 5, alinéa 5 et de le définir, car il suppose qu'il s'agit du même outil, dans ce cas et en l'absence de la moindre définition, l'utilisation d'une terminologie identique et sans équivoque semble souhaitable;
La Commission renvoie à la priorité 3 qui fait référence au logement - ces contrats seraient un relais pour les objectifs des PCD.
1.2.1. La rénovation collective
Considérant qu'un réclamant demande que l'inventaire des immeubles inhabités et inexploités (prévu à l'art. 179 de l'OOPU) constitue une priorité dans les communes;
La Commission appuie le réclamant (voir avis sur la priorité 3).
Considérant qu'un réclamant se demande s'il ne faudrait pas que les aspects liés à la rénovation collective fassent l'objet d'une ordonnance régionale?
La Commission appuie la réclamation.
Considérant qu'un réclamant estime qu'il existe aussi un patrimoine industriel disponible (voir inventaire SDRB) dont une partie offre des opportunités de reconversion en logement et qu'il faut établir une taxe régionale sur les immeubles inoccupés;
La Commission renvoie à l'avis sur la priorité 3.
1.2.2. La rénovation individuelle
Considérant que la commune d'Ixelles estime qu' une amplification dynamique de l'information sur les primes (acquisition, rénovation, par clips TV, pubs) paraît nécessaire à leur pleine efficacité, car l'analyse de la problématique de préfinancement par le privé des montants touchés par les primes individuelles, et leur impact sur leur efficacité paraît pertinente;

La Commission estime que le système proposé par le réclamant s'avère trop compliqué; elle fait remarquer que le bouche à oreille fonctionne très bien et que la Région a mis en place un réseau d'asbl ("habitat") qui sont chargées d'informer et d'aider le public à faire les démarches pour l'obtention de la prime à la rénovation.
Considérant que la commune d'Ixelles propose d'instaurer une taxe sur les façades non entretenues (par ex. sur base d'attestation d'un entretien tous les 15 ans) ou un système plus léger mériterait d'être envisagé; elle précise qu'il conviendrait d'étudier, comme moyen d'améliorer l'image d'un quartier, l'opportunité d'incitants à la rénovation régulière des façades;
La Commission estime que l'entretien des façades est un élément à ne pas négliger au niveau de l'espace public, car il a un impact important sur la perception de l'image de la ville.
La Commission fait remarquer qu'à l'image de ce qui se fait dans les pays germaniques et en France, où il existe une forte pression sociale et des réglementations en la matière. il faut encourager les initiatives publiques positives et assurer une meilleure information sur les incitants positifs à la rénovation des façades par un système de primes. Des mesures plus contraignantes éventuelles ne devraient être envisagées qu'ultérieurement.
La Commission souligne que des initiatives publiques de rénovation de façades privées ont déjà porté leurs fruits par le biais de quartiers d'initiative (ravalement collectif rue Malibran, chée de Louvain, etc...) et que ces divers éléments doivent être repris dans le PRD.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser l'alinéa 1 du point 1.2.2 comme suit : y inscrire la politique suivante en matière de primes à la rénovation : "Il faut veiller à : 1) introduire un système de préfinancement des primes à la rénovation; 2) Octroyer des primes aux particuliers exclusivement pour les immeubles situés en PDRL [confusion du réclamant avec l'EDRLR?], défini dans le projet de PRD; 3) garantir le bénéfice des primes à la rénovation aux associations, y inclus les Agences immobilières sociales, qui souhaitent monter des projets de rénovation;
La Commission soutient le réclamant dans sa demande de mise en place d'un préfinancement des primes à la rénovation, à commencer dans les périmètres de contrat de quartier. Par contre, en ce qui concerne le point 2 de la réclamation, elle estime qu'en dehors des zones EDRLR, il faut également permettre l'octroi des primes en tenant compte de l'aspect social (selon les revenus du demandeur).
Considérant que les communes d'Anderlecht, de Molenbeek, d'Evere et la Ville de Bruxelles demandent de préciser le fonctionnement du dispositif "d'encouragement au nettoyage des intérieurs d'îlot par les primes à la démolition, car le fonctionnement du dispositif n'est pas précisé dans le projet de PRD et que les propriétaires ont peu de moyens, de plus, le succès des primes à la rénovation montre la nécessité de telles primes. (chap. 1er, point 1.2.2, § 5);
Tout en étant favorable aux intentions du Gouvernement, la Commission estime qu'il faut approfondir la question et mettre en place des expériences pilotes encadrées, car il faut inciter les propriétaires à améliorer les intérieurs d'îlots en y favorisant l'aménagement de jardins.
Elle fait de plus remarquer que, de nombreuses infractions urbanistiques sont commises en intérieur d'îlot, mais que le contrôle en est très difficile, mais la Commission souligne qu'il devrait néanmoins y être développé.
Considérant que des réclamants dont la commune d'Ixelles et celle d'Evere
- demandent de prévoir un système de primes et préfinancement à la verdurisation des toitures plates afin de contribuer à l'amélioration des intérieurs d'îlots, car un certain

nombre de propriétaires souhaiteraient améliorer l'état de leur bien, mais ne peuvent avancer la totalité des sommes nécessaires et attendre le remboursement à posteriori;
- proposent d'inclure dans cet instrument de verdurisation des toits plats et/ou l'usage de matériaux plus nobles que les recouvrements bitumés car, outre la verdurisation des surfaces non bâties, le traitement esthétique et écologique des constructions est complémentaire de cet effort;
La Commission précise qu'il n'existe actuellement qu'une prime dans le cadre de la réfection des toitures et que le principe de toiture verte représente un surcoût. Cela impliquerait donc la nécessité d'adapter le système de prime et d'incitation à la réalisation de telles toitures. Cette option pourrait être intéressante, tant au niveau de l'isolation que du développement écologique en intérieur d'îlot.
Considérant que la commune d'Evere demande de développer le chapitre évoquant la mise sur pied de primes éventuelles et de prévoir une prime pour la rénovation des façades intérieures;
La Commission estime que ce point rejoint les problèmes d'intérieurs d'îlots et doit donc être traité en même temps.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande le maintien de primes destinées à l'entretien des bâtiments, parallèlement à celles consacrées aux travaux améliorant l'état du bâti, car la concentration des primes à la rénovation sur les travaux améliorant l'état du bâti plutôt que sur les travaux d'entretien, risque d'avoir des effets pervers dans la mesure où une dégradation du bâti sera nécessaire pour pouvoir prétendre à une amélioration et donc à des primes. C'est décourager l'entretien du patrimoine alors qu'il vaut mieux prévenir que guérir;
La Commission s'oppose à cette demande vu les budgets limités : il est impossible d'envisager une aide spécifique pour les travaux d'entretien que le propriétaire doit normalement mener "en bon père de famille".
Considérant que des réclamants dont la commune d'Ixelles demandent :
- d'ajouter un point concernant la sanction du non respect des réglementations en matière de rénovation des maisons individuelles; le réclamant fait remarquer qu'on peut à la fois héberger 15 kots d'étudiants dans un hôtel de maître et laisser sa façade à l'abandon, il cite aussi la commune de St Josse où, souvent," tout est possible" (Ex : châssis et corniche en PVC sur des hôtel de maître sur l'axe royal);
- de rendre obligatoire l'entretien des biens par les propriétaires en prévoyant par exemple une taxe sur les façades non entretenues (par ex. sur base d'attestation d'un entretien tous les 15 ans) ou un système plus léger mériterait d'être envisagé car il conviendrait d'étudier, comme moyen d'améliorer l'image d'un quartier, l'opportunité d'incitants à la rénovation régulière des façades;
La Commission se rallie au premier tiret de la demande des réclamants et en ce qui concerne le deuxième tiret, propose de veiller à éviter les abus de ce type au niveau de l'examen des permis d'urbanisme. La Commission est favorable à la mise en place de moyens incitatifs et contraignants pour la rénovation des façades (voir priorité 1).
Considérant que la commune de St Gilles demande de prévoir dans les ZICHEE une prime pour le remplacement des menuiseries et des ferronneries à l'identique en "façade avant", car "Dans le cadre de la valorisation des pôles urbains, il est à noter que le territoire de St-Gilles est constitué pour 2/3 d'une ZICHEE, exigeant des interventions de qualité que la population n'a pas toujours les moyens d'assurer, "Dès lors, parallèlement à la prime "façade" (qui vise le nettoyage et la mise en peinture),le réclamant demande que la région prévoie dans les ZICHEE une prime pour le remplacement des menuiseries et des ferronneries à l'identique en "façade avant", de manière à lutter contre la multiplication des éléments standards de qualité médiocre,

portant atteinte au petit patrimoine et dénaturant la qualité esthétique générale du bâti";
La Commission souligne que dans les ZICHEE les primes pour les façades ne valent que pour la réparation des châssis. Elle souhaite que le plan prévoie d'instaurer une prime de rénovation qui permette le remplacement des châssis, y compris dans le souci de veiller à une apparence identique du côté visible de la voie publique, pour des immeubles datant d'avant 1932.
Considérant que la commune de St Gilles demande d'étendre les possibilités d'octroi des primes hors EDRLR, sous certaines conditions de revenus, car à Saint-Gilles, le PCD a montré que le niveau moyen de revenu par déclaration est inférieur au revenu moyen de la RBC et ce sur tout le territoire saint-gillois, à l'exception du secteur statistique amazone.. » et qu' environ 1/3 du territoire communal n'est pas couvert par l'EDRLR donnant un large accès aux primes à la rénovation";
La Commission estime que, vu les contraintes budgétaires, le Gouvernement doit, comme il le fait dans le plan, fixer des zones prioritaires (EDRLR) où les taux de subsides sont plus élevés pour répondre à des objectifs à la fois sociaux et urbanistiques. Les demandes d'élargissement de la zone EDRLR sont examinées au cas par cas, en regard de la carte n° 2.
La Commission fait remarquer que la prime actuelle manque de pré-financement et de plus, bien souvent, au lieu du subside de 50 % annoncé du montant des travaux, il n'en reste que 20 % (travaux non subventionnés, plafonds par poste,....).
La Commission précise aussi qu'il y a dégradation des quartiers (concentration de bâti ancien non entretenu et en très mauvais état) dû au fait que certains bâtiments échappent à la prime car ils se situent en dehors de la zone EDRLR.
Il y a donc nécessité de rendre les primes efficaces et de décrire les conditions auxquelles ces primes seront efficaces, à savoir, le pré-financement indispensable pour un public ciblé et une simplification des procédures et du mode de calcul du subside, de même qu'une plus grande efficacité administrative et des paiements plus rapides.
Chapitre 2. Les espaces publics comme éléments de rénovation urbaine
Considérant que des réclamants demandent de compléter la disposition suivante : "Elle doit également protéger les usagers les plus faibles que sont les piétons et les cyclistes, par la création de places publiques, l'élargissement des trottoirs " : il faudrait commencer par faire respecter le RRU qui prévoit des trottoirs d'une largeur libre de 150 m^2 !(point 2, alinea 1), afin de rendre l'espace public aux habitants;
La Commission appuie la réclamation dans le sens du respect du RRU, mais également du respect du Manuel des Espaces publics; Elle précise que cela ne constitue cependant pas une protection pour les piétons car les voitures se garent sur les trottoirs : il faut donc, en plus, veiller au respect du stationnement conforme. La Commission fait aussi remarquer que le RRU offre des possibilités de dérogation.
Considérant que la commune de Jette et la Ville de Bruxelles demandent de définir la volonté de réduire la densification du bâti, afin de ne pas porter atteinte aux autres priorités concernées par la présence de logements dans ce bâti et par le potentiel économique de celui-ci;
La Commission estime en effet qu'il y a lieu d'expliciter ce point et propose de compléter le texte de la manière suivante : "réduction de la densification du bâti (sans porter atteinte à la fonction logement et au potentiel économique de ce bâti) par la création d'espaces verts suite à la récupération de terrains provenant de la démolition d'espaces économiques désaffectés ou de tout autre bâtiment vide et en ruine.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'il faut une référence commune à

l'ensemble de la Région en matière de mobilier urbain de qualité, d'éclairage. [on en parle d'ailleurs de le constat - 7.5 : "Le succès des opérations menées à Lyon, Amsterdam et Barcelone a démontré la nécessité d'établir un catalogue relatif au mobilier urbain, aux plantations, à l'éclairage public,... imposé aux autorités", sans qu'il y ait une suite dans le projet]; un catalogue relatif au mobilier urbain semble indispensable;
La Commission renvoie aux priorités 1 et 6.
Considérant qu'un réclamant s'oppose aux chantiers sauvages et aux débordements de chantiers";
Le contrôle des nuisances dues à l'exécution des chantiers est prévu par le RRU, la législation relative aux permis d'environnement et celle relative à la coordination des chantiers.
La Commission ne peut que conseiller un contrôle plus sévère accompagné d'un suivi à l'égard des chantiers qui ne respectent pas les réglementations en vigueur. Une attention particulière devra être portée aux petits chantiers.
Considérant que la commune d'Ixelles estime que l'intervention des architectes et architectes paysagistes devrait se faire au niveau de la conception des projets, au sein de l'AED car les priorités stratégiques d'aménagement de l'espace public comprennent des éléments intéressants, mais devraient être coordonnées avec les autres priorités contenues notamment dans le premier volet relatif à l'attractivité. L'aspect esthétique de l'aménagement n'est pas retenu comme priorité, ce qui constitue une erreur du point de vue de l'appropriation affective de l'espace public par les habitants (chap. 4.2.);
La Commission regrette que des projets d'aménagement de l'espace public soient élaborés sans réflexion d'ordre paysager; elle estime que la Région devrait faire une circulaire pour mettre l'accent sur la verdurisation de l'espace public (le contenu des permis devrait tenir compte de l'aspect paysager - référence au Manuel des espaces publics y compris pour les travaux de minime importance).
Considérant qu'un réclamant estime qu'il faut un supplément de concertation et un accroissement des sanctions à l'égard des comportements peu citoyens, voir franchement "gravement délictueux" : des structures et outils existent et fonctionnent, il faut les appliquer;
La Commission soutient entièrement cette réclamation. La Commission souligne en effet, que les moyens de sanction (amendes administratives) existent mais ne sont pas appliqués.
Elle suggère que "le civisme", en général, fasse l'objet d'un chapitre à part entière, dans lequel on pourra intégrer le problème du "comportement et de la citoyenneté responsable" en matière de propreté publique, stationnement sauvage, sécurité, etc...
Chapitre 3. Le volet social
- les mécanismes de participation comme élément de la rénovation urbaine
3.1. Le mécanisme de participation des habitants
Considérant que des réclamants dont la commune de Woluwe-St-Lambert demandent de former les habitants via les associations ad hoc, (on risque sinon d'aboutir à des débats incohérents) pour qu'ils puissent réellement participer aux débats concernant la rénovation urbaine car les associer au devenir de leur quartier est une très bonne idée;
La Commission appuie cette demande.
Considérant qu'un réclamant demande de faire une évaluation des mécanismes de participation déjà en place et de poser la question de la représentation des associations, ce point étant très peu développé. Il se demande aussi pourquoi certaines associations sont représentées d'office? De plus, souvent, les communes sont peu

intéressées par la participation;
La Commission partage cette demande.
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande de revoir les délais octroyés pour les programmes de revitalisation des quartiers afin de permettre la participation active des habitants, car elle nécessite un travail de fond important pour arriver à un consensus dans l'intérêt collectif dépassant les intérêts privés. Elle ne peut donc qu'être envisagée sur le long terme. A cet égard, les délais octroyés, dans le cadre des programmes de revitalisation des quartiers, pour l'étude sont bien courts. »
La Commission signale que les délais ont été revus dans la modification de l'ordonnance "revitalisation des quartiers anciens"
Considérant que des réclamants dont la Ville de Bruxelles demandent :
- d' introduire les options suivantes : développer à l'échelon de proximité qu'est la commune, des mécanismes structurés de participation et de dégager des moyens pour ce faire/veiller à la représentation de toutes les franges de la population et notamment celle des jeunes;
- de clarifier les règles du jeu sous peine de créer des frustrations, car la participation est un droit au plan global de l'aménagement de la ville et pas une concession des pouvoirs publics. Il faut permettre à quiconque d'intervenir dans les modalités d'aménagement des quartiers mais il doit y avoir un cadre de référence régional, un cadre de participation global, des principes régionaux d'aménagement. Les mécanismes de participation doivent être conçus comme des mécanismes de contrôle;
La Commission estime que les ordonnances "Planification et Urbanisme" et "Revitalisation des quartiers" prévoient des mécanismes suffisants de consultation et de concertation..
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire les opérations de rénovation urbaine dans une réflexion globale à l'échelle de la ville. La Région doit encourager les communes à formaliser des objectifs précis dans un plan de développement au niveau local qui devrait être élaboré avec les habitants, car l'élaboration de ce plan avec les habitants aurait pour effet de lutter contre la concurrence entre les différents dispositifs et de fonctionner verticalement du bas vers le haut, c'est-à-dire de donner naissance à des projets issus des besoins plutôt que des processus administratifs et des moyens financiers disponibles;
La Commission estime qu'il est opportun d'associer les habitants à l'élaboration des projets de PCD et ce complémentairement aux mesures d'enquête publique prévue par l'OOPU.
3.2 Les équipements d'intérêt collectif
La Commission fait remarquer que ce chapitre est peu dynamique dans l'évaluation des besoins.
Elle se demande de quelles instances il s'agit, lorsque l'on parle de création d'espaces culturels de proximité par les instances compétentes.
Considérant qu'un réclamant estime que les écoles doivent être accessibles en soirée pour des activités dans les quartiers;
Considérant qu'un réclamant estime que l'animation culturelle doit promouvoir l'émancipation, permettre de sortir du quartier et de l'ouvrir aux autres habitants;
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'ajouter :
- qu'il faut prévoir des équipements socio-culturels pour les jeunes adolescents et des activités de loisirs pour adolescents;
- qu'il faut prévoir une dotation aux communes,
car il faut permettre aux communes de remettre à niveau les infrastructures collectives destinées aux enfants ainsi que d'y financer une animation structurée;

Considérant que la commune de Saint-Gilles estime qu' à l'instar des "zones d'éducation prioritaire" dans l'enseignement, on pourrait prévoir une zone de discrimination positive en faveur de la petite enfance et des actions coordonnées,
Puisque concernant les équipements d'intérêt collectif, en général déficitaires dans les quartiers les plus fragilisés, il s'agit de plus en plus d'énoncer le principe du développement des crèches ou structures d'accueil de la petite enfance, d'évoquer leur financement et modalités d'installation. "L'observatoire de la petite enfance" fait remarquer le manque général de places d'accueil dans la commune de Saint-Gilles et principalement dans la zone sud-ouest;
Considérant qu'un réclamant demande de prêter plus d'attention au troisième âge;
Pour l'ensemble de ces réclamations, la Commission renvoie à ses propositions énoncées dans le cadre de la priorité 7 relative aux besoins sociaux et plus spécifiquement, à ses observations générales, au point 1.1. relatif aux initiatives menées autour et dans les établissements scolaires, au point 1.3. relatif à l'animation et l'expression culturelle, au point 3.1. relatif à l'enfance et au point 3.4. relatif à la personne âgée.
Chapitre 4. La revitalisation économique
4.1. La stimulation des activités qui s'intègrent dans la structure urbaine existante
La Commission rappelle qu'il n'existe pas de bilan de l'application "volontariste" des clauses sociales dans les marchés publics de travaux.
Elle renvoie à la priorité 2.
Considérant qu'un réclamant demande de définir la notion de "centres urbains d'entreprises de même que d'expliciter "application volontariste des clauses sociales dans les marchés publics de travaux;". (4.4.1.);
La Commission suit la demande du réclamant et demande de définir ces notions.
Considérant qu'un réclamant demande de résoudre la question de l'allégement (conditionnel) des charges sur le travail pour permettre aux petites et très petites entreprises qui croulent souvent sous le travail de se faire aider et de former des gens.
Les activités qui s'intègrent dans la structure urbaine existante sont principalement celles des P.M.E. et des indépendants;
La Commission estime en effet qu'il y a là une lacune à combler et propose un renvoi à la priorité 2 (Economie).
Considérant qu'un réclamant demande d' éclaircir et de définir des mesures concrètes quant au rôle de l'artisanat et des métiers d'art dans la revitalisation urbaine. Ces mesures pourraient être notamment : 1- une fiscalité favorable à ces métiers à haute valeur ajoutée en matière d'emploi et culturelle; 2 - accès à des ateliers à des prix compatibles avec la rentabilité économique des activités artisanales; il estime en effet :
- que le constat met clairement en valeur le rôle de l'artisanat et des métiers d'art comme facteur de revitalisation (voir p.48 du constat)., ces métiers sont à haute valeur ajoutée en matière d'emploi et culturelle
- et qu'il faut faciliter l'accès aux artisans et métiers d'art sous peine de les voir quitter la ville;
La Commission pense comme le réclamant, que ce point mériterait d'être développé.
Considérant que des réclamants demandent de définir les termes "Outputs"; "Inputs" et "Régie de Quartiers",car il estime qu' un peu d'explication ne serait pas à négliger.(chap 4 point 1.4 3e et 6e §);
La Commission propose d'ajouter ces définitions au glossaire et de rendre le texte plus explicite.
Considérant que des réclamants demandent de définir ces concepts et les procédures

suivantes : centres d'entreprise, partenariat, guichet unique; ils observent qu'on attend la panacée des mêmes dispositifs depuis des années (centres d'entreprise, partenariat, guichet unique...). Il faut évaluer les raisons pour lesquelles les résultats escomptés n'ont pas été complètement rencontrés et se donner les moyens de réorienter les dispositifs;
La Commission partage cet avis.
Considérant que la commune d'Evere demande de réécrire le dernier alinéa.(4.4.1.) : "Définition des mesures potentielles ..... Site désaffecté", car il est particulièrement peu compréhensible;
La Commission rejoint le réclamant.
Considérant que la commune d'Evere demande d' expliciter le point suivant "installation de services de travaux d'intérêts collectifs et de régies de quartiers (modèle français)"; ellese demande de quoi il s'agit ? et si les services communaux ne peuvent pas remplir ces fonctions? Elle demande s'il n'y aura pas de double emploi?";
La Commission précise que les régies de quartiers doivent fonctionner en collaboration avec les services communaux.
4.2.La revitalisation des noyaux en déclin
Considérant que le Conseil économique et social déplore que "certains outils de rénovation urbaine tels que la prime au ravalement des façades ne sont pas conçus pour les bâtiments commerciaux";
La Commission reconnaît le problème que pose la rénovation de bâtiments dont le rez est commercial, alors que les étages sont occupés par des logements. Pour le commerçant, rénover l'entièreté de la façade représente un investissement qui va au-delà de son activité économique. De plus, bien souvent, celui-ci n'est pas propriétaire. Si la rénovation de la façade n'est pas subsidiable par la prime "façade", on pourrait envisager de la faire rentrer dans un "investissement économique" (cf. loi d'expansion économique), qui profite à l'investissement économique pour toute la rue commerçante. De plus, le plan doit envisager un accompagnement par une politique de communication envers les commerçants à propos de l'octroi possible de deux primes ("logement" et "expansion économique") afin d'encourager la rénovation du bâti et des façades des rues commerçantes.
Considérant que des réclamants demandent :
- une intervention pour la rénovation de logements au-dessus des commerces", alors qu'un autre demande de
- de supprimer l'alinéa "un système de primes à la rénovation octroyées aux propriétaires de logements situés aux étages des commerces" car ils s'opposent avec force à toute forme de prime à la spéculation. Un propriétaire qui laisse des logements vides aux étages d'un commerce doit être contraint par les voies urbanistiques de ménager un accès indépendant aux étages à l'occasion des réaménagements, ou incité à remettre les logements sur le marché quand l'accès existe, pas récompensé.(4.4.2.);
La Commission renvoie à priorité 6 (commerce).
Considérant que la commune de Jette demande de faire un nouvel appel à projets car. "la situation des noyaux commerciaux peut évoluer assez rapidement, un nouvel appel à projets ne serait donc pas inutile pour tenir compte de cette évolution depuis 1998. » (4.4.2.revitalisation des noyaux commerciaux en déclin);
La Commission souligne qu'il est fait référence aux 12 contrats de noyaux commerciaux (existants - sur la carte) qui ont bénéficié de l'expérience pilote pour remédier au déclin des noyaux dans les zones fragilisées.
L'expérience s'étant révélée positive, la Commission estime que de nouveaux contrats devraient être possibles et appuie donc la demande du réclamant. Elle propose

l'amendement suivant : "La Région pérennise les noyaux existants et étend son dispositif sur un plus grand nombre de noyaux en poursuivant la procédure de l'appel à projets".
La Commission propose aussi de modifier le texte au point 4.2., § 4, comme suit :
« il faut donc étendre le champ d'action des animateurs de noyaux en évitant que leurs actions ne se substituent simplement aux animations commerciales organisées par les communes et les associations de commerçants. Leur rôle d'interface et de facilitation doit être réaffirmé.
Considérant que des réclamants dont la commune de Saint-Gilles demandent de préciser ce qu'on entend par l'accès des noyaux aux nouvelles technologies". chap. 4.2., § 5, point 2;
La Commission suggère en effet que le Gouvernement précise ce qu'il entend par l'accès des noyaux aux nouvelles technologies.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande d'étudier d'abord les causes du déclin et éventuellement de donner des subsides à ces commerces; de vérifier également si le commerce répond réellement à un besoin;
La Commission soutient la réclamation et estime, en effet, qu'une éventuelle aide,complémentaire aux lois d'expansion économique, au maintien du commerce de proximité ne peut intervenir que pour le cas de commerces qui répondent à un véritable besoin et s'ils s'avèrent indispensables.
4.3. La restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité caractérisées par la présence de chancres
Considérant que la commune de Saint-Gilles estime qu'appréhender les chancres par le seul biais de la prescription 4.4 du PRAS est insuffisant, car cela comporte un risque non négligeable d'incitation à la spéculation immobilière à grande échelle et permet de réaliser des projets d'ensemble sortant des limites des prescriptions de la zone;
La Commission partage cet avis : en cas d'absence de projets, d'autres moyens de contrainte doivent être envisagés (y compris l'expropriation ou la vente publique forcée).
4.4. La réaffectation des immeubles à vocation économique inexploités ou sous-utilisés
Considérant que des réclamants dont la commune de Berchem demandent d'ajouter, dans ce chapitre, un volet sur la nécessité de réaffecter ou d'assainir
- les sites économiques désaffectés, car ces sites induisent souvent un effet de contagion et une taudification des quartiers généralement anciens et défavorisés;
- les immeubles à vocation économique inexploités ou sous-utilisés, si ce n'est un credo sans borne pour la dérégulation urbanistique qui devrait faire miracle dans les zones de fortes mixités;
La Commission propose de faire un renvoi vers la priorité 5, en y ciblant plus ce qui concerne la priorité 5 et en y appliquant la même méthodologie que pour le point 4.4. (immeubles à vocation économique). Il est proposé l'amendement suivant : "y compris commercial" pour le point 5.2.2.
Petites cartes/Figures
Figure 86 (Périmètres des contrats de quartier et Quartiers d'initiative)
Considérant que la commune d'Anderlecht demande le maintien de cette carte mais de la publier en grand format car l'échelle rend cette carte illisible;
La Commission considère que cette remarque est fondée car l'échelle rend cette carte illisible.
Considérant que la commune d'Anderlecht demande l' élargissement des contrats de

quartier au quartiers d'Aumale et de Scheut ainsi que la Roue jusqu'à la rue Walcourt, la place Bizet et au canal, car elle estime que ce sont des zones prioritaires vu leur état de vétusté;
La Commission approuve la demande du réclamant et propose que cet élargissement des contrats de quartier soit programmé pour l'avenir.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de montrer sur cette figure les contrats de quartier au-delà de la période 2001-2005 car la ville rappelle les contacts en cours pour la mise en place d'un contrat de quartier dans le quartier Outre-Ponts. Un autre contrat de quartier pourrait concerner les alentours des rues Emile Delva et Fransman ou de la rue Charles Demeer, tel que proposé dans le PCD (carte 46 du dossier de base du PCD). Il est prioritaire pour la Ville que le prochain contrat de quartier vise le centre de Haeren;
La Commission suit la demande du réclamant et propose que la carte soit actualisée. Pour Haeren, cela implique également l'extension de l'EDRLR.
Considérant que la commune de Saint Gilles demande d'actualiser cette carte car les périmètres des contrats de quartier 2001 ont été définis depuis le 30 octobre;
La Commission suit la demande du réclamant et propose d'actualiser la carte.
Figure 87 (Tableau du volume de logements rénovés et produits)
Considérant que la Ville de Bruxelles fait remarquer que le nombre de logements prévus en moyen acquisitif est de 38 pour 2001 pour la Région, alors que ce nombre est déjà dépassé pour la ville de Bruxelles!;
La Commission propose de vérifier les chiffres et de corriger ce tableau.
Figure 88 (Rénovation des immeubles isolés)
Considérant que la commune d'Uccle fait remarquer que les rénovations de la rue de Stalle ne sont pas indiquées;
La Commission propose de vérifier s'il s'agit d'un oubli.
A première vue, les rénovations de la rue de Stalle ne font pas partie d'un "contrat de quartier" mais d'une opération de "rénovation d'îlot" agréée en vertu de l'arrêté organique de 1978.
Considérant que la commune d'Evere demande de corriger la carte fig. 88 ("rénovation des immeubles isolés"), car "Le montant pour Evere n'est pas de 5 millions mais d'un montant supérieur";,
La Commission suggère que la carte soit corrigée.
Considérant que la commune de Jette demande de permettre la vérification des données reprises sur la carte car il est impossible de vérifier à quoi correspondent les immeubles vides et délabrés d'une part, et les rénovations d'immeubles isolés d'autre part";
La Commission estime qu'il s'agit de cartes de situation existante. La légende de la carte "immeubles vides et délabrés" doit être explicitée (surfaces des immeubles : au sol ou plancher).
Figure 89 (Immeubles vides)
Considérant que la commune d'Evere demande de corriger la carte pour les données reprises sur Evere car "Les indications à Evere ne semblent pas ou plus être exactes";
La Commission rappelle que les données de la Sitex (qui ont servi à la réalisation de cette carte) ont été arrêtées à la date de 3/05/2001 et qu'il n'y a pas eu de mise à jour depuis. Elle rappelle également l'art. 179 de l'OOPU, qui permet cette mise à jour.
Considérant que la commune d'Evere demande de donner la liste de ces immeubles aux communes car cette liste permettra aux communes de mettre en route le PV pour les immeubles abandonnés;
La Commission partage cet avis.

Figure 90 (Noyaux commerciaux et Contrats de noyaux commerciaux)
Considérant que la commune de Koekelberg demande que les quartiers de la place Simonis/ de la place de Bastogne et de l' avenue Karreveld soient repris au PRD en noyaux commerciaux car ces quartiers sont réellement bien dotés en commerces et repris en zone mixte d'habitation et de commerce au PRAS;
La Commission propose d'analyser la situation de ces quartiers. Le choix éventuel de les reprendre en "contrat de noyaux commerciaux" dépend du diagnostic relatif au déclin et des potentialités de renouveau.
Considérant que la commune d'Uccle estime qu' il est impossible de juger de l'exactitude des noyaux commerciaux car la carte est illisible;
La Commission rejoint la demande du réclamant et propose de mieux représenter les noyaux sur la carte par leur périmètre exact et non par une représentation symbolique (petite boule).
PRIORITE 5 :
PLANIFICATION INTEGREE
Observations générales pour la priorité 5
1. Réclamations concernant le cadre légal du PRD
Une réclamation demande une réforme législative afin de dissocier du cadre juridique l'aménagement du territoire, pour qu'il constitue un instrument de gestion flexible et performant de l'ensemble des problématiques touchant au développement régional,
Parce qu'il faut que le PRD échappe à la stricte périodicité politique et devienne un véritable projet de ville à long terme (et permette une gestion stratégique);
La Commission estime que cette réflexion mérite d'être approfondie dans le cadre d'une évaluation globale des outils d'aménagement du territoire.
Des réclamations demandent une valeur réglementaire pour le PRD,
Car il faut s'interroger sur la portée d'un tel projet qui n'est qu'un plan de politique générale sans valeur réglementaire, qui ne serait donc mis en oeuvre (au mieux) que par la majorité actuelle dans le temps qui lui reste (c'est-à-dire en fin de mandat). Ce qui revient à souhaiter de prendre les mêmes et de recommencer pour la législature suivante.
Il faut s'interroger aussi sur son caractère opérationnel après les élections régionales si le plan n'est pas réglementaire alors qu'il doit donner des lignes de force et coordonner les autres plans;
Parce qu'une telle valeur lui confère une valeur de référence aux yeux des citoyens;
La commune d'Uccle soutient la réclamation;
La commune de WStL n'est pas d'accord avec cette réclamation;
Une réclamation constate, suite à la dernière modification législative, que les dispositions réglementaires du PRD ont été supprimées. Ainsi le Gouvernement bruxellois s'est privé d'un instrument de politique important,
14 membres estiment qu'il n'est pas opportun que les plans de développement aient valeur réglementaire. Ils rappellent que la valeur réglementaire du PRD ne portait que sur l'affectation du sol dans l'attente de l'élaboration du PRAS.
6 membres estiment que le PRD est hiérarchiquement le plan supérieur contenant les intentions politiques générales d'un gouvernement, définies sur base d'une intégration des besoins et des priorités des différents secteurs. Dans le même temps, il détermine les moyens nécessaires afin d'atteindre ces objectifs.
Lors d'une précédente modification législative, les dispositions réglementaires du PRD ont été supprimées. Le gouvernement se privait ainsi d'un instrument important pour la réalisation de sa politique. En décidant par la suite que le PRAS devait uniquement s'inspirer du PRD, ce dernier plan a perdu toute son importance. Le PRD

n'est plus qu'une déclaration politique, illustrée par une carte en couleurs, mais sans moyens.
Une réclamation souhaite de préciser le cadre légal qui détermine et soutient le PRD d'une façon claire, précise et durable,
Une réclamation considère ce plan comme une déclaration d'intentions qui n'engage à rien. De plus, le Gouvernement érode l'impact du PRD qui n'est plus au sommet hiérarchique de la planification régionale;
Car la modification de l'OOPU qui stipule que le PRAS (ne) doit (que) s'inspirer du PRD enlève à ce dernier toute son importance. Ainsi le PRD ne devient qu'une déclaration de stratégie politique illustrée avec des cartes en couleurs mais sans moyen, une déclaration d'intentions sans engagement. Le réclamant reste convaincu que le PRD doit contenir un volet réglementaire pour être exécutoire et être un vrai guide pour les plans inférieurs;
Des réclamants s'étonnent
de la chronologie ayant présidé à l'adoption du PRAS et du 2ème PRD
du respect de l'OOPU en faisant un PRD qui, par ses priorités engendre les dispositions du PRAS et non le contraire,
Dans la mesure où cette chronologie aboutit à inverser l'ordre instauré par l'article 26 de l'OOPU et revient à conférer de facto au PRAS une importance plus grande que celle réservée au PRD;
Parce qu'il est regrettable que la procédure ou plutôt le calendrier d'élaboration de ce projet de PRD aille à l'encontre de ce qui est prévu par l'OOPU. Au lieu de présenter un PRD qui, de par ses priorités, engendre les dispositions du PRAS, force est de constater en effet que ce projet de PRD vise au contraire à se conformer au PRAS et à corriger les divergences apparues entre le PRAS et le 1er PRD;
Une réclamation constate le découragement du simple citoyen devant la succession de tous ces plans, leur manque de structure, le caractère indicatif du PRD qui augure mal de sa mise en oeuvre effective,
Des réclamations demandent de respecter la hiérarchie des plans prévue par l'OOPU (articles 16 à 24),
Parce que le PRD est un outil essentiel d'orientation politique d'aménagement du territoire, mais également en termes d'avancées sociales;
Parce qu'il eut été plus cohérent de respecter l'ordre des choses et l'esprit de la loi (hiérarchie des plans);
Parce que le PRAS est censé s'inscrire dans les orientations du PRD;
Une réclamation demande de préciser la hiérarchie et l'articulation des divers plans (PRD, PRAS, PCD, PPAS, IRIS,...)., leurs caractères réglementaires, obligatoires, indicatifs, en vigueur ou non. Le réclamant considère nécessaire de modifier en conséquence l'OOPU et autres dispositions avant l'adoption du PRD afin d'éviter les contradictions,
Une réclamation souhaite que soit explicitée l'articulation du projet de PRD avec les plans régionaux sectoriels,
Une réclamation demande de lever les contradictions entre le PRD et le PRAS,
Vu les contradictions régulières entre les deux plans (le PRD remet, par exemple, à l'honneur les intérieurs d'îlots, ce qui est fort bien, alors que le PRAS les avait détricotés);
Une réclamation estime nécessaire pour le PRAS de s'inspirer du PRD,
Parce qu'il y a contradiction entre le constat du projet de PRD et le PRAS qui a, lui, valeur réglementaire, et devrait s'inspirer du PRD en vertu de la hiérarchie des plans;
Une réclamation constate que certaines mesures préconisées à travers le projet de

PRD tendent à compenser certaines inflexions du RRU et du PRAS,
Car, pour prendre un exemple, la trop grande minéralisation des intérieurs d'îlots rendue possible par le RRU est compensée par la volonté du projet de PRD de verdoiement des intérieurs d'îlots;
La Commission rappelle que le PRD s'impose à tous les autres plans régionaux (OOPU, art. 23, alinéa 2) aussi bien les plans stratégiques tels que les PCD que les plans réglementaires d'affectation tel que PRAS et PPAS. S'il s'avère qu'un plan existant inférieur est contraire, il doit être modifié.
Une réclamation souligne l'obligation pour le PRD de modifier les PRAS, PCD et PPAS en fonction de la délimitations des zones d'intervention prioritaires,
Vu l'introduction d'un nouvel outil, le SD qui n'a pas de relation hiérarchique avec les plans existants;
Le projet de PRD ne prévoit qu'une modification ponctuelle du PRAS en ce qui concerne la liaison ferrée entre le triage de Schaerbeek-formation et l'aéroport.
Une réclamation demande de rendre le plan contraignant pour les pouvoirs publics,
Car le PRD étant indicatif dans toutes ses dispositions, il devrait donc être contraignant pour les pouvoirs publics pour des raisons évidentes de crédibilité des politiques proposées;
Pour la Commission la réclamation n'est pas pertinente puisque le PRD est contraignant pour les pouvoirs publics.
2. Réclamations demandant le respect de l'OOPU
Une réclamation demande d'appliquer l'article 4 de l'OOPU,
Parce que, d'après cet article 4, le Gouvernement dépose chaque année sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale (...) un rapport sur l'état et les prévisions en matière de développement et d'urbanisme, et sur l'exécution des plans régionaux et communaux;
Ce rapport doit synthétiser les données recueillies au sein des différents observatoires, en fonction d'indicateurs pertinents qui doivent être définis dans le PRD. Ce rapport doit permettre :
d'apprécier l'efficacité des outils mis en place pour la réalisation des objectifs du PRD
d'apprécier l'impact des changements intervenus en dehors de la ville (dans les autres régions, événements comme ceux du 11 septembre 2001,...) pour faire de la planification stratégique efficace;
La Commission partage cet avis.
Une réclamation constate que le projet de PRD ne répond aux exigences légales mentionnées dans l'OOPU (pas de proposition précise). Le projet est donc, selon le réclamant "a-légal",
Car seul le point 1 (objectifs et priorités) de l'article 17 semble rencontré par le projet de PRD;
Parce que les points 3 et 4 (détermination des zones d'intervention prioritaire et modification à apporter aux autres plans) du même article est très peu rencontré par le projet de PRD;
Parce que le projet de PRD n'énonce aucun moyen à mettre en oeuvre (or le point 2 de l'article 17 le prévoit);
La Commission ne peut contester la conformité du projet au dispositif légal car le prescrit est globalement rencontré. Pour le surplus, elle renvoie à ses considérations générales.
3. Durée de validité du PRD
Une réclamation souligne le caractère impossible d'une mise en application du plan endéans les deux ans,

Parce que le projet de PRD a été soumis à l'enquête publique (fin janvier 2002), puis les communes ont eu deux mois pour donner leur avis et le Gouvernement saisit la CRD pour qu'elle donne son avis et analyse les réclamations. Au plus tôt le Gouvernement approuvera le projet en juin 2002, or la législature se termine en juin 2004;
Une réclamation demande de donner une durée de vie plus longue au PRD que celle d'une législature,
Car le PRD est un instrument majeur de planification urbanistique et de politique socio-économique, indispensable pour définir un véritable projet de ville;
Parce que s'il faut réellement promouvoir un développement durable pour Bruxelles et ses habitants, les pouvoirs publics devraient se doter de plans urbanistiques qui soient conçus pour une durée plus longue que celle d'une législature;
Parce qu'il faut rappeler qu'il s'agit déjà d'un deuxième PRD et que son adoption n'interviendra qu'après une longue procédure. L'application de ce projet ne sera effective qu'une année à peine avant les prochaines élections régionales. Le nouveau Gouvernement régional qui en sera issu, pourra éventuellement remettre en chantier un troisième PRD et détricoter le précédent;
Parce que le risque est donc grand de démotiver pour longtemps les citoyens bruxellois;
La Commission insiste pour que le Gouvernement se donne les moyens d'élaborer le projet dans l'année de son installation afin que cette procédure ait un sens.
4. le lien entre le PRD et d'autres plans
Une réclamation regrette le manque d'articulation entre le projet de PRD et les autres plans existants (bruit, propreté, ...),
Vu la difficulté de saisir le rapport entre tous ces plans;
Plusieurs réclamants constatent que le projet de PRD fait référence à des documents (tel que le plan de circulation dans le pentagone,...) qui ne sont pas en possession du lecteur,
La commune de Koekelberg adhère à cette réclamation,
Dans un but de clarté, la Commission estime nécessaire de rappeler synthétiquement en annexe le contenu des plans et programmes cités par le PRD.
Un réclamant signale qu'en matière de RRU les dérogations risquent de devenir une règle générale,
La Commission n'a pas à se prononcer sur les mécanismes de dérogation prévus mais, comme pour les autres outils, elle souhaite une évaluation de son application en vertu de l'article 4 de l'OOPU.
5. A propos de l'enquête publique
Une réclamation souhaite, après qu'ait été précisé le projet, que soient mis sur pied des groupes de travail avec les habitants sur les propositions concrètes qui auront été élaborées. La réclamation insiste sur une démonstration de la part des autorités d'un réel désir de collaboration,
Parce que la commune d'Uccle constate que les objectifs de la réclamation pourraient être rencontrés dans les études sur une zone-levier ou sur la mobilité portant sur un quartier (ou sur une thématique tel que le parcage à proximité des gares);
Un réclamant demande que soit établi un dialogue pour qu'il puisse développer son argumentation et entamer une discussion constructive,
Parce que c'est un objectif de base du comité de quartier, représentant une part importante de la population;
Un réclamant s'interroge sur l'absence d'une enquête d'opinion auprès des habitants de Bruxelles avant de rédiger le projet de PRD,

La Commission n'appuie pas ces réclamations car elle estime que la procédure de l'enquête publique répond aux objections des réclamants et est prévue pour l'expression des réclamations et observations.
Une réclamation demande qu'un processus d'enquête publique soit partout (où cela est possible) mis en place ou amélioré,
Parce que la participation effective des habitants aux processus de décisions et/ou de modifications législatives est absente des priorités définies dans le projet de PRD;
Une réclamation constate que l'adresse postale de réception des réclamations ne figure pas dans le texte officiel du MB et que le citoyen n'a plus cette fois la possibilité de remettre (contre accusé de réception) sa lettre au bureau d'accueil administratif du CCN,
La Commission rappelle que le citoyen pouvait déposer son courrier au CCN contre accusé de réception.
Des réclamations demandent de rallonger les délais de l'enquête publique,
Parce que c'est un document très technique et d'une importance capitale pour la Région
Vu la complexité des problématiques, le délai imparti aux citoyens et aux communes (deux mois pour les premiers et quatre mois pour les seconds) est trop court pour pouvoir analyser en détail tous les aspects du plan;
Car il ne permet pas une étude approfondie et le développement de toutes les remarques souhaitées par rapport aux documents soumis à l'enquête publique;
Car il fait douter de la prise en compte réelle des points de vue qui ne sont pas rencontrés par une majorité de politiciens ou techniciens des bureaux d'études qui ont planché sur le projet de PRD;
Parce que le délai est insuffisant pour permettre une réelle participation qui permettrait une appropriation des destinées urbaines par la population;
Un réclamant demande d'organiser des enquêtes publiques plus longues,
Parce qu'il y aurait lieu de prévoir une période de trois mois pour les projets de PRD, PRAS, Iris,...et d'un mois pour les gros projets (mixtes ou transcommunaux comme le Pôle des déchets Sud, les réaménagements routiers,...);
Un réclamant demande de recommencer l'enquête publique,
Car le citoyen n'a pas suffisamment de moyens (de temps, vu les imprécisions du projet) pour comprendre le contenu du document. Il n'y a pas assez de lien notamment entre carte et texte;
La Commission estime qu'il n'est pas opportun d'allonger la durée de l'enquête publique qu'elle considère suffisante.
Par contre, la Commission souligne qu'il est impératif de prévoir une durée suffisante pour le traitement et la synthèse des réclamations issues de l'enquête avant la saisine de la CRD : de nombreuses observations nécessiteraient un examen technique par les administrations et organismes para-régionaux compétents avant la discussion de la CRD.
Une réclamation demande d'ajouter un chapitre sur l'amélioration des procédures de publicité : amélioration de la pédagogie des enquêtes, de leur affichage,... Les projets doivent être montrés dans leur environnement. Tous les dossiers de demandes de permis faisant l'objet d'une étude d'incidences (plus de 20.000 m^2 de bureaux ou 200 places de parking e. a.) doivent présenter une maquette lors de la réunion de la commission de concertation. Les avis d'enquêtes publiques doivent être accessibles sur internet dans les deux langues,
La Commission estime qu'un chapitre sur l'amélioration des procédures de publicité aurait été bienvenu.

Considérant que la commune d'Ixelles demande de repenser le mode d'accès à l'information sur le PRD et son enquête publique dans son intégralité,
La commune estime plus pertinent, dans le cadre de l'information au public sur le projet de PRD et l'enquête publique, d'organiser des ouvertures toute la semaine mais sur rendez-vous,
Parce que la publicité relative à l'enquête publique a été non seulement très supérieure, mais aussi plus pertinente que le prescrit légal. Il convient de souligner l'intérêt et le succès rencontré par le site internet. En effet, la commune souligne l'échec apparent de l'obligation d'ouverture au public un soir par semaine. En effet, personne ne s'est présenté à cette permanence tenue tous les jeudis soir et le personnel a donc été mobilisé inutilement. L'information sur cette possibilité ne semble pas avoir été suffisamment soulignée dans la communication régionale;
Une réclamation demande de supprimer les permanences communales qui encadrent l'enquête publique pour transférer aux services régionaux l'organisation de celle-ci ainsi que la réception du public,
Car il convient, après environ un mois et demi d'enquête publique, de constater le peu d'engouement de la population pour le système d'enquête tel qu'en vigueur actuellement, plus précisément pour les permanences communales. L'organisation de l'enquête publique par la Région permettrait d'éviter la confusion qui règne dans l'esprit de la population entre les différents acteurs et leurs interventions;
Une réclamation s'interroge sur l'obligation pour les citoyens d'adresser leurs remarques par pli recommandé sans qu'il ne soit prévu un guichet de réception des courriers dans chaque administration communale,
Parce que toutes ces embûches finissent par faire douter du souhait de recueillir les réactions du public;
La Commission souhaite que les permanences au cours de l'enquête publique soient assurées par des fonctionnaires régionaux en décentralisation au sein de chaque commune.
6. Demande de consultation
Une réclamation souhaite que le conseil d'administration de la SDRB soit consulté pour
les éventuels futurs arrêtés d'application de la politique budgétaire prévue par le PRD
les circulaires en matière d'environnement et d'aménagement du territoire
les modifications éventuelles du périmètres des zones-leviers et des sites d'intérêt régional
la définition plus précise des modalités de fonctionnement des SD (qui devront nécessairement établir la hiérarchie des priorités d'actions et d'investissements, le programme et les moyens y afférents en garantissant la compatibilité entre les objectifs de développement économique et de renforcement du logement),
Car la SDRB devrait être associée à la mise en oeuvre des objectifs prioritaires en rapport avec ses missions;
La Commission renvoie à l'article 18 de l'OOPU.
Une réclamation souligne l'intérêt d'une consultation des habitants en début de projet et non lorsqu'il est terminé. C'est le cas pour le PRD mais aussi pour le PRAS, les PCD, les PPAS, les plans IRIS, de développement durable, de circulation du Bois de la Cambre,...,
La commune d'Uccle soutient les intentions qui sous-tendent la réclamation et estime que ce nombreuses études sont nécessaires (not. Dans le cadre du PCD);
La Commission n'estime pas ces consultations préalables possibles pour les plans régionaux mais les communes peuvent procéder à des consultations préalables

officieuses pour les plans locaux.
Un réclamant veut être associée à une consultation officieuse des avant-projets d'ordonnance et d'arrêtés d'exécution nécessaires pour réaliser les défis du projet de ville envisagé dans le projet de PRD,
Parce que l'UPSI regrette qu'elle n'ait pas été consultée pour l'élaboration du projet de PRD alors que ses membres ont réalisé la majorité des projets à Bruxelles;
La Commission estime que cette réclamation sort du cadre du PRD.
7. l'emploi des langues
Une réclamation demande de résoudre le problème de la divergence entre les versions française et néerlandaise du projet de PRD,
Parce que le réclamant tient à disposition des autorités un relevé détaillé des divergences;
La Commission invite le Gouvernement à procéder aux vérifications nécessaires.
Une réclamation critique le caractère trop peu bilingue des réunions d'information sur la planification tout en reconnaissant une absence à celles sur le présent projet de PRD,
La Commission renvoie au Gouvernement l'examen de cette réclamation.
8. permis d'urbanisme
Une réclamation demande de rendre effectif l'allégement des procédures administratives dans les matières visées par le projet de PRD,
Parce que, pour reprendre l'exemple de l'urbanisme où les réglementations sont de plus en plus nombreuses, le nombre croissant d'enquêtes publiques atteste les dérogations à ces nouvelles réglementations;
La Commission est favorable à un allégement et une simplification des procédures, à l'instar de qui a été fait dans l'arrêté de composition de dossier des demandes de permis, dans la mesure où cet allègement ne remet pas en cause les procédures de concertation.
La Commission souhaite que l'on procède dans ce domaine également à une évaluation approfondie des procédures.
Une réclamation évoque la nécessité de sanction pour les propriétaires qui effectuent des travaux sans permis,
Car dans un état de droit, il faut appliquer ce dernier;
La Commission appuie cette réclamation et estime que les moyens de contrôle et de sanction devraient être renforcés.
9. Contradictions entre les PRAS et le PRD
Un réclamant souligne que l'incohérence entre le maillage des espaces verts du PRAS et le maillage écologique du projet de PRD,
Considérant que la commune d'Uccle soutient la réclamation, à l'exception de certaines exigences cartographiques qui risquent d'altérer la lisibilité des cartes;
Des réclamants demandent de faire correspondre dans le PRAS les bonnes intentions du projet de PRD quant au réseau écologique et à la protection des intérieurs d'îlots,
Parce que le 1er projet de PRAS protégeait les intérieurs d'îlots - notion abandonnée dans le 2ème projet de PRAS et qui réapparaît dans le projet de PRD;
Vu cette contradiction;
Vu l'objectif d'amélioration de l'attractivité urbaine via cette protection des intérieurs d'îlots;
La Commission relève que le PRAS a conservé une protection des intérieurs d'îlots dans les zones résidentielles et d'habitation.
10. Demandes de modification du PRAS
a)Demandes ayant déjà fait l'objet d'une décision du Gouvernement

Un réclamant demande de redéfinir le plateau de la Foresterie (Watermael-Boitsfort) en zone de haute valeur biologique,
Parce qu'il est nécessaire d'obtenir une reconnaissance officielle pour protéger cette dernière lisière de la forêt de Soignes et pouvoir pratiquer des mesures de gestion pour y maintenir sa richesse biologique;
Parce que ce sur toutes les cartes (du projet de PRD), cette zone qui est la dernière zone de réserve foncière est indiquée à l'égal d'autre quartier bâti alors que n'a pas encore été envisagée son affectation et qu'elle est une zone verte de fait;
Un réclamant demande d'inscrire les terrains à front de la rue des Chats à Berchem-Sainte-Agathe en zone constructible,
Parce que le Plan de Secteur affectait cet espace en zone d'habitation;
Parce qu'un PPAS y autorisait des constructions;
Vu la convention particulière et le plan de lotissement y faisant suite;
Un réclamant demande de supprimer la zone verte en intérieur de l'îlot Rogier/Chardons/Cambier/Pavots,
Parce que le Plan de Secteur affectait cet espace en zone d'habitation
Parce que cette affectation en zone verte est contradictoire aux objectifs annoncés par le projet de PRD, à savoir ramener des habitants en ville;
Un réclamant demande d'inscrire en zone verte du PRAS le parc à l'intérieur de l'îlot Gérard/Tongres/Yser/Doultremont (Etterbeek),
Vu la valeur biologique du parc;
Un réclamant demande d'inscrire le bien sis 68 avenue W. Churchill (Uccle) en zone administrative,
Parce que le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS;
Vu la demande déjà effectuée lors de l'enquête publique sur le 2ème projet de PRAS;
Vu l'utilisation licite du bien comme bureaux (avant 1991);
Considérant que la commune d'Uccle constate que la réclamation porte sur l'affectation d'un bien réglementé par le PRAS, que le projet de PRD n'a pas de valeur réglementaire et que l'affectation ressortit de la gestion des permis d'urbanisme dans le respect des prescriptions du PPAS éventuellement abrogé implicitement par le PRAS;
Un réclamant demande d'inscrire le bien sis entre les avenues Latérale et Hamoir (Uccle) en zone administrative,
Parce que le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS;
Vu la demande déjà effectuée lors de l'enquête publique sur le 2ème projet de PRAS;
Vu l'utilisation constante du bien comme bureaux;
Pour assurer la pérennité des activités en Région de Bruxelles-Capitale;
Considérant que la commune d'Uccle constate que la réclamation porte sur l'affectation d'un bien réglementé par le PRAS (qui a déterminé pour cette raison un découpage de l'îlot et défini une zone de forte mixité), que le projet de PRD n'a pas de valeur réglementaire et que l'affectation ressortit de la gestion des permis d'urbanisme dans le respect des prescriptions du PRAS;
Un réclamant demande de définir la partie en intérieur d'îlot sis au 148-198 chaussée de Drogenbos (Uccle) en zone constructible pour permettre la réalisation, par le biais d'un permis de lotir, de jardins d'agrément dont pourraient bénéficier les habitations destinées à être implantées dans la partie du terrain à front de voirie,
Parce que le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS;
Vu la demande déjà effectuée lors de l'enquête publique sur le 2ème projet de PRAS;
Vu l'affectation du bien en zone d'habitation par le Plan de Secteur, et en périmètre de protection du logement par le PRD adopté en 1995;

Vu la jurisprudence (affectations antérieures et parcelles riveraines d'une voirie équipée);
Parce que ce terrain ne présente pas globalement des qualités végétales susceptibles de justifier l'option prise;
Parce que l'affectation en zone verte, en suivant la jurisprudence du Conseil d'Etat, réduit à néant les projet du réclamant;
Considérant que la commune d'Uccle constate que la réclamation concerne une affectation qui correspond à l'optique d'aménagement pour cette partie du territoire (de telles zones vertes se situent à l'intérieur d'autres îlots dans cette partie de la commune et une telle affectation n'empêche pas de valoriser la parcelle en ajoutant un élément qualitatif pour les futurs logements à ériger sur la partie du bien définie en zone d'habitation par le PRAS);
Un réclamant demande de redéfinir le bien sis 41-45 avenue des Statuaires (Uccle) en zone administrative (ou à tout le moins en zone de forte mixité avec des prescriptions moins restrictives),
Parce que le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS;
Vu la réclamation introduite en ce sens lors de l'enquête publique sur le 2e projet de PRAS;
Parce que l'îlot est voué aux bureaux;
Considérant que la commune d'Uccle constate que la réclamation porte sur une affectation, qui n'est pas l'objet du plan, et estime que les biens non conformes au PRAS bénéficient de la clause de sauvegarde,
Considérant qu'elle ne peut soutenir une telle demande dans un quartier à caractère résolument résidentiel;
La SNCB demande la révision de plusieurs aspects du PRAS :
prescription 9.1 (1er et 2e alinéa), afin d'y intégrer les activités commerciales, administratives et d'équipements connexes et de permettre aux PPAS d'affecter certaines grandes zones de chemins de fer en zones administratives
prescription 19, afin de préciser que le terme aménagement ne vise que les aménagements autres que ferroviaires
prescription K, afin de modifier le programme de la ZIRAD
carte des affectations (la zone entre la gare de Schaerbeek-voyageurs et le canal, le site de la gare Josaphat, le site de la halte Delta, l'îlot France/Parenté/Bara/Instruction)
carte de la situation existante de fait (bâtiments de Schaerbeek-formation),
Parce que les (nouvelles) gares doivent devenir des centres multiservices;
Pour éviter une interprétation trop extensive de la prescription 19;
Parce que la S.N.C.B. prévoit l'implantation d'un grand terminal ferroviaire au nord de Bruxelles (dont le lieu n'est pas encore totalement défini entre Schaerbeek-voyageurs et formation) alors qu'une affectation à des activités productives (principalement) n'est pas compatible avec cette intention;
Parce que l'affectation des sites Josaphat et Delta en zones d'industries urbaines n'est pas idéale;
Parce que la majeure partie des immeubles dans l'îlot à Anderlecht est occupée par la S.N.C.B.;
Parce que les bâtiments sur le site de Schaerbeek-formation sont occupés par les services techniques de la S.N.C.B. et qu'il y a lieu de les indiquer comme équipements (à l'égal des bâtiments du site Delta);
Considérant que la commune d'Ixelles s'interroge sur le caractère clairement spéculatif de la demande de la S.N.C.B. concernant une modification de la prescription 9.1;

Des réclamations demandent d'inscrire le Meylemeersch (Anderlecht) en zone verte du PRAS,
Parce que le site est classé comme espace à haute valeur biologique par l'IBGE;
Parce que le projet de PRD énonce la protection de la biodiversité et des qualités écologiques des sites naturels et semi-naturels (priorité 9, point 4.1) ainsi qu'une politique axée sur la gestion des sites reconnus pour leur valeur biologique (point 4.3.2);
Un réclamant souligne que le développement du projet de la SDRB au Meylemeersch (Anderlecht) est en contradiction avec les principes énoncés par le projet de PRD,
Parce que la tendance à vouloir occuper nos derniers espaces ouverts et verts par des activités économiques est une tendance lourde à combattre, même si les entreprises s'engagent à privilégier la main d'oeuvre locale;
Parce que le développement de l'attractivité économique aux abords d'un site classé est à proscrire;
Parce que la politique économique régionale doit veiller à une traduction spatiale plus harmonieuse du développement économique;
Parce que le PRAS, qui affecte le site en zone d'industries urbaines, reste très vague sur la conservation des valeurs biologiques à respecter - ce qui signifie qu'elles sont directement menacées et que seule l'acceptation d'écouter les instances compétentes (les associations locales et régionales de protection de la nature, le Service Monuments et Sites, l'IBGE,...) peut garantir la réalisation d'un projet équilibré et harmonieux;
Un réclamant demande d'affecter les espaces existants à haute valeur biologique (réserves naturelles, sites classés,...) en zone verte,
Vu la priorité 9, point 4.3.2, qui indique que de tels espaces assurent une "bonne santé écologique" à la Région et offrent aux citadins un contact indispensable avec une nature moins domestiquée;
Parce qu'une telle politique est appliquée à l'échelle européenne et que la capitale de l'Europe se doit de remplir ses obligations en la matière;
16 membres estiment que les demandes visant une modification du 2e projet de PRAS et qui sont reformulées à l'occasion du PRD ont fait l'objet d'une décision antérieure du Gouvernement et il leur apparaît inutile de puiser dans l'article 17 de l'OOPU un motif pour réintroduire des réclamations qui n'ont pas reçu précédemment une suite favorable.
Ils estiment par ailleurs que la modification du PRAS ne sera opportune qu'après une évaluation au terme d'une période suffisamment longue de son application.
4 membres considèrent que le PRAS contredit le projet de PRD sur plusieurs points : sur la protection des qualités végétales des intérieurs d'îlots dans les zones mixtes et sur la qualité végétale de nombreux sites, entre autres la Foresterie et le Meylemeersch, dont l'affectation ne garantit pas à terme la protection. Ces membres considèrent qu'à moyen terme, le PRAS devra être mis en concordance avec les objectifs du PRD sur ces points.
b) Demandes nouvelles
Bruxelles-Ville demande de modifier le PRAS vu la volonté de renforcer et mieux adapter les mesures publiques d'emploi et de formation prises en faveur des bruxellois peu qualifiés,
Parce que l'acceptation des activités de haute technologie et de production de biens immatériels dans les zones d'industries urbaines risque d'y faire disparaître les emplois peu spécialisés subsistants;
La Commission ne souscrit pas à la réclamation car elle s'interroge sur l'importance

des emplois peu qualifiés dans le secteur industriel qui requiert surtout des emplois qualifiés. Elle insiste plutôt sur la formation professionnelle à dispenser à ces travailleurs peu qualifiés.
Un réclamant s'interroge sur le refus (dans le certificat d'urbanisme pour le tunnel Schuman-Josaphat) de l'implantation d'une gare RER à la place Jamblinne de Meux et demande que le PRD impose la révision du PRAS à cet égard,
Pour favoriser l'usage du RER dans les déplacements urbains, comme préconisé dans le projet de PRD (priorité 8, point 6);
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur le cas soulevé.
Un réclamant souligne la contradiction entre l'augmentation du quota de bureaux (150.000 m^2) dans la ZIR n° 1 (Héliport) et la définition du quartier en EDRL au projet de PRD,
Une réclamation demande de modifier la définition d'équipement au glossaire du PRAS ainsi que la prescription 0.7 (pour inclure les associations ayant pour objectif la création de liens amicaux ou professionnels et permettre de tels équipements dans les zones d'espaces verts),
Pour permettre la création de liens sociaux
Considérant que la commune d'Uccle estime que la modification du glossaire du PRAS est de nature à modifier l'équilibre des affectations tel qu'arrêté;
La commune de Schaerbeek demande de modifier le glossaire du PRAS de manière à y intégrer les hébergements pour jeunes dans les équipements,
Car le PRAS les définit sous la rubrique hôtel;
Une réclamation demande de rendre le PRD réglementaire et de refaire un PRAS sur la base du PRD,
Pour être conforme à l'esprit de la loi
Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert marque son désaccord vis-à-vis de la réclamation;
Une réclamation demande de diminuer les seuils de superficie réservée aux bureaux en zone d'habitation à prédominance résidentielle et en zone d'habitation,
Parce que le PRAS fait la part trop belle aux bureaux et met à mal l'attractivité résidentielle prônée par le projet de PRD;
Une réclamation demande la modification de la prescription 16 du PRAS en établissant une zone non-aedificandi de 40 mètres au pourtour des bois,
Un réclamant demande d'inscrire le bien situé au n° 104-106 avenue Louise en zone administrative du PRAS (et changer la carte 1 du projet de PRD),
Parce c'est une zone de bureaux conforme au PRAS;
Un réclamant demande d'attribuer un statut résidentiel aux îlots de l'Altitude 100 à Forest,
Parce que ce statut n'est pas contredit par la présence d'écoles ni par le liséré de noyau commercial;
Un réclamant demande de modifier l'affectation de l'îlot dans lequel est situé le 157 de la rue Bara (à Anderlecht),
Vu l'insécurité juridique (suite à des décisions différentes au cours du temps) et le désintérêt des promoteurs pour cette rue;
Un réclamant demande d'autoriser des bureaux, des activités de haute technologie, un entrepôt pour transports en commun, un musée, un service de l'Union Européenne au programme de la ZIR n° 7 (Van Volxem),
Parce que ça vaut mieux qu'un chancre à proximité de la gare du Midi;
Un réclamant demande de revoir les prescriptions concernant les zones d'industries urbaines en

renforçant les critères environnementaux et faisant respecter les critères les plus sévères
n'autorisant pas d'extension à la zone Forest-Anderlecht
prévoyant en son sein un parc scientifique pour attirer des entreprises de haute technologie
permettant la conversion des activités existantes et l'installation d'activités peu polluantes (musées techniques, artisanat, centre sportif ou touristique, bureaux, parking de transit,...),
Parce que la zone industrielle de Forest-Anderlecht est très grande et se trouve, en amont de Bruxelles, sous l'influence des vents dominants;
Pour réduire la pollution dispersée sur la Région;
Un réclamant demande de reprendre le parc de la rue Marconi en zone verte,
Considérant que la commune d'Uccle constate que la réclamation porte sur une modification d'affectation, ce qui n'est pas l'objet de ce plan;
Un réclamant demande l'aide des autorités régionales, dans le cadre de l'abrogation du PPAS 51bis (Uccle), car le projet de réaménagement sur le site de la clinique des Deux-Alices correspond aux objectifs du projet de PRD,
Parce que le projet fera disparaître un chancre;
Parce que, parallèlement à l'extension de la clinique, les aménagements prévus de l'ancienne maternité en logement et d'une coulée verte vers les jardins de la rue Langeveld s'inscrivent dans les objectifs du projet de PRD;
Parce que le projet dans sa globalité correspond
à la priorité 2, point 9
à la priorité 5, point 1
à la priorité 7, points 2 et 6
à la priorité 9, point 4.3
aux défis du projet de ville relatifs à la mixité de population et d'affectation;
Un réclamant indique que si le PRAS n'est pas modifié pour le site de la tour Madou (Saint-Josse), des logements disparaîtront et la prescription 0.12 ne sera pas respectée,
Parce qu'un scénario identique à celui du quartier Léopold se profile, ce qui doit absolument être évité;
Parce qu'aux alentours des rues de Brabant, Saint-Lazare et Gineste où beaucoup de parking et de bureaux sont prévus, la primauté n'est pas donnée à l'habitabilité et les résidents en sont naturellement les dupes;
Parce que l'extension d'une telle monofonctionnalité signifie la mort de la cité;
Un réclamant demande de confirmer la PICHEE pour les quartiers de l'Altitude 100 en annulant le solde de superficies de bureaux admissibles (ou en limitant les superficies à 200 ou 300 m^2 maximum) et en évitant la prolifération de commerces ou de publicités tapageuses,
La commune de Saint-Gilles demande de réviser la prescription 4.4 du PRAS,
Parce qu'elle comporte un risque non négligeable d'incitation à la spéculation immobilière à grande échelle (comme cela avait déjà été remarqué par la commune lors de l'enquête publique sur le 2ème projet de PRAS);
Un réclamant demande des mécanismes de protection du logement dans les zones de mixité du PRAS,
Parce que le plan entend répondre à la restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité caractérisée par la présence de chancres;
La commune d'Evere demande de revoir la définition des équipements collectifs parce que certains de ceux-ci sont considérés comme des commerces;
Parce qu'il en est ainsi pour les centres sportifs privés;

Un réclamant demande de réviser la prescription 13 en autorisant un dépassement du pourcentage autorisé pour les infrastructures et constructions en zones de sports ou de loisirs de plein air,
Parce que le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS;
Parce que cette proposition part d'un constat relatif au site de La Rasante (Woluwe-Saint-Lambert);
La commune de Woluwe-Saint-Lambert juge mineure la modification proposée par rapport à l'ensemble du PRAS;
Un réclamant demande d'inscrire le bien sis 36-42 rue d'Edimbourg (Ixelles) en zone administrative,
Parce que le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS;
Vu l'affectation du bien en zone mixte, situation totalement inappropriée pour un bon développement du logement puisqu'elle est ceinturée par une zone administrative;
La commune d'Ixelles estime qu'une modification des affectations a des implications sur la cohérence de projet de ville et du PRAS et qu'elle est contraire à la politique communale;
Un réclamant demande la suppression de la zone verte pour le bien sis au Kauwberg (av. de la Chênaie à Uccle),
Parce que le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS;
Vu le PPAS n° 17;
Vu la définition du bien en zone de réserve par le Plan de Secteur et le plan ultérieur, critiquée par le réclamant;
Parce que le motif de protection du Kauwberg ne peut être évoqué car les parcelles concernées n'ont pas été reprises dans le périmètre de l'arrêté de classement, sont éloignées du site classés et riverains d'une voirie;
Parce que l'ordonnance sur la conservation du patrimoine immobilier permet de s'opposer si nécessaire à une construction susceptible de porter atteinte au site protégé
Vu la discrimination par rapport à d'autres lieux similaires (rue Keyenbempt);
Considérant que la commune d'Uccle constate que la réclamation porte sur une affectation conforme à sa vision d'aménagement pour le site et invoque l'abrogation du PPAS en 2001,
En ce qui concerne les demandes de modifications non formulées à l'occasion de l'enquête publique sur le second projet de PRAS, la Commission estime qu'il ne serait pas opportun de les envisager actuellement mais seulement après une évaluation du PRAS au terme d'une période suffisamment longue de son application.
c) Demandes pour lesquelles un recours au Conseil d'Etat a été introduit :
Un réclamant demande de supprimer la zone verte attribuée au Hogenbos à Berchem-Sainte-Agathe,
Vu l'inscription de cet espace en zone de réserve foncière dans le PRD adopté en 1995;
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat;
Parce que cette affectation empêche la mise en valeur du site;
Parce que la lutte contre les chancres est une priorité du projet de PRD et que le site est présentement un terrain vague inesthétique;
Un réclamant demande de modifier l'affectation du terrain en friche à l'angle des rues de Spa et Verviers à Bruxelles, de zone d'habitation à prédominance résidentielle en zone de parc,
Parce que les deux projets de PRAS définissaient une telle affectation pour ce terrain;
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat;
Vu les désagréments engendrés par ce terrain en friche depuis 1969, où aucun permis

n'a été matérialisé par les divers promoteurs pour raisons techniques et économiques;
Vu la nécessité d'espace vert dans ce quartier habité par une population fort jeune;
Un réclamant demande de supprimer la zone verte pour le bien sis 358 chaussée de Saint-Job (Uccle) en zone administrative,
Vu l'affectation de celui-ci en zone d'habitation par le Plan de Secteur, et en périmètre de protection du logement par le PRD adopté en 1995;
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat
Parce que le réclamant ne peut jouir de son bien;
Considérant que la commune d'Uccle constate que la réclamation porte sur un changement d'affectation, qui n'est pas l'objet du plan à l'enquête et estime que le litige doit être tranché par la juridiction administrative;
Un réclamant estime irrégulière l'inscription en zone verte (PRAS et projet de PRD) du bien sis entre les chaussées de Saint-Job, d'Alsemberg et la rue du Château d'Or (Uccle) et demande la réduire à une profondeur de 18 m (au lieu de 30 m),
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat;
Considérant que la commune d'Uccle constate que les affectations du PRAS pour cet endroit n'hypothèquent en rien l'urbanisation de l'îlot, notamment dans l'expression d'une mixité urbaine affirmée, et qu'aucun élément neuf ne modifie sa position adoptée lors de la procédure d'élaboration du PRAS;
Un réclamant demande de redonner au Scheutbos un caractère constructible,
Vu l'inscription de cet espace en zone de réserve foncière dans le PRD adopté en 1995;
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat;
Considérant que la commune de Molenbeek marque son désaccord vis-à-vis de la réclamation, le PRD n'ayant pas pour objet de modifier (même ponctuellement) le PRAS;
Un réclamant demande de redonner au terrain Maechtens/Naeck/Semence (Molenbeek) un caractère constructible,
Parce que le Plan de Secteur affectait cet espace en zone d'habitation;
Vu l'inscription de cet espace en périmètre de protection du logement dans le PRD adopté en 1995; Parce qu'un PPAS y autorisait des constructions;
Vu le permis de construire obtenu en 1968 avec travaux momentanément arrêtés et établissement provisoire d'un jardin;
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat;
Considérant que la commune de Molenbeek marque son désaccord vis-à-vis de la réclamation, le PRD n'ayant pas pour objet de modifier (même ponctuellement) le PRAS;
Un réclamant
estime irrégulière l'affectation en zone de parc du bien sis 49-51 avenue du Prince d'Orange par le PRAS et demande de supprimer dans le PRD toute mention (notamment dans les cartes 1 à 5) qui pourrait laisser croire que le Gouvernement avalise le PRAS
demande de prévoir dans le PRD que les biens inscrits en zone d'espaces verts appartenant à des particuliers peuvent, lorsqu'ils présentent une superficie supérieure à trois hectares, faire l'objet de travaux ayant pour objet la construction d'immeubles résidentiels en répondant aux caractéristiques des biens environnants,
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat;
Parce que le bien ne peut être maintenu dans une situation non-aedificandi;
Vu le voisinage immédiat et une intention de diviser le bien pour du logement de qualité, correspondant aux intentions du projet de PRD;

Considérant que la commune ne peut soutenir la réclamation parce qu'elle constate que celle-ci porte sur une affectation conforme à son PPAS, que la bâtisse est affectée au logement par permis d'urbanisme et qu'elle bénéficie à ce titre de la disposition de la clause de sauvegarde du PRAS;
La commune de Schaerbeek demande
qu'un terrain sis avenue Georgin fasse l'objet d'une ZIR (avec un programme prévoyant 75 % minimum de superficie de planchers réservée au logement, 25 % maximum de superficie de planchers réservée aux bureaux ou aux activités de production de biens immatériels ou de services matériels implantés le long de la voie existante et un espace vert public d'au moins un ha)
moduler l'îlot Louvain/Reyers/Evenepoel/Lebrun en deux zones distinctes (en zone de forte mixité pour les parcelles situées le long de la chaussée de Louvain et en zone mixte pour les parcelles le long des autres voies, vu les typologies très différentes dans cet îlot)
supprimer le liséré de noyau commercial le long de la rue d'Aerschot
remplacer la zone administrative par une zone d'équipements ou une zone de forte mixité pour l'ancienne caserne à front de la place Dailly
remplacer la zone de parc par une zone de sports et de loisirs de plein air pour le stade du Crossing,
Parce que le PRD indique les modifications à apporter au PRAS;
Parce que la commune a introduit des recours auprès du Conseil d'Etat;
Un réclamant demande de supprimer la zone verte à front de l'avenue de Versailles à Bruxelles,
Parce que le Plan de Secteur affectait cet espace en zone d'habitation;
Vu l'inscription de cet espace en périmètre de protection du logement dans le PRD adopté en 1995;
Parce qu'un PPAS y autorisait des constructions;
Parce que les projets de PRAS affectaient cet espace en zone d'habitation à prédominance résidentielle;
Vu le recours auprès du Conseil d'Etat;
2. réclamations relatives à la priorité 5
1. améliorer les outils de planification et simplifier les procédures
1.1 Objectifs
Considérant qu'un réclamant propose un audit régional sur le délai de traitement des dossiers (en particulier en vue de simplifier les circuits internes communaux),
Parce que l'administration doit avoir les moyens humains nécessaires pour traiter les dossiers;
Car il n'y a pas lieu de stigmatiser les procédures démocratiques de publicité-concertation qui ont grandement contribué à l'amélioration des projets (pour le premier réclamant);
Considérant qu'un réclamant propose de simplifier les procédures et diminuer les délais de traitement des demandes et délivrance des permis,
Car le citoyen a droit à cette simplicité par souci de clarté, de compréhension et de crédibilité (pour le second);
La Commission soutient la proposition d'un audit portant sur la gestion communale des demandes de permis et insiste pour qu'il soit comparatif (parce leur nombre et leur contenu diffèrent fortement d'une commune à l'autre).
Alinéa 1er
Considérant que des réclamants demandent de préciser l'existence d'un avant-projet de modification de l'OOPU,

Car les associations représentatives des travailleurs ont déjà consulté cet avant-projet;
N'ayant pas été consultée sur cet avant-projet - ce qu'elle regrette - considérant qu'il est aberrant que le CESRB l'ait été et pas elle - la Commission estime que l'objet de la réclamation n'est pas de son ressort.
Considérant que des réclamations proposent
de revoir fondamentalement un système hors proportion avec son objectif, car c'était les travaux des administrations régionales et locales qui étaient planifiés plutôt que l'urbanisme. La suite a montré que les exigences du système de plans dépassaient les capacités des autorités qui devaient les réaliser
de changer cet alinéa 1er, car l'OOPU n'a pas été modifiée un certain nombre de fois afin de s'adapter à des contraintes nouvelles - comme il est affirmé - mais pour corriger des faiblesses qui se sont révélées à l'expérience et qui avaient été dénoncées par le réclamant lors de l'enquête préalable à l'adoption du système de planification urbanistique,
Car il s'agit de mettre à profit l'expérience des 10 dernières années;
La Commission souligne que le gouvernement choisit ses mots et que les modifications de texte peuvent avoir plusieurs objectifs et plusieurs motivations.
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant propose de définir l'expression : "intégrer des concepts supra-régionaux";
La Commission estime qu'il serait utile de citer les différents catégories de concepts.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant pense que les efforts de simplification des procédures ne doivent pas mettre à mal les processus de consultation et concertation avec les habitants. Le réclamant appuie son argumentation sur l'interaction des réflexions sur la planification (politique sociale, sécurité,... ainsi que sur des endroits particuliers) qu'il a eue avec la commune d'Uccle,
Car la Région de Bruxelles-Capitale était pionnière en la matière et ces procédures de consultation et concertation existent dans les textes réglementaires, puis législatifs;
La commission renvoie à l'avant-projet en discussion au parlement.
Considérant qu'un réclamant insiste sur une nécessité de transparence et de simplification,
Car l'aménagement du territoire est devenu une matière très complexe qui est l'apanage pour de nombreux aspects de bureaux juridiques spécialisés. Cet état de fait va à l'encontre du principe de transparence qui devrait caractériser toute matière qui concerne directement les citoyens. Cette complexité génère également une incertitude juridique qui peut être dommageable au développement des projets;
La Commission appuie le constat du réclamant.
1.2.1 le Plan Régional de Développement (PRD)
Considérant qu'un réclamant pense que le PRD doit coordonner les différents plans existants,
Car il n'est fait nulle part mention des autres plans existants ainsi que de leur rapport avec les PRD, PRAS, plan Iris, plan de développement durable, plan bruit, plan déchets,...;
La Commission renvoie à ses considérations générales sur l'insuffisance de précision quant aux moyens et au planning de réalisation.
Considérant qu'un réclamant estime que le point 1.2.1 doit aussi parler du développement du logement,
Parce que l'association préconise un liséré de renforcement du logement (à l'est du pentagone, dans les rues commerçantes, dans les zones administratives par exemple);

Il n'y a pas lieu, pour la Commission, de redéfinir dans ce paragraphe des objectifs qui se retrouvent par ailleurs insérés dans d'autres priorités. La remarque est en partie rencontrée par le concept des périmètres EDRLR.

1.2.2 Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Considérant qu'un réclamant propose de préciser que le PRAS sera valable pour une durée de 20 ans (ou que sa première révision importante n'ait pas lieu avant le 01/01/2020),

Car toute personne physique ou morale a besoin de certitude quant à l'affectation de telle parcelle ou îlot avant de prendre une décision;

La Commission estime que le PRAS doit avoir une durée de vie longue mais tout en n'excluant pas des modifications conformément à l'OOPU. Toutefois fixer un tel délai n'est pas raisonnable dans la mesure où cela empêche toute adaptation aux évolutions socio-économiques de la région.

Considérant qu'un réclamant estime que le PRD doit contenir la décision de réviser le PRAS,

Afin de limiter, dans les bâtiments résidentiels, l'implantation des représentations plus ou moins diplomatiques ayant des moyens nettement supérieurs aux moyens dont disposent les habituels équipements d'utilité collective (école, crèche,..);

Car ces représentations sont associées au logement dans le glossaire du PRAS;

Comme indiqué plus haut, la Commission estime qu'il convient de ne pas modifier les plans trop fréquemment, en particulier le PRAS adopté il y a peu. Toutefois, une évaluation pourrait intervenir après un certain temps.

Considérant que des réclamants voudraient que soit mentionnée pour l'un et précisée pour l'autre la mission du Comité de coordination Région-communes au point 1.2.2,

Un réclamant insiste sur l'importance de l'actualisation régulière de la base de données qui sert de fondement au PRAS,

Car il est regrettable qu'elle ne soit pas mentionnée;

La Commission estime qu'il y aurait lieu de mieux formaliser ce comité pour harmoniser et discuter des outils de planification.

Considérant qu'un réclamant demande que la base de données du PRAS soit protégée (contre le piratage) et consultable par le public,

Parce que le plan prévoit l'actualisation de cette base de données;

La Commission approuve la remarque.

1.2.3 les Plans Communaux de Développement (PCD)

Considérant qu'un réclamant demande de préciser la prise en charge des frais d'études liés aux PCD [point 1.2.3] et de prévoir également des subsides pour les règlements communaux zonés,

Considérant que d'autres réclamants voudraient que soient définis les moyens financiers pour aider les communes à appliquer les outils de planification (en particulier la mise à jour des PPAS),

Car les frais liés aux PCD ne sont que très partiellement pris en charge par la Région;

Car si les objectifs existent, les moyens sont insuffisants;

Parce qu'un constat s'impose sur la formation des agents communaux spécialisés en aménagement du territoire;

Vu l'absence de conformité des PPAS par rapport au PRAS;

La Commission n'est pas à même d'apprécier le caractère suffisant des subventions mais elle constate que ces questions sont rencontrées aux points 1.2.3 et 1.2.4.

Considérant qu'un réclamant demande d'établir une circulaire pour assurer l'harmonisation et la comparabilité des PCD entre eux,

Car les PCD sont censés s'inscrire dans les mesures du PRD;

Pour la Commission, la remarque est sans objet car elle est rencontrée au point 1.2.3.
Considérant que des réclamations préconisent, pour les PCD (point 1.2.3)
une première phase de consultation sur base d'un document synthétique précisant les problèmes concrets que la commune veut prioritairement aborder ainsi que les solutions envisagées
le maintien, pour les projets de PCD, de l'enquête publique sur un document plus synthétique permettant à la population d'émettre un avis sur les grandes orientations du plan et en portant la durée de l'enquête à 90 jours;
Parce qu'une consultation du public en fin de procédure ne permet que des interventions sur des points de détail;
Parce qu'il est paradoxal de parler de l'amélioration des conditions de consultation des habitants et de projeter dans la réforme de l'OOPU la suppression des dossiers de base des PCD et donc de l'enquête publique les concernant;
Parce que la mise en oeuvre des PCD doit également s'accompagner de l'information aux habitants;
Parce que l'élaboration des premiers projets de PCD ont permis la formation d'équipes, la mise au point de méthodes de travail, l'établissement de relevés de situations existantes et qu'il ne faut pas gaspiller ce travail mais s'en servir comme point de départ pour synthétiser la table des matières des prochains plans;
La Commission estime sans objet les remarques car la législation en cours d'élaboration permet au conseil communal d'apporter des modifications au projet de PCD après enquête publique.
Considérant qu'un réclamant propose une durée de vie identique pour le PRD et les PCD (avec un décalage d'un an entre l'adoption de l'un et des autres), tout en ayant conscience d'une modification obligatoire de la durée des législatures,
Parce que la différence de vie des PCD (6 ans) et du PRD (4 ans) rend très difficile le respect de concordance dans la hiérarchie des plans;
Les plans étant contraignants pour les pouvoirs publics uniquement, il est logique pour la Commission qu'ils le soient en fonction de la durée des mandatures et législatures.
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande de donner une durée de vie identique aux PRD et PCD avec un décalage d'un an entre leur adoption,
Car la différence de durée de vie entre les PCD (6 ans) et le PRD (4 ans) rend très difficile leur concordance dans le respect de la hiérarchie des plans. L'idéal serait une durée de vie identique avec un décalage d'un an entre l'adoption du PRD et des PCD. Cela impliquerait obligatoirement une modification de la durée des législatures (ce qui ne pose à priori plus de problème, la loi communale étant régionalisée);
Vu la proposition de la Commission d'inscrire explicitement dans les futurs PRD les adaptations, modifications ou renonciations des objectifs par rapport aux PRD précédents, la traduction de celles-ci dans les PCD devrait s'en trouver facilitée.
La Commission soulève dans la réclamation des contradictions qui ressortissent du débat parlementaire;elle indique aussi que l'OOPU permet d'y répondre (procédure simplifiée de modification des PCD).
Considérant qu'un réclamant s'interroge sur le respect des lignes directrices du PRD par les PCD dans le délai imparti,
La Commission estime que les délais ont été définis par l'ordonnance.
Considérant que la commune d'Ixelles demande au Gouvernement de procéder d'urgence à la révision de ces procédures et à la rédaction d'un nouvel arrêté (ou d'une circulaire) sur le contenu des PCD,
Comme il importe toutefois de répondre aux besoins concrets urgents, la commune

soutient dans l'immédiat la simplification des procédures d'élaboration des P.C.D.;
La Commission renvoie à l'avant-projet en discussion au parlement.
1.2.4 les Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS)
Considérant qu'une réclamation demande de mettre en oeuvre une réforme des PPAS en limitant à 12 ans (à partir de leur adoption) la durée de leur valeur réglementaire (à l'issue de laquelle ils deviendraient caducs en remettant le territoire concerné sous la réglementation des PRAS et RRU) - tout en permettant une reconduction de 6 ans par les autorités communales après enquête publique (les PPAS ayant plus de 6 ans à l'adoption de cette mesure se verraient prolongés pour 6 ans, la révision et abrogation restant possible selon la procédure habituelle),
Car la mesure préconisée apparaît simple et économique pour régler le problème des PPAS obsolètes ou étrangers aux objectifs généraux des PRD et PRAS; car les outils existants de gestion de l'affectation du sol et de la forme architecturale (PRAS et RRU) sont précis;
Car elle permettrait une révision automatique des PPAS partiellement abrogés en évitant l'insécurité juridique et la lourdeur administrative dans l'octroi des permis et certificats d'urbanisme;
La réponse se trouve, pour la Commission, dans les articles 65bis et suivants de l'OOPU qui permettent d'abroger les PPAS purement et simplement lorsqu'ils sont devenus obsolètes.
La commission estime qu'il faut organiser une gestion et une évaluation périodique des PPAS dans les PCD.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une subvention pour le travail de mise en conformité des PPAS,
Car le nouveau PRAS implique pour les communes un important travail de mise en conformité des PPAS (ce problème concerne particulièrement Evere dont une grande partie du territoire est couverte par des PPAS;
Parce que la commune de Molenbeek demande de subsidier les communes pour ce travail;
Considérant qu'un réclamant propose d'ajouter (au point 1.2.4) une subvention complète des communes pour adapter leur réglementation urbanistique au PRAS et RRU;
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens humains pour l'étude des PPAS et PCD (soit en terme de personnel communal ou de cabinets d'étude extérieurs),
Car si des subventions sont prévues, il y a lieu de s'interroger sur les moyens humains;
La Commission renvoie au Gouvernement l'examen de cette demande.
Considérant que des réclamants attendent la mise en conformité des PPAS (endéans les deux ans pour l'un d'entre eux);
Considérant qu'un autre réclamant considère comme un devoir de l'administration la mise en conformité des PPAS par rapport au PRAS, avec fixation d'un délai pour réaliser ce travail,
Parce qu'elle résulte de l'adoption du PRAS et mettra en évidence un nombre important d'incompatibilité entre les plans;
Vu l'ampleur de la tâche, il apparaît difficile d'exécuter ce travail en un délai bref. En cas d'urgence, il y a lieu d'analyser les plans inférieurs au cas par cas.
Considérant qu'un réclamant demande d'harmoniser et d'uniformiser la lisibilité des PPAS,
Parce que cette amélioration de la lisibilité découle d'une normalisation des méthodes

d'étude, de la présentation graphique et de la rédaction des prescriptions littérales;
La Commission prône une normalisation des dispositions graphiques et littérales d'ordre général tout en concevant des modulations pour des dispositions particulières.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre à jour tous les PPAS par rapport à la nouvelle circulaire sur le stationnement ainsi que par rapport à la politique d'intervention dans les intérieurs d'îlots,
Pour confirmer la circulaire après sa publication;
Pour améliorer la qualité des intérieurs d'îlots;
Il appartiendra au Gouvernement de prendre des mesures adéquates pour adapter la réglementation (RRU). La Commission estime par contre que le PRD vise, en matière d'intérieurs d'îlots, une généralité alors que les PPAS devraient régler la gestion de ces espaces de manière fine et détaillée.
Considérant qu'un réclamant remet en cause l'adaptation permanente des plans,
Car il est à noter que les modifications réglementaires imposent aux communes un travail important de mise en conformité des PPAS et règlements communaux;
Car cette adaptation n'est pas compatible avec un cadre juridique stable évoqué par ailleurs;
La Commission estime que l'adoption du PRAS a apporté une certaine sécurité juridique.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant souhaite que l'organe de concertation Région/communes participe à la rédaction des modification de l'OOPU et de certains arrêtés et circulaires;
La Commission estime que cet organe pourrait devenir un lieu adéquat pour proposer des suggestions communales en la matière.
1.2.5 Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)
Considérant qu'un réclamant demande qu'une procédure plus légère (à partir d'une classification des dérogations) permette aux communes de délivrer certains permis,
Parce que, depuis la mise en oeuvre du RRU, les commissions de concertation sont encombrées de dossiers qui requièrent son avis pour des dérogations souvent mineures;
Il appartient au Gouvernement d'évaluer les procédures et les modifier, s'il échet, sans remettre en cause la participation du public aux commissions de concertation.
Considérant qu'un réclamant estime nécessaire d'étoffer le RRU en rapport avec le code du logement (en suivant l'exemple wallon) et de coordonner la réglementation sur les meublés (circulaire 1996 du ministère de la Santé publique, RRU),
Parce qu'il est indispensable, pour lutter contre l'insalubrité, de réformer les critères de qualité des logements;
La Commission estime que le projet de PRD est suffisamment explicite sur le sujet.
Considérant qu'un réclamant estime nécessaire d'adapter le RRU par rapport à la minéralisation et aux constructions admissibles dans les intérieurs d'îlots,
Pour préserver et améliorer ceux-ci;
La Commission ne croit pas utile d'adapter le RRU en conséquence car rien n'empêche les autorités communales d'adopter un RCU; de plus les cas particuliers peuvent être appréciés lors de la délivrance des permis en fonction du bon aménagement des lieux.
Considérant qu'un réclamant suggère de ne plus faire de dérogations au RRU et d'ajouter cette remarque au point 1.2.5,
Car le RRU serait un bon outil de régulation s'il n'y était pas si souvent dérogé;
La Commission n'a pas à se prononcer sur les mécanismes de dérogation prévus.

RCU
Considérant qu'un réclamant propose de revoir les RCU pour une meilleure protection du petit patrimoine mais veut éviter un double emploi avec les autres outils réglementaires;
La Commission estime que le RC zoné est un outil intéressant dans certains quartiers en vue de protéger le petit patrimoine, ce qui rejoint la préoccupation du Gouvernement au point 1.1.8.1.
Considérant que le CES constate que de nombreux règlements communaux d'urbanisme disparates et anciens subsistent en Région de Bruxelles-Capitale,
Pour suggérer qu'ils soient harmonisés et s'en réfère aux notes d'information techniques rédigées par le Centre Scientifique et Technique de la Construction;
La Commission estime ce travail indispensable. Le Gouvernement devrait se concerter avec les communes sur le sujet.
1.2.6 les Schémas Directeurs
La Commission renvoie à son avis portant sur les schémas directeurs au point relatif aux "conditions transversales".
1.2.7 les circulaires
Considérant qu'un réclamant estime qu'il convient d'éviter le recours aux circulaires,
Parce qu'elles n'ont pas de valeur réglementaire (leur statut est peu clair) et qu'elles génèrent une insécurité juridique allant à l'encontre de la volonté du plan;
Considérant qu'un réclamant estime que la problématique du stationnement, actuellement réglée par la circulaire De Saeger, est en étroite relation avec les objectifs généraux de mobilité et ne peut être résolue par une nouvelle circulaire
Considérant que d'autres réclamants estiment que la réglementation du stationnement doit être l'objet d'un nouveau titre du RRU et pas d'une circulaire,
Parce qu'il faut, pour l'un, un débat démocratique et un accord politique pour une problématique de cette ampleur;
Parce qu'une circulaire est, pour les autres, sans valeur réglementaire opposable aux tiers;
Considérant que des réclamants demandent le maintien de la révision de la circulaire De Saeger,
Parce que celle-ci est en effet dépassée depuis longtemps;
La Commission renvoie au commentaire juridique relatif au projet de circulaire figurant dans la priorité 8.
1.3 adapter l'arsenal juridique
Alinéa 1er
Considérant que la commune d'Ixelles
soutient un effort intercommunal (sous forme d'observatoires ?) piloté par la Région sur le suivi de la mise en oeuvre des PCD
demande des aides régionales accrues en vue de la mise à jour des PPAS non conformes au PRAS
estime que l'outil supplémentaire proposé (SD) mérite une codirection Région/commune, et non un pilotage uniquement régional (cfr. commentaires sur les zones-leviers)
pense que le PRD doit confirmer ou demander de compléter le manuel des espaces publics. La commune souhaite savoir si un manuel équivalent est en préparation pour les espaces verts, et dans l'affirmative,demande qu'il y soit fait référence
estime que l'adaptation ou le remplacement de la circulaire De Saeger doit constituer une priorité régionale
soutient la simplification apportée par le système du permis unique

urbanisme/patrimoine,
D'une manière générale, l'évaluation régulière de la mise en oeuvre des documents réglementaires est un outil intéressant;
La Commission estime qu'il faut donner une suite positive à la demande d'évaluation régulière (voir plus haut) en application de l'article 4 de l'OOPU.
Elle renvoie la question de la subsidiation des communes au Gouvernement. La subsidiation des communes nécessite un examen pour appréhender si ces missions relèvent du budget communal ou de subsides particuliers.
La Commission renvoie pour les schémas directeurs à son argumentation détaillée au point relatif aux "conditions transversales".
Pour le manuel des espaces publics, la réponse est insérée dans le projet de PRD.
Pour l'adaptation de la circulaire De Saeger, la Commission renvoie au commentaire juridique relatif au projet de circulaire figurant dans la priorité 8.
Considérant que la commune d'Ixelles estime que ces deux documents (PCD et PRD) mériteraient donc une ordonnance distincte,
Car l'ordonnance portant sur les permis d'urbanisme, qui ne sont qu'une partie de la problématique urbaine, contraste avec l'évolution politique du PRD et des PCD en tant que document - cadre de la politique de développement urbain dans toutes ses dimensions;
La Commission s'oppose à cette proposition. Elle estime au contraire nécessaire l'approche globale et cohérente voulue par l'OOPU.
Considérant que la commune d'Ixelles estime que toute modification de l'OOPU doit se faire sur une analyse globale, permettant l'évaluation objective de son impact par rapport aux différents objectifs du PRD, et la mise en relief du triptyque objectifs/moyens/résultats des diverses dispositions,
Parce que l'annonce de nouvelles modifications de l'OOPU, après celles nombreuses qui sont déjà intervenues, ont surtout le mérite de démontrer une nécessaire stabilisation de cet outil. Le fait qu'il soit simple à modifier engendre une certaine insécurité juridique et la possibilité de modifications "à la carte";
La Commission constate également le nombre impressionnant de modifications législatives en la matière.
Considérant qu'un réclamant propose de rendre plus compréhensibles et crédibles les nouvelles ordonnances et réglementations,
Parce qu'une attention toute particulière doit y être portée afin de les rendre plus compréhensibles et crédibles pour les citoyens;
La Commission estime qu'un effort de vulgarisation serait utile.
Considérant qu'un réclamant propose d'adapter l'arsenal juridique en élargissant la liste des travaux de minime importance dans l'espace public : aménagement léger ou moyen qui permettront de nombreuses conversions de rues en zones '30 voulues par le PRD, légère extension de trottoirs et renouvellement de revêtement entre les rails de tram;
La Commission s'oppose à cette remarque et demande que soient soumis à enquête publique et à permis tout aménagement ou modification de voirie.
Considérant qu'un réclamant estime utile de nourrir le dialogue entre élus et population, notamment avec les citoyens et le monde associatif, en leur présentant des documents complets, corrects, clairs et compréhensibles mais aussi en organisant des diverses réunions en dehors des heures de travail et en accordant aux associations régionales des subventions annuelles récurrentes permettant un travail régulier et de qualité;
La Commission approuve la remarque.

Considérant qu'un réclamant propose d'ajouter la phrase suivante : "Tous les actes et travaux des pouvoirs publics et des établissements publics, qu'ils soient fédéraux, communautaires, régionaux ou communaux, belges ou internationaux, doivent être soumis aux même règles que le secteur privé en matière de permis d'environnement et de permis de bâtir";
La Commission souligne qu'il n'y a pas de traitement discriminatoire quant à l'appréciation sur le fond.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant propose de créer un permis d'environnement pour l'installation des antennes de radiophonie et téléphonie mobile,
Car il faut voir les répercussions que peuvent avoir les rayonnements sur la qualité de vie et sur l'environnement;
La Commission demande au Gouvernement d'examiner la nécessité d'imposer un permis d'environnement en plus d'un permis d'urbanisme.
Considérant que des réclamations demandent de porter la durée de l'enquête publique pour le projet de PRAS à 90 jours et de mettre des documents de synthèse compréhensibles à la disposition du public
pour les projets de PPAS à 60 jours
pour le projet de PRD à 90 jours
pour le projet de RRU à 90 jours,
Vu le mémorandum adressé au Gouvernement lors de sa formation en 1999;
Car le PRD doit être contraignant pour les pouvoirs publics pour des raisons de crédibilité politique;
La Commission estime qu'une prolongation de la durée d'enquête publique ne serait pas d'un apport appréciable.
Considérant qu'un réclamant estime important de renforcer le droit des habitants, individuels ou groupés, en leur permettant d'introduire des recours auprès des Collèges d'Urbanisme et d'Environnement;
Considérant qu'un réclamant propose de démocratiser l'accès au recours devant le Collège d'urbanisme, d'instaurer le droit d'accès à l'information en matière d'urbanisme sur le même modèle que l'environnement, d'uniformiser l'accès aux documents dans toutes les communes,
En fonction d'une demande déjà reprise dans un mémorandum adressé au Gouvernement bruxellois en mai 1999;
En ce qui concerne le droit d'accès à l'information, la Commission constate qu'il est régi par l'ordonnance relative à la publicité des actes administratifs.
En ce qui concerne le recours au Collège d'Urbanisme, la Commission est partagée :
13 membres invitent le Gouvernement à réfléchir à la possibilité de transposer en urbanisme le mécanisme de recours existant pour des tiers en matière de permis d'environnement au Collège d'Environnement, en instaurant pour les permis ayant fait l'objet d'une enquête publique la possibilité d'un recours de tiers au Collège d'Urbanisme (afin de respecter la convention d'Arrhus transcrite dans la législation bruxelloise en 2002).
7 membres estiment qu'il n'y a pas lieu d'assimiler les 2 procédures : les motifs d'enquête publique sont différents et le recours est possible en matière de permis d'urbanisme au Conseil d'Etat.
Considérant qu'un réclamant propose de prolonger d'une semaine au moins les délais d'enquête publique, de les interdire durant les périodes de vacances et de demander systématiquement l'avis de la CRMS pour tout projet visant à la démolition / transformation majeure de tout immeuble antérieur à 1932;

Considérant qu'un réclamant demande que l'adaptation au 2ème paragraphe du point 5.1.3 ne s'effectue pas au détriment des bâtiments de valeur artistique ou historique,
Car le Secrétaire d'Etat W. Draps veut supprimer l'enquête publique pour les travaux sur les bâtiments antérieurs à 1932, qui ne sont ni classés, ni repris sur la liste de sauvegarde;
Car le fait que les administrations communales gèrent de très nombreuses enquêtes publiques n'est pas une raison pour supprimer cet article de loi et apparaît exagéré;
Car il faudrait même élargir l'application de la loi jusqu'en 1939 afin de protéger toute l'architecture Art Déco;
Car il y a trop peu d'attention à la conservation des bâtiments modernes, en comparaison avec d'autres villes;
Parce qu'il faudrait plutôt rendre plus efficace le traitement des enquêtes publiques;
La Commission estime que les délais actuels d'enquête sont suffisants.
Pour la consultation de la CRMS dans le cadre des projets visant des immeubles antérieurs à 1932, la Commission demande que le Gouvernement accélère l'adoption de l'"inventaire du patrimoine immobilier" prévu par l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier.
La Commission regrette que le Gouvernement n'ait pas mentionné de façon plus précise les objectifs qu'il poursuit avec le projet d'ordonnance modificative dont seulement certains éléments sont mentionnés dans le plan principalement en matière de patrimoine et elle regrette que la modification de l'ordonnance soit traitée simultanément au projet de PRD.
Considérant que deux réclamants proposent de rationaliser les délais d'enquête publique concernant les permis et les certificats d'urbanisme et d'environnement par l'uniformisation de leur durée à un mois,
Afin de permettre une meilleure participation des habitants, qui auraient plus de temps pour comprendre les projets;
Pour uniformiser les procédures sauf pour les plans régionaux. (demande reprise dans un mémorandum adressé au Gouvernement bruxellois en 1999);
La Commission approuve l'observation et suggère que ce soit précisé dans le plan.
Considérant qu'un réclamant estime nécessaire d'imposer l'obligation de faire parvenir un compte-rendu de la délibération de la commission de concertation à toute personne ayant remis un avis lors d'une enquête publique,
La Commission approuve l'observation et demande que ce soit précisé dans le plan..
Considérant qu'un réclamant propose de supprimer l'avis de Collège du Bourgmestres et des échevins avant mise à l'enquête publique des projets, d'adopter le principe de la présidence des commissions de concertation par un ombudsman régional, de transmettre l'avis de la commission de concertation aux personnes qui ont demandés à être entendues (demande reprise dans un mémorandum adressé au Gouvernement bruxellois en 1999);
La Commission constate que le droit du Collège échevinal de se concerter relève de l'autonomie communale.
Pour ce qui concerne la transmission de l'avis de la commission de concertation, elle approuve l'observation et suggère que ce soit précisé dans le plan.
Considérant qu'un réclamant propose que l'instruction des demandes des permis d'urbanisme soit allégée sans porter atteinte à la transparence des dossiers d'instruction,
Afin de diminuer les délais d'attente;
La Commission précise que le sujet est envisagé au § 2 du point 1.5.3.
Alinéa 3

Considérant qu'un réclamant propose de maintenir le texte relatif au permis unique urbanisme-patrimoine (3ème alinéa) et d'introduire dans ce texte la mise en oeuvre d'un permis unique urbanisme - environnement,
Un autre réclamant demande aussi cette simplification mais sans qu'elle se fasse au détriment de la consultation et participation des habitants,
Car le Gouvernement devrait reprendre cette proposition dès à présent parmi ses priorités dès que la simplification déjà ébauchée (dont le premier réclamant se réjouit) aura été décidée;
La Commission constate la difficulté d'établir un régime de permis unique urbanisme-environnement, à cause de la périodicité du permis d'environnement.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant s'interroge sur la suppression des PAP et propose d'en rappeler les contenu et objet,
Car un rappel ne serait pas superflu;
La Commission constate l'existence et la réalisation d'un seul programme d'action prioritaire depuis la promulgation de la disposition dans l'ordonnance. Elle s'interroge sur la pertinence de maintenir cette disposition.
Alinéa 5
Le CES estime que l'élaboration d'un Code de l'urbanisme doit se faire en tenant compte qu'il doit être accessible et compréhensible par l'ensemble des acteurs urbains, habitants et opérateurs économiques;
La Commission estime que l'élaboration du code va dans ce sens mais souhaite de plus un effort de vulgarisation.
Considérant qu'un réclamant propose de préciser l'objectif, l'étendue et la valeur et la place du nouveau Code bruxellois d'urbanisme et de l'aménagement du territoire dans la hiérarchie réglementaire urbanistique régionale;
Un deuxième réclamant craint, pour le Code l'Urbanisme, le double emploi et le conflit avec l'ordonnance et le RRU;
Un troisième réclamant propose, à l'occasion de la rédaction de ce code, de poursuivre l'effort d'information et de vulgarisation;
Deux autres conditionnent l'existence d'un code avec la substitution de toutes les autres règles, car il ne ferait autrement qu'ajouter à la confusion,
Car cette préoccupation d'éviter la confusion figurait déjà en 1991 au rang des inquiétudes de l'association patronale;
La Commission informe le réclamant qu'il s'agira d'une compilation des différents textes en un seul document, sans les modifier.
Considérant qu'un réclamant estime que les circulaires devraient figurer dans un Code de l'Urbanisme accessible;
Pour la Commission, cette remarque est rencontrée dans le dernier alinéa du point 1.3.
2. la lutte accrue contre les chancres et les immeubles abandonnés et le développement d'une politique foncière adaptée aux réalités bruxelloises
2.1. Objectifs
Considérant que des réclamants estiment que la lutte contre les chancres urbains/immeubles abandonnés doit être définie prioritaire,
Afin d'améliorer l'image de la ville, la revalorisation d'anciens sites industriels est un gage de continuité entre le passé et l'avenir;
La Commission renvoie à ce qu'elle a énoncé dans son avis sur la priorité 4.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les moyens financiers et humains (y compris le personnel nécessaire sur le terrain) pour atteindre les objectifs cités,
Car les moyens n'ont pas été définis;

La Commission renvoie à ses considérations générales sur l'insuffisance de précision quant aux moyens et au planning de réalisation.
Considérant qu'un réclamant s'interroge sur les engagements privés et publics de réaliser des logements dans le quartier européen;
Il apparaît, pour la Commission, que ce débat sort du champ d'action du PRD. Il y a lieu de respecter le prescrit des conventions.
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande ce que le projet de PRD entend par mesures fiscales dissuasives,
Parce ce qu'il y aurait lieu de donner des exemples;
La Commission renvoie au Gouvernement l'adoption de ces mesures fiscales (taxes sur les immeubles inoccupés et abandonnés). En tout état de cause, elles devraient être harmonisées au niveau des 19 communes.
2.2. réhabiliter les sites économiques désaffectés
Considérant qu'un réclamant précise que la réaffectation doit être adaptée aux immeubles, réversible et porteuse de retombées pour le quartier;
La Commission estime qu'il faut envisager des travaux qui permettent la réversibilité de l'affectation tout en soulignant que la rénovation d'un bien en elle-même est porteuse d'une retombée positive pour le quartier.
Considérant qu'un réclamant estime que n'apparaît à aucun endroit une intention claire d'intégrer également la fonction résidentielle, car il ne s'agit apparemment que d'un partenariat entre pouvoirs publics et entreprises,
Parce qu'il apparaît plus important que des habitations soient rénovées et restent des habitations;
Le projet de PRD prône une mixité des fonctions, confirmée par le PRAS (qui autorise la possibilité de développer du logement dans presque toutes les zones qu'il a définies).
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le rôle de la SDRB,
Parce que la phrase est peu claire et incite à se questionner sur le rôle de la SDRB si le Gouvernement reprend ses attributions;
Il y aurait lieu de compléter la phrase par les termes "via les administrations para-régionales compétentes".
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le point qui envisage d'assouplir les règles d'affectation et de procédure pour la reconversion des sites industriels et de prévoir (déjà dans le PRD) une concertation quant au partenariat public/privé,
Parce qu'il faut insister sur le dialogue à créer avec les propriétaires et les autres acteurs - dialogue qui ne peut être fondé ni sur la taxation ni sur la répression (la désignation de la SDRB pour y représenter les pouvoirs publics semblerait intéressante);
Car le dialogue est nécessaire pour atteindre l'objectif;
Parce qu'il faut rechercher les causes véritables avant d'invoquer la spéculation et son remède commode, la taxation;
Pour la Commission, le projet de PRD engage le Gouvernement à revoir l'ordonnance en cette matière sans qu'il soit nécessaire de détailler plus avant.
2.3 un plan de lutte concerté contre les chancres urbains et les immeubles inoccupés ou laissés à l'abandon
Considérant qu'un réclamant estime
que la mise à jour de plan de lutte devrait constituer un guide à l'investissement et être

intégré dans les instruments d'information et de marketing urbain
qu'il devrait être dirigé par des institutions et administrations spécialisées (SDRB, SLRB avec relais auprès des sociétés locales) et leurs moyens adaptés en conséquence pour en assurer le suivi sur base d'analyses et statistiques;
La Commission suggère au Gouvernement de mener en la matière une politique plus volontariste.
Les inventaires devraient être dressés et facilement accessibles aux organismes publics et para-publics qui pourraient les utiliser.
Considérant qu'un réclamant estime ambiguë l'interprétation du point 2 qui laisserait croire que toutes les propriétés inoccupées sont des sites industriels abandonnés, alors qu'il s'agit presque exclusivement d'habitations vides (le mot habitation ne figure même pas dans le point en question qui ne traite que de la lutte contre les taudis);
La Commission ne peut approuver cette affirmation puisque le point 2.3 traite des bâtiments inoccupés qui ne sont pas des sites d'activités économiques désaffectés.
Taxe sur les immeubles abandonnés
Considérant que des réclamations
visent la disposition (point 2.1) sur l'arsenal de mesures destinées à lutter contre l'abandon d'immeubles - qui doit s'appliquer en priorité aux autorités - et insistent sur l'effort à produire au niveau communal (en citant pour exemple le site du Vogelenzang où plusieurs propriétés communales sont abandonnées malgré des demandes réitérées pour réaffecter ces bâtiments)
proposent de mettre en place des amendes réellement dissuasives pour éviter la pratique courante de pourrissement volontaire des immeubles
estiment urgent de taxer les immeubles abandonnés et de ne pas laisser cette charge à la seule responsabilité des communes, ce qui favoriserait une concurrence fausse et la dualisation
demandent de lutter contre les chancres urbains et les immeubles inoccupés ou laissés à l'abandon - lutte qui doit être concertée, menée sur tous les fronts, à tous les niveaux et dans son intégralité en suivant les objectifs fixés dans le projet de PRD
proposent de rendre obligatoire l'entretien de leur bien par les propriétaires et de ne pas laisser un lieu inhabité sous prétexte d'un projet en cours
envisagent la possibilité d'instaurer une infraction pour la dégradation visuelle de l'environnement
s'interrogent sur une meilleure modulation et une plus grande efficacité de la taxe sur les immeubles abandonnés,
Parce que l'effort régional doit être soutenu afin de réduire encore ce qui constitue une plaie pour le développement de la Région;
Car le fait d'avoir un projet en cours ne doit pas dispenser le propriétaire d'entretenir son bien;
Vu la réponse favorable du Ministre-Président sur la création d'une telle infraction lors d'une réunion d'information;
Considérant que des réclamants
demandent que soit précisée l'efficacité de la taxe régionale sur les immeubles inoccupés
demandent que la taxe sur les immeubles abandonnés soit régionalisée
veulent que le règlement-taxe sur les immeubles abandonnés ait un cadre juridique plus contraignant,
Parce qu'elle n'est pas perçue efficacement
Parce qu'un simple avis de domiciliation suffit pour échapper à l'imposition de la taxe;
Considérant que des réclamants désirent que soient définis les moyens pour mettre en

oeuvre l'inventaire des immeubles abandonnés ainsi que sa mise à jour régulière,
Parce que l'OOPU le prévoit dans son article 179, ce qui démontre que l'intention avancée par le projet de PRD n'a rien de neuf;
La Commission constate qu'il n'existe pas de taxe régionale et demande que le PRD prévoie une concertation Région-communes pour une lever une taxe plus égalitaire et plus efficace.
La Commission renvoie à son avis dans le cadre des priorités 2 et 4.
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant attend des autorités régionales qu'elles adoptent des mesures, tant internes que juridiques, permettant de simplifier et confirmer les conditions d'application des procédures d'expropriation et visant, à leur terme, une remise rapide sur le marché des biens expropriés,
Parce qu'il semble nécessaire de développer une politique de prévention (information, mesures coercitives) mais aussi d'intervention plus rapide vis-à-vis de l'abandon des immeubles (car entre le constat d'abandon et l'intervention concrète, de nombreuses années s'écoulent pendant lesquelles la dégradation de l'immeuble s'accroît fortement rendant l'opération de rénovation trop coûteuse pour le secteur privé);
Parce que le recours à l'expropriation pourrait être un moyen de sanction effectif si la législation en la matière offrait plus de souplesse et moins de lourdeur administrative;
Parce que les immeubles à l'abandon devraient être remis sur le marché plus rapidement (revente conventionnée) et être rénovés par le secteur privé (en partenariat éventuel avec le secteur public);
La Commission partage le souci du réclamant et suggère d'indiquer dans le plan que les communes doivent être actives et efficaces dans la mise en oeuvre des outils juridiques à leur disposition.
Considérant qu'un réclamant voudrait qu'il soit légiféré en matière de plans d'expropriation,
Parce que l'aspect juridique n'est pas abordé dans le projet de PRD (ce qui serait pourtant de première utilité pour les renseignements urbanistiques à délivrer à la population);
Parce que les plans d'expropriation gardent toujours leur valeur et grèvent les biens concernés (seuls ceux liés à un PPAS de plus de 10 ans perdent leur pouvoir exécutoire en vertu de l'ordonnance);
Parce que des plans sont obsolètes (pas de réalisation ou réalisation partielle);
La Commission ne peut qu'encourager la mise à jour des plans d'expropriation par les autorités compétentes.
Considérant qu'un réclamant souhaite que soit simplifiée la procédure actuelle d'expropriation des biens abandonnés (étendue aux terrains à l'abandon) et que soit prévue la formation du personnel communal pour son application,
Car la procédure actuelle est trop lourde et trop compliquée;
Pour la Commission, la procédure est lourde car elle assure des garanties légitimes aux propriétaires. Toutefois les communes devraient prendre des mesures immédiates qui relèvent des pouvoirs du Bourgmestre et de l'application du Code du Logement (veiller à la sécurité, mettre fin aux troubles de voisinage et à l'insalubrité).
Considérant que des réclamants demandent d'inscrire les propositions suivantes pour atteindre l'objectif énoncé :
introduire un droit de gestion sociale dans le code du logement qui permettrait à différents acteurs (commerces, SDRB, CPAS,...) de prendre en gestion les logements insalubres ou abandonnés
simplifier et raccourcir la procédure administrative d'accès aux subsides régionaux

pour les communes qui rénovent les logements expropriés
donner des moyens financiers et humains à la Régie foncière régionale afin de lui garantir un rôle approprié dans la création de réserves foncières à destination résidentielle (tout en évitant les doubles emplois, notamment avec la SDRB),
Parce que la lutte contre les chancres doit être une priorité assortie de politiques qui permettent d'atteindre l'objectif;
Une réclamation propose de faciliter le droit de réquisition d'office d'immeubles vides;
La Commission estime utile d'approfondir les moyens d'action contre les chancres et renvoie au Gouvernement l'examen de ces propositions.
Alinéa 5
La commune de Watermael-Boitsfort manifeste son intérêt pour le principe du droit de préemption et insiste sur le développement des charges d'urbanisme;
Considérant qu'un réclamant s'inquiète des dispositions futures quant au droit de préemption alors qu'un autre demande de les supprimer;
Considérant, par contre, que plusieurs réclamants demandent le maintien de la mention sur le droit de préemption et sur l'optimisation des patrimoines fonciers des pouvoirs publics;
Parce que des organisations patronales ont exprimé leur opposition totale aux modalités de ce droit, telles qu'elles sont présentées dans l'avant-projet d'ordonnance;
Parce que les abandons trouvent parfois leur origine dans un ensemble de circonstances étrangères à la volonté de leurs propriétaires (conjoncture, durée des procédures,...) et que le droit de préemption apparaît alors plus comme un obstacle supplémentaire à la réhabilitation qu'un incitant;
Vu le soutien apporté, pour les défenseurs de la mesure, à l'avant-projet d'ordonnance par des organisations syndicales et au principe même par des associations environnementalistes;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le lieu, le moment et les modalités d'application du droit de préemption, tout en estimant qu'il y a lieu de séparer sur le plan juridique le droit de préemption, politique foncière et schéma directeur;
Parce qu'avec un droit de préemption tel que présenté, les schéma-directeurs sur les zones leviers pourraient entraîner voire légaliser l'utilisation du droit de préemption, ce qui ne serait pas acceptable;
La Commission estime à l'unanimité qu'il convient d'étudier les modalités d'application prévue par l'avant-projet d'ordonnance.
La Commission regrette de n'avoir pas été saisie de ce dernier, contrairement au Conseil Economique et Social, alors qu'il est susceptible de représenter un outil important dans la politique d'aménagement du territoire. Aussi elle envisage de rendre sur cette problématique un avis d'initiative qu'elle formulera après examen des régimes en vigueur dans les autres régions.
Le projet de PRD annonce l'utilisation d'un droit de préemption (dans son principe) pour les chancres urbains et la Commission unanime pense qu'il sera inadéquat dans ces cas-là, car l'objectif prioritaire est la ré affectation et la rénovation de ces biens : si un acquéreur se présente avec un projet, il n'y a pas lieu de le décourager. En tout état de cause, le droit de préemption ne concerne pas de manière spécifique la lutte contre les chancres et les immeubles à l'abandon.
La Commission est divisée sur le principe du droit de préemption et l'importance de son application :
13 membres soutiennent le principe du droit de préemption inscrit dans le projet dans la perspective d'une discussion plus approfondie sur les modalités d'application.

6 membres ne sont pas favorables, ou en tous cas demandent que le droit de préemption ne s'applique pas à des biens utilisés pour une fonction économique existante. Ils craignent une dévalorisation des biens concernés et le cas échéant de la valeur de cession du fonds de commerce qui comprendraient de tels immeubles.
Ces membres ne peuvent, en tout état de cause, souscrire aux modalités d'application qui semblent actuellement envisagées notamment en ce qu'elles pourraient être génératrice de distorsion de concurrence avec les régions flamande et wallonne.
1 membre s'abstient.
Considérant qu'un réclamant incite à la réécriture de la phrase concernant l'optimisation des patrimoine fonciers des pouvoirs publics et droit de préemption,
Parce que la phrase est sans verbe et que s'il s'agit d'un titre, il faut alors le faire apparaître comme tel;
La Commission partage cette remarque et suggère que le plan fasse un sous-chapitre à part sur cette problématique entre le point 2.3 et le point 2.4.
Un réclamant constate que la création d'espace verts en zone de verdoiement prioritaire est souvent difficile. Un financement du droit de préemption devrait être prévu, particulièrement dans ce but;
La Commission renvoie la proposition au Gouvernement, en fonction des modalités d'application du droit de préemption lorsqu'il sera voté.
3.1 Objectifs
Considérant que la commune d'Ixelles pense que l'information pourrait être obtenue via l'analyse des mutations foncières enregistrées par les renseignements notariaux,
Car une meilleure connaissance des mouvements du marché immobilier serait utile pour repérer les propriétés multiples ou l'activité soudaine dans un quartier d'un opérateur unique;
Considérant qu'un réclamant demande de clarifier au point 5.3. l'usage des termes marketing urbain et information;
Considérant qu'un autre réclamant demande
de revoir la cible du marketing urbain
de réaliser une publication accessible sur les législations en vigueur en matière d'urbanisme et d'environnement (avec une meilleur information des notaires auprès de leurs clients)
d'informer les habitants sur les permis délivrés et les avis des commissions de concertation
de veiller à séparer les informations réglementaires et touristiques, développer les nouvelles technologies informatives (internet) tout en uniformisant la présentation des informations régionales
de définir la logique de guichet unique,
Vu le mémorandum adressé au Gouvernement lors de sa formation en 1999;
Considérant qu'un réclamant conteste le concept de marketing urbain tel qu'il est sous-entendu dans le projet de PRD,
Parce que la ville n'est ni un produit ni une marchandise;
Parce que le marketing urbain aboutit à la mise en valeur de zones vitrines et accentue la dualisation urbaine;
Car la qualité de tous les espaces urbains est indispensable aux habitants, aux entreprises et aux touristes;
Car il convient de se référer à une définition du marketing urbain qui tienne compte de la complexité urbaine;
La Commission renvoie à son avis concernant la priorité 2.
Considérant qu'un réclamant estime, dans le cadre de l'information au public, que les

bibliothèques devraient jouer un rôle plus important,
Qu'elles devraient au minimum avoir libre accès, via Internet, aux systèmes de références informatisés susmentionnés ainsi qu'aux banques de données susmentionnées,
Parce qu'on néglige (au point 3.2) cette voie d'information importante que sont les bibliothèques publiques;
La Commission appuie le réclamant.
Considérant qu'un réclamant considère
louables les objectifs avancés
qu'une information de qualité qui améliore l'image de la gestion publique apparaît évidente, d'autant plus s'il est consenti aux investissements nécessaires pour l'assurer et à condition d'une bonne coopération communes (y compris entre elles)-Région;
La Commission approuve le réclamant.
2.4 les missions de la régie foncière
Considérant qu'un réclamant s'interroge quant aux actions inopportunes de la régie foncière au point 2.4 en demandant quelles sont les missions que les Régies foncières régionale et communales assument actuellement alors qu'elles ne le devraient pas ?,
La Commission constate que la mission de la régie est détaillée dans le projet de PRD.
Considérant qu'un réclamant pense que la régie doit jouer un rôle anticipatif et recevoir les moyens pour devancer les spéculateurs grâce à une planification à long terme, opposée au bénéfice à long terme qui ne se présente d'ailleurs qu'au moment où l'investissement devient intéressant mais cher (en conclusion, une régie performante fait partie d'un développement durable et social);
Considérant qu'un autre réclamant pense que la régie foncière doit instamment disposer de plus de moyens afin de pouvoir agir par anticipation et contenir les prix exubérants des terrains et combattre la spéculation;
La Commission renvoie aux considérations générales sur les moyens d'exécution du plan.
Considérant qu'un réclamant propose que le maillage bleu et vert fasse aussi faire partie de la mission de la régie;
La Commission estime cette proposition inadéquate car d'autres opérateurs sont chargés de ces missions.
3.2 les instruments de l'information et du marketing urbain
Le CES insiste sur l'importance des efforts que le Gouvernement régional prévoit au niveau des instruments de l'information et du marketing urbain,
Tant les citoyens que les entreprises ont besoin de disposer d'informations claires, précises et compréhensibles en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire;
D'après la Commission, c'est ce que prévoit le projet de PRD.
Considérant qu'un réclamant s'interroge sur l'absence de motivation (notamment financière) pour le secteur privé de rénover des bâtiments qui nécessitent des actions lourdes et chères et suggère de réaliser une carte des grands projets communaux et régionaux publics et privés en matière d'urbanisme afin de rassurer les particuliers quant à l'opportunité de rénover leur patrimoine,
Car sans plus-value, le secteur privé n'investira pas;
Pour la Commission, le projet de PRD répond à la deuxième partie de la réclamation dans son point 3.2.
Alinéa 1
La Commission propose de remplacer le mot "manipulables" par "accessibles".
Considérant qu'un réclamant estime
que ce point est très important pour assurer une transparence des plans et règlements

que la constitution d'une banque de données établie d'après les permis délivrés serait un outil très utile à développer,
Car il y a lieu de profiter de cette importante source d'informations apportées par les permis d'urbanisme;
La Commission estime utile la constitution d'une banque de données des permis délivrés en tenant compte de la confidentialité de certaines données.
Considérant qu'un réclamant demande
d'améliorer les moyens mis à disposition des agents communaux et régionaux dont l'urbanisme est la tâche quotidienne
d'impliquer les agents communaux (préposés à l'accueil) dans l'élaboration du système informatisé de repérage cartographique pour en définir la forme et en évaluer la pertinence,
Car ce sont eux qui sont en contact journalier avec les demandeurs et la volonté d'informer le public induit une amélioration des moyens mis à leur disposition;
La Commission soumet les remarques à la réflexion du Gouvernement.
Alinéas 6 et 7
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande de supprimer le projet de création d'une Maison de l'urbanisme,
Le CES appuie la création au niveau régional de cette Maison de l'urbanisme tout en considérant qu'une approche plus locale est également souhaitable;
Parce que la Maison de l'urbanisme proposée par le projet de PRD a de quoi surprendre. Chaque commune dispose d'un service d'urbanisme où toute personne peut obtenir toutes les informations générales sur l'urbanisme en RBC, mais également sur les spécificités communales propres. De plus, les nombreux outils de communication qui existent au sein des communes (site web, journal communal,...) permettent de 'dépasser la seule compétence de l'urbanisme;
Pour l'autre réclamant, cette approche locale est souhaitable notamment pour une meilleure gestion de la coexistence commerciale dans les noyaux commerciaux. Les communes devraient intensifier leurs efforts pour l'accueil et le conseil des investisseurs potentiels;
Considérant que pour la commune d'Ixelles, l'information au citoyen dans une maison de l'urbanisme devraient permettre de recevoir des conseils sur ses droits en matière d'urbanisme,
Parce que la complexité des règlements et des procédures de recours sont telles que le citoyen est bien souvent captif de la bonne volonté de l'administration;
Considérant que des réclamations portent
sur l'amélioration, non seulement de l'information, mais aussi de l'accueil réservé au public
sur une limitation de la tâche de Maison de l'Urbanisme à la diffusion d'informations factuelles, précédée d'une analyse de l'intérêt et de la mission d'une telle structure
sur la mission de cette Maison tout en demandant de ne pas y mêler la diffusion de l'information sur les permis délivrés, les avis des commissions de concertation (en renforçant plutôt pour cet aspect les services communaux)
sur une réflexion plus globale sur la répartition des compétences entre communes et Région,
Parce ce que l'interface privé-commune reste important surtout en cas de renseignements sujets à interprétation;
Parce que la Ville de Bruxelles attire l'attention sur le fait qu'elle possède depuis de nombreuses années une Maison de la Participation et qu'elle apprécie le travail mené par les guichets d'économie locale;

Parce que le projet de PRD, en marquant sa volonté de créer une Maison de l'Urbanisme, ne montre aucune réflexion plus globale sur la répartition des compétences en matière d'urbanisme;
Parce que si la création d'une Maison de l'Urbanisme dans un lieu symbolique est une bonne initiative, il ne faut pas mélanger l'image de la ville avec toutes les procédures urbanistiques et environnementales;
Considérant que plusieurs réclamants demandent par contre la suppression de la mention visant à créer une Maison de l'Urbanisme,
Parce qu'elle n'apparaît pas, pour un réclamant, nécessaire et sera onéreuse (personnel inclus) même si l'idée d'un système informatisé est bonne;
Parce qu'une cellule de l'administration peut suffire;
Parce que l'effort, pour un deuxième réclamant, devrait plutôt porter sur la formalisation d'une réglementation urbanistique moins pointilleuse, moins rigide, plus simple et plus stable;
Parce que, la Région ne sera vendable qu'à ce prix (dans un marketing urbain réaliste)
Parce qu'il apparaît vain d'informer tant qu'une oeuvre de simplification n'aura pas été approuvée;
Parce que l'intention, pour un troisième réclamant, a de quoi surprendre car chaque commune dispose d'un service d'urbanisme capable de donner des informations générales en cette matière mais également sur les spécificités communales propres;
Parce que cette idée est contraire au souci de décentralisation et de rapprochement vis-à-vis du citoyen;
Considérant qu'un réclamant signale que les conceptions du guichet unique ne peuvent se limiter à l'information mais se conçoivent davantage comme instrument d'analyse des dossiers complexes dans la délivrance des permis,
Parce que l'idée du guichet unique prolonge une demande en ce sens dans un mémorandum adressé au Gouvernement;
La Commission estime utile de préciser les spécificités des communes et de la Région en matière d'information, sachant que l'accueil des demandeurs de permis est du ressort des administrations locales et régionales.
Elle estime aussi qu'à condition de lui donner des moyens suffisants, une Maison régionale de l'Urbanisme devrait favoriser la diffusion d'une information générale sur les grandes transformations urbaines, à l'image de ce qui est pratiqué à Berlin, Paris, Amsterdam.
PRIORITE 6 : "RENFORCER L'ATTRACTIVITE COMMERCIALE, CULTURELLE ET TOURISTIQUE DE LA REGION"
0.0. Observations générales de la Commission régionale de développement
La Commission regrette :
1. le manque de précision quant au public visé par l'attractivité culturelle, touristique et commerciale. Elle se demande si la priorité vise les habitants de la Région ou les non-résidents, autrement dit si le Gouvernement cherche à renforcer l'attractivité locale, nationale ou internationale;
2. la pauvreté du chapitre, les matières n'y étant pas traitées en profondeur, qu'elles soient ou non appréhendées au sein d'autres priorités.
La Commission propose de restructurer la priorité en 3 niveaux d'approche :
- le quartier : dans lequel les équipements de proximité sont indispensables pour maintenir la convivialité;
- la Région : l'attractivité interne est indispensable à la qualité de vie de tous les Bruxellois;
- l'attractivité vis-à-vis de l'extérieur de la Région.

La Commission juge nécessaire de conserver ces 3 niveaux au sein de chaque secteur : commerce, culture, tourisme..
0.1 Réponses aux remarques générales des réclamants
Considérant qu'un réclamant s'interroge sur la pertinence de regrouper ces trois matières sous le seul éclairage de l'attractivité;
Considérant qu'un autre réclamant s'interroge sur le lien entre les préoccupations commerciales, culturelles et touristiques;
Si ces trois activités ont en commun leur contribution à l'attractivité de la ville, la Commission estime qu'il faut néanmoins faire clairement la distinction entre le tourisme qui est une activité économique (y compris commerciale), liée notamment au patrimoine et à la culture, et la culture qui n'est pas un secteur économique même si elle génère des retombées en termes financiers.
Elle propose de renvoyer la partie concernant le commerce dans le chapitre consacré à l'économie, quitte à renvoyer aux priorités 4 et 6 ce qui relève de l'attractivité proprement dite. Si le commerce et le tourisme sont intégrés à la priorité 2, la Commission souhaite un chapitre culture indépendant, incluant la partie interculturelle et personnalisable de la priorité 10.
Par ailleurs la Commission regrette l'imprécision quant à l'objet même de l'attractivité. S'agit-il d'attirer des habitants dans les différents quartiers, de nouveaux résidents, des touristes des deux autres régions, des étrangers ?
1. Attractivité commerciale
1.0. Remarques générales
La Commission regrette :
<punthh> le fait que le commerce ne soit, nulle part dans le projet de PRD, traité en tant que secteur économique spécifique (voir proposition de la CRD en ce sens, priorité 2);
<punthh> l'absence de clarté du chapitre, due à l'absence de choix politiques explicite. Ainsi le choix d'aider 12 noyaux commerciaux via les contrats de noyaux commerciaux relève d'un choix de promotionner un nombre restreint de quartiers en déclin, non basé sur des critères spécifiquement commerciaux;
<punthh> la confusion existant dans le texte entre les grands pôles commerciaux et les commerces de quartier. Le commerce de quartier, élément de d'attractivité des quartiers, ne peut être considéré comme un élément de l'attractivité externe de la région. Les éléments relatifs au commerce de quartier devraient également se trouver dans le chapitre consacré au développement des quartiers (priorité 4, point 4.2), ou de la qualité de la vie en tant que "service" aux habitants.
1.1. L'accessibilité des quartiers commerçants
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant estime qu'un très sensible effort, notamment réglementaire et sous forme de subsides, doit être opéré pour améliorer l'accessibilité des commerces, espaces culturels et lieux touristiques, tant dans l'espace public qu'à l'intérieur des infrastructures, aux personnes à mobilité réduite ou non-voyantes;
La Commission rappelle que d'une part, des subsides sont prévus pour les entreprises de moins de 40 personnes qui désirent améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et que d'autre part, le titre IV du RRU "Accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite" prévoit l'obligation de permettre l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, lors de la construction d'un bâtiment ou d'un équipement accessible au public et ce y compris les parties communes d'immeubles de logements multiples équipés d'ascenseurs.
Considérant qu'un réclamant demande que soient améliorés les déplacements piétons

et cyclistes aux abords des quartiers commerçants;
Considérant qu'un réclamant estime que, si l'accessibilité doit privilégier la marche à pied, le vélo et les transports en commun avant le confort de l'usage d'une voiture privée, il ne faut pas écarter l'automobile,
Parce qu'elle peut être utilisée pour le transport de grosses marchandises ou permettre de parcourir certaines distances où lorsque la combinaison des transports en commun est peu performante (par exemple la situation géographique ou en soirée);
Considérant qu'un réclamant estime que l'énumération des types de déplacements cités dans cet alinéa devrait comprendre les transports en commun, les voitures, les vélos, les chaises roulantes, les voitures d'enfants;
Considérant qu'un autre réclamant souhaite que les moyens de transport cités soient : piétons, cyclistes, personnes âgées, handicapés, invalides et enfants;
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'insister sur l'importance de l'accessibilité de ces quartiers en transports en commun,
Parce que l'appréhension des difficultés de parking peut décourager l'éventuel client s'il n'a pas à sa disposition un métro, un tram ou un bus, qu'il l'y amène. De plus, le choix du transport en commun ne sera attractif que si les fréquences, les horaires et les trajets sont maximalisés;
La Commission approuve les réclamants et propose de modifier l'alinéa 3 comme suit : Garantir une identification claire et précise des pôles commerciaux ainsi que leur accessibilité par les différents modes de transport (transports en commun, voitures, vélos, chaises roulantes, voitures d'enfants). Il sera veillé, en particulier, à mieux penser les déplacements des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes dans et aux abords des quartiers commerçants.
Considérant qu'un réclamant insiste pour un déploiement courageux du commerce dans un environnement favorable aux piétons à l'instar de nombreuses villes européennes;
Considérant qu'un autre réclamant demande de renforcer l'attractivité des noyaux commerçants par la mise en piétonnier permanent ou provisoire de certaines artères pour autant qu'une sensibilisation et une information bien étudiées du public utilisateur soient prévues largement à l'avance,
Parce que la journée de la mobilité lui a fait découvrir avec bonheur la chaussée d'Ixelles sans voiture;
La Commission fait remarquer que la majorité des projets d'aménagement de noyaux commerciaux en piétonnier relève du niveau communal. Elle considère, par ailleurs, que la mise en place des piétonniers doit être envisagée cas par cas et demande qu'une étude préalable d'impact sur le quartier prenant notamment en compte les incidences économiques d'une telle mesure soit réalisée et propose de préciser à la fin de cet alinéa : "La mise en place de piétonnier sera envisagée au cas par cas. Une étude préalable d'impact sur le quartier prenant notamment en compte les incidences économiques d'une telle mesure sera réalisée. »
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant, demande de supprimer le concept de "promenade shopping",
Parce que "c'est du domaine du rêve";
Considérant qu'un autre réclamant demande de préciser le terme promenade shopping;
Considérant par ailleurs qu'un troisième réclamant appuie le point "création de promenades shopping reliant les noyaux commerciaux" et demande qu'un texte réglementaire reprenne les dispositions décrites;
La Commission propose le maintien du texte existant, les réclamants n'invoquant

aucun argument pour justifier leur demande.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande d'imposer une limitation du tonnage des véhicules de livraisons et de fixer, pour les noyaux commerciaux, un horaire à respecter pour celles-ci,
Parce que beaucoup de noyaux commerciaux situés le long de voiries régionales sont confrontés au problème de parking et des livraisons;
La Commission propose d'identifier le problème dans ce chapitre et d'ajouter après le 5ème alinéa "les véhicules fournisseurs sont en concurrence avec les autres véhicules en matière de stationnement ou sont sur la voirie lorsqu'ils sont garés en double file. Une régulation des horaires, tonnages et l'organisation d'aires de livraison doivent être mis en place". Elle renvoie par ailleurs à la priorité 8 au point 8 "Appliquer une politique coordonnée et dynamique de réduction du stationnement" ainsi qu'au point 9 "Optimaliser la fluidité de la chaîne logistique". Les horaires de livraison doivent toutefois prendre en compte la spécificité des quartiers commerçants.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser les notions suivantes : quand seront élaborés les plans communaux de mobilité, qui les financera, quels liens auront-ils avec les zones de police ?,
Parce que ces plans sont cités comme un maillon indispensable à l'organisation du renforcement de l'attractivité commerciale;
La Commission renvoie les réclamants à la priorité 8 relative à la mobilité.
Considérant qu'un réclamant estime que la problématique du stationnement dans les quartiers commerçants passe aussi par une meilleure responsabilisation des commerçants eux-mêmes,
Parce que certains commerçants occupent à des fins privées une partie du stationnement disponible;
La Commission se rallie au constat fait par ce réclamant et propose de remplacer les mots commerçants par clients et d'être plus précis en ce qui concerne les riverains et de parler de résidents. Cet alinéa est modifié comme suit : "La problématique du parking doit faire l'objet d'une approche plus concertée, tenant compte des besoins des clients et de ceux des résidants. Cette question devra faire l'objet d'un traitement systématique dans les plans communaux de mobilité. »
Considérant qu'un autre réclamant demande que le PRD soit plus explicite quant à la psychologie de la politique de stationnement,
Parce que le projet de PRD est peu explicite à ce propos;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que les grands parkings sont à proscrire;
Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que la problématique des parkings prenne également en compte les parkings pour vélo,
Parce que multiplier les parkings vélos dans les quartiers commerçants et réfléchir aux conditions d'installation et de promotion de ceux-ci, c'est à dire à un modèle adéquat contre le vol, un lieu d'implantation ad hoc, une protection contre les intempéries, une information et une promotion vis à vis des usagers potentiels, c'est encourager l'usage du vélo,
Parce que la Région ne propose que 21 parkings, d'une capacité de 10 vélos minimum, exception faite de celui de la gare du Midi;
La Commission propose d'ajouter dans l'alinéa 5 : "la taille des parkings (vélo et autos) doit être déterminée tenant compte d'une étude et d'un traitement systématique dans le PCD et son volet mobilité (PCM) de l'inventaire du stationnement existant, de la disponibilité en transports en commun en ce compris la diversité des origines et

destinations des lignes qui desservent le noyau commercial, de la diversité et de la spécialisation des commerces, de l'origine et du comportement de la clientèle. Des parkings pour vélos doivent également être installés. »
Considérant qu'un réclamant se plaint de la fréquentation difficile du grand nombre de petits commerces, situés avenue Charles-Quint, qui est fortement entravée par un manque de parking,
Et de l'excès de circulation causé par de milliers de navetteurs. Le passage des lignes de bus (STIB et De Lijn) provoquent beaucoup de nuisances et il manque de parkings;
Considérant qu'un autre réclamant estime que la zone située dans les limites du contrat de noyau commercial de la rue Haute doit être encouragée dans son développement par des structures adaptées (accessibilité, zones de livraison, rotation du parking);
La Commission ne se prononce pas sur ces questions locales qu'elle estime n'être pas du ressort du PRD.
1.2. L'attractivité des quartiers commerçants créée par leur propre dynamique de développement
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un point sur les petits pôles de quartiers;
La Commission estime que les commerces de proximité ne constituent pas des pôles, elle rappelle que le PRD considère comme noyaux commerciaux ceux inscrits en tant que lisérés de noyau commercial dans le PRAS et renvoie à sa remarque sur le traitement du commerce de proximité dans le cadre de l'attractivité des quartiers.
Considérant qu'un réclamant demande d'insérer dans cette priorité le point 4.2 du cahier 4 c'est-à-dire la revitalisation des noyaux commerciaux en déclin;
Considérant qu'un réclamant demande l'ajout dans ce point d'une mention aux contrats de noyau commercial qui répondent justement aux objectifs cités dans cette partie,
Parce que les contrats de noyau commercial ne sont mentionnés que dans le cahier 4,
Parce qu'ils ont plus leur place dans cette priorité-ci qui est consacrée entre autre au commerce;
Considérant qu'un réclamant demande que soit mentionné dans cette priorité le nécessaire développement des town center managers et non dans la priorité 4;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter à cette priorité une piste sérieuse pour étendre l'expérience des contrats de noyaux commerciaux déjà en cours;
Considérant qu'un réclamant estime que les contrats de noyaux commerciaux ne doivent pas être limités à la seule zone de l'espace de développement renforcé du logement et que tous les quartiers commerciaux bruxellois méritent une approche globale et des mesures spécifiques;
Considérant que le Conseil économique et social dans son avis estime que le nombre de quartiers retenus pour bénéficier d'un contrat de noyau commercial est trop limité alors que 89 % des noyaux commerciaux présentent une vitalité faible ou moyenne;
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'élargir les politiques à mettre en oeuvre pour le commerce,
Parce que le PRD ne propose des mesures que pour deux sous-ensembles de quartiers commerçants : l'hyper-centre et les 12 noyaux en déclin;
Considérant qu'un réclamant estime que le PRD devrait explicitement : "favoriser un développement des noyaux commerciaux, en collaboration avec les communes concernées, et principalement ceux actuellement à faible ou moyenne vitalité" et "établir la possibilité, pour chaque commune, de conclure avec la Région des contrats de dynamisation des noyaux commerciaux",
Parce qu'il s'agit d'éviter de voir passer ces noyaux commerciaux au "stade du déclin";

Considérant qu'un autre réclamant demande d'affirmer clairement la volonté de développer le commerce traditionnel bruxellois et de proximité;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter à ce point des mesures concrètes que la Région pourrait prendre d'initiative pour les noyaux commerciaux situés sur les voiries régionales (aménagements, adaptation des horaires de services de l'agence Bruxelles Propreté,...);
Considérant qu'un autre réclamant demande de définir des périmètres d'intervention prioritaire pour les noyaux commerciaux et de les préciser sur base de critères de sélectivité relevants,
Parce que le réclamant voudrait que ces périmètres d'intervention prioritaire pour les noyaux commerciaux permettent d'obtenir des moyens visant le développement de ceux-ci;
La Commission considère que les Contrats de noyaux commerciaux tels qu'ils sont actuellement mis en place rencontrent un double objectif : la revitalisation du quartier et la revitalisation du commerce. Dès lors les quartiers concernés sont, dans la limite des moyens actuels, d'abord ceux situés dans l'EDRLR, ce qui ne dispense pas le Gouvernement de mettre au point une politique propre au commerce de proximité et aux liserés de noyau commercial qui ne sont pas actuellement subsidiés dans le cadre du projet pilote. Il s'agit notamment d'étudier des mesures qui visent à maintenir le commerce de proximité y compris dans des quartiers à faible pouvoir d'achat notamment en organisant une sélectivité dans l'octroi des subsides d'investissements.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les critères pour l'octroi de subsides dans le cadre d'un contrat de noyau commercial;
La Commission estime cette remarque opportune et suggère au Gouvernement de préciser ces critères.
Considérant qu'un réclamant demande de justifier l'intervention des pouvoirs publics dans le secteur privé;
La Commission estime que l'intervention des pouvoirs publics est justifiée parce qu'il s'agit d'une politique de revitalisation de la ville et d'un service à rendre à la population. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'aide directe aux commerçants.
1.3. Aménagement des quartiers commerçants et leur intégration dans la dynamique régionale
Remarques générales
La Commission regrette l'approche insuffisamment globale, y compris au niveau spatial du secteur (voir observations relatives au point 1 des conditions transversales de mise en oeuvre et l'absence de zone prioritaire d'intervention). En effet, en ce qui concerne ce secteur, le plan se focalise principalement sur les commerces à vocation touristique de l'hypercentre et les quartiers soutenus par un contrat de noyau commercial. La Commission considère que le PRD devrait avoir une approche plus globale de ce secteur d'activité.
En ce qui concerne les noyaux commerciaux, la Commission regrette l'inadéquation entre les objectifs de revitalisation des noyaux commerciaux et les critères retenus pour la sélection des quartiers bénéficiant de contrats de noyaux commerciaux (localisation dans l'EDRL).
Considérant que de plusieurs réclamants estiment que dans les noyaux commerciaux, il serait souhaitable d'instaurer la mise en piétonnier de jour, comme par exemple rue Xavier de Bue rue très étroite et qui est encombrée en semaine;
Considérant que plusieurs réclamants demandent que la mise en semi-piétonnier de la rue Xavier de Bue dans le noyau commercial d'Uccle soit étudiée dans le cadre du partenariat Région/Commune concernant le contrat de mobilité;

La Commission estime qu'il s'agit là de questions locales à régler au niveau du PCD et non du PRD.
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant appuie l'uniformisation du mobilier urbain et de la signalisation et proscrit les concours d'idées ou les décisions arbitraires en la matière,
Parce que les concours d'idées ou décisions arbitraires en matière de mobilier urbain et de signalisation risquent de mener à des expériences hétérogènes étant donné le manque de résultat actuel;
Considérant qu'un réclamant demande de réaliser un état des lieux de ce qui se fait de mieux dans d'autres villes et d'organiser une exposition publique suivie d'un débat contradictoire,
Parce que les communes doivent s'inspirer de prescriptions d'aménagement commercial de qualité du type de celles mises au point par la Délégation au développement du Pentagone,
Parce que celles-ci doivent être contraignantes lors des demandes de transformation;
La Commission appuie le point de vue du réclamant en ce qui concerne une certaine uniformisation du mobilier urbain. Elle insiste par ailleurs sur une certaine rationalité et sur la nécessaire fonctionnalité du mobilier urbain sélectionné et estime qu'il n'y a pas lieu de proscrire les concours.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de modifier ce point et d'y inscrire la volonté d'instaurer une politique volontariste d'implantation des centres commerciaux nouveaux (par ex. dans certains quartiers défavorisés, selon l'exemple de la gare du Midi),
Parce qu'il y a de toute façon des évolutions (i.e. le boulevard A. Max vers la rue Neuve, l'avenue de la Toison d'or vers le bd de Waterloo et vers le Sablon);
Considérant qu'un réclamant demande de définir la façon de concentrer les nouvelles implantations dans les noyaux existants;
Considérant qu'un réclamant estime que le projet de PRD est contradictoire,
Parce que d'un côté il soutient l'offre commerciale et de l'autre il est pusillanime lorsqu'il s'exprime sur le nombre de noyaux et de surfaces commerciales offertes;
Considérant qu'un réclamant demande de justifier la nécessité de maintenir constant le nombre de noyaux commerciaux,
Parce que les noyaux commerciaux repris au PRAS comme d'importance régionale l'ont été sur base d'une situation existante, sans en examiner la pertinence. On y trouve des noyaux de natures très différentes qui gagneraient à être réexaminés selon leurs spécificités propres;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les moyens que la Région entend mettre en oeuvre pour concentrer les nouvelles implantations dans les noyaux existants,
Parce qu'à Saint Gilles, en raison du parcellaire ancien et de petite taille, les surfaces autorisables les plus restrictives équivalent presque partout à un maximum réalisable,
Parce que le PRAS autorise des surfaces commerciales dans toutes les zones;
La Commission fait remarquer que soutenir l'offre commerciale ne signifie pas promouvoir l'accroissement de l'offre commerciale. Elle remarque par ailleurs, que l'offre de surfaces commerciales est surabondante et que dès le premier PRD, le Gouvernement a marqué sa volonté de mener une politique de soutien à l'existant, politique mise notamment en oeuvre dans les liserés de noyau commercial du PRAS. D'autre part, le projet de modification de la loi sur l'octroi du permis socio-économique (loi cadenas) prévoit pour les projets d'implantation commerciale

présentant une surface brute comprise en 600 et 1000 m^2 que le Collège des Bourgmestre et Echevins soit le seul interlocuteur. Au-delà de ces surfaces, l'avis du Comité socio-économique serait demandé sans être contraignant pour la Commune sinon en cas de refus du Comité. La Région n'a pas d'autres outils que le PRAS et une représentation au sein du Comité socio-économique pour la distribution. Le plan devra donc prévoir une politique régionale et communale proactive (information, promotion, ...) pour aboutir à encourager la concentration de nouvelles implantations dans les noyaux existants.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant insiste sur le maintien et la restauration de l'habitat dans les quartiers commerciaux,
Parce ils sont nécessaires pour assurer leur "convivialité" notamment en ce qui concerne les logements au-dessus des commerces;
Considérant qu'un autre réclamant estime qu'il est plus nécessaire d'insister sur le retour effectif du logement aux étages au-dessus des commerces que d'insister sur l'amélioration de l'accessibilité des noyaux;
Considérant qu'un réclamant estime urgent la mise en oeuvre d'un système spécifique de primes à la rénovation octroyée aux propriétaires de logements situés aux étages des commerces;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce qui est visé par l'alinéa disant : "L'intégration des noyaux commerciaux dans leur quartier sera recherchée, notamment en favorisant le retour de logements aux étages des commerces". Il estime qu'il faut prévoir des aides à l'acquisition de tels logements,
Parce que ce serait un point positif de ce plan;
Considérant qu'un réclamant demande de modifier ce dernier alinéa (c.à.d. "L'intégration des noyaux commerciaux dans leur quartier sera recherchée, notamment en favorisant le retour de logements aux étages des commerces. » et d'écrire : "il faut provoquer le retour de logement aux étages des commerces" plutôt que "favoriser";
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que l'accessibilité des quartiers commerçants n'est pas le 1er facteur de leur attractivité. La qualité des espaces publics et des trottoirs est importante, mais l'existence d'une clientèle de voisinage l'est plus encore,
Parce que le postulat de l'accessibilité (par l'extérieur) des quartiers commerçants est erroné. Il faut recréer la mixité de l'occupation du bâti du centre. Il faut forcer le retour des logements aux étages des commerces qui est un gage de renforcement de la sécurité urbaine, en particulier nocturne, d'animation et du développement du nombre d'habitants de la Région;
Considérant qu'un autre réclamant demande de préciser que la vitalité des noyaux commerciaux ne dépend pas seulement du lien avec l'hyper centre, mais aussi de la densité d'habitat,
Parce que les quartiers commerçants du cimetière d'Ixelles ou du quartier de Linthout, par exemple, qui sont autonomes par rapport au centre, sont très fréquentés y compris le samedi parce que très habités, y compris aux étages des commerces;
La Commission approuve les réclamants sur l'importance de voir les étages vides, dans les rues commerçantes, occupés par des habitants. Elle rappelle que la Région a mis en place une législation concernant l'octroi de primes à la rénovation, que ces primes sont accessibles tant aux propriétaires occupants qu'aux propriétaires bailleurs et aux locataires. Elle estime qu'il conviendrait sans doute de mieux faire la promotion de ces instruments et d'organiser au niveau communal une politique active qui au

départ d'une concertation avec les propriétaires et les commerçants, encourage les projets visant cet objectif. Elle suggère en outre au Gouvernement de s'informer sur les politiques pratiquées dans des villes comparables et de voir s'il ne conviendrait pas de soutenir l'installation des locataires.

1.4. L'offre de surfaces commerciales

Considérant qu'un réclamant demande de lutter contre le perpétuel turn-over des commerces,

Parce que ce turn-over n'a rien de bon pour les quartiers;

Considérant qu'une commune déplore la disparition lente et progressive de la diversité de l'offre dans les noyaux commerciaux au profit du secteur horeca et en particulier des snacks, entraînant du même coup une baisse de la qualité des produits et des services;

Considérant qu'un réclamant demande de donner aux commerces un suivi et une analyse pour les aider à se développer;

Considérant qu'un réclamant demande de modifier ce point et d'y inscrire la volonté de donner à l'Observatoire du commerce une fonction plus dynamique;

Considérant qu'un réclamant demande de préciser les objectifs et moyens y afférents relatifs aux notions suivantes : monitoring, lutte contre les vitrines vides, Observatoire du commerce,

Parce que ni les moyens, ni les missions, ni les pouvoirs ne sont décrits;

Considérant qu'un réclamant demande de préciser :

que l'Observatoire du commerce doit intégrer l'ensemble des noyaux commerciaux bruxellois afin de définir une politique commerciale cohérente dans la Région,

qu'il doit être un outil de conseils, accessibles aux communes et dans lequel les pouvoirs publics locaux doivent obligatoirement être associés,

Parce qu'il est essentiel de pouvoir prévenir le déclin éventuel d'un noyau commercial quelle que soit sa localisation;

Considérant qu'un réclamant demande que le plan qui prévoit la création d'un Observatoire du commerce charge cet Observatoire du suivi des prix des loyers afin de tenter de prévenir l'impact urbanistique des effets "tache d'huile",

Parce que le commerce de luxe, après avoir saccagé les rez-de-chaussée de l'avenue Louise, s'attaque aux rez de chaussée et aux étages du boulevard de Waterloo au détriment du patrimoine et de la diversité des commerces provoquant ainsi la disparition des cafés;

La Commission souligne l'importance d'un Observatoire du commerce accessible tant aux communes qu'au secteur privé et précise que si un Observatoire décrit la situation existante, il doit également avoir les moyens de remplir une mission dynamique en assurant un monitoring permanent de la fonction commerciale dans la Région notamment en ce qui concerne les vitrines vides, les logements vides aux étages dans les noyaux commerciaux, l'évolution du prix des loyers, ainsi que l'observation de la dégradation de la diversité ou de la spécialisation de certaines artères commerçantes. Elle propose d'ajouter au troisième point du 2ème alinéa : "... des vitrines vides, des logements vides aux étages dans les noyaux commerciaux, l'évolution du prix des loyers, ainsi que l'observation de la dégradation de la diversité ou de la spécialisation de certaines artères commerçantes. » Elle propose également de préciser au troisième alinéa : "Cet Observatoire sera accessible tant aux communes qu'au secteur privé. »

1.5. La diversité de l'offre commerciale

La Commission regrette que le projet de plan ne soit pas plus explicite en terme d'outil de gestion de la diversité commerciale locale.

Titre

Considérant qu'un réclamant demande de revoir ce point,
Parce qu'il juge ce point totalement creux;
Cette affirmation est inexacte. Le projet confirme que la diversité de l'offre commerciale implique la présence de grand commerce spécialisé qui constitue avec les grandes enseignes un des facteurs de l'attractivité externe régionale. La Commission estime nécessaire de préciser dans le titre qu'il s'agit de "Maintenir la diversité de l'offre commerciale".
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande de préciser dans le dernier alinéa : "les grandes enseignes nationales et internationales peuvent s'établir dans certains noyaux commerciaux";
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que "l'accueil éventuel de grandes enseignes ne doit pas se faire au détriment du logement";
La Commission marque son accord avec la remarque du réclamant et propose de préciser dans le troisième alinéa : "... en veillant à préserver la mobilité, la qualité de la vie et de l'habitat et le tissu commercial existant. »
Considérant qu'un réclamant demande de mentionner et de traiter le thème des grands commerces,
Parce que ce type de commerce donne à une ville une dimension commerciale importante,
Parce que ces implantations spécifiques apparaissent dans le PRAS;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la position sur la place que doit trouver le grand commerce spécialisé dans le développement urbain,
Parce que le grand commerce spécialisé doit aussi trouver sa place au sein de la région, en veillant à préserver la mobilité, la qualité de la vie et le tissu commercial existant,
Parce que le projet de PRD dit : "Le maintien ou le développement d'implantations à très large rayon de chalandise et à très haut potentiel est une garantie de la diversité de l'offre commerciale";
La Commission rappelle que le grand commerce spécialisé est soumis aux règles du PRAS quant à sa localisation et au permis socio-économique, quant à l'autorisation ou non de s'implanter. Ces matières sont réglées dans un esprit conforme au projet de PRD.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande de définir le concept de City-marketing;
La Commission suggère au Gouvernement de regrouper au chapitre "Conditions transversales" l'ensemble des programmes de promotion de la région : city marketing (priorité 6), marketing urbain (priorité 5),...
1.6. La promotion des quartiers commerçants
La Commission regrette le caractère imprécis du chapitre. Elle se demande concrètement comment procéder pour assurer la promotion des quartiers commerçants. Elle s'étonne que le CIRB ne soit cité nulle part comme outil de promotion Internet dans le projet de plan, alors que le plan fait allusion à l'aide informatique que celui-ci procure aux noyaux commerciaux sous contrat dans la priorité 4.
La Commission suggère au Gouvernement de préciser comment il entend faire la promotion des quartiers commerçants.
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande d'élargir l'initiative de fléchage, prévu dans la partie consacrée au tourisme, aux noyaux commerciaux;

La Commission appuie la demande du réclamant et propose de préciser après le premier alinéa : "Le fléchage des quartiers commerçants sera réalisé à partir des lieux touristiques. »
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant estime que la publicité relative aux commerces est d'abord du ressort des associations de commerçants, de la Chambre de Commerce, mais qu'au niveau régional, la promotion des commerces doit revenir au BI-TC;
Considérant qu'un réclamant demande que les outils de présentation du commerce bruxellois et autres cartes du commerce couvrent de larges zones, par exemple le "haut" et le "bas"de la ville,
Afin de ne pas occulter des quartiers à valoriser et de favoriser le passage de l'un à l'autre;
La Commission estime qu'il s'agit de distinguer la publicité individuelle qui doit rester le fait des commerçants et de leurs associations et celle de la diversité et de la promotion de la qualité du commerce dans la Région qui pourrait, entre autres, être le fait du BI-TC.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce point et d'y proposer l'installation de bornes interactives,
Parce que ces bornes permettent de savoir où on peut se procurer un article donné;
La Commission appuie la demande du réclamant et propose d'ajouter dans les outils dont se dotera la Région un quatrième point : bornes interactives.
2. Attractivité culturelle
La Commission rappelle le souhait, exprimé dans ses observations introductives à cette priorité, de voir cette matière traitée dans un chapitre distinct.
La Commission regrette :
le manque d'information relative aux moyens d'action de la Région sur les matières culturelles;
le manque de distinction entre les équipements locaux et les grands pôles culturels dans la carte "inventaire culturel" et le caractère incomplet de la carte qui devrait être accompagnée d'une liste précisant les structures inventoriées et leur appartenance communautaire.
Du point de vue des moyens d'action de la Région les matières culturelles, étant donné la complexité institutionnelle de gestion des matières culturelles en Région de Bruxelles-Capitale (Commissions communautaires, Communautés et Région), la Commission juge indispensable de préciser dans le PRD les marges de manoeuvre de la Région ces matières. A ce titre, la Commission s'étonne que ne soit pas mentionnée la compétence d'accompagnement de la Région en matière de culture telle que les initiatives régionales existantes visant à soutenir les politiques communautaires par une territorialisation des interventions. La Région peut agir en matière d'aménagement du territoire, d'espaces publics, de transport, etc. et ainsi renforcer des initiatives culturelles locales, par exemple, dans les domaines du design et de la mode, le Centre Dansaert, centre d'entreprises à financement économique régional, soutient des produits vestimentaires de design ou encore le réaménagement du Mont des Arts dans le cadre des accords de coopération.
2.0. Remarques générales
Considérant que le Conseil économique et social, dans son avis, demande que l'attractivité de la culture soit davantage réfléchie dans le contexte actuel de répartition des compétences même si, en ce qui concerne plus particulièrement la culture, le Conseil se réjouit de la reconnaissance dans le projet de PRD d'une part, du bien fondé d'une politique d'accès démocratique à la culture et d'autre part, de la

nécessité d'une politique de promotion de celle-ci,
Parce que le Conseil estime qu'il conviendrait de citer et de déterminer les modes de collaboration, entre autres les modes de gestion des transferts financiers entre la Région et la CoCoF,
Parce que le Conseil s'étonne que la Région émette un discours d'ouverture vis-à-vis des acteurs culturels et que ce chapitre ne fasse pas allusion aux liens avec les autres institutions culturelles;
La Commission marque son accord avec le Conseil et renvoie à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité de préciser les acteurs dans la mise en oeuvre des mesures envisagées.
Considérant qu'un réclamant remet en cause des propositions ayant trait à la culture,
Parce que la Région n'a ni les moyens ni les compétences pour avoir une approche "économique" de la culture telle qu'elle est présentée dans le projet de PRD;
Considérant qu'un autre réclamant demande le maintien d'un cahier relatif à la culture dans le PRD,
Parce que bien que la culture soit une compétence communautaire, le fait qu'on y retrouve souvent le même personnel politique justifie qu'on aborde la culture dans le PRD;
La Commission renvoie aux considérations générales introductives sur la pertinence pour la Région de ne pas s'en tenir dans le plan régional de développement aux compétences strictement régionales.
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre le chapitre relatif à la culture, demande d'y inscrire plus d'ambition et s'interroge sur le nombre d'années qu'il faudra encore pour que Bruxelles comprenne qu'il s'agit de son meilleur atout,
Parce que la culture est le parent pauvre du projet de PRD et ce, même si c'est d'abord l'affaire des Communautés, parce que la culture est une des clés de l'essor de la ville;
Considérant qu'un autre réclamant estime navrant de constater que dans le document actuel la culture n'occupe que 3 pages sur les 160 et que de surcroît on y ressasse quelques grandes idées vagues sans pour autant déterminer de véritables pôles d'action pour les années à venir;
Considérant qu'un réclamant demande d'étoffer ce point d'y mentionner les éléments suivants : assurer une aide logistique aux créateurs et mettre en place des structures d'accueil qui font actuellement défaut, notamment dans le domaine de la danse contemporaine, du cirque et du théâtre, et de donner des structures et des moyens financiers aux secteurs des arts plastiques,
Parce que ce point fait figure de parent pauvre dans le projet de PRD, que rien n'est envisagé en matière de moyens à octroyer à divers secteurs culturels,
Parce que la convivialité de la région est pourtant liée à la nécessité de renforcer la réputation de Bruxelles dans le domaine culturel;
Considérant qu'un autre réclamant demande d'aborder les aspects suivants dans ce cahier : l'insuffisance du budget alloué à la culture, la nécessaire éducation à la culture pour tous, la trop grande dispersion des moyens publics alloués à la culture, le manque de soutien réel à certaines activités;
La Commission estime fondées les remarques des réclamants et renvoie à son observation sur le caractère insuffisant de cette priorité.
Considérant qu'un réclamant demande de rendre ce chapitre plus précis et moins abstrait,
Parce qu'il faut tirer les leçons des succès et des échecs de Bruxelles 2000, organiser une table ronde des acteurs culturels, plutôt que de les "encadrer" et mettre à disposition des outils : structures de production, formation, communication;

Considérant qu'un autre réclamant demande de définir des propositions concrètes,
Parce qu'il estime peu édifiante une proposition comme : "A cet effet, elle agira en concertation avec les institutions communautaires et l'appui des communes. » alors que dans de nombreuses communes un échevinat de la culture est mis en place;
La Commission renvoie, cette fois encore, à ses considérations générales introductives relatives au manque de précisions du plan.
Introduction
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande de préciser et de concrétiser l'objectif louable suivant : "conforter toute politique d'accès à la culture, dans le sens d'une démocratisation élargie, impliquant la reconnaissance du droit à la culture pour tous" par des mesures plus tournées vers les habitants,
Parce que dans le PRD, la Région est davantage soucieuse de projets culturels forts et de renommée internationale, de type événementiel et éphémère alors que les petites compagnies survivent à peine, que les ensembles construits il y a 50 ans et plus ne conviennent plus nécessairement aux spectacles contemporains et que ce n'est pas en plaçant l'argent de la Communauté française dans l'ex-Kladaradatsch pour le transformer en théâtre dans l'urgence ou en achetant un théâtre à Avignon sur un coup de tête ministériel que l'on va résoudre le problème des salles de spectacle dans la Capitale;
La Commission renvoie à ses observations générales émises au chapitre 10 "Une ouverture sur le monde" point 5, relatives aux projets phares.
Considérant qu'une commune soutient cette priorité en ce qu'elle met l'accent sur la démocratisation de l'accès à la culture et qu'elle tend à lutter contre le désinvestissement de l'espace culturel bruxellois,
Parce que la politique culturelle doit permettre le développement de la création culturelle, notamment le soutien à celle-ci, mais doit également s'inscrire dans une perspective de développement des infrastructures culturelles;
La Commission regrette que cette priorité soit en réalité muette en ce qui concerne les outils de la démocratisation de la culture, si ce n'est en matière de prix d'accès pour les personnes en situation précaire et ne dise rien en ce qui concerne l'éducation permanente, les centres culturels, les académies, les bibliothèques et les nombreuses associations actives sur le terrain de la culture.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce point afin de résoudre le problème du statut des artistes,
Parce que ce statut est "en panne" depuis longtemps;
La Commission rappelle au réclamant que le statut des artistes est de la compétence de l'Etat fédéral et non de celle de la Région.
Considérant qu'un réclamant regrette qu'on ne mentionne pas, dans ce chapitre, le sport,
Parce que le développement de potentialités du corps n'est-il pas, au même titre que la danse, une forme de culture ? Le sport ne doit pas se limiter à sa dimension sociale ou de santé;
La Commission adhère à la réclamation du réclamant et estime utile un chapitre à part sur le sport.
2.1. Différents pôles d'actions
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant déplore qu'une méthodologie de travail n'ait pas été mise en place pour réunir les différentes communautés actives sur Bruxelles pour fixer un programme soutenu par les différentes cultures;

La Commission constate que des initiatives ont été prises.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire la politique suivante au PRD : Soutenir les outils structurels de sensibilisation et de vulgarisation, comme les sites Internet, les plans ou agendas, l'organisation de nocturnes des musées, une city-card essentiellement culturelle,
Parce que ces instruments augmenteront notablement l'attractivité de la Région,
Car il est nécessaire d'avoir une politique de l'offre qui vise l'optimalisation de la qualité de l'expérience que le visiteur étranger tirera de son passage par Bruxelles;
La Commission estime cette remarque fondée et propose de joindre cette suggestion aux différents pôles d'actions proposés. Un 9ième alinéa pourrait préciser : "La Région soutiendra également les outils structurels de sensibilisation et de vulgarisation, comme les sites Internet, les plans ou agendas, l'organisation de nocturnes des musées, une city-card essentiellement culturelle, susceptibles d'augmenter notablement l'attractivité de la culture dans la région. »
Alinéa 8
Considérant qu'un réclamant demande la mise sur pied d'une gestion intégrée et cohérente de l'ensemble des activités muséales et la promotion avec la STIB des tickets-ciné, tickets-théâtre, etc.;
La Commission renvoie le réclamant à l'alinéa 8 qui prévoit dans les outils créés en synergie avec différents acteurs de la région "l'offre d'un billet cumulant entrée et accès aux moyens de transport".
2.2. Activités culturelles et patrimoniales
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant estime que la Région devrait profiter de l'élaboration de projets de construction pour permettre le développement architectural, tel que l'a réalisé la ville de Bruges dans le cadre de "Bruges, capitale culturelle européenne".
Car la Région se doit également de développer des ambitions architecturales innovantes et originales. Le développement de tels projets devraient être envisagé dans le cadre de projets culturels ou autres d'ailleurs.
La Commission renvoie à son avis émis à la priorité 1.
Considérant qu'un réclamant demande que la Région renforce le soutien aux associations de visites guidées à titre d'aide au tourisme et au patrimoine,
Car ces associations de visites guidées font depuis plus de 15 ans la promotion du patrimoine architectural de Bruxelles;
La Commission note que le plan estime, dans la partie consacrée au tourisme, que les associations de visites guidées sont un catalyseur touristico-culturel au même titre que les musées fédéraux et précise qu'il convient de développer les promenades-découvertes dans les quartiers.
Considérant qu'un réclamant remet en cause la disposition suivante : "La haute valeur patrimoniale de la région bruxelloise fait l'objet de nombreuses initiatives. Il convient d'utiliser ces atouts en soutenant toute action qui contribue à faire du Bruxellois l'ambassadeur bien informé et fier de sa ville". Ces actions doivent dépasser le seul intérêt du curieux ou de l'amateur éclairé. Elles doivent s'inscrire dans un mouvement qui contribue à l'information du plus grand nombre, via le milieu scolaire et les manifestations de large audience. Ainsi se constitueront les relais indispensables à la vie culturelle de la région",
Parce que le réclamant estime que la culture est plus qu'un simple outil de promotion, c'est un bien commun immatériel, "l'essentiel de notre humanité". La culture est abordée dans le projet de PRD uniquement comme "un argument de vente de

Bruxelles";
La Commission ne remet pas en cause l'alinéa concerné mais regrette comme le réclamant que la culture soit, dans ce chapitre, traitée majoritairement comme un instrument d'attractivité de la région et non comme une richesse indispensable à ces habitants. Elle renvoie notamment à sa remarque précédente regrettant que le plan ne dise rien en ce qui concerne le besoin de culture et soit muet concernant l'éducation permanente, les centres culturels, les académies, les bibliothèques et les nombreuses associations actives sur le terrain de la culture.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande que la politique du logement tienne également compte des artistes en développant des ateliers d'artistes à prix raisonnables;
Cette réclamation paraît digne d'intérêt à la Commission.
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande d'aborder, dans ce point, la protection des immeubles à fonction culturelle,
Parce que cette protection n'est pas abordée et ceci est contraire à la circulaire 001;
La Commission rappelle que le Gouvernement a pris en date du 18/04/91 la circulaire 001 relative au changement d'affectation des immeubles à destination culturelle. Cette circulaire n'est pas remise en cause par le plan, mais la Commission souhaite qu'une évaluation de l'impact de cette circulaire soit réalisée et que des mesures adaptées soient prises en conséquence.
2.3 Dimension urbaine et politique de proximité
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande que soit favorisé le développement des activités artistiques et des musées dans les communes situées sur le pourtour de la région afin de les rapprocher des endroits où vivent les gens;
La Commission marque son accord sur l'idée de développer des activités artistiques sur l'ensemble du territoire de la Région et d'y encourager le développement des outils de démocratisation de la culture. Elle rappelle que, par ailleurs, le PRD indique que "la Région peut prioritairement dégager des budgets en faveur des politiques de proximité (installation de petites infrastructures culturelles locales)".
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer la notion d'industrie culturelle;
La Commission demande au Gouvernement de préciser cette notion dans le glossaire.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant demande que les acteurs culturels aient des conditions de travail décentes en particulier en ce qui concerne la stabilité de l'emploi, la transparence des critères d'attribution des subventions et des sanctions et demande également de prévoir un soutien au démarrage d'initiatives innovantes et vraiment originales tel que cela avait été fait pour le cinéma Nova il y a quelques années;
La Commission rappelle qu'il s'agit là d'une compétence fédérale qui n'est donc pas du ressort du PRD.
Considérant qu'un réclamant demande de soutenir davantage les réseaux culturels alternatifs,
Parce que ces réseaux culturels alternatifs sont d'une grande qualité et trop souvent oubliés par les pouvoirs publics;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur l'intérêt de cette réclamation.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une coordination avec les centres communaux,
Parce que la Région n'a que peu de compétences en matière culturelle;

Considérant qu'un réclamant demande que les politiques de proximité visent à optimiser l'utilisation des centres culturels communaux existants plutôt que créer de nouvelles infrastructures,
Parce que les centres communaux culturels existent déjà et qu'ils offrent une plus grande ouverture sur les quartiers et associations;
La Commission marque son accord avec le point de vue des réclamants mais fait remarquer que le texte du PRD précise "Elle (la Région) agira en concertation avec les institutions communautaires et l'appui des communes. »
Considérant qu'un réclamant demande que la Région soutienne les initiatives prises par les différents acteurs pour une démocratisation de l'accès à la culture et demande en outre que la Région soutienne la démocratisation de la culture selon l'axe de la multiculturalité,
Parce que la culture permet d'offrir à chacun de participer à la vie de la Région;
La Commission renvoie à ses remarques précédentes en ce qui concerne la démocratisation de l'accès à la culture et signale que la demande du réclamant relative à la multiculturalité est rencontrée dans le point 2.5. de cette priorité.
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre le champ des bénéficiaires de l'article 27 aux jeunes, d'octroyer des tarifs réellement préférentiels pour les moins de 18 ans et les membres d'une même famille,
Parce qu'il faut également que la culture aille "à la rencontre" des populations locales un grand nombre de jeunes n'ont pas accès à la culture, il faut démocratiser la culture;
La Commission n'objecte rien à la demande du réclamant, mais l'application de cette mesure dépend évidemment des moyens disponibles pour la mettre en oeuvre pour un public élargi.
Considérant qu'un réclamant demande la suppression de la disposition : "A cet effet, elle agira en concertation avec les institutions communautaires et l'appui des communes (mise en place d'un Echevinat de la Culture)",
Parce que ce moyen n'est pas adéquat et existe déjà dans plusieurs communes. Il faut arrêter de saupoudrer les moyens en ce qui concerne la culture et plutôt les investir, par exemple dans l'éducation à la culture;
La Commission rappelle que les acteurs responsables de la culture et de l'éducation à la culture sont différents. Elle soutient le texte du PRD, même si par ailleurs elle insiste sur l'importance de la démocratisation de la culture.
Alinéa 7
Considérant qu'un réclamant estime qu'il est également important de renforcer la participation des jeunes à des projets culturels locaux et de prévoir dans un second temps des échanges internationaux et demande de soutenir les festivals de créations de jeunes,
Parce qu'un grand nombre de jeunes n'ont pas accès à la culture, qu'il faut démocratiser la culture et qu'il faut également que la culture aille "à la rencontre" des populations locales;
La Commission estime que ce souhait est rencontré par le projet de PRD.
Considérant qu'un réclamant demande l'ouverture à l'enseignement des musées, écomusées et musées interactifs;
La Commission estime que l'offre d'activité extra scolaire en matière de culture ne manque pas, mais que le problème réside plutôt dans le manque de moyen pour encadrer les jeunes et leur permettre de participer à ces activités. Elle renvoie également à la priorité 7 (contrat ville enfance).
Considérant qu'un réclamant demande au Gouvernement de lutter contre l'abêtissement culturel, en particulier en promouvant auprès des médias les émissions

privilégiant le contenu, la découverte, l'urbanité et de renforcer le soutien à Télé Bruxelles afin de développer les productions propres;
La Commission marque son accord sur l'objectif du réclamant mais ne se prononce pas sur l'opérateur à privilégier pour atteindre cet objectif.
Considérant qu'un réclamant demande de définir les actions que le Gouvernement compte mettre en oeuvre pour rendre effective la démocratisation de la culture (annoncée au point 2 et point 2.3),
Parce qu'il est important d'associer les habitants à l'évolution de leur propre environnement ce qui donne sens au fait d'habiter en ville. Il manque dans ce chapitre la culture qui permet l'accès à la citoyenneté, le soutien à la société civile et aux syndicats qui promeuvent la prise de parole, la participation aux décisions, e. a. en urbanisme ou en environnement urbain dont le développement est prévu dans le cadre des politiques européennes,
Parce qu'il faut créer les conditions d'une participation critique et responsable de la population aux projets des autorités sous peine de voir s'accroître le fossé entre le politique et les gouvernés;
La Commission renvoie à ses remarques précédentes en ce qui concerne son souci de la démocratisation de l'accès à la culture.
2.4 Accessibilité
Introduction
Considérant qu'un réclamant demande de planifier l'accès prolongé (de nuit) à certains lieux par transports en commun,
Parce que bien qu'évoquée la problématique de l'accès aux lieux culturels en transports en commun doit être planifiée et pour cela il s'agit de profiter de l'actuelle réforme de la STIB,
Parce que le réclamant apprécie toutes les initiatives créées en vue d'un accès économique plus aisé pour des populations défavorisées et appuie la proposition d'encourager, de diversifier et de développer ce type d'aide,
Parce que cibler cette population, devrait permettre non seulement la création d'activités culturelles créatives, mais aussi une meilleure intégration sociale;
La Commission renvoie à la priorité relative à la mobilité. Elle rappelle que, depuis le premier PRD, elle insiste sur l'importance d'ajuster les horaires des transports en commun en fonction des heures d'activités du soir. Il semble que cette préoccupation ne fasse toujours pas partie du contrat de gestion de la STIB.
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que le renvoi, à la fin de cet alinéa relatif à non-accessibilité des infrastructures culturelles aux personnes à mobilité réduite et mal voyantes, à la figure 93 qui donne la localisation des musées dans la Région est inadéquat;
La Commission marque son accord avec la remarque du réclamant.
2.5. Dimension interculturelle
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande de définir le terme "dimension interculturelle" et de différencier les types d'interculturalité et les objectifs et moyens qui s'y rattachent,
Parce qu'il estime ce chapitre peu précis et les différents types d'interculturalité (intra et extra-européenne, principalement), les objectifs et les moyens peu clairement définis;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives sur l'insuffisance du plan en ce qui concerne certains concepts non définis et le manque de précision du plan quant aux moyens de mise en oeuvre du plan.

Considérant qu'un réclamant demande que l'alinéa : "La dimension interculturelle implique la notion d'échanges" ne soit pas compris comme la juxtaposition imperméable de différentes communautés, et soit modifié afin de le rendre plus compréhensible, et que soient précisés les moyens que la Région compte mettre en oeuvre pour encourager la politique d'accueil des artistes,
Parce qu'il importe de privilégier l'étude de tout projet favorisant la rencontre des différentes cultures qui, trop souvent, se côtoient mais ne se fréquentent pas et d'échapper ainsi à un modèle culturel réducteur;
Considérant qu'un réclamant demande le maintien du premier alinéa : "La dimension interculturelle s'inscrit dans la réalité sociologique de la ville. La diversité culturelle est une richesse à cultiver avec le souci de maintenir les repères de chacune de ces cultures. Elle doit constituer un des fondements de l'activité culturelle à encourager et à promouvoir à Bruxelles. » ,
Parce que ce réclamant espère que cet objectif favorisera le soutien et les aides financières pour les associations concernées;
Considérant qu'un réclamant insiste sur la nécessité de fournir les moyens financiers et humains pour permettre des projets innovateurs mais également des projets destinés ou initiés par des citoyens vivants dans des quartiers socio-économiquement moins favorisés,
Parce que cibler cette population, devrait permettre non seulement la création d'activités culturelles créatives, mais aussi une meilleure intégration sociale;
La Commission marque son accord avec les réclamants et propose de préciser après la deuxième phrase de cet alinéa que "Des moyens financiers et humains seront octroyés pour permettre des projets innovateurs mais également des projets destinés ou initiés par des citoyens vivant dans des quartiers socio-économiquement moins favorisés"
Considérant qu'un réclamant estime que la dimension interculturelle de la capitale mériterait l'organisation d'événements ciblés sur une culture fort représentée à Bruxelles (p. e. l'Afrique centrale à Matongé),
Parce que la dimension interculturelle de la capitale est une richesse;
La Commission marque son accord sur l'idée de cette mise en valeur de certains quartiers qui ont des spécificités culturelles et émet l'idée de s'appuyer sur ces spécificités pour créer des synergies avec d'autres manifestations culturelles qui s'appuient sur ces spécificités.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande d'insister sur l'encouragement de la politique d'accueil des créateurs et des artistes,
Alors que de nombreux lieux de création culturelle ont été supprimés récemment;
La Commission note que le PRD insiste sur l'importance de cette politique d'accueil.
3. Attractivité touristique
Remarques générales
La Commission rappelle son observation générale relative à la priorité 2 regrettant l'absence du tourisme parmi les activités économiques. Elle rappelle que le tourisme constitue un secteur économique dont l'implication dans l'économie régionale est importante, qu'il s'agisse de l'emploi (près de 17.000 emplois dans le seul secteur horeca), des investissements, des apports fiscaux (la taxe de séjour représentait en 2000, plus de 480 millions de FB (12 millions d'euros). Le secteur du tourisme recouvre un ensemble très diversifié d'activités.
Réponses à des remarques générales
Considérant qu'un réclamant demande de traiter en profondeur le thème de la concurrence entre ville,

Parce que ce thème est effleuré mais n'est pas traité dans le projet de PRD et que cette concurrence entre ville est un sujet réel qui mérite d'être traiter en profondeur;
La Commission estime comme le réclamant la question importante et justifie notamment les politiques de city marketing.
Considérant qu'un réclamant demande de soutenir les initiatives porteuses de contenu : musée, visites guidées, associations,... et de ne pas tout axer sur la communication;
La Commission soutient le point de vue du réclamant et demande au Gouvernement d'examiner la possibilité d'augmenter les moyens destinés aux initiatives susceptibles d'augmenter la qualité intrinsèque des lieux touristiques.
Considérant qu'une commune souhaite que, outre les objectifs administratifs (tels que la création du BI-TC), Bruxelles améliore la qualité esthétique des espaces publics et cicatrise certaines friches urbaines, notamment dans le quartier européen,
Parce que cette commune est particulièrement concernée par l'enjeu touristique des événements culturels (p. e. via les projets dans la Maison de la Radio-Flagey);
La Commission marque son accord avec la demande du réclamant, mais estime que le projet traite ce point précis dans la priorité 1 du projet, au point 1.5.2 "Valoriser les pôles de la vie urbaine" et renvoie le réclamant à ce point.
3.1. Contexte et partenariats
Remarques générales
La Commission relève le manque de cohérence du projet de PRD qui insiste sur la nécessité d'un lien entre le commerce et les événements touristiques alors que dans la pratique il n'y a pas de représentant du secteur du commerce au sein du BI-TC (Bruxelles International Tourisme et Congrès).
Considérant qu'un réclamant estime que le PRD aurait dû tracer plusieurs pistes de solution, allant jusqu'au transfert de la compétence du tourisme des Communautés aux Régions,
Parce qu'au vu des explications données par le PRD, il doute de la "répartition claire" des rôles spécifiques à chaque organisme compétent dans la promotion du tourisme bruxellois;
Considérant qu'un réclamant déclare que l'attractivité touristique, qu'il convient de renforcer notamment au niveau de la publicité extra muros, semble handicapée par l'imbroglio en matière de compétence des Communautés et plaide pour une simplification qui permettrait la mise en place d'une infrastructure lisible;
La Commission constate la volonté du Gouvernement et des différentes institutions d'organiser de nombreuses collaborations et synergies et plaide pour une plus grande cohérence et une unité de décision en matière de tourisme.
Alinéa 8
Considérant qu'un réclamant demande d'illustrer les "plans d'actions conjoints";
La Commission appuie la demande du réclamant. Elle renvoie le Gouvernement à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité pour le plan d'être plus explicite quant aux mesures envisagées.
3.2. Des actions basées sur deux axes : l'accueil des touristes et la promotion de la destination "Bruxelles"
Considérant qu'un réclamant demande d'aborder les deux axes dans le sens inverse : 1) attraction des prospects 2) accueil sur place en fonction du genre de personne qu'on a voulu attirer;
La Commission estime que cette structure serait plus cohérente. Elle estime cependant la structure adoptée également pertinente. Elle propose donc de laisser le texte en l'état.
3.2.1. Premier axe : l'accueil des touristes à Bruxelles

3.2.1.1. Les bureaux d'information touristique
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande de définir clairement la situation, le nombre et le financement des "info points",
Parce que cet alinéa manque de précision;
Considérant qu'un autre réclamant demande où sont situés ces info points ? combien sont-ils ?, comment fonctionne t-il ? Quelle information y est mise à la disposition des touristes ?
La Commission note que les points info existants sont cités au point 3.2.1.1. et qu'il est difficile au Gouvernement de citer ceux en projet. Elle demande néanmoins au Gouvernement de préciser leur statut, leur mission exacte et leurs moyens.
3.2.1.2. La signalisation touristique
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de doter Bruxelles d'une signalisation commune comme c'est le cas dans toutes les grandes villes,
Parce que qu'il souhaite voir s'étendre l'exemple de Bruxelles-Ville à toute la Région,
Parce qu'il estime qu'il faut qu'on se sente partout à Bruxelles et pas seulement dans certaines communes;
Considérant qu'un autre réclamant demande d'uniformiser le système de signalisation touristique à Bruxelles;
Considérant que plusieurs réclamants estiment que la signalisation touristique est indispensable et qu'un effort important devrait être fait pour une signalisation simple,
Parce que trop nombreuses sont les plaques indiquant une direction qui n'est pas maintenue quelques mètres plus loin. Et que pour le touriste, trop souvent, c'est un véritable parcours du combattant qui l'attend;
Considérant qu'un réclamant demande de compléter le dispositif d'identification touristique existant par un dispositif de fléchage des lieux touristiques (sur le modèle développé dans le Pentagone) et par un système visant à relier entre eux ces sites;
Considérant qu'un réclamant demande de maintenir l'idée d'uniformisation de la signalisation mais de préciser la source du financement de cette signalisation;
Parce que les communes manquent de moyens alors que la signalisation nécessite de lourds investissements (cf. les expériences passées en la matière);
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens accordés aux communes pour stimuler les investissements en matière de signalisation,
Parce que les expériences passées ont indiqué que la Région imposait le type de signalisation et de ce fait également, les montant à débourser de la part des communes.Vu les difficultés des finances communales, est-il opportun de leur imposer des dépenses supplémentaires en matière de tourisme, alors qu'il s'agit plutôt d'une compétence et d'un budget COCOF ?
La Commission constate que le plan rencontre les réclamations en ce qu'il prévoit l'élargissement à l'ensemble de la Région du dispositif mis en place à Bruxelles-Ville.
3.2.1.3. Développement de grands événements
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de définir les types d'investissements envisagés,
Parce que "Le plan prône le partenariat avec le Conseil bruxellois des Musées alors que la Région a suspendu son soutien aux Nocturnes dans les musées";
La Commission n'est pas à même de répondre et considère que cette initiative ("Nocturnes" mérite d'être poursuivie.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que chaque événement ne doit pas

nécessairement être lié au thème de l'année. Les années à thèmes doivent devenir elle-même un "pilier marketing",
Parce que ces deux concepts relèvent de fonctions différentes et spécifiques. L'événement doit se suffire à lui-même et jouer également le rôle de locomotive pour permettre la découverte de l'offre touristique;
La Commission marque son accord avec le réclamant. Les années à thèmes doivent être un catalyseur pour un grand nombre d'événements, mais elles ne doivent pas empêcher d'autres initiatives de se mettre en place.
Considérant qu'un réclamant demande de justifier et d'expliquer le choix des délais de planification et de durée des événements inscrits dans ce point;
La Commission renvoie le Gouvernement à ses considérations générales introductives sur la nécessité d'être plus explicite quant aux mesures envisagées.
Alinéas 3 et 4
Considérant qu'un réclamant demande de traiter la problématique du parcours et du stationnement des cars touristiques au sein des priorités 6 et 8 et d'ajouter entre le 3ème et 4ème alinéa du point 3.2.1.2 du cahier : "Ce projet de signalisation intègre la problématique des cars touristiques notamment par le fléchage de parcours préférentiels, de zones de parcages obligatoires, de zones d'attente obligatoire et de zones d'interdiction de stationnement",
Parce que cette problématique de la gestion de la mobilité touristique est déjà reconnue depuis longtemps dans d'autres pays (i.e. Lyon - depuis 1992 !). Le projet de PRD ne traite absolument pas cette problématique alors que dans le même projet il est dit que : "L'objectif de l'ensemble de cette démarche est de générer un flux touristique croissant à Bruxelles" et "La région doit pouvoir concilier les fonctions de ville, de capitale et de centre de décision international, tout en absorbant dans de bonnes conditions la demande de mobilité croissante des navetteurs et autres visiteurs" et "assurer l'accessibilité des résidants et des visiteurs de la région". Il serait donc nécessaire d'envisager cette problématique !. Un des objectifs du projet de PRD est "un équilibre entre la nécessité de maintenir l'accessibilité aux différentes fonctions de la ville et l'obligation de maîtriser la congestion qui en est la conséquence, pour sauvegarder la qualité de vie des habitants et offrir des espaces de qualité";
La Commission reconnaît que la réclamation est fondée. La Région est fort en retard en la matière par rapport à d'autres pays dans lesquels les itinéraires et le stationnement des cars sont organisés, le stationnement se faisant loin des lieux touristiques et les cars venant seulement pour embarquer les touristes. La Commission constate que cette problématique n'est envisagée ni dans cette priorité, ni dans la priorité relative à la mobilité. Elle suggère de renvoyer la question dans la priorité 8 "Mobilité" et suggère qu'elle soit réfléchie en prenant notamment en compte le réseau STIB existant. Elle propose de faire dans ce point mention de la question en ajoutant, comme le demande le réclamant le texte suivant entre le 3ème et le 4ème alinéa : "Ce projet de signalisation intègrera la problématique des cars touristiques notamment par le fléchage de parcours préférentiels, de zones de parcages obligatoires, de zones d'attente obligatoire et de zones d'interdiction de stationnement et prendra en compte le réseau STIB existant. » .
3.2.1.4. Quels types d'investissements
Alinea 4
Considérant qu'un réclamant d'améliorer la lisibilité du réseau de transport en commun et la signalisation touristique du métro et prémétro;
La Commission appuie la demande du réclamant. Elle relève en effet que contrairement à ce qui ce fait dans d'autres grandes villes, rien n'est fait pour faciliter

l'usage des transports en commun par les touristes et propose d'ajouter après l'alinéa 4 : Cette signalisation comprendra également une signalisation directionnelle permettant une meilleure lisibilité du réseau de transport en commun et la signalisation touristique du métro et du prémétro.

Remarques générales

La Commission désire attirer l'attention du Gouvernement d'une part, sur le manque de capacité d'hébergement des catégories modeste (hôtels 2 et 3 étoiles, auberges de jeunesse, chambres d'hôte), et d'autre part, sur la problématique d'accueil des "gens du voyage".

Considérant qu'un réclamant demande que les conditions utiles au développement d'une hôtellerie de basse et moyenne gammes puissent être définies et estime que le soutien et la création de campings proches du centre ville méritent aussi d'être développés;

La Commission constate que les hôtels des catégories de une à trois étoiles ne comprennent qu'un tiers du total des chambres dans la Région. Elle estime la remarque du réclamant fondée et demande au Gouvernement d'y donner suite non seulement en ce qui concerne les hôtels mais aussi pour les campings. Elle ajoute aussi l'intérêt de disposer à l'intérieur de la Région d'infrastructure permettant le stationnement temporaire de "mobile home".

Considérant qu'un réclamant demande de valoriser les alentours de la Grand-Place et le sous-sol archéologique de la Capitale;

La Commission fait remarquer que de nombreuses initiatives sont en cours, qu'il s'agisse des Chemins de la Ville, de la protection du patrimoine architectural, de la politique de la Ville de Bruxelles visant à supprimer les chancres dans ses environs, de l'insertion de la rue Marché aux Herbes dans un contrat de noyau commercial. Elle considère qu'il faut donner à ces initiatives le temps de se déployer. Par ailleurs, elle fait remarquer que depuis longtemps il a été accepté de voir s'installer aux alentours de la Grand Place un tourisme mercantile qui est le contraire d'un tourisme culturel de qualité et qu'un retour en arrière ne se fera pas facilement.

Alinéa 1er

Considérant qu'un réclamant demande de clarifier la position de la Région vis-à-vis des investissements hôteliers : s'agit-il de plus d'hôtels ou de l'adaptation du parc existant ?;

La Commission demande au Gouvernement de clarifier sa position en matière de politique d'aide à l'investissement pour les hôtels 2 et 3 étoiles.

Considérant qu'un réclamant estime que l'idée "Un soutien financier devra intervenir pour favoriser le développement d'infrastructures touristiques de qualité" est bonne mais demande de donner plutôt la priorité à l'ouverture des musées en soirée,

Parce que l'ouverture des musées en soirée se fait déjà à Londres et que certaines nocturnes ont déjà été organisées en soirée - ce n'est qu'un début mais il faut encourager cette démarche;

La Commission estime comme le réclamant l'idée intéressante. Elle demande au Gouvernement de voir comment la favoriser et dans quels délais.

Alinea 2

Considérant qu'un réclamant demande de compléter ou de modifier la disposition suivante : "En termes d'infrastructures de congrès, l'attractivité sera améliorée grâce aux investissements hôteliers" parce qu'il faut également envisager le tourisme de loisirs et pas seulement le tourisme de congrès,

Parce que le constat montre clairement le déficit bruxellois réside dans le tourisme de loisirs;

La Commission indique au réclamant que l'alinéa 1 du point 3.2.2.2. prévoit qu'une attention particulière sera accordée à la promotion du tourisme de loisirs. La Commission suggère au Gouvernement l'étude d'un régime d'aide adapté aux investissements hôteliers, les hôtels 2 et 3 étoiles de 40 chambres ne bénéficiant pas actuellement d'aide à l'investissement.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le passage suivant : "La Région pourra aider à la concrétisation de ces investissements" et demande comment ?, s'agit-il d'une aide financière ?, de quel montant est-elle ?, et quelle sera l'intervention de la Région dans le choix des sites ?
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives sur le manque de précision du projet relative aux moyens de mise en oeuvre des idées énoncées.
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire la proposition suivante : créer un deuxième centre de congrès, pas uniquement rénover celui du Mont de Arts, et y inscrire surtout la priorité suivante : garder les congressistes le week-end afin de remplir les périodes creuses,
Parce que Bruxelles est le 2e centre de congrès;
La Commission estime que ce qui manque à Bruxelles c'est une infrastructure permettant d'accueillir des congrès très importants. Elle se réjouit de la rénovation du Palais des Congrès et estime qu'il appartient au Gouvernement de décider de la création ou non d'un deuxième centre de congrès.
Considérant qu'un réclamant demande de créer de nouveaux centres d'hébergement à prix modérés de type "auberges de jeunesse",
Parce que Bruxelles en manque;
La Commission appuie cette demande et demande au Gouvernement de modifier cet alinéa comme suit : "Les centres d'hébergement pour jeunes continueront à être aidés par les autorités compétentes non seulement en ce qui concerne leurs investissements mais également la création de nouveaux centres. » .
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande de compléter la phrase "Autres Initiatives pour renforcer l'attractivité touristique de la Région",
Parce que cette phrase est incomplète;
Considérant qu'un autre réclamant signale que dans le point 3.2.1.4 au milieu du texte, la phrase "Autres initiatives pour renforcer l'attractivité touristique de la région" n'est pas compréhensible,
Parce que, s'il s'agit d'un titre de paragraphe, il faut le faire apparaître tel quel;
La Commission constate comme les réclamants que cette ligne intrigue. Elle confirme l'hypothèse d'un titre. Elle demande dès lors de le signaler par une typographie appropriée.
Alinea 4
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'ajouter la proposition suivante : veiller à ce que les associations commerçantes soient réellement représentées au sein des instances décisionnelles du BI-TC,
Parce que le projet de PRD déclare chercher à lier davantage les événements touristiques avec le potentiel commercial;
La Commission suggère au Gouvernement de se pencher sur cette question qui semble pertinente et de le préciser à cet alinéa.
Considérant qu'un réclamant demande de prendre en compte le tourisme d'un jour qui nécessite peu d'investissements en infrastructures spécifiques mis à part quelques hôtels moyens et des logements type "auberge de jeunesse" à finaliser,
Parce qu'en matière de tourisme, si le projet de PRD envisage des aménagements pour

le tourisme international, il est peu question du tourisme d'un jour ou du tourisme de Wallons et Flamands qui souhaiteraient découvrir leur capitale;
La Commission estime que la problématique du tourisme d'un jour doit être prise en compte dans le city marketing. Elle renvoie le réclamant aux dispositions du projet à ce propos.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce passage : "En outre, pour améliorer l'attractivité de la Région, le secteur privé (commerces, entreprises, partenaires culturels, horeca, taxis) doit être impliqué dans l'ensemble des instruments de la politique touristique. » Et se demande en quoi le secteur privé doit-il être présent, dans quelle mesure, dans quelle structure et avec quel pouvoir ?;
La Commission signale que le secteur privé est représenté dans les instances de décision nonobstant la remarque d'un réclamant qui souhaite y voir siéger un représentant des classes moyenne. Elle estime que la structure actuelle semble permettre au Gouvernement de concrétiser sa politique.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant demande de signaliser la promenade verte,
Alors que la commune d'Uccle estime que les modalités de signalisation de la promenade verte ressortent du stade de l'exécution et non du PRD;
La Commission estime, comme la Commune que les modalités de signalisation de la promenade verte ressortent du stade de l'exécution et non du PRD.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser (pour la city card) que les asbl touristiques exerçant leurs activités sur le territoire de la région y soient bien mentionnées et que leurs activités y soient reprises;
La Commission marque son accord avec la proposition du réclamant et propose de préciser que celles-ci devront mentionner également les asbl touristiques exerçant leurs activités sur le territoire de la Région.
Considérant qu'un réclamant estime le renvoi à la carte "infrastructures touristiques" faite à la fin de cet alinéa peu pertinent;
La Commission signale au Gouvernement que le renvoi à cette carte qui localise les hôtels et centres d'accueil, est peu indiqué pour illustrer la mention "découverte des quartiers". Elle propose de supprimer ce renvoi.
3.2.2. Deuxième axe : la promotion de Bruxelles comme destination
3.2.2.1. Vers ses habitants
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la nécessité d'un encadrement et d'un contrôle des hébergements chez l'habitant,
Parce qu'il s'agit de toute façon de ne pas privilégier la quantité par rapport à la qualité;
La Commission se rallie à l'idée de la nécessité d'un contrôle du système "Bed in Brussel".
Alinéa 1er, alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande de favoriser au niveau régional le développement des activités artistiques et des musées dans les communes situées sur le pourtour de la région afin de les rapprocher des endroits où vivent les gens et demande que les infrastructures touristiques suivent la même tendance dans un second temps;
La Commission signale au réclamant que sa demande est prise en compte au point 3.2.2.1. de cette priorité qui prévoit : "une assistance plus structurelle sera envisagée pour mettre sur pied un système d'information des activités régionales aux niveaux des différentes communes". Néanmoins la Commission demande au Gouvernement d'être plus explicite quant à la mise en oeuvre de cette disposition.

3.2.2.2. Vers l'étranger
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la façon dont sera apporté un soutien aux opérations invitant les Bruxellois à être acteurs de la promotion de leur ville : est-ce uniquement à travers le "Bed in Brussels" ou à travers d'autres opérations, et demande comment les financera-t-on et les structurera-t-on ?
Parce qu'il s'agit de toute façon de ne pas privilégier la quantité par rapport à la qualité;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives sur l'aspect peu opérationnel du projet. Elle invite le Gouvernement à préciser ses intentions.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire dans ce point une évaluation et le suivi d'objectifs clairement déterminés et quantifiés,
Parce que le projet de PRD ne fait pas usage des données issues de l'Observatoire, ne repose sur aucun objectif quantifié et ne permet donc aucune évaluation de ceux-ci a posteriori en matière de tourisme. Or le projet de PRD rappelle que la Région possède un Observatoire et semble donc placer le tourisme, de facto, dans les "instruments de suivi des politiques régionales";
La Commission estime pertinente la demande du réclamant et propose d'ajouter dans le 4ième alinéa "L'Observatoire du tourisme aura aussi pour mission de réaliser une évaluation des politiques touristiques mises en oeuvre. » .
3.3. City marketing
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'"il convient de doter le BI-TC de moyens nécessaires au développement d'une promotion touristique en faveur de l'ensemble des communes bruxelloises, en les associant étroitement à sa gestion";
La Commission appuie le point de vue du réclamant. Elle estime que le rôle du BI-TC est la promotion de l'ensemble de la Région.
Considérant qu'un réclamant demande de résoudre cette contradiction : le sens donné au city marketing est différent dans le cahier 5 et le cahier 6;
La Commission demande au Gouvernement de préciser cette notion.
Considérant qu'un réclamant demande de développer une action de formation du personnel de l'horeca à l'accueil des touristes et aux ressources touristiques de la Région afin d'aider les touristes à se débrouiller quand il pleut, à connaître les activités possibles le dimanche, ce qui peut intéresser les enfants. Il estime qu'il s'agit de motiver les volontaires intéressés à étoffer leurs connaissances par des bons de participation à des visites guidées, des entrées dans les musées...;
La Commission marque son accord sur le principe. Elle considère une formation de ce type importante pour l'accueil des touristes. Elle estime qu'une synergie entre le BI-TC et l'horeca pourrait être utilement organisée pour mettre en place cette action.
Considérant qu'un réclamant estime qu'il est important de faire connaître le site du cimetière du Dieweg,
Parce que cet aspect est incontestablement original et peut constituer un but de promenade remarquable;
La Commission estime que la suggestion du réclamant de mettre en valeur les éléments sortant du commun tels que les cimetières, sites naturels etc... devra être prise en compte dans la politique touristique.
PRIORITE 7 - REPONDRE AUX BESOINS SOCIAUX, EN PARTICULIER VIS-A-VIS DES POPULATIONS LES PLUS FRAGILISEES, EN AMELIORANT L'EFFICACITE DES SYSTEMES EDUCATIFS ET DE FORMATION, EN MOBILISANT LES DISPOSITIFS D'ACTION SOCIALE ET DE SANTE AINSI

QU'EN DEVELOPPANT L'OFFRE D'EQUIPEMENTS COLLECTIFS
La Commission se réjouit du traitement de cette priorité :
- du caractère complet et volontariste de la priorité;
- de la clarté des objectifs énoncés;
- de la prise en compte des instances extérieures à la Région;
- que le financement des mesures proposées soit envisagé, entre autres en annonçant une concertation en la matière avec les institutions compétentes;
- de la précision avec laquelle certaines matières sont traitées, ex. des arriérés de paiement en eau, gaz, électricité traités au point 2.5.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que soient comblées certaines lacunes :
- aménagement de terrains (min. 2) permettant l'accueil des gens du voyage sur le territoire régional, en concertation avec les communes, parce que les gens du voyage ne sont pas mentionnés dans le projet;
- prévoir des terrains au profit des forains;
- Concernant l'accueil des forains et des gens du voyage, la Commission juge la remarque pertinente et reconnaît que la question doit être traitée au niveau régional et non communal. A la connaissance de la Commission, le PRAS ne réglemente pas explicitement l'accueil des gens du voyage et des forains. Toutefois, leur installation peut être considérée comme une forme de logement ou éventuellement être interprétée en terme de "mission d'intérêt général" et à ce titre être comprise comme "Equipement d'intérêt collectif ou de service public" tel que défini au glossaire du PRAS.
Dans la pratique, leur accueil, est loin d'être assuré et engendre des problèmes de laxisme et de sécurité. La Commission demande donc au Gouvernement de trouver rapidement une solution afin de faire aboutir une réflexion entamée depuis longtemps.
La Commission rappelle les initiatives prises en la matière en Région wallonne, en terme d'incitation pour les autorités locales d'aménager des terrains d'accueil permettant d'une part un accueil digne et humain et d'autre part d'éviter leur concentration en quelques endroits particuliers.
Considérant que plusieurs réclamants relèvent l'intérêt de traiter, dans la priorité 7, des matières de compétence non strictement régionale; mais aussi la complexité liée à la variation et au nombre d'autorités compétentes pour ces matières :
- absence de compétence régionale pour les matières traitées;
- intérêt de la volonté de transversalité en traitant des matières relevant de la compétence des Commissions communautaires;
- accorder davantage d'attention au secteur bicommunautaire qui permet une approche transversale peu exploitée jusqu'à présent;
- difficulté d'appréhension des conséquences directes ou indirectes des propositions étant donné l'impression de compilation (effet patchwork) de considérations et propositions émises par les différentes Communautés;
- Comme signalé dans les considérations générales, la Commission soutient l'initiative du Gouvernement dans sa volonté d'appréhender la réalité de son territoire, au-delà des matières relevant de sa stricte compétence. Quant aux moyens d'action du Gouvernement régional sur ces matières, la Commission rappelle que la Région peut éventuellement les influencer soit de manière indirecte, via les choix réalisés au sein de ses propres compétences (par exemple le traitement indirect des matières sociales via la politique du logement), soit par le fait que les Ministres régionaux siègent également dans les Commissions communautaires; soit encore via des concertations informelles ou formalisées dans le cadre d'accords avec les Communautés ou l'Etat fédéral.

Enfin, en ce qui concerne la difficulté d'appréhension des conséquences des propositions faites dans la priorité 7 du projet, la Commission renvoie à son avis relatif aux observatoires (conditions transversales de mise en oeuvre).
Considérant que plusieurs réclamants, soutenus par la commune d'Uccle demandent que soient définis ou précisés des objectifs chiffrés :
- notamment en matière de création ou de développement d'infrastructures concernant les seniors, les jeunes, la petite enfance, les personnes handicapées;
- en tenant compte des études et état des lieux de l'offre des services et des équipements collectifs existants;
En ce qui concerne le manque d'objectifs chiffrés, la Commission renvoie à ses considérations générales relatives au manque de définition des objectifs mais fait cependant remarquer que les objectifs sont relativement plus explicites dans la priorité 7 que dans le reste du projet.
Du point de vue de la nécessité de prise en compte des études existantes, la Commission renvoie à ses remarques relatives à l'absence d'évaluation des politiques menées dans le cadre du PRD 95 (conditions transversales de mise en oeuvre).
Considérant que plusieurs réclamants, soutenus par la commune d'Uccle, s'étonnent de l'absence de définition des moyens
Et qu'un réclamant demande en particulier si des mesures financières régionales sont envisagées afin de favoriser le développement d'initiatives au sein des communes dans les domaines tels que l'Action Sociale et la Santé;
- Considérant qu'un réclamant demande des précisions en terme de localisation :
- des infrastructures et des actions à mettre en place (surtout pour la création d'infrastructures pour les seniors, les jeunes, les handicapés et la petite enfance);
- délimitation, sur support cartographique, des zones prioritaires dans lesquelles est prévu un renforcement des aides;
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives à l'absence de définition des moyens.
La Commission considère que le niveau (Région, commune ou quartier) de conception des équipements doit être déterminé en fonction de la nature des services offerts. Cependant, la Région doit veiller, en coordination avec les communes, à une couverture générale et harmonisée, du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, en équipements et doit garantir la coordination de leur gestion.
Par ailleurs, en ce qui concerne le traitement des infrastructures par les communes dans le cadre de leur PCD, la Commission demande au Gouvernement d'insérer, dans son projet de circulaire relatif au contenu des PCD, une note demandant une concertation entre communes à ce sujet, par exemple dans le cadre de la cellule de coordination Région-communes. Enfin, la Commission rappelle que le PRD n'est contraignant que pour les équipements et infrastructures bénéficiant d'une aide du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.
En ce qui concerne la détermination de zones prioritaires spécifiques, la Commission confirme que le projet ne prévoit aucune zone prioritaire directement dévolue au renforcement des aides sociales. Elle rappelle cependant que certaines zones prioritaires annoncées, permettent de mener des politiques de discrimination positive dans certaines matières sociales (EDRLR, zones de programme de revitalisation, entre autres le volet social prévu dans les contrats de quartier; les projets d'équipements collectifs à prendre en considération dans l'élaboration des schémas directeurs des zones-leviers annoncé au point 2.2 de la priorité 1, la zone de verdoiement prioritaire, etc...). La Commission renvoie également à son avis relatif à la discrimination positive pour les établissements scolaires (point 1.1, alinéa 1er).

Considérant qu'un réclamant demande d'intégrer le rapport sur la pauvreté dans le PRD dans la mesure où d'une part le projet préconise la création de tas d'observatoires mais ne prend pas en compte un observatoire qui fonctionne, et que d'autre part la Région ne peut négliger la pauvreté qui est un phénomène structurel, et encore moins le phénomène préoccupant de la "pauvreté laborieuse";
La Commission souscrit à la demande du réclamant. En effet, si le projet mentionne la nécessité de suivre l'évolution de la démographie à partir d'indicateurs de pauvreté (conditions transversales, point 9, p. 35941), il ne mentionne pas explicitement le rapport sur la pauvreté. Toutefois, la Commission signale que le constat fait à plusieurs reprises référence au rapport sur la pauvreté (chapitres 3 et 7). La Commission renvoie également à son avis relatif aux observatoires (conditions transversales de mise en oeuvre).
Considérant que plusieurs réclamants se préoccupent de l'opérationnalité de la priorité 7 :
- la priorité 7 constitue une simple réponse à un constat sans être une projection des différentes matières;
- déception par rapport à ce volet social et difficulté de mettre en évidence une ou plusieurs logiques politiques;
- Du point de vue du manque de projet, la Commission renvoie à ses considérations générales.
Introduction
Considérant qu'un réclamant soutenu par la commune d'Uccle signale que si le projet annonce qu'il importe de "répondre aux besoins sociaux", il est absolument nécessaire d'offrir un vaste choix de logements et de veiller à ne pas oublier les plus faibles si on veut vraiment atteindre l'objectif démographique (cité au point 1.2 de la priorité 1);
- Du point de vue de l'accès particulier au logement, la Commission renvoie à l'amendement proposé au point 2.2 pour un renvoi vers la priorité 3 qui a précisément pour dessein de "garantir à tous les bruxellois l'accès à un logement décent et abordable".
1. Améliorer les systèmes éducatifs et de formation
La Commission ne pense pas que le système d'enseignement développé par les Communautés soit tout à fait adapté à une région urbaine telle que la Région de Bruxelles-Capitale. La Commission demande donc au Gouvernement, dans la marge de manoeuvre des négociations avec les Communautés, de tenir compte des spécificités urbaines de la Région de Bruxelles-Capitale, ceci entre autres en vue de veiller à une meilleure adéquation des programmes d'enseignement par rapport aux lignes directrices de la Région de Bruxelles-Capitale en matière d'emploi.
Considérant que plusieurs réclamants et la commune de Saint-Gilles réagissent quant à l'importance à accorder à la formation ainsi qu'aux priorités à donner en matière de formation :
- donner la priorité à l'éducation et à la formation afin de permettre à l'enfant et à l'adulte de devenir autonomes;
- donner la priorité à l'alphabétisation (avant la maîtrise des outils de communication); ou privilégier la politique d'alphabétisation des personnes les plus fragiles étant donné les difficultés d'une partie de la population saint-gilloise à acquérir les connaissances de base (lire, écrire, etc...);
- favoriser la maîtrise de la langue avant les nouvelles technologies, à contre-pied du "concept absurde de la société de la connaissance issue du progrès technologique";
- Considérant que plusieurs réclamants demandent d'accorder de l'importance à la formation citoyenne ou à la formation civique :

- l'école doit "forger une culture de citoyenneté d'esprit républicain" car il s'agit de donner à chacun les moyens d'affermir son identité et de répondre à son projet personnel;
- favoriser la prise de responsabilités et l'engagement dans la vie sociale, culturelle, économique, politique et aussi familiale;
- dispenser dans toutes les écoles des cours d'éducation civique et inclure dans le PRD un chapitre sur le civisme dans la mesure où cette éducation comporte aussi et surtout des devoirs civiques de chacun; dans le cadre de notre "société (trop) permissive" où il faut inculquer aux jeunes des "choses importantes" en matière de propreté des espaces publics, d'égards pour les autres, etc...;
- Considérant qu'un réclamant signale que "le service public doit répondre lui-même", par ses propres moyens, aux besoins en matière d'alphabétisation car en ce qui concerne l'alphabétisation, vu la faiblesse de l'offre au regard de la demande, il ne suffit pas de donner des moyens supplémentaires au service associatif privé;
- Considérant que plusieurs réclamants insistent sur l'apprentissage des langues :
- assurer un enseignement efficace des langues dans les écoles;
- rappeler (au minimum) l'importance du bilinguisme et de la mobilité (y compris de Bruxelles vers la périphérie). La Communauté flamande a fait d'importants efforts à ce niveau (entre autres, offre du Néerlandais comme seconde langue multipliée par quatre). Une orientation réciproque et de manière plus générale, une coopération structurelle et une concertation systématique au-delà des frontières communautaires et dans l'intérêt des chômeurs sont rarement mises en place par les partenaires sociaux et leurs organismes appropriés. Le PRD ne s'exprime d'ailleurs pas intentionnellement en faveur une telle concertation permanente. La crainte réciproque de l'éventuel prosélytisme de l'autre nous parait totalement déplacée et contraire à l'intérêt du public visé;
- favoriser "les échanges de toute nature, à tous les niveaux de l'enseignement et de la formation professionnelle" et stimuler "la coopération entre les Communautés linguistiques" car "la connaissance des langues, au moins des langues nationales est un élément important de la formation";
- Considérant que la commune de Saint-Gilles demande de maintenir la proposition relative aux technologies de l'information et de la communication (TIC) étant donné la nécessité de rendre les TIC accessibles au maximum de personnes, ce qui n'est actuellement pas le cas mais un travail de formation et de mise à disposition des outils est prévu;
La Commission souscrit aux préoccupations des réclamants quant à la priorité à donner à un socle élémentaire de base, soit entre autres l'alphabétisation. Elle souligne cependant que certaines technologies, entre autres de communication constituent des outils permettant d'accéder avec davantage de motivation et d'enthousiasme à la connaissance. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'il faut comprendre la proposition suivante du projet : "l'application des nouvelles technologies de l'information et de la communication au secteur de la formation de base et de l'alphabétisation. » (point 1.2, alinéa 3).
La Commission souscrit à la préoccupation des réclamants quant au devoir de l'école de forger une culture de citoyenneté et à apprendre les langues, et renvoie à la nécessité d'un enseignement adapté aux spécificités d'une zone urbaine (voir avis relatif au point 1), entre autres la complexité des cultures qu'elle abrite, la spécificité du bilinguisme, etc...
En ce qui concerne l'apprentissage des langues, la Commission demande au Gouvernement de tenir compte des programmes en la matière, d'application en

Région de Bruxelles-Capitale; que ceux-ci soient issus d'initiatives communautaire ou régionale (exemple des "chèques langue" issus du "Pacte régional pour l'emploi") et pour lesquels, étant donné la spécificité linguistique de la Région de Bruxelles-Capitale (caractérisée par le bilinguisme et une forte présence de population immigrée ne maîtrisant pas les langues nationales), celle-ci devrait être avantagée par rapport aux deux autres Régions.
Considérant qu'un réclamant demande que soient développées les synergies avec la Commission européenne, les instances fédérales et régionales afin de renforcer la formation : toutes les écoles, grand public, ORBEm (les demandeurs d'emploi), formation continue dans les écoles de jour et du soir ou par des journées d'études, stages, téléformation, etc... afin d' "obtenir l'aide humaine et les subsides des autorités supérieures. La Région à son tour, sensibilise, stimule et subsidie un maximum de branches du secteur public et privé. » ;
La Commission signale les nombreux programmes menés par la Région de Bruxelles-Capitale en collaboration avec les autorités européennes et fédérales. Elle soutient le réclamant afin que la Région poursuive ses efforts dans ce domaine.
1.1. Les initiatives autour et dans les établissements scolaires
La Commission fait remarquer :
- que l'enseignement n'apporte pas de réponse suffisante au problème des populations les plus fragilisées, malgré le fait que son public soit celui le plus encadré. Ceci est peut-être dû au fait que les formations ne sont pas adéquates;
- que dans les faits, l'école n'est plus gratuite, des contributions financières étant demandées aux parentes;
- qu'à sa connaissance, il n'existe pas de "zone de discrimination positive" relative aux établissements scolaires, étant entendu que les ZEP (Zones d'éducation prioritaire) ont disparu au profit d'"établissements" (et non de "zone") en discrimination positive pour les établissements d'enseignement francophone. Si les "zones prioritaires" mentionnées dans l'alinéa 1er font référence à des zones régionales, la Commission demande au Gouvernement de les définir.
Par ailleurs, la Commission relève que les alinéas 2 et suivants du point 1.1 n'ont rien à voir avec les "établissements scolaires" comme semble le prétendre le titre du point 1.1. La Commission propose dès lors de subdiviser le point 1.1 de la manière suivante : "1.1.1. Ouverture des établissements scolaires et des élèves à leur environnement", "1.1.2. Enseignement technique et professionnel" et "1.1.3. Formation en alternance".
Considérant que plusieurs réclamants réagissent à la relation sous-tendue dans le projet entre formation et résolution des problèmes sociaux :
- comment l'amélioration des systèmes éducatifs et de formation pourra-t-elle suffire à remédier aux problèmes sociaux, sachant que la dépréciation des revenus des habitants bruxellois est considérée comme la source de la plupart des problèmes sociaux;
- valider l'affirmation selon laquelle "l'école assure l'émancipation collective";
- l'école n'est un moteur de lutte contre l'exclusion sociale que lorsqu'on lui donne les moyens nécessaires et à condition d'assurer l'accompagnement des parents, sans quoi - l'école devient un facteur d'exclusion "école ghetto";
- Considérant qu'un réclamant demande de clarifier la notion d'"outils de mobilité" (cité point 1.1, alinéa 3);
- Considérant qu'un réclamant demande l'amendement suivant : ajouter à l'alinéa 3 ("On veillera ainsi (<6;221>) initiatives nouvelles et complémentaires. »); "poursuivre les programmes du dispositif d'accrochage scolaire (DAS) et à la lutte contre l'absentéisme scolaire", suite à l'avis de l'échevin de l'Enseignement de la commune

afin d'accorder une attention particulière aux problématiques évoquées (absentéisme scolaire, dispositif d'accrochage scolaire);
- Considérant que plusieurs réclamants ainsi que les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles réagissent par rapport à la discrimination positive :
- adapter l'enseignement aux populations fragilisées, au niveau de l'encadrement, du programme et des sorties afin de limiter les retards scolaires;
- donner aux écoles des quartiers les plus fragiles les moyens nécessaires et assurer l'accompagnement des parents étant donné : que l'école est à la base de la socialisation de l'individu et constitue, par conséquent, un moteur de lutte contre l'exclusion sociale; les différences en terme de composition sociologique entre les écoles et entre les quartiers dans lesquels elles se trouvent; que sans moyens et accompagnement ces écoles peuvent devenir un facteur d'exclusion ("écoles ghetto" où la mixité est absente);
- "introduire des "personnes ressources" dans les établissements et programmes scolaires : psychologues, assistants sociaux, animateurs sportifs et culturels";
- prendre en compte les besoins réels existants dans les établissements scolaires et ce y compris en dehors des "zones prioritaires";
- Considérant que la commune d'Anderlecht et un réclamant demandent que soit davantage abordée la question de l'infrastructure scolaire :
- mentionner les éléments relatifs à la qualité de l'accueil scolaire en termes d'infrastructures, d'équipement et d'encadrement étant donné l'accent mis sur l'accueil extrascolaire sans mention de l'accueil scolaire;
- intégrer les infrastructures scolaires et essentiellement l'enseignement obligatoire dans les PCD;
- accentuer la nécessité d'adaptation des infrastructures scolaires à l'évolution de la démographie en tenant compte de la pyramide des âges;
- faire évaluer la situation scolaire par les autorités locales compétentes afin de réinvestir dans la construction d'écoles adaptées au développement harmonieux des enfants;
- évoquer et développer le thème de l'équipement des écoles techniques et professionnelles, en particulier dans le cadre du développement d'une ville à 2 vitesses suite (notamment) à la dépréciation des revenus car ces propositions ne sont pas évoquées ou ne sont pas développées contrairement à d'autres thèmes;
La Commission souscrit aux préoccupations des réclamants demandant davantage de moyens pour les établissements scolaires en général.
La Commission insiste pour que les deux dispositifs cités dans l'alinéa 3, soit la consolidation des emplois et les échanges, n'échappent pas aux populations défavorisées, c'est-à-dire pour que les élèves fréquentant les écoles à discrimination positive puissent bénéficier des "outils de mobilité".
La Commission signale que le projet mentionne, au sein de la priorité 11, l'action d'acteurs sociaux, au sein de l'école ou issus du milieu associatif gravitant autour de l'école, en vue de lutter contre l'exclusion sociale, culturelle et économique, aux points "2.2. Lutte contre le décrochage scolaire" et "2.5. Les médiateurs scolaires communaux".
Elle propose en conséquence d'amender l'alinéa 3 :
- en le scindant en 3 propositions distinctes;
- en rajoutant les éléments demandés avec un renvoi explicite vers le point "2.2 Lutte contre le décrochage scolaire" de la priorité 11;
- c'est-à-dire : "On veillera ainsi à : * consolider les emplois financés par la Région dans le cadre des dispositifs de discrimination positive; * favoriser les échanges de

jeunes via les programmes européens et les initiatives nouvelles et complémentaires, en s'assurant de leur accessibilité pour l'ensemble de la population scolaire;*
poursuivre les programmes du dispositif d'accrochage scolaire (DAS) et de lutte contre l'absentéisme scolaire, sans oublier l'action des médiateurs scolaires communaux (voir points 2.2. et 2.5. de la priorité 11). »
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Anderlecht insistent sur la nécessité d'un brassage social, entre autres au niveau des établissements scolaires :
- "l'école doit refléter l'hétérogénéité de la population" car l'école doit "forger une culture de citoyenneté d'esprit républicain";
- importance d'un Brassage culturel et social au niveau d'une solidarité régionale dépassant les communes, quartiers ou écoles "ghetto";
- rendre accessibles les écoles européennes à tous les bruxellois, étant donné l'existence d'un "véritable apartheid scolaire" à Bruxelles (bonnes écoles avec bons enseignements et bons élèves dans bons quartiers) parce que le projet assume "l'accroissement (de l'apartheid) en prônant les privilèges pour les enfants des ressortissants des institutions européennes et internationales";
La Commission soutient les réclamants sur le principe d'un brassage social au sein des établissements scolaires, mais s'oppose à toute mesure restrictive relative au choix d'un établissement scolaire du quartier (cf. système français). Elle considère que le brassage social au niveau des établissements scolaires peut être atteint en rehaussant le niveau des écoles problématiques, permettant un meilleur enseignement pour tous. Elle pense que la meilleure voie vers le brassage social dans les écoles passe par une mixité des quartiers.
Considérant que plusieurs réclamants réagissent vis-à-vis du partenariat avec le secteur professionnel :
- développer le thème du partenariat organisé avec le secteur professionnel bruxellois, étant donné le développement d'une ville à 2 vitesses suite (notamment) à la dépréciation des revenus, parce que ces propositions ne sont pas évoquées ou pas développées contrairement à d'autres thèmes;
- la promesse de mise en place d'une bonne concertation avec les interlocuteurs sociaux relative à l'emploi en est, depuis des années, au stade de la déclaration d'intention. Les moyens du Conseil Economique et Social de Bruxelles restent provisoires et insuffisants. Si on croit réellement à la compétence et à l'expérience des partenaires sociaux issues de leur présence quotidienne sur le terrain, ceux-ci doivent, avec l'aide d'un organisme bien outillé, recevoir les moyens de formuler des avis compétents et étayés;
- supprimer le renvoi au chapitre "économie-emploi", étant donné l'absence de trace du "parcours d'insertion" dans la priorité 2 et de titre "économie/emploi" au sein de la priorité 7;
La Commission signale que le partenariat avec le secteur professionnel bruxellois est mentionné à plusieurs reprises dans le projet (priorité 2, point 4.2; priorité 6, point 3.2.2.2 et priorité 7, points 1.1 et 1.2). Toutefois, la Commission demande que cette question du partenariat soit développée, au-delà des bonnes intentions annoncées.
La Commission signale par ailleurs que la question du partenariat avec le secteur professionnel fait actuellement l'objet de discussions dans le cadre du "Pacte social pour l'emploi", négociations entre les partenaires sociaux qui devraient aboutir en juin 2002.
La Commission considère effectivement le renvoi au chapitre "économie - emploi" comme non pertinent dans la mesure où le "parcours d'insertion" n'est pas cité dans la priorité 2, mais bien abordé au point 2.3 de la priorité 7.

La Commission relève une difficulté inhérente à la formation en alternance, soit celle de trouver un stage, du moins dans une série de secteurs pour lesquels il y a peu de débouchés.

1.2. La Formation des adultes

Considérant que plusieurs réclamants réagissent du point de vue de la formation des adultes :

- nécessité de requalifier les populations actives et ne pas s'adresser qu'aux "sans-emplois";
- assurer un accès à la formation professionnelle permanente pour les travailleurs sociaux étant donné la nécessité d'un personnel compétent, suffisant et motivé pour assurer des politiques sociales efficaces dans le cadre des politiques de santé et hospitalières;
- maintien de la proposition de développer des passerelles entre les différentes filières de formation professionnelle et d'enseignement (point 1.2, alinéa 5) afin de permettre les changements d'orientation, la prolongation de la formation et les alternances entre formations et vie professionnelle de façon harmonieuse; élément important pour la formation tout au long de la vie;
- préférer la qualité de la formation à la multiplication des organismes de formation pour la rendre utile;
- rendre compréhensibles les mesures énoncées point 1.2, alinéa 6 pour renforcer l'efficacité des systèmes de formation des adultes;

La Commission relève que si le projet prône effectivement des mesures de formation des demandeurs d'emplois, il propose également des formations pour d'autres groupes cibles (priorité 2, introduction, alinéa 6; alinéas 8-10; point 4.2, alinéas 1-2; point 6, alinéas 2-3; point 7, alinéa 6; priorité 6, point 2.3, alinéa 6; point 3.2.2.2, alinéa 5; priorité 7, point 1, alinéa 1er; point 1.2, alinéa 4; alinéas 5-6), sans compter les mentions de nécessité de formation dans de nombreux secteurs tels que la petite enfance, la formation scientifique, le personnel administratif, etc...). Cependant, le Commission demande de clarifier les différentes mesures préconisées en fonction des objectifs et publics cibles, en l'occurrence : elle propose de restructurer le chapitre 1.2. consacré à "la formation des adultes" selon la subdivision suivante : "1.2.1. La requalification des demandeurs d'emploi peu qualifiés", "1.2.2. La formation continuée ou éducation permanente", dans une perspective de formation professionnelle mais également de développement culturel, contribuant à la lutte contre l'exclusion sociale et "1.2.3. L'enseignement de promotion sociale"; les deux derniers points s'adressant également au travailleurs;

La Commission souscrit à la préoccupation du réclamant relative aux "passerelles", à condition de n'autoriser celles-ci qu'entre des types de formation similaires (voir proposition de subdivision du point 1.2. relatif à "la formation des adultes").

La Commission constate également la complexité et la multiplication des formations pour adultes et soutient le réclamant en faveur d'une simplification et d'une rationalisation de celles-ci. Le projet mentionne que la diversité de l'offre "constitue un atout pour s'adapter au mieux aux spécificités du marché de l'emploi bruxellois" et prône un renforcement de leur coordination et le développement de passerelles (alinéa 5). La Commission propose l'amendement suivant : "<6;221>il est nécessaire d'en renforcer la coordination, voire une simplification. »

La Commission soutient le réclamant demandant de rendre compréhensibles les mesures énoncées alinéa 6 en vue de renforcer l'efficacité des systèmes de formation des adultes.

1.3. L'animation et l'expression culturelle

Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Anderlecht réagissent quant au point relatif à "l'animation et l'expression culturelle" :
- surtout ne pas se limiter au culturel et au social dans ce point consacré à "l'animation et l'expression culturelle", dans la mesure où l'environnement et l'aménagement du territoire, les problèmes de mobilité, sont bien plus importants;
- définir les termes "multiculturel", "interculturel" et "pluriculturel";
- "l'animation culturelle doit également permettre aux habitants de quitter leurs quartiers et accéder à la Ville et il faut veiller à ne pas "parquer" les habitants dans leurs quartier" et mettre à la disposition des habitants les outils leur permettant de développer leur autonomie et leur émancipation;
- associer les écoles aux grands événements culturels locaux, mais également aux relations internationales qui inscrivent Bruxelles au coeur de l'Europe (programmes européens d'éducation, classes de dépaysement, classes européennes d'échanges) et ce depuis l'enseignement fondamental;
- reconsidérer sérieusement à la hausse le volume des subventions régionales destinées à la rénovation ou à la création des infrastructures sportives, étant donné l'impact important de ces infrastructures sur la qualité de vie et l'attractivité de la ville. Actuellement, le crédit est d'environ 2,182 millions euro (88 millions de BEF) par an, c'est-à-dire environ 114.000 euro (4,6 millions BEF) par an par commune, ce qui est presque ridicule au regard des besoins et des coûts de ce genre d'infrastructure;
- "travailler à la construction d'un socle commun de valeurs";
- privilégier le concept de diversités culturelles et non se baser uniquement sur la reconnaissance des différences culturelles;
- "les contrats de quartier intègrent déjà dans le volet social les initiatives socioculturelles et récréatives";
Du point de vue des thématiques développées dans ce point 1.3, la Commission appuie la réclamation demandant de définir une série de termes et demande par ailleurs de définir également les termes "différence culturelle" et "diversité culturelle". En effet, la dimension spécifique de la Région de Bruxelles-Capitale implique de clarifier les objectifs politiques poursuivis ainsi que les termes utilisés.
En ce qui concerne la demande d'association des écoles aux relations internationales, la Commission renvoie à sa réponse relative à l'accès pour tous aux "outils de mobilité" (voir avis relatif au point 1.1).
Pour les infrastructures sportives, la Commission renvoie aux considérations générales relatives au budget. Par ailleurs, elle demande au Gouvernement de tenir compte des éventuels projets de modification des mécanismes de subsidiation actuels.
La Commission précise que si certains contrats de quartier intègrent déjà effectivement des initiatives socioculturelles et récréatives, celles-ci ne sont pas systématiques. C'est précisément ce systématisme que propose le projet.
1.4. Cohabitation des communautés locales
Considérant qu'un réclamant demande de donner des exemples des actions sociales "oubliées" (mentionnées point 1.4, alinéa 2) que requièrent les primo-arrivants;
La Commission donne raison au réclamant demandant de donner des exemples des actions sociales "oubliées" que requièrent les "primo-arrivant" et demande au Gouvernement de préciser ses intentions en la matière.
2. Les Centres Publics d'Aide Sociale de la Région de Bruxelles-Capitale
La Commission regrette l'absence de mention d'éléments stratégiques et déterminants, relatifs aux finances des C.P.A.S., que sont les demandes sociales des réfugiés et des régularisés auxquels les communes doivent faire face. Dans ce cadre, les services des C.P.A.S., risquent de diminuer ou les C.P.A.S. de se trouver en forte difficulté

financière.
Considérant que la commune de Saint-Gilles et un réclamant demandent de renforcer ou de développer les propositions en matière de C.P.A.S. étant donné la finalité sociale de première importance des C.P.A.S. et la faiblesse des propositions du projet alors qu'une réflexion fédérale est menée au niveau des politiques d'insertion ("programme printemps", "loi Vande Lanotte", etc...);
- Considérant que plusieurs réclamants et la commune de Saint-Gilles insistent sur la nécessité de la mission de prévention des C.P.A.S. :
- se recentrer sur l'activité préventive, étendre la mission de prévention des C.P.A.S. (améliorer l'image des C.P.A.S. parallèlement à un déploiement au sein du secteur associatif pour favoriser les actions préventives);
- prendre davantage en considération les besoins des usagers;
- favoriser le rôle de prévention et de 1ère ligne des communes et des C.P.A.S. en matières de santé et de pauvreté, vu le facteur de proximité et accroître les moyens;
La Commission renvoie à son avis relatif au point "2.2 La coordination sociale".
Considérant que la commune d'Ixelles regrette que la priorité 7 n'apporte pas de précision sur les outils à mettre en oeuvre par la Région pour favoriser le développement des axes prioritaires préconisés, entre autres comment harmoniser, au niveau régional, les politiques initiées par les C.P.A.S. dans un contexte d'inégalités économiques entre les communes et d'attachement à l'autonomie communale dans la détermination des orientations de la politique sociale;
- Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles demandent de citer une mission supplémentaire pour les C.P.A.S. :
- le logement en tant qu'"axes de travail prioritaire" des C.P.A.S., par souci de cohérence avec les axes développés dans la priorité 3 "un logement pour tous" qui pointe le C.P.A.S. comme un des principaux acteurs publics dans la mise en oeuvre d'une politique du logement;
- réinvestir dans l'action pour les personnes en état de faiblesse générale tels les handicapés, les personnes du 3e âge et surtout, en matière de santé mentale;
- émettre des propositions sur "la médiation familiale en vue de prévenir les situations de conflit";
- Considérant que plusieurs réclamants demandent de citer d'autres acteurs de l'action sociale :
- le rôle important des services sociaux de l'Action Sociale quant à la globalisation sociale sur le territoire communal;
- l'efficacité et l'importance du Service Social de la Ville;
En ce qui concerne le rôle des C.P.A.S. en terme d'accès au logement, la Commission propose un renvoi du point 2.2 vers la priorité 3. Par ailleurs, elle précise que l'action en faveur des personnes en état de faiblesse générale tels que les handicapés, les personnes du 3ème âge, en matière de santé mentale et de médiation familiale n'est pas du ressort direct des C.P.A.S., mais bien de son rôle de coordination sociale bien comprise, c'est-à-dire d'une part de renvoyer vers une structure sociale ad hoc et d'autre part, comme c'est déjà le cas dans le cadre du rapport des C.P.A.S. en vue de l'élaboration du rapport régional sur la pauvreté, de signaler l'ampleur et les changements de nature des besoins, d'encourager la mise en place de structures qui y répondent et de susciter la coordination des activités de ces structures.
La Commission renvoie, pour tous ces avis à sa proposition d'amendement du point 2.2. "La Coordination sociale".
Considérant qu'un réclamant demande que soit précisé le type de simplifications promues pour "harmoniser la mise en oeuvre des différentes politiques sociales

initiées par les C.P.A.S." (cité point 2, alinéa 6);
La Commission renvoie à ses considérations générales demandant au Gouvernement de préciser les mesures qu'il compte prendre afin de rendre opérationnelles ses intentions.
2.2. La coordination sociale
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles réagissent quant au rôle de coordination des C.P.A.S. :
- reconnaître le rôle des C.P.A.S. comme interlocuteur privilégié dans le domaine social;
- les C.P.A.S. pourraient devenir, à terme, des "guichets uniques", portails d'accès aux divers services sociaux, remédiant ainsi à la multiplicité des compétences et à la difficulté pour le citoyen de s'y retrouver;
- améliorer l'image des C.P.A.S. par un bon déploiement de l'action au sein du secteur associatif;
- développer la collaboration entre les C.P.A.S. et le secteur associatif, vu le rôle important du secteur associatif dans le domaine social et afin de mieux répondre et de façon diversifiée aux attentes du public;
- assurer la concertation transversale par les C.P.A.S.;
- développer les moyens de coordination des aides sociales par les C.P.A.S., l'évaluation du secteur constituant un préalable à une bonne coordination au niveau intercommunal;
La Commission renvoie à sa proposition d'amendement relatif point 2.2. "la coordination sociale".
La Commission soutient le réclamant demandant de renforcer les propositions en matière de C.P.A.S. (voir point 2) et propose la réécriture du point 2.2. de la priorité 7, relatif à "la coordination sociale" des C.P.A.S., soit l'amendement suivant :
"L'objectif du PRD étant d'accroître les concertations locales, la Région suggère à tous les C.P.A.S. d'organiser la coordination sociale, conformément à l'article 62 de la loi organique du 8 juillet 1976. Ils veilleront à organiser l'action sociale des institutions et services, publics et privés, marchands et non marchands, afin de mieux répondre aux besoins individuels ou collectifs. On pourrait y retrouver des missions telles que l'accessibilité au logement (voir priorité 3), les missions préventives, l'action en faveur des personnes en état de faiblesse générale tels que les handicapés, les personnes du 3ème âge ainsi que les missions en matière de santé mentale, de médiation familiale.
2.3. L'insertion socioprofessionnelle
Considérant qu'un réclamant demande :
- de préciser les sources de financement et les modes de diversification envisagés pour l'extension de l'insertion socio-professionnelle;
- d'illustrer par des exemples les "pièges à l'emploi" cités en fin d'alinéa;
La Commission s'interroge avec le réclamant sur le contenu de ce point 2.3 "l'insertion socioprofessionnelle". Elle se demande s'il s'agit de l'application de l'article 60 ou 61 de la loi relative aux C.P.A.S. ou de la loi Vande Lanotte ?
La Commission soutient le réclamant et se demande si les "pièges à l'emploi" auxquels il est fait référence dans le point 2.3 sont identiques à ceux cités au point 8 de la priorité 2, soit l'apprentissage de la seconde langue régionale, la desserte en transports publics des zonings, l'accueil de la petite enfance et l'accueil extra-scolaire des enfants de 3-12 ans, etc... Dans l'affirmative, elle demande qu'un renvoi explicite soit fait vers ce point selon l'amendement suivant : "(...) en évitant les pièges à l'emploi (décrits au point 8 de la priorité 2).

2.5. Les arriérés de paiement eau-gaz-électricité
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles insistent sur la nécessité de prévention en matière d'arriéré de paiement eau - gaz - électricité :
- le PRD devrait tracer les pistes de prévention en ce sens. Le document "constat" mentionne l'existence d'une garantie de fourniture minimale de gaz et d'électricité du 1er novembre au 31 mars. La prévention des effets pervers de la libéralisation de ces secteurs peut être utile dans la mesure où elle risque d'entraîner des phénomènes de défilement difficiles à gérer par les moyens juridiques traditionnels. Ainsi, l'association "Test-Achat" a récemment dénoncé le peu d'empressement de certaines banques belges à l'égard de leurs engagements au service bancaire minimum. Les tracasseries dont semblent faire l'objet les "mauvais" clients sont d'autant plus "efficaces" que ces derniers sont souvent dépourvus sur le plan de la défense de leurs droits;
- faire l'amendement suivant (point 2.5) : rajouter en fin d'alinéa "(...) globalisation du paiement des arriérés » : "Cependant, les C.P.A.S. accorderont une attention prioritaire à la prévention, en essayant de limiter la consommation d'eau, de gaz et d'électricité. Ceci par la mise à disposition gratuite de lampes économiques et de pommeaux de douche à débit réduit, etc... et par la mise sur pied d'initiatives de rénovation visant à améliorer l'isolation des logements. » car le simple paiement des arriérés ne résoudra pas le problème structurel de nombreux ménages. Ce n'est qu'en prenant des mesures visant à réduire la facture qu'on contribuera de façon structurelle à la résolution des problèmes;
La Commission considère que des interventions préventives doivent être prises. En effet, des arriérés peuvent être dus à des conditions structurelles de logement qui entraînent une surconsommation. Par ailleurs, les conséquences des arriérés de paiement doivent également être rapidement prises en compte dans le cadre de guidance budgétaire et médiation de dettes.
2.8. Les maisons de repos (MR) et les maisons de repos et de soins (MRS)
Considérant qu'un réclamant signale qu'il y a contradiction entre différents éléments mentionnés dans le projet, à savoir d'une part la volonté d'augmenter les capacités des MRS publiques et d'autre part (plus loin dans le texte) il est clairement dit que des moyens supplémentaires seraient nécessaires pour les maintenir;
- Considérant qu'un réclamant demande que soit déterminée l'ampleur et la nature des moyens complémentaires pour permettre aux C.P.A.S. de réaliser l'adaptation des infrastructures (adaptation des normes, d'urbanisme et linguistique, <6;221>);
La Commission considère que le texte relatif aux capacités de MRS n'est pas contradictoire dans la mesure où le plan reconnaît explicitement qu'il existe un problème financier, que "(...). Des moyens supplémentaires devraient permettre aux C.P.A.S. de maintenir la capacité d'accueil actuelle des personnes âgées" et qu'il "faudra impliquer tous les niveaux de pouvoirs compétents pour dégager des financements suffisants au bénéfice des MR et MRS publiques (...). » (alinéas 1-2).
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives à la nécessité de détermination des moyens de mise en oeuvre des intentions déclarées.
2.9. Le financement
La Commission considère comme non pertinente l'inscription du "financement" des C.P.A.S. comme 9ème point des "axes de travail prioritaire" des C.P.A.S. (point 2, alinéa 7). Elle propose dès lors une modification de la structure du point 2 "C.P.A.S." selon l'amendement suivant : 2.1 "les axes de travail des C.P.A.S.", les points actuels 2.1, à 2.8 devenant les points "2.1.1" à "2.1.8" et le point 2.9 "financement" devenant "2.2 "financement des actions, des infrastructures et des ressources humaines".

Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles se préoccupent des moyens à accorder aux C.P.A.S. :
- assurer aux C.P.A.S. des moyens suffisants pour remplir leurs missions (alinéa 5 du point 2);
- accroître les ressources financières et humaines des C.P.A.S. accompagnant leur important rôle de centralisation et de coordination (voir réclamations relatives à la collaboration avec le secteur associatif et aux missions de prévention);
- reconnaître les rôles importants des travailleurs sociaux et leur assurer un niveau de rémunération suffisant, étant donné la nécessité d'un personnel compétent, suffisant et motivé pour assurer des politiques sociales efficaces;
- préciser la source envisagée en vue de moyens financiers supplémentaires pour les C.P.A.S. (mentionné point 2, alinéa 5);
- fournir aux C.P.A.S. les moyens nécessaires pour assurer l'insertion socio-professionnelle des personnes régularisées captives du circuit du travail clandestin, parce que les C.P.A.S. manquent de moyens pour ce faire;
La Commission considère que le projet répond, du moins en partie au réclamant quant à la reconnaissance des travailleurs sociaux en reconnaissant le "manque de moyens et de personnel formé", "la surcharge de travail" des C.P.A.S. dans le cadre de sa mission de médiation de dette (point 3.3, alinéa 3) et la nécessité de dégagement, par le Gouvernement fédéral, d'un "financement du personnel tenant compte de la charge réelle de travail" (alinéa 2).
Concernant la nécessité de prévoir des moyens supplémentaires pour assurer l'insertion socioprofessionnelle des personnes régularisées, la Commission renvoie à son avis au point 2, bien qu'elle souhaite que soit vérifié le fondement de la réclamation.
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives à la définition des moyens financiers et aux budgets.
Carte "Services sociaux généraux et de première ligne" (fig. 95)
Considérant que plusieurs réclamants signalent des lacunes ou erreurs sur la carte des "services sociaux généraux et de première ligne" (fig. 95) :
- indiquer les C.P.A.S. manquants car certains C.P.A.S. n'y figurent pas : ex. C.P.A.S. de Saint-Gilles, d'Evere;
- revoir la représentation par "sièges administratifs" des services sociaux. Ce choix tend à faire croire qu'il n'existe aucun service d'aide aux personnes âgées ni aucune structure pour personnes handicapées, etc... sur Haren;
- vérifier la couleur utilisée pour représenter les C.P.A.S.;
La Commission soutient les réclamants et demande de pallier les manquements techniques de la carte relative aux C.P.A.S. (fig. 95).
3. Politique familiale et action sociale
Considérant qu'un réclamant signale que la partie concernant la politique familiale et l'action sociale est la plus mauvaise de ce chapitre. En effet, le sens de ce qui est avancé est souvent totalement obscur;
- Considérant qu'un réclamant signale que "Le développement des liens interculturels devrait pouvoir (...) s'ajouter" aux actions favorisant les liens intergénérationnels (au niveau global de la famille) afin de pallier à l'insuffisance de contacts de la société actuelle;
- Du point de vue du manque d'opérationnalité des mesures, la Commission renvoie à ses considérations générales relatives à l'imprécision du projet.
La Commission considère que les liens intergénérationnels n'excluent pas l'interculturalité et propose pas conséquent de ne pas modifier le texte initial, au

risque de devoir préciser à chaque fois "liens intergénérationnels et/ou interculturels". La Commission renvoie également à son avis relatif au brassage social (point 1.1).
3.1. L'enfance
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles s'interrogent quant aux moyens prévus pour la mise en oeuvre des mesures mentionnées :
- préciser les moyens envisagés pour appliquer les propositions;
- quelle est l'importance des moyens tant humains que financiers, que la Région compte mobiliser pour atteindre les objectifs préconisés par le PRD;
- octroyer des moyens aux communes pour accroître leurs actions en la matière;
- mentionner les engagements concrets de la Région vis-à-vis de la CoCoF sur ce qu'elle entend mettre en oeuvre dans le cadre des politiques dites "croisées". La commune estime que ce chapitre contient des propositions trop imprécises et "idéalistes"; ainsi, les développements consacrés à l'enfance confondent allègrement ce qui relève directement de la Communauté française avec l'action Régionale. Le contrat ville-enfance est une initiative de la Communauté française dans le cadre de l'application du futur décret sur l'accueil extra scolaire. Il est heureux que la Région s'inscrive dans une optique de collaboration, comme semble l'indiquer sa volonté de "consultation (le terme doit être modifié) des autorités locales et des Communautés";
- Du point de vue de la mise en oeuvre des politiques dites croisées, la Commission renvoie à ses observations générales relatives au traitement de matières qui ne sont pas de la compétence de la Région.
Considérant qu'un réclamant demande que la Région fasse de cette problématique accueil de la petite enfance sa priorité car il constate que la Région de Bruxelles-Capitale souffre d'un manque cruel de places d'accueil pour la petite enfance;
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives au manque d'arbitrage entre priorités.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de structurer davantage le texte par le rajout de sous-titres :
- "b) accueil de l'enfant. » (point 3.1, alinéa 5) [à la suite du point a) participation], (point 3.1, alinéa 3);
- "c) écoles" (point 3.1, alinéa 7);
La Commission soutient le réclamant dans la nécessité de sous-titrer le point 3.1., mais ne souscrit pas entièrement à ses propositions. Elle propose l'amendement suivant : "3.1.1. Contrat ville-enfance", "3.1.2. Accueil de l'enfance", "3.1.3. Ouverture des écoles et des crèches à leur environnement" et "3.1.4. Observatoire des politiques de l'enfance et de la famille".
Considérant que plusieurs réclamants se prononcent quant au traitement du point relatif à l'enfance :
- le projet est trop paternaliste en ce qui concerne « la politique de l'enfance » La politique de « la petite enfance » est orientée principalement en vue de répondre aux horaires « flexibles » des parents, à la « sécurité »des enfants etc..., mais jamais vers ce que les enfants eux-mêmes estiment important (le texte parle d'aillleurs de politique familiale au lieu de politique de la jeunesse). Le texte manque d'un volet relatif à la participation des enfants et des jeunes;
- tenir davantage compte du "monde de l'enfant" et faire l'amendement suivant (point 3.1, alinéa 1er) : remplacer la fin de l'alinea 1 par : « <6;221>doivent également tenir compte du monde de l'enfance et des jeunes. », car l'accent est très fortement mis sur l'accueil de l'enfance (dans le cadre de la politique familiale), alors que d'autres aspects de la politique de la jeunesse sont perdus de vue. Il vaut donc mieux élargir le sens de cette phrase, de façon à ce que l'accueil de l'enfance n'en constitue qu'une

partie;
- favoriser davantage la participation des enfants via l'amendement suivant (entre les alinéas 2 et 3) : rajouter le sous-titre "a. Participation" car le texte ne tient pas suffisamment compte de la participation des enfants et des jeunes. Pourtant, celle-ci représente une partie essentielle de toute politique sérieuse relative aux enfants et aux jeunes. Elle mérite donc un titre distinct;
- Concernant le jugement paternaliste du traitement du point, la Commission considère qu'il s'agit d'appréciations personnelles, liées à une lecture sélective, que la Commission ne juge pas.
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives à la structure ainsi qu'à son avis relatif au traitement de la jeunesse dans ce même point 3.1.
Considérant que plusieurs réclamants se réjouissent et demandent le maintien de la proposition de contrat ville-enfance, et d'autres considèrent qu'il a plus sa place dans les PCD :
- il est impératif de multiplier les crèches, des écoles bien conçues, la santé, la sécurité sous toutes ses formes, des initiatives culturelles parce que l'idée est intéressante afin que la ville soit enfants admis. La commune d'Uccle constate que la plupart des points de vue exprimés sont contenus dans la réclamation du Collège, prend bonne note des objectifs à caractère local et estime qu'ils sont soit du ressort de la gestion communale quotidienne, soit du ressort du futur PCD;
- il est positif, que l'on doive, au niveau des communes, faire des liens avec d'autres compétences comme les travaux publics, les espaces verts, la santé, la mobilité;
- les objectifs décrits pour le contrat ville-enfance sont des éléments des PCD;
La Commission considère que la proposition de "contrat ville-enfance" a sa place dans un PRD afin de garantir une cohérence des politiques au niveau des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Néanmoins, elle soutient le réclamant pour que le contenu et la mise en oeuvre des "contrats ville-enfance" soient développés dans le cadre des PCD. Elle propose l'amendement suivant (alinéa 4) :
"(...) la Région consultera les autorités locales et les Communautés afin d'établir avec chaque commune un contrat ville-enfance dont le contenu et les modalités particulières de mise en oeuvre seront développés dans le cadre des PCD mais dont les objectifs seront les suivants : <6;221>".
Considérant qu'un réclamant demande de mettre l'accent sur l'urgence en matière de création de places d'accueil pour la petite enfance, vu que les listes d'attente s'allongent de semaine en semaine;
En ce qui concerne l'urgence de création de nouvelles crèches, la Commission souligne la justesse du réclamant et renvoie le problème à l'O.N.E. (Office de la Naissance et de l'Enfance) et à K & G (Kind en Gezin), dépendant respectivement des Communautés française et flamande.
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles demandent que la création de nouvelles places soit réalisée en connaissance de cause et en fonction d'objectifs particuliers, en précisant leur localisation, en dégageant les moyens nécessaires etc...;
- mener une évaluation quantitative et qualitative des besoins en matière de garderie et "notamment en vue de mieux cibler les besoins, mais aussi en vue d'assurer un certain "mix social" dans l'accueil de la petite enfance et de répondre aux besoins générés par les dynamiques d'insertion socio-professionnelle";
- désigner et justifier, sur base d'une étude analytique et statistique, les communes où la création de nouvelles crèches et de lieux d'accueil collectifs doit être prévue et où la demande est actuellement la moins rencontrée (point 3.1, alinéa 5);

- établir (indispensable) une zone de discrimination positive en faveur de la petite enfance et d'actions coordonnées avec la Communauté française;
Au niveau du principe de définition d'une zone prioritaire relative aux politiques sociales, la Commission renvoie à ses observations générales relatives à la priorité 7.
Quant à la détermination d'une zone de discrimination positive spécifique en faveur de la petite enfance et d'actions coordonnées avec la Communauté française, l'examen de sa pertinence pourrait être réalisé dans le cadre d'une mission de l'observatoire de l'enfance et de la famille cité à l'alinéa 8. En particulier, l'évaluation quantitative et qualitative, y compris la détermination des critères et des communes pour la création de nouveaux lieux d'accueil collectif doit faire l'objet d'une mission de l'observatoire cité alinéa 8.
Le 9e tiret de cet alinéa 8 recouvre déjà en partie les demandes des réclamants et pourrait être complété par : "ciblage des quartiers sous-équipés en structure d'accueil, en vue de déterminer des localisations (ou zones prioritaires) pour la création de nouveau lieux d'accueil collectif".
Considérant qu'un réclamant signale que le PRD doit tenir compte de la place des enfants dans la ville et y intégrer ceux-ci en permettant que l'offre de service soit la plus complète possible. Une augmentation des subsides, des moyens de fonctionnement est absolument nécessaire si l'on veut offrir aux habitants de la commune un service valable et correct. Une éventuelle augmentation des moyens permettrait également d'avoir de bonnes normes d'encadrement. L'offre ne peut répondre à la demande et il est impossible de trouver de la place pour tous les parents; les besoins sont énormes. "Cette question est très importante, tant pour notre organisation que pour les parents des enfants concernés;
La Commission relève que le projet constate explicitement que "(...) la ville est, dans les faits interdite aux enfants (...)" (priorité 9, point 4.2, alinéa 3) et d'autre part propose que "Tous les dispositifs mis en place au niveau régional assurant le développement de la ville doivent prendre en compte la question de l'accueil de l'enfance. » (alinéa 1er). C'est à ce titre que la Région propose la mise en place entre autres de "contrats ville enfance" dans chaque commune (alinéa 4) ainsi que la création d'un "observatoire des politiques de l'enfance et de la famille" (alinéa 8).
Par ailleurs, la Commission propose, afin de laisser davantage ouverte la liste des objectifs des contrats ville enfance, de déplacer les points de suspension de la fin du 7ème tiret en en 8ème tiret, selon l'amendement suivant (alinéa 4, tirets 7-8) : "* développer le para et l'extrascolaire;* etc... »
En ce qui concerne les moyens, la Commission renvoie à ses considérations générales y relatives.
Considérant qu'un réclamant soutenu par la commune d'Uccle demande que soient définis les budgets consacrés aux gardiennes encadrées dans le cadre des contrats ville-enfant. Dans ce cadre, préciser également le statut de ces gardiennes. Vu qu'il existe une réelle demande de la part des parents !
La Commission constate effectivement que les gardiennes encadrées ne sont pas mentionnées dans le projet. En ce qui concerne leur statut, la Commission renvoie le problème à l'autorité fédérale, en particulier le Ministère des finances et des affaires sociales.
Considérant que la commune d'Anderlecht signale que le concept de halte garderie doit être repensé et multiplié notamment dans les quartiers précarisés. En effet, des parents ne peuvent pas toujours s'autoriser le placement d'un enfant de façon permanente dans une crèche. Une halte-garderie apparaît dès lors comme une solution plus souple;

La Commission soutient le réclamant.
Considérant que la commune d'Ixelles demande d'expliciter divers dispositifs parmi lesquels le soutien de la Région à des "expériences intergénérationelles de gardes d'enfants" (cité alinéa 5, tiret 4);
La Commission renvoie à ses considérations générales demandant au Gouvernement de préciser ses intentions quant aux mesures proposées.
Considérant qu'un réclamant demande que soient donnés aux communes les moyens d'augmenter le nombre d'aires de jeux pour la petite enfance et enfance et de terrains de sport d'accès libre aux jeunes et d'étoffer leurs réseaux d'activités pour ces tranches d'âge car le PRD ne donne aucune précision sur les moyens et les lieux prioritaires (pas de cartographie) bien qu'il insiste sur l'importance et la nécessité de renforcer le dispositif jeunesse;
La Commission renvoie aux considérations générales relatives aux moyens de mise en oeuvre.
Considérant que plusieurs réclamants demandent les amendements suivants (point 3.1, alinéa 7) :
- remplacer « <6;221>favorisant l'ouverture des enfants sur le monde extérieur<6;221> » par « <6;221>favorisant l'ouverture de L'ECOLE sur le monde extérieur<6;221> »;
- ajouter un cinquième tiret : « Ouvrir l'infrastructure scolaire aux fonctions de quartier », car il n'y a pas que les enfants qui doivent être ouverts au monde extérieur. C'est une mission pour l'école toute entière;
La Commission considère que cette remarque visant à ouvrir l'occupation des bâtiments publics au quartier n'a pas sa place dans ce point consacré à l'ouverture des enfants à leur environnement. Elle pourrait peut-être trouver sa place au sein d'un autre point du PRD, par exemple à l'alinéa 1er, point 1.1.1 de la priorité 7, relatif à "l'ouverture des établissements scolaires et des élèves à leur environnement" (voir proposition d'amendement, point 1.1).
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles réagissent quant au projet d'observatoire de l'enfance :
- "l'observatoire des politiques de l'enfance et de la famille" annoncé dans le projet "semble renforcer ou remplacer ce qui existe déjà (l'observatoire de l'enfance de la Cocof)";
- explorer et développer des synergies avec l'Observatoire de l'Enfance actuel de la Cocof;
- préciser la place des communes dans les observatoires (et dans ce cas l'observatoire des politiques de l'enfance et de la famille);
- créer une "plate-forme" plutôt qu'un observatoire (point 3.1, alinéa 8);
- début de l'alinéa à remplacer par « Pour mener à bien ces objectifs et évaluer leur réalisation, la Région soutiendra la création d'une plateforme [et non d'un observatoire] avec les instances compétentes pour la politique de la jeunesse »;
- restructurer les tirets : 1. Création d'une banque de données sur les formules d'accueil parascolaire; [tiret 3]; 2. Echange d'expériences et de savoirs [tiret 6]; 3. Concertation entre tous les acteurs de l'accueil extra-scolaire[tiret 7];
- rajouter un 4ème tiret : « Harmoniser la politique des différents acteurs en fonction des différents quartiers. »;
- Car un » observatoire des politiques de l'enfance et de la famille » ne constitue en fait qu'une vision limitée de ce que devrait être une politique de la jeunesse. Bien des propositions citées dans cet alinéa relèvent des compétences communautaires. Le Gouvernement Bruxellois n'est pas à même de réaliser ces propositions sans la

collaboration des Communautés. C'est pourquoi il est préférable de viser une plateforme entre différents niveaux politiques permettant d'aboutir à une politique coordonnée. De nombreux éléments ont été supprimés dans l'amendement, soit parce que ces propositions dépendent d'un autre niveau de compétence, soit parce qu'elles sont beaucoup trop floues;
La Commission renvoie à son avis relatif aux observatoires (conditions transversales de mise en oeuvre). Par ailleurs, la Commission considère que la plate-forme doit s'inspirer des travaux réalisés par l'observatoire. Elle propose dès lors de restructurer l'alinéa 8 selon l'amendement suivant : "Pour mener à bien (...) la création d'un observatoire des politiques de l'enfance et de la famille : * l'état des lieux (...); * la création d'une banque de données (...); * le ciblage des quartiers (...). Par ailleurs, une plate-forme rassemblant les différents niveaux compétents en matière d'enfance et de la famille sera mise en place afin d'assurer la cohérence des politiques menées sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette plate-forme s'inspirera des travaux menés par l'observatoire et assurera : * l'information des parents (...); * la centralisation des demandes de formation (...); * l'aide et l'accompagnement (...); * l'échange d'expériences (...); * la concertation entre tous les acteurs (...); * l'articulation de l'accueil extra-scolaire (...).
Considérant que plusieurs réclamants se prononcent quant à l'accueil extra-scolaire :
- améliorer la qualité et satisfaire la demande en matière d'accueil extra-scolaire. Par ce que l'accueil extra-scolaire représente un pas vers plus d'égalité et de justice sociale vis-à-vis de l'école;
- clarifier le concept "articulation de l'accueil extra-scolaire en liaison avec les communes" (alinéa 8, tiret 8);
La Commission renvoie à son avis relatif aux observatoires (conditions transversales de mise en oeuvre).
La Commission soutient le réclamant. Elle demande au Gouvernement, s'il fait référence au "contrat ville enfance" proposé alinéa 4 du même point 3.1, d'y faire explicitement référence via un renvoi selon l'amendement suivant : "articulation de l'accueil extra-scolaire en liaison avec les communes dans le cadre des contrats villes enfance (voir alinéa 4). » . Par ailleurs, la Commission demande au Gouvernement, s'il base son projet de "contrat ville-enfance" sur l'avant-projet de la Communauté française relatif à l'extra-scolaire de le signifier et d'assurer la cohérence, au niveau régional, avec les éventuels dispositifs côté néerlandophone.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que le chapitre consacré à l'enfance soit élargi à la jeunesse :
- tenir aussi compte des besoins propres aux adolescents (ex. prévention en matière de toxicomanie, de maladie sexuellement transmissible, de sécurité routière, de décrochage scolaire); mais aussi penser aux équipements collectifs pour les adolescents;
- le texte parle principalement de » la petite enfance ». Nous estimons qu'il faudrait élargir les propositions à l'ensemble des jeunes, en fonction d'une politique intégrée de la jeunesse;
- élargir le titre à la jeunesse (point 3.1) : remplacer par "Politique familiale, de la jeunesse et action sociale", car une politique de l'enfance et de la jeunesse n'est pas uniquement liée à la famille, mais également aux enfants et aux jeunes eux-mêmes. C'est pourquoi il est préférable de parler de politique de la jeunesse;
- favoriser la participation des enfants et des jeunes via les amendement suivants (point 3.1, alinéa 2) :
- (tiret 1), remplacer la fin de la phrase par : "<6;221> et la revalorisation de l'emploi

dans le domaine de l'enfance et de la jeunesse";
- (tiret 3), rajouter un troisième tiret : "développer des structures communales et régionales pour la participation des enfants et des jeunes. », car il est nécessaire d'élargir le domaine d'action à des enfants un peu plus âgés, notamment les jeunes;
- élargir le domaine de l'enfance à celui de la jeunesse via les amendement suivants (point 3.1) :
- (alinéa 3) : remplacer par « « <6;221>concertation sur la politique de la jeunesse<6;221> », parce que la « politique de l'enfance » est un mauvais terme qui exclut les jeunes;
- (alinéa 4, tiret 1) remplacer par « mettre en place un(e) coordinateur/trice communal(e) pour la jeunesse »;
- (alinéa 4, tiret 6) remplacer par « réaliser un rapport communal d'incidence sur la jeunesse afin de traiter la question de l'enfance dans toutes les compétences de la commune : travaux publics, espace vert, santé, logement, mobilité »;
- car la manière de traiter « la question de l'enfance » à travers l'ensemble des compétences d'une autorité est connue et est quotidiennement mise en pratique à Anvers (et bientôt également par les autorités flamandes). En ce qui concerne Bruxelles, une étude a également déjà été réalisée sur le sujet. Il est donc préférable de nommer l'enfance directement par son nom afin que l'on sache ce pourquoi on plaide;
La Commission soutient les réclamants dans la nécessité de prendre des actions en faveur de la jeunesse et des adolescents. Elle propose de rajouter au point 3 "Politique familiale et action sociale", un point propre aux jeunes et adolescents : "3.2. La jeunesse et la participation" les points actuels 3.2, 3.3 et 3.4 deviennent dès lors respectivement : "3.3", "3.4" et "3.5".
La Commission considère par ailleurs que la mention de structures communales et régionales de participation des jeunes pourrait figurer au nouveau point "3.2 La jeunesse et la participation" proposé ci-dessus sous la forme de l'amendement suivant : "Une meilleure implication des jeunes dans le développement de la ville passe par la mise en place de structures de participation des jeunes, tant au niveau communal que régional".
Carte "Enfance" (fig. 96)
Considérant que plusieurs réclamants réagissent par rapport à la carte "enfance" (fig. 96) :
- vérifier la carte en fonction d'un inventaire dont on ne dispose pas;
- distinguer les crèches publiques de celles du secteur privé étant donné l'importance des différences en terme d'accessibilité et de coût;
- changer l'échelle de la carte de manière à rendre les données vérifiables et compréhensibles car ces cartes ne sont pas vérifiables et sont incompréhensibles vu l'échelle et le nombre d'informations différentes qui y sont répertoriées.;
La Commission soutient les réclamants et demande que la carte soit vérifiée.
La Commission demande également d'expliciter à quoi correspondent les termes "crèche" et "maison d'enfants" mentionnés dans la légende, en évitant les éventuelles confusions liées aux termes consacrés et "officiels" utilisés par l'O.N.E. et K & G.
Elle demande au Gouvernement de vérifier l'adéquation des termes suivants : "accueil collectif subventionné (participation aux frais proportionnelle aux revenus des parents)" et "accueil collectif non subventionné (participation aux frais fixe)".
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives à l'échelle des petites cartes.
3.2. La Famille

Considérant qu'un réclamant demande de développer des initiatives pour rompre l'isolement des personnes et retisser des liens sociaux;
La Commission souscrit à la préoccupation du réclamant et regrette que le projet ne consacre pas un point particulier aux personnes socialement isolées. Elle propose le rajout d'un point supplémentaire : "3.6. Les personnes socialement isolées".
Considérant qu'un réclamant demande d'allouer des allocations familiales et sociales suffisantes [en plus d'équipements sociaux], afin d'assurer dignement l'accueil de l'enfant et l'autonomie de la famille;
La Commission signale que la matière n'est pas de compétence régionale et renvoie la question à l'autorité compétente.
Considérant que plusieurs réclamants ainsi que les communes de Woluwe-Saint-Lambert et d'Ixelles réagissent de manière positive ou négative par rapport aux mesures envisagées à l'encontre des nouvelles structures familiales :
- de maintenir les mesures destinées aux familles rencontrant des problèmes particuliers. Elle souligne entre autres la nécessité d'équipements sociaux afin d'assurer "dignement l'accueil de l'enfant et l'autonomie de la famille" sans toutefois créer de ghettos supplémentaires ni accroître la discrimination en ouvrant des espaces réservés aux familles monoparentales. Depuis longtemps, la Ligue des Familles accueille, dans des lieux de rencontre, tous les parents (et grands-parents) accompagnés de leurs enfants dans lesquels les échanges entre tous les types de parents se développent;
- nécessité de "mettre en place des dispositifs à destination des nouvelles structures familiales, en particulier les familles monoparentales". "La commune privilégie également la création de ces structures [accueil flexible des petits et création de nouvelles structures d'accueil collectifs - voir point 3.1] par une collaboration avec les initiatives privées";
- préciser le soutien annoncé aux familles nombreuses et monoparentales dans l'accès aux services (cité au point 3.2, alinéa 3). La commune soutient la création d'espaces de rencontre parents-enfants (cité au point 3.2, alinéa 4) au sujet des questions d'éducation, qui rencontre une des options envisagées par la commune, bien que celles-ci ne soient pas réservées aux familles monoparentales;
- supprimer les alinéas suivants :
- 1°) (point 3.2, alinéa 3), car un accès facile aux différents services doit être garanti pour tous et pas uniquement pour ceux qui peuvent ou qui veulent aller travailler;
- 2°) (point 3.2, alinéa 4), car cette phrase est trop stigmatisante;
- Considérant qu'un réclamant demande que soit instaurée une aide à domicile pour les parents de jumeaux;
La Commission constate effectivement que le projet ne fait pas allusion à une "aide à domicile pour parents de jumeaux". Elle ne voit pas d'inconvénients à amender le texte en ce sens (voir proposition d'amendement, ci-dessous).
La Commission souligne le problème de lecture de l'alinéa 3 induit par la mention "un effort particulier". Par ailleurs, elle considère qu'étant donné les conditions de pénurie, les critères tels que "famille nombreuse" et "famille monoparentale" ne peuvent être utilisés qu'en les croisant avec d'autres critères de type sociaux, financiers et de santé.
La Commission propose l'amendement suivant (alinéa 3) : "Etant donné les conditions actuelles de pénurie pour une série de services, tels que services d'accueil, d'aide à domicile, et de dispositifs d'accompagnement scolaire, une facilité d'accès sera garantie pour les familles nombreuses, monoparentales et les parents de jumeaux, qui désirent se rendre disponibles sur le marché de l'emploi. Les critères "d'accès facilité" tiendront également compte d'autres éléments tels que sociaux, financiers et de santé.

» .
En ce qui concerne l'ouverture d'espaces de rencontre parents-enfants, la Commission soutient le réclamant et demande de supprimer la mention "monoparental" du dernier alinéa. Celui-ci devient : "Enfin, la création d'espaces de rencontre parents - enfants au sujet des questions d'éducation que se posent les familles doit être stimulée. »
3.3. Le surendettement
La Commission est consciente du problème important que constitue le surendettement. Elle fait remarquer que la répartition spatiale de la pauvreté n'est plus aussi claire qu'auparavant en Région de Bruxelles-Capitale, bien que dans le cadre d'un inventaire ou s'aperçoit que les problèmes se posent davantage à certains endroits qu'à d'autres. Elle fait remarquer que l'endettement touche parfois davantage la classe moyenne que les habitants des quartiers en difficulté, entre autres dans le cadre de la rénovation. La Commission rappelle que les dettes pour hospitalisation se situent en troisième position, juste après les dettes liées à l'habitat et aux cartes de crédit. De nouveaux pauvres apparaissent à ce titre parmi les indépendants âgés.
La Commission propose que le plan établisse une liste des problèmes pouvant se poser car il serait impossible de faire face à l'ensemble d'entre-eux. Un outil parmi d'autres serait les clauses sociales en matière d'emploi - formation, mais leur application pose quelques problèmes (voir observation générale relative à la priorité 2, point 10, alinéa 1er).
Considérant que plusieurs réclamants insistent sur la nécessité de mesures de prévention en terme d'endettement :
- mettre en oeuvre des campagnes régionales préventives d'éducation à la consommation;
- faire l'amendement suivant (point 3.3) : rajouter guidance budgétaire à toute mention de médiation de dette;
La Commission juge suffisante la mention faite explicitement, dans le projet, dans le sens d'une éducation à la consommation : "(...) l'éducation à la bonne utilisation du crédit et à la tenue d'un budget (...)" (alinéa 7).
Par ailleurs, le Commission demande de modifier et de déplacer le dernier alinéa du point 3.3 vers un 4ème tiret du 6e alinéa du point 3.3 : "- coordination d'une structure commune (à créer ou à renforcer si existe déjà) d'appui logistique, de formation et de coordination entre les services de médiation de dettes, publics et privés. »
3.4. La personne âgée
Considérant qu'un réclamant signale qu'à condition de dégager des moyens financiers nouveaux, les mesures concernant les personnes âgées peuvent être greffées à des dispositifs déjà existants au sein de l'Action Sociale;
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives aux moyens.
Considérant qu'un réclamant demande d'augmenter les montants des pensions afin que les pensionnés puissent vivre de manière décente. Bon nombre de nos pensionnés vivent en-dessous du seuil décent, mais personne ne s'en occupe, médiatiquement peu intéressant;
La Commission signale que les décisions relatives au montant des pensions n'est pas de compétence régionale et renvoie la remarque aux autorités compétentes.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre en place une plate-forme visant le développement d'un "réseau de seniors consultants". Vu la difficulté du départ à la pension de certaines personnes se sentant alors inutiles. Réseau permettant d'aider les asbl et TPME (bilans de compétence, conventions type, parrainage, définition des objectifs, etc...);
La Commission signale que le projet rencontre en partie la demande du réclamant en

faveur d'un réseau de seniors consultants en reconnaissant, dans l'alinéa 1er du point 3.4 que : "Le vieillissement (...) susceptible par ailleurs de participer activement à la vie de la cité (...)". Par ailleurs, la Commission juge que la proposition du réclamant de créer un "réseau de seniors consultants" n'a pas sa place dans la priorité 7 dont l'objet est de "répondre aux besoins sociaux". La proposition relève davantage d'une aide aux PME et asbl qui pourrait dès lors trouver sa place dans la priorité 2, point 6 consacré à la promotion de la création et du développement des P.M.E. et TPE bruxelloises.
Considérant que plusieurs réclamants, ainsi que les communes d'Uccle et de Woluwe-Saint-Lambert appuient les mesures permettant aux personnes âgées de rester dans leur milieu de vie, en particulier l'aide à domicile, mais également en termes sociaux, d'activités, etc... :
- encourager toutes les initiatives permettant aux seniors de rester dans leur milieu (services de proximité, télé-vigilance);
- développer "des initiatives visant à rompre l'isolement des personnes et contribuant à retisser des liens sociaux (par exemple : les centres de jour, <6;221>.)";
- développer des services d'aide à domicile pour les personnes âgées. En effet, la politique régionale doit tenir compte des besoins des seniors en développant des services d'aide à domicile - alternative au placement;
La Commission renvoie à sa proposition (point 3.2) de rajout d'un point 3.6 relatif aux personnes socialement isolées.
Considérant que plusieurs réclamants, soutenus par la commune d'Uccle, encouragent la création de places en MR/MRS mais aussi de formules d'hébergement plus alternatives, telles que l'hébergement intergénérationnel. Ils demandent cependant de préciser les mesures préconisées, en terme d'explication, de mesures, de moyens, etc...;
- renforcer le nombre de places dans les homes (notamment les lits MRS);
- encourager les structures alternatives aux homes (ex. "L'antenne Andromède" à Woluwe-Saint-Lambert);
- permettre aux communes de disposer de nouveaux moyens financiers pour le développement de maisons de repos et de centres de jour;
- ne pas multiplier les exonérations du précompte Immobilier (cité alinéa 9) vu les prévisions démographiques et la faiblesse des revenus des communes en difficulté parmi lesquelles Saint-Gilles; ce type de mesure étant déjà proposé pour les bâtiments classés (priorité 1, point 1.8.1.);
- développer et préciser le concept de structures d'hébergement intergénérationnel (cité point 3.4, alinéa 9);
- définir des mesures concrètes et prioritaires dans les moyens annoncés pour les structures d'hébergement intergénérationnel (cité point 3.4, alinéa 9);
- aller dans le sens de logements et d'activités intergénérationnelles;
- favoriser les liens intergénérationnels afin de pallier l'insuffisance de contacts de la société actuelle;
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives à la définition des moyens ainsi qu'à la clarification et la définition des concepts et termes utilisés.
La Commission souscrit à la préoccupation du réclamant afin que l'exonération du précompte ne se généralise pas, en particulier à l'égard des personnes qui ont les moyens de le payer. Par contre, elle considère que l'exonération du précompte est envisageable pour les structures d'hébergement publiques. Elle propose l'amendement suivant (alinéa 9) : "(...) Ces structures doivent être encouragées, notamment par des dispositions incitatives (exonération du précompte immobilier pour les structures

publiques, (...)). »
La Commission rappelle que le projet se soucie déjà à plusieurs reprises d'activités et de structures d'hébergement intergénérationnel à l'attention des seniors.
Carte "Personnes âgées" (fig. 97)
Considérant que plusieurs réclamants réagissent par rapport à la carte "Personnes âgées", fig. 97, du point de vue de son manque de lisibilité, de ses lacunes ou manque de précision :
- changer l'échelle, de manière à rendre les données vérifiables et compréhensibles. Car "ces cartes ne sont pas vérifiables et sont incompréhensibles vu l'échelle et le nombre d'informations différentes qui y sont répertoriées";
- distinguer les maisons de repos publiques de celles du secteur privé. Etant donné les importantes différences en terme d'accessibilité et de coût;
- plusieurs seniories privées sont manquantes;
- vérifier, l'indication au coin Tilleul Stroobants, qui ne semble pas exacte;
- représenter les infrastructures existantes en matière d'accueil des personnes âgées sur Haren, Laeken et NOH. N'y a-il aucun service d'aide aux personnes âgées sur Haren?
La Commission soutient les réclamants et demande que la carte relative aux "personnes âgées" (fig. 97) soit vérifiée et complétée.
4. L'accueil des personnes handicapées à Bruxelles
Considérant que plusieurs réclamants demandent que des moyens de financement soient dégagés :
- nécessité de mettre en place un financement spécifique dans le domaine de la politique des personnes handicapées;
- définir les moyens que la Région donnera aux communes pour la réalisation de cet objectif;
La Commission renvoie aux considérations générales relatives à la définition des moyens ainsi qu'à ses considérations générales relatives au budget.
Considérant que plusieurs réclamants demandent l'adaptation d'infrastructures (bâtiments et transports publics) pour l'accès des handicapés :
- vérifier la conformité des équipements existants avec la législation existante le plus rapidement possible;
- prendre en compte les besoins de la personne handicapée lors de tout aménagement ou construction;
- stimuler les acteurs concernés en vue d'un meilleur accès des personnes handicapées aux transports publics, étant donné l'existence de budgets au fédéral pour l'accès des personnes handicapées aux transports publics;
La Commission signale que la vérification de la conformité des équipements existants avec la législation en cours n'est pas de la compétence de la Région et renvoie vers l'autorité ad hoc.
La Commission rappelle que le Règlement Régional d'Urbanisme, via son titre IV "Accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite" impose une série de normes pour les équipements publics, les constructions neuves et les modifications substantielles de bâtiments importants. Par ailleurs, la Commission rappelle que le PRD ne s'impose qu'à l'octroi d'aide de la part du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et risque de rester sans effet pour les infrastructures d'hébergement privées pour seniors. Enfin, la Commission renvoie aux autorités compétentes dans le cadre des conditions d'agréation des infrastructures.
La Commission rappelle que des efforts ont déjà été réalisés en terme d'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics. Elle signale aussi que le projet d'une part reconnaît que des progrès restent à faire et d'autre part fait des propositions

en ce sens : "Un effort particulier est réalisé pour rendre les transports publics accessibles à l'ensemble des usagers de la Région : les véhicules, les arrêts et les infrastructures souterraines sont aménagés en prenant comme standard l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (...). » (priorité 8, point 5, moyens, alinéa 5). La Commission renvoie par ailleurs à son avis relatif à la priorité 8.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de combler certaines lacunes du chapitre, en terme de réseau de compétence ou de type de structure :
- mentionner le rôle et les activités du Service Bruxellois Francophone des Personnes Handicapées de la Cocof;
- faire référence à des concepts autres que seulement ceux de la VGC (ex. : "réseau pour handicapés adultes", "liste d'attente centrale"). Car aucune référence n'est faite au Service Bruxellois Francophone des Personnes Handicapés. "La Cocof agrée ou agrée et subventionne toutes les institutions rentrant dans le cadre de sa réglementation et permettant aux personnes handicapées de vivre une vie la plus normale possible". Exemples : centres de jour et centres d'hébergement, entreprises de travail adapté (16 actuellement), services d'accompagnement, centres d'orientation spécialisée, services d'accompagnement pédagogique, centre de réadaptation fonctionnelle. Le Service Bruxellois Francophone des Personnes Handicapées regroupe (suite à une décret du 04/03/99) les compétences de l'ex-Fonds bruxellois pour l'intégration sociale et professionnelle des personnes handicapées ainsi que du Fonds de soins médico-socio-pédagogiques concernant l'accueil des personnes handicapées en centres de jour et d'hébergement. Ce décret permet de mener une politique cohérente (processus unique) pour répondre le plus adéquatement possible aux besoins des personnes handicapées";
- mentionner les ateliers protégés, les instituts Médico-Pédagogiques et l'insertion socio-professionnelle des handicapés;
La Commission soutient le réclamant et demande que le chapitre soit complété par la mention du rôle et des activités du Service Bruxellois Francophone des Personnes Handicapées de la Cocof (voir aussi observations générales de la Commission relatives au traitement des matières de compétences des commissions communautaires).
La Commission signale que si le texte du projet ne mentionne effectivement pas explicitement les "ateliers protégés" ni les "instituts Médico-pédagogiques", il se soucie de l'insertion professionnelle des personnes handicapées via l'alinéa suivant : "Pour parvenir à une meilleure réinsertion sociale des personnes handicapées, (...) Ceci notamment par (...) l'insertion professionnelle dans l'emploi ordinaire ou adapté et les aides individuelles à l'intégration.(...)" (priorité 7, point 4, alinéa 3). Par ailleurs, la Commission signale que la carte relative aux "personnes handicapées" (fig. 98) reprend les "instituts Médicopédagogiques" bicommunautaires et néerlandophones ainsi que les "entreprises de travail adapté" néerlandophones. La Commission renvoie dès lors à ses considérations générales demandant une meilleure mise en cohérence du texte et des documents graphiques.
Considérant qu'un réclamant demande d'augmenter le nombre de structures spécifiques pour l'accueil des handicapés. Vu son nombre actuellement insuffisant;
La Commission signale que le projet répond déjà à la demande du réclamant : "Le réseau pour handicapés adultes doit être privilégié, compte tenu du manque de places disponibles à Bruxelles (...)" (alinéa 2).
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer à la personne handicapée le droit et les moyens d'une vie autonome : travail, logement, déplacement. Car l'amélioration de l'accueil médicalisé n'est pas suffisant;
- Considérant que plusieurs réclamants réagissent par rapport à l'outil de coordination

mentionné (point 4, alinéa 6) ainsi qu'au système d'information à promouvoir :
- éviter le démarchage de l'outil de coordination (communal) au service des handicapés proposés dans l'alinéa 6. Bien que l'outil soit souhaitable, le démarchage semble excessif. "Il y a d'autres moyens d'information que le contact direct";
- l'efficacité du service de coordination serait augmentée "s'il était organisé au niveau régional plutôt que communal. Ceci éviterait la dispersion dans les communes et permettrait une meilleure centralisation des informations";
- l'accès aux informations pourrait toutefois se faire par exemple par l'intermédiaire des C.P.A.S.;
- appuyer cet outil "sur les expériences existantes ainsi que sur le Centre pour l'égalité des chances dont les compétences vont être étendues entre autres au handicap";
La Commission précise que s'il existe un outil de coordination (voir point 2.2 relatif au rôle de coordination sociale des C.P.A.S.), il n'y aura pas de démarchage.
La Commission soutient le réclamant et demande une coordination au niveau régional, en plus de la coordination au niveau des communes. Elle propose un renvoi au point 2.2 relatif au rôle de coordination sociale des C.P.A.S. ainsi que l'amendement suivant (alinéa 6) : "La création, au niveau régional, ainsi que dans chaque commune, d'un outil de coordination (voir priorité 7, point 2.2) au service des personnes handicapées (...).
Carte "Personnes handicapées" (fig. 98)
Considérant que plusieurs réclamants signalent des lacunes en terme d'infrastructures représentées sur la carte "Personnes handicapées", fig. 98 :
- mentionner les centres, entreprises et services agréés par la COCOF car la figure ne reprend aucun des centres, entreprises et services agréés par la Cocof;
- indiquer les infrastructures uccloises pour handicapés car aucune n'est indiquée (or il en existe une douzaine). Exemple : IRSA. Pourtant, l'IRSA est un "équipement de service public et d'intérêt collectif d'échelle et d'importance régionale, voire nationale";
- représenter les service et structures d'accueil pour les handicapés sur Haren, NOH et Laeken. N'y a t-il aucun service et structure pour personnes hanidcapées (De Ark,...)?;
La Commission soutient les réclamants et demande que la carte relative aux "personnes handicapées" (fig. 98) soit complétée.
5. Les politiques de santé
La Commission demande une clarification du point 5 par une restructuration de celui-ci. Elle suppose qu'il faut lire 5.1 "la santé ambulatoire" et "5.2 la politique hospitalière" énoncée dans le projet au point 6. Par contre, elle s'interroge quant au statut des titres "transversalité et concertation" ainsi que "s'inscrire dans une concertation <6;221>". Elle propose de numéroter le premier en point 5.3 (en supprimant "concertation)", et le second en point 6.
Par ailleurs, la Commission propose de restructurer le point 5.1 de la priorité 7 de manière à clarifier les actions de chacune des commissions régionales. Elle propose l'amendement suivant : "5.1.1 : l'action de la cocof" (avant alinéa 1er); "5.1.2. l'action de la cocom" (avant alinéa 6) "5.1.3. l'action de la VGC" (avant l'alinéa 8)"; déplacer l'alinéa 5 ("la participation de <6;221>) avant le point 5.1.1 et modifier en conséquence l'alinéa 6 selon l'amendement suivant : "Pour les services et associations qui dépendent de la Commission communautaire commune, il faudra : (...)".
Considérant qu'un réclamant signale que l'accès à des soins de santé de qualité doit être garanti à tous les citoyens;
La Commission souscrit à ce principe général et rappelle que le projet de PRD y fait mention.

Considérant que plusieurs réclamants insistent sur la prévention en matière de santé :
- développer la prévention en matière de santé et de services ambulatoires car "ils permettent certainement, à terme, des économies en soins de santé et surtout, sont très importants du point de vue humain";
- Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles signalent le lien entre la santé et d'autres secteurs tels que :
- les conditions d'habitat;
- l'éducation à l'alimentation;
- Considérant qu'un réclamant tient à affirmer sa volonté de la commune de partenaire actif et prioritaire dans le projet 'Bruxelles-Ville Région en santé' et regrette que le PRD ne prévoit pas explicitement le partenariat avec les communes dans ce réseau;
La Commission regrette qu'un chapitre spécifique relatif à la prévention en matière de santé, reprenant les conditions d'habitat, l'alimentation, le sport, le projet "Bruxelles-ville en santé", etc... ne soit pas développé. Elle propose d'y pallier via l'amendement suivant : "5.0. la prévention en matière de santé. Une politique de prévention en matière de santé sera développée, tenant compte des conditions d'habitat, de l'alimentation, de la politique sportive, du projet "Bruxelles - Ville Région en santé", etc...
Considérant qu'un réclamant demande de soutenir l'augmentation des moyens alloués à la santé ambulatoire;
La Commission renvoie aux considérations générales relatives à la demande d'augmentation des budgets.
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer "le principe de la sécurité sociale unitaire". "La scission des mécanismes de solidarité impliquerait des droits et des allocations différents pour les mêmes classes d'habitants sur le même territoire et des tensions terribles";
La Commission signale que la sécurité sociale n'est pas du ressort de la compétence régionale et renvoie la réclamation aux autorités fédérales, compétentes.
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas oublier la médiation familiale;
La Commission renvoie à son avis relatif au rôle de coordination sociale des C.P.A.S. (point 2.2).
Carte "Sans abris" (fig. 100)
Considérant que plusieurs réclamants relèvent les déficiences de la carte "sans abris" (fig. 100) :
- la carte relative aux sans-abris ne correspond à aucun texte;
- vérifier le contenu de la carte;
- revoir et expliciter le libellé de la légende;
- redistribuer sur l'entièreté du territoire régional les structures pour l'intégration et la réinsertion des sans-abris. Une meilleure redistribution favoriserait les possibilités d'intégration et de réinsertion de ces personnes. "La carte "Sans abris" montre un regroupement au centre ville de tout ce qui concerne les "sans-abris"";
La Commission soutient les réclamants et demande que la carte relative aux "sans abris" (fig. 100) soit vérifiée et complétée de manière à la rendre compréhensible.
La Commission regrette le manque de mise en concordance du texte et des cartes (voir considérations générales). Elle estime que si le problème des sans abris est identifié dans le constat (chap. 3) et qu'une carte des "sans abris" est produite dans le projet, il eut été utile que la problématique soit traitée dans la partie texte du projet.
La Commission considère que la précision quant à la localisation des structures constitue typiquement une mission à confier à un observatoire ad hoc (voir avis de la Commission relatif aux observatoires, aux conditions transversales de mise en

oeuvre).
6. La politique hospitalière
Considérant qu'un réclamant signale qu'il est "indispensable que le Gouvernement Régional sollicite une amélioration du financement des missions sociales des hôpitaux publics bruxellois". Car "la population bruxelloise s'appauvrit de plus en plus. C'est essentiellement cette population fragilisée qui s'adresse aux hôpitaux publics bruxellois. Vu le coût des soins de santé, elle s'adresse de plus en plus tard aux services (souvent d'urgence) des hôpitaux IRIS. Le traitement des maladies s'en trouve dès lors compliqué et la durée nécessaire aux soins s'en trouve prolongée. Le financement des hôpitaux étant basé sur la "performance" de ceux-ci et vu qu'un des indicateurs principaux est justement la "réduction de la durée d'hospitalisation", les hôpitaux possibles, les hôpitaux publics reçoivent des amendes pour dépassement de la durée d'hospitalisation;"
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives au financement.
Carte "Santé et services hospitaliers" (fig. 99)
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'améliorer la carte "santé et services hospitaliers" (fig. 99) :
- vérifier le contenu de la carte;
- changer l'échelle afin de rendre les données vérifiables et compréhensibles car "ces cartes ne sont pas vérifiables et sont incompréhensibles vu l'échelle et le nombre d'informations différentes qui y sont répertoriées";
- expliciter la légende;
- reprendre l'hôpital militaire de NOH comme centre de santé ou service hospitalier. Car il n'est pas repris;
- corriger 1°) la représentation de l'hôpital Erasme, qui n'est pas une institution hospitalière néerlandophone; 2°) La clinique des 2 Alice, la clinique Sainte-Elisabeth et la clinique Saint-Michel (Etterbeek), fusionnées au sein de l'A.S.B.L. Cliniques de l'Europe, sont des institutions hospitalières communautaires;
La Commission soutient les réclamants et demande que la carte "santé et services hospitaliers" (fig. 99) soit vérifiée et complétée de manière à la rendre compréhensible.
Considérant qu'un réclamant demande de développer de manière homogène une signalétique piétonne et automobile des hôpitaux;
La Commission souscrit à la demande du réclamant et demande que la signalisation des hôpitaux constitue une priorité, vu l'urgence avec laquelle il faut parfois s'y rendre.
Considérant qu'un réclamant demande si les missions sociales sont financées;
La Commission renvoie aux considérations générales relatives au financement.
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer la qualité des soins et de l'accueil malgré la rationalisation des structures médicales (visant une meilleure efficacité et une diminution des coûts);
La Commission signale que le projet mentionne déjà ce souci.
Considérant qu'un réclamant demande de soutenir la revalorisation des conditions de travail du personnel infirmier par rapport aux deux autres Régions;
La Commission signale que le projet aborde la question de la "rémunération correcte du personnel" et la nécessité de résoudre les "problèmes spécifiques à certaines catégories professionnelles, notamment la pénurie actuelle de personnel infirmier" (alinéa 12).
Considérant que plusieurs réclamants se soucient de la qualité de l'accueil dans les hôpitaux :

- améliorer l'accueil et l'écoute des personnes dans les hôpitaux pour une meilleure prise en compte des aspects humains;
- assurer une assistance linguistique à l'attention des étrangers (dont les réfugiés), en plus des 2 langues régionales. Car il y a obligation d'accueil et de dispense de soins à tous dans les hôpitaux;
La Commission signale que le projet mentionne que "Comme par le passé, les hôpitaux seront encouragés à organiser un accueil correct dans les deux langues nationales au moins, tout en respectant le contexte pluriculturel de sa clientèle" (alinéa 15).
Considérant que la commune d'Ixelles "est sensible au développement de fonctions complémentaires d'accueil des parents et visiteurs, notamment en cas d'hospitalisation des enfants";
- Considérant qu'un réclamant demande de prendre en compte l'emploi, le maintien des relations avec le patient et les aspects "urbains" lors de fusion d'hôpitaux (qui deviennent spécialisés et opèrent une médecine lourde). En effet, "le phasage des travaux rend difficile la perception d'ensemble (ex. Hôpital Saint-Pierre)". Importance de l'accueil et de la présence "humaine";
La Commission rappelle que les normes hospitalières constituent un problème fédéral. La Commission rappelle par ailleurs que le projet mentionne que les autorités bruxelloises "(...) veilleront à assurer la pérennité des activités des hôpitaux qui ont fusionné dans un cadre légal" (alinéa 11).
Considérant qu'un réclamant demande d'"intégrer les avantages du maintien de plus petites infrastructures (hospitalières) disséminées dans le tissu de la ville, en terme de proximité et de mobilité. » Car "l'évolution des dernières années (de plusieurs sites sur le territoire communal) a fait apparaître limites et conflits en terme de compatibilité avec les quartiers dans lesquels ces équipements se sont développés;"
La Commission demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'apprécier les avantages et inconvénients des fusions d'hôpitaux. Par ailleurs, la Commission précise que les "entités plus importantes" (alinéa 10), résultant de fusions ne signifient pas nécessairement de plus grands hôpitaux.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser à l'alinéa 10 que "la spécialisation des hôpitaux ne peut se faire au détriment de l'accueil généraliste";
La Commission pense que la préoccupation du réclamant trouve une réponse dans le projet, via la mention "la diversité de l'offre" (alinéa 10).
Transversalités et concertations (point non numéroté - 7)
Considérant qu'un réclamant demande dans quelle mesure le relais avec les Communautés sera assuré pour l'amélioration des systèmes éducatifs et de formation sachant que la dépréciation des revenus des habitants bruxellois est considérée comme la source de la plupart des problèmes sociaux;
La Commission signale que le projet mentionne à plusieurs reprises la nécessité de coopération avec les Communautés, en précisant parfois que celle-ci prendrait la forme d'accords de coopération "existants ou à prévoir".
S'inscrire dans une concertation officielle et permanente <6;221>(point non numéroté - 8)
Considérant que plusieurs réclamants demandent de renforcer les concertations :
- faire l'amendement suivant : rajouter en fin d'alinéa (Introduction, alinéa 12 : « Au vu de la spécificité <6;221>tant régional que communautaire«) : « Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale tentera également de faire aboutir une politique sociale coordonnée entre la Région et les Communautés et renforcera le secteur bicommunautaire à Bruxelles. », car la volonté d'arriver à une approche transversale

de la politique sociale est un fait positif. Cette volonté devrait cependant être plus souvent concrétisée. Il s'agit d'en arriver à une politique sociale coordonnée. En outre faudra-t-il renforcer le secteur bicommunautaire, actuellement malmené, étant donné le nombre de possibilités qu'il offre de mener une politique sociale coordonnée;
- consulter et associer plus souvent les associations aux domaines qui relèvent de leur domaine d'activité. En effet, conformément à ce qui est reconnu dans le projet, les associations constituent des "facteurs d'impulsion sociale et culturelle, d'intégration et d'exercice de la citoyenneté";
- proposer une formule de représentation consultative afin de "permettre aux usagers d'exprimer leurs besoins sociaux";
La Commission pense que les préoccupations en vue d'un renforcement de la concertation pour les politiques bicommunautaires et de la prise en compte des associations est déjà rencontrée respectivement aux alinéa 3 du point "s'inscrire dans une concertation <6;221>" du projet (p. 35883) et alinéa 6 de l'introduction de la priorité 7. En outre, elle considère que la coordination avec les associations constitue une des tâches de coordination sociale des C.P.A.S. décrite au point 2.2.
Considérant que la commune d'Ixelles souhaite que les conditions des transferts financiers de la Région de Bruxelles-Capitale à la CoCoF soient soumises à des critères de conformité au PRD;
La Commission renvoie à ses remarques relatives aux "compétences dites croisées" (point 3.1) ainsi qu'à ses considérations générales relatives au financement des mesures annoncées.
PRIORITE 8 : MOBILITE
Mettre en oeuvre une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que le stationnement et qui s'inscrive dans l'optique de l'amélioration de l'espace public, du cadre de vie et de la protection des quartiers d'habitations, notamment par une politique de travaux publics de qualité et un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement
REMARQUES GENERALES
En terme de contenu de la priorité, la Commission marque son accord avec les objectifs généraux de la politique de mobilité et de transport.
Comme la Commission régionale de Mobilité, la Commission note que "la Région inscrit sa politique dans une logique de développement durable, visant à protéger les zones d'habitat, améliorer la sécurité des espaces publics et assurer l'accessibilité des résidents et visiteurs de la Région aux différentes fonctions, économique, sociale, commerciale, résidentielle et culturelle de la Ville. La Commission souscrit aux objectifs généraux de la politique ainsi rappelée.
Pour la mise en oeuvre de ces objectifs, elle souscrit au principe de l'approche multimodale et la notion « chaîne de transport » qui la sous-tend et qui implique le passage d'un mode de transport à l'autre dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'information.
Toutefois, la Commission relève :
- une absence d'évaluation de la réalisation des objectifs du premier PRD et du Programme Iris des Déplacements : il eût été utile notamment, de préciser l'état d'avancement de la spécialisation des voiries et de la maîtrise du stationnement;
- en dehors des problèmes d'ordre environnemental (cadre de vie, pollution atmosphérique, bruit,...), l'insuffisance de la gestion de la congestion physique des voiries. Il est important d'assurer l'accessibilité dans la ville et donc de prendre des mesures permettant de gérer cette congestion, avant d'arriver à un blocage total;
- un manque d'approche différenciée selon les différentes zones (résidentielles,

commerciales ou autres activités) tant pour l'accessibilité que pour le stationnement.
La Commission regrette le manque de rappel au sein du projet de plan, du contenu du Programme IRIS des déplacements. Les membres estiment que le plan fait référence à des programmes dont le contenu n'est pas connu. De plus le Programme Iris ainsi que les statistiques auxquelles il est fait référence datent des années 90. La Commission insiste sur la nécessité de réactualisation du programme IRIS dans le contexte du développement durable.
En termes de structure et clarté de la priorité, la Commission relève :
- une absence de renvoi clair aux cartes et inversement, une absence de définition des concepts figurant sur ces cartes;
- un manque de hiérarchisation des mesures à prendre et de programmation dans leur exécution.
8.2. Guider les résidents et les visiteurs de la Région vers des modes de transport plus respectueux de la ville et de l'environnement.
La Commission apprécie la volonté d'améliorer le confort des circulations piétonnes et cyclistes, mais constate que trop peu de progrès ont été effectués depuis le premier PRD.
La Commission demande que soient définis les concepts « d'espaces piétonniers » et « semi-piétonniers ».
8.3 Augmenter la sécurité de tous les usagers, et en particulier celle des usagers les plus faibles.
La Commission soutient la poursuite et le renforcement de la politique de sécurisation et de hiérarchisation des voiries prônée par le PRD.
A cet effet, la Commission insiste sur :
- le strict respect du Code de la route;
- la mise en oeuvre rapide des principes de la spécialisation des voiries;
- la rénovation et l'aménagement d'infrastructures sécurisantes pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite.
8.4. Améliorer le cadre de vie
La Commission appuie l'objectif de renforcement de la qualité de vie en Région bruxelloise, au profit des habitants, des acteurs économiques et sociaux et des visiteurs de la Région.
Une planification approfondie et détaillée dans l'espace, comprenant la programmation dans le temps des différentes opérations, est nécessaire pour que cela soit un succès.
8.5. Accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains.
La Commission souligne que ce point est crucial. En effet, la réussite de la politique du transfert modal dépend largement d'une amélioration considérable des transports en commun en quantité et en qualité.
8.6. Intégrer le réseau express régional dans le projet de ville
La Commission considère que la mise en oeuvre rapide d'un RER performant constitue une priorité essentielle de la politique de mobilité
Elle rejoint la Commission régionale de Mobilité qui rappelle que : "le RER doit viser à desservir à la fois les navetteurs et les Bruxellois en desserte urbaine, en étant intégré de manière efficace aux autres modes de transports publics et/ou modes de transports individuels. C'est la condition nécessaire pour stabiliser, à Bruxelles, les habitants et les entreprises. »
Il importe de mettre en service à bref délai, les aspects et tronçons du RER (bus RER, réouverture de haltes et voies existantes, augmentation de l'offre sur les lignes existantes, y compris le soir et le week-end,...) qui peuvent être concrétisés à court

terme, sans attendre l'achèvement de nouvelles infrastructures.
La Commission est attachée à l'usage du RER pour la desserte intra régionale.
Il s'agit également de prendre les mesures d'accompagnement adéquates à la mise en oeuvre du RER pour garantir son succès et éviter la fuite des habitants et des entreprises vers la périphérie.
8.8. Appliquer une politique coordonnée et dynamique de réduction du stationnement
La Commission estime qu'une gestion rigoureuse du stationnement est indispensable pour inciter au report modal vers les transports en commun et pour rendre aux quartiers leurs fonctions, résidentielle, économique, commerciale, sociale, récréative et écologique.
La Commission soulève le manque de précision quant aux mesures relatives aux livraisons et à l'approvisionnement des commerces et signale que la priorité 9, à laquelle le texte renvoie, n'apporte pas davantage de précisions en la matière.
8.9. Optimaliser la fluidité de la chaîne logistique pour le transport des biens et des marchandises dans la ville
La Commission soutient les initiatives en faveur d'une meilleure organisation des flux de transport de biens et de l'encouragement des transferts modaux vers le rail et la voie d'eau et de l'inter modalité eau-rail-route.
Elle tient à souligner que la carte des itinéraires poids lourds est prématurée et que de nombreuses critiques sont justifiées.
0. GENERALITES
CHAPITRE MOBILITE
Considérant que des réclamants considèrent que la priorité 'mobilité' doit remonter dans la hiérarchie des priorités du PRD et doit constituer une large adhésion des habitants.
Et que c'est effectivement une nouvelle culture de la mobilité à Bruxelles qu'il s'agit de promouvoir; il convient d'inciter les gens à utiliser les modes de transport qui sont les moins polluants, les moins générateurs d'insécurité et les plus économes de l'espace public.
Qu'il faut mener des campagnes de sensibilisation des citoyens à la prise de conscience pour la nouvelle culture de mobilité souhaitée. Ceci avec des modes de communication imaginatifs et novateurs.
Qu'il faut maintenir ce chapitre : "Réconcilier la mobilité avec la Ville", car il s'agit d'un bon texte.
Considérant qu'un réclamant estime que cette priorité paraît, pour bon nombre de ses dispositions, très largement insatisfaisante, voire totalement inopportune du point de vue économique, du point de vue de l'amélioration du cadre de vie, qui est pourtant une préoccupation du Gouvernement.
La Commission fait remarquer que le projet de PRD n'a pas fixé un ordre de priorités mais que certainement, la mobilité est un enjeu central pour l'avenir de la Région. Elle estime qu'il faut clairement promouvoir une nouvelle culture de la mobilité urbaine.
Considérant que des réclamants demandent de faire une liste des voiries et ou des zones reprises en zone piétonne, semi-piétonne et de modération du trafic automobile.
Car le lecteur doit lui même repérer l'ensemble des mesures projetées en matière de mobilité et notamment les diverses artères dotées du statut de zone piétonne, semi-piétonne et de modération du trafic automobile.
La Commission demande d'établir un lien plus étroit entre les cartes et le texte, où doivent figurer et être expliqués les concepts présents dans la légende des cartes, notamment les artères dotées du statut de voirie semi-piétonne (carte 4) ou des zones semi-piétonnes (cartes 1 et 4).

LES DIFFERENTS PLANS (DE MOBILITE)
Considérant qu'un réclamant considère que le PRD doit coordonner les différents plans existants. Or, il n'est fait nulle part mention des autres plans existants et de leur rapport avec le PRD : PRAS, plan IRIS, plan de développement durable, plan bruit, plan déchets, etc.
Qu'un réclamant demande que la Région veille à assurer la cohérence rigoureuse des aménagements des voiries sur tout le territoire régional en matière de conception et de réalisation.
Que la Commission régionale de Mobilité rappelle la confusion dommageable entre la stratégie de mobilité à long terme et le plan d'action de législature du Gouvernement. La première devrait être mise en évidence par le plan Iris des déplacements, lequel, comme le Plan Régional d'Affectation du Sol, ne devrait pas être lié aux législatures régionales. Par contre, le futur PRD à élaborer en 2005 devra concrétiser le programme d'actions du Gouvernement de 2004 à 2009 mais également proposer les adaptations à apporter au programme IRIS II (comme il le fera le cas échéant, pour le Plan Régional d'Affectation du Sol) pour le mettre en conformité avec les données nouvelles et les choix stratégiques de la nouvelle législature. Le plan IRIS devra être conforme au PRD à approuver. Toutefois, une forme ou un statut légal devrait être prévu pour le plan IRIS en vue de le rendre contraignant pour les pouvoirs publics.
La Commission rappelle que le PRD est au terme de l'ordonnance le plan hiérarchiquement supérieur, qu'il ne doit pas coordonner les autres plans, mais que ceux-ci doivent s'y conformer. Le PRD est un plan de législature qui, néanmoins, va au-delà en terme de prospectives, même s'il est évident qu'il n'est pas possible d'apporter des solutions à tout dans le terme de la législature. Ainsi, le PRD constitue le cadre du Plan Iris des déplacements, à rebaptiser « programme IRIS-Déplacements » et des autres programmes sectoriels.
Il ne faudrait pas donner un statut légal autre au « plan Iris », au risque d'entraîner des conflits juridiques entre différents plans.
OBJECTIFS
Considérant que de nombreux réclamants adhèrent aux objectifs du chapitre mobilité et s'en réjouissent, remarquant qu'il y a beaucoup d'idées intéressantes dans cette matière où le constat est bien connu mais où la volonté politique a fait défaut jusqu'à présent.
Qu'il faut concrétiser les objectifs contenus dans ce cahier par des propositions concrètes (notamment au niveau de la création d'espaces verts, des campagnes de sensibilisation du public pour réduire la circulation motorisée, réduction des parkings,...);
- Que le plan devrait être plus politique en ce qu'il devrait opérer des véritable priorités, faire un véritable "plan de bataille". Il faudrait également assortir ce chapitre d'un rapport annuel.
Car les solutions restent très théoriques; ce chapitre est une liste de bonnes intentions avec lesquels "le citoyen ne peut qu'être d'accord"!
Que le PRD ne prend pas d'options claires en ce qui concerne les projets de grandes infrastructures, les aménagements pour les piétons et cyclistes sont souvent oubliés et le PRD se contente de généralités ou de projets déjà largement engagés.
Que la priorité aux transports en commun et aux piétons n'apparaît pas dans le plan.
Qu'en matière d'environnement et de mobilité des réclamants sont adversaires des parkings "aspirateurs de voitures" et approuvent le concept d'augmentation de la compétitivité des transports en commun, soutiennent tout renfort des contrôles existants en limitation de vitesse, stationnements illégaux et obstructions de trafic et

sont favorables à la multiplication des pistes cyclables et à l'instauration de sens uniques limités.
Qu'un réclamant est heureusement surpris de voir que dans ce plan régional de développement, la personne à mobilité réduite est prise en considération. Nous notons en effet un certain nombre de points positifs : amélioration de la sécurité et du confort des PMR, adaptation des modes de transport alternatifs... Nous espérons que des mesures concrètes ne tarderont pas à entrer en application.
Qu'un réclamant est d'accord avec le contenu de ce chapitre, dans ce sens qu'il contient le stricte minimum. Le réclamant est donc contre une diminution, même minime, des objectifs et des moyens. Ceux-là sont d'ailleurs très vagues et il manque dans ce chapitre de chiffres concrets, en ce qui concerne les normes, les objectifs, la chronologie et les moyens.
Que la Commission régionale de Mobilité note des divergences sur le contenu malgré un constat clair. La Commission régionale de Mobilité relève une absence d'évaluation de la réalisation des objectifs du premier PRD. Il eût été utile de préciser l'état d'avancement de la spécialisation des voiries et de la maîtrise du stationnement.
Une généralisation à l'ensemble du PRD de la présentation d'objectifs chiffrés est à recommander à l'instar des priorités 8 et 9, à épingler comme les meilleurs du PRD.
La Commission partage l'avis de la Commission régionale de Mobilité et comme elle l'a indiqué dans ses considérations générales, elle souhaite une évaluation continue (tableau de bord) de la politique de mobilité.
MOYENS
Considérant que de nombreux réclamants et instances demandent de préciser les priorités, les moyens opérationnels, les budgets, le calendrier et les délais, les conditions de réussite et les contraintes.
Qu'à ce titre, la Commission régionale de Mobilité estime qu'il est indispensable que les différentes mesures évoquées soient regroupées en distinguant parmi elles celles qui sont envisagées, à l'étude, programmées, en cours de réalisation ou existantes.
Que le PRD ne se dote pas de moyens réels pour passer à un autre mode de déplacement que la voiture.
Que de nombreux réclamants constatent des carences dans la mise en oeuvre des solutions préconisées.
Car nombre de propositions figuraient déjà dans le PRD et puis ont été reprises dans le plan Iris, confirmées dans les diagnostics élaborés par Messieurs Chabert et Delathouwer, inscrits dans le programme des différents gouvernements qui se sont succédés mais... Pas encore mis en oeuvre! Quand il ne s'agit pas d'options radicalement contraires qui ont vu le jour dans le cadre du démantèlement du premier PRD. Par exemple : la gestion des affectations urbanistiques selon la logique ABC. Ici c'est l'exemple d'une disposition qui est toujours énoncée mais qui a été battue en brèche par les dispositions du PRAS. Si l'on continue à dire que l'on souhaite le développement de pôles métropolitains autour des noeuds de communication, force est de constater que cette option n'est pas confortée par des récentes décisions prises au niveau de la planification urbanistique par le Gouvernement actuel.
Que plusieurs communes demandent de mettre en place des aides financières conséquentes.
Car la lenteur de cette mise en place des aides financières régionales freine la réalisation d'une politique d'équilibre entre tous les usagers de la route.
La Commission approuve les nombreuses remarques des réclamants et instances qui demandent de préciser les priorités, les moyens opérationnels et le calendrier.
Elle marque son accord sur la précision nécessaire en ce qui concerne la distinction à

faire entre les différentes mesures évoquées : à l'étude, programmée, en cours de réalisation ou existante. La Commission fait également référence à ses considérations générales.

DIMINUTION DU VOLUME TOTAL DE TRAFIC

Considérant qu'un réclamant estime que la politique de la mobilité doit avoir comme moteur l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement sonore.

Qu'un autre réclamant remarque qu'il faut une équité en cette matière également : il ne faut pas que certains prennent les TC et d'autres continuent à rouler en voiture. Car la mobilité ne doit pas se construire sur le dos de nos enfants (qui doivent circuler en TC) pendant que d'autres circulent en voiture.

Que plusieurs réclamants demandent de définir des moyens beaucoup plus volontaristes pour parvenir à la réduction annoncée du trafic de 20 %.

Car les moyens proposés dans le projet de PRD sont largement insuffisants pour réaliser cet objectif. C'est une politique perdante à l'avance, qui ne se dote pas de véritables moyens. Certaines mesures proposées dans le projet de PRD datent d'il y a déjà 10 ans, mais sans changements dans les faits.

Qu'un autre réclamant trouve qu'il y lieu de veiller à prévoir un ensemble de mesures : 1) favorisant le débit des voitures, qui constitue en réalité la vraie mesure du trafic; 2) permettant une accessibilité rapide aux emplacements de parking.

Dès lors que le secteur de la distribution auto poursuit sa politique déjà entamée par l'adoption de mesures continuant à diminuer la consommation de carburants fossiles et la pollution qui en découle, les déchets, les nuisances sonores, il n'y pas lieu d'imposer une diminution du nombre de voitures sur le territoire de la RBC et il importe, au contraire, de favoriser l'écoulement harmonieux de son flux et l'information en matière de disponibilité de parkings, en vue d'enrayer l'encombrement des voies de circulation. Le réclamant observe que les expériences connues de "car sharing", notamment en Hollande, présentent des handicaps techniques tels qu'ils ne sont pas concevables à grande échelle et qu'ils génèrent du trafic supplémentaire. Par contre, la flexibilité de la location à court terme permet au public de louer une voiture et, dès lors, de ne l'utiliser qu'en cas de nécessité impérative.

La Commission constate que la congestion automobile constitue un problème majeur, à la fois économique, social et écologique. Si des mesures d'amélioration de la fluidité peuvent être envisagées, elles ne suffiront pas à éviter la saturation qui ne sera rencontrée que par une diminution nette du nombre de voitures circulant à Bruxelles, grâce à un transfert modal, qui ne se produira que par un accroissement conséquent de l'offre de transports en commun performants.

La Commission remarque qu'il faut un fléchage adéquat pour guider les automobilistes vers les parkings et une signalisation dynamique du nombre d'emplacements disponibles dans les parkings.

Considérant qu'un réclamant estime que le PRD doit tirer les leçons du passé, et qu'il doit affirmer fermement que la construction de nouvelles infrastructures de transports soit arrêtée définitivement; comme l'extension de la capacité routière, autant pour le trafic routier (personnes et marchandises) entrant que sortant, la construction de tunnels ou de viaducs, l'abandont des feux de signalisation au profit de la circulation motorisée. Exemple pratique : l'avenue Charles Quint à Ganshoren : il doit être inscrit dans le PRD qu'il est exclus qu'un tunnel soit construit, vu que cela entrainerait une augmentation de la part de la voiture au détriment des autres modes de transports, ce qui serait en contradiction avec le PRD lui-même. Uniquement les solutions à caractère durable peuvent être développées : sites propres pour les bus et les trams,

pistes cyclables, temps plus long pour les feux piétons.
Car dans les conclusions du constat introductif du projet PRD il est fait mention de la construction des infrastructures routières et de l'agrandissement du métro comme une des causes de la suburbanisation.
La Commission constate que le projet de PRD ne propose pas de nouveau projet de nature à encourager le trafic automobile.
Plus particulièrement, le plan ne prévoit pas de tunnel pour l'avenue Charles Quint.
Toutefois, la Commission regrette que les projets de gros investissements, notamment souterrains, ne soient pas visés dans le plan, alors que certains sont prévus et financés dans l'Accord de coopération. Elle estime qu'un débat mériterait d'être mené sur l'utilité spécifique de certains tunnels.
UTILISATEURS FAIBLES ET TP
Considérant que des réclamants estiment que le PRD doit apporter l'instrument lui permettant d'évaluer ses apports en matière de mobilité douce, et en conséquence, suggèrent de faire un Observatoire régional de la mobilité douce';
- Que des réclamants demandent de définir le concept de la mobilité douce', dont on parle beaucoup;
Qu'un réclamant propose que le PRD conclue par un tableau spécifique à la mobilité douce en établissant compétences et moyens génériques à mettre en oeuvre, et leur application sur chaque point développé dans le PRD :
- compétence régionale (e.a. Observatoire 'mobilité douce');
- compétence communale (e.a. Cellule Deux roues);
- infrastructure (ou service) existant à améliorer dans le sens décrit ou création d'un nouveau service;
- mise en place d'une nouvelle disposition réglementaire contraignante pour certains points (e.a. sens unique limité, zone 30, cellule deux roues);
- obligation de faire référence au PRD dans toute motivation de réaménagement des voiries,
- etc...
La Commission se rallie à la demande de définition dans le PRD du concept de mobilité douce' et estime qu'il s'agit des déplacements non motorisés.
Elle remarque que certaines mesures sont déjà mises en place, telle que la formation des conseillers en mobilité.
Par ailleurs, la Commission n'est pas favorable à la multiplication des observatoires et estime qu'une bonne évaluation de la mise en oeuvre du Programme Iris des Déplacements devrait être suffisante.
DEFINITIONS
Considérant que plusieurs réclamants et instances demandent de définir les notions utilisées dans les textes et cartes du projet de PRD, notamment : noeud structurant', espace structurant', réseau primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique', etc.
Pour éviter des malentendus au niveau du contenu et de l'application de ces notions et pour que les différents plans en vigueur se complètent sans se contredire;
La Commission se rallie à la demande. L'utilisation de différents termes dans la légende de la carte 4 (espace structurant à intégration environnementale renforcée, noeuds intermodaux structurants, noeuds intermodaux : renforcement de la priorité accordée aux usagers faibles,...) sans explication dans le texte, amène à un langage incompréhensible, voire même surréaliste.
Concernant la notion de espace structurant' utilisée dans le PRD, la Commission précise que le PRD devrait dire clairement qu'elle correspond à celle du PRAS.

DIVERS
Considérant qu'un réclamant propose d'imposer un système d'attestation d'assurance sur les pare-brise ou un contrôle de l'assurance lors du contrôle technique.
Qu'un autre réclamant demande un accompagnement plus adéquat des jeunes conducteurs et une réduction du coût des cours à l'auto école;
La Commission fait remarquer que les propositions concernent une matière de compétence non régionale.
Considérant qu'un réclamant demande de traiter la problématique du parcours et du stationnement des cars touristiques et, plus largement de la mobilité touristique (y compris signalisation, indications, fléchages des parcours préférentiels, de zones de parcages obligatoires, de zones d'attente obligatoires, de zones d'interdiction de stationnement) au sein des priorités 6 et 8. Cette politique de gestion de la mobilité touristique doit également intégrer les autres objectifs du PRD (qualité de vie, embellissement de la ville,..). Texte à ajouter entre le point 9 et 10 de ce cahier : "La Région de Bruxelles-Capitale a comme objectif notamment de générer un flux croissant à Bruxelles et ceci tant en termes de nombre de visiteurs que de rentrées financières. La présence de cars touristiques affrétés occasionne des problèmes, principalement au centre ville. Ces véhicules nuisent parfois à la fluidité de la circulation et à l'environnement. Aussi, le projet de signalisation intégrera la problématique des cars touristiques notamment par le fléchage de parcours préférentiels, de zones de parcages obligatoires, de zones d'attente obligatoire et de zones d'interdiction de stationnement. Des aires de stationnement en périphérie leur seront réservées à des endroits où les nuisances seront réduites tant pour les habitants que pour l'environnement".
Car cette problématique de la gestion de la mobilité touristique est déjà reconnue depuis longtemps dans d'autres pays, tandis que le PPRD ne traite absolument pas de cette problématique.
La Commission relève la pertinence de la remarque. En effet, elle constate une absence de traitement du problème, y compris concernant le stationnement diurne et nocturne des cars touristiques. En outre, elle marque son accord sur la proposition d'ajout au PRD (voir texte souligné).
8.1. OBJECTIFS GENERAUX DE LA POLITIQUE DE MOBILITE ET DE TRANSPORT
A. OBJECTIFS
Considérant qu'un réclamant estime que l'objectif de réduction du trafic routier en général et dans les quartiers d'habitation en particulier entraîne des mesures qui causeraient des perturbations totalement disproportionnées au faible impact possible de ces mesures sur le respect des engagements internationaux.
Qu'un réclamant estime qu'il faut abandonner toute politique 'd'accessibilité' et 'd'optimisation des flux routiers', vouée à l'échec par la congestion.
Considérant que de nombreux réclamants et instances soutiennent les objectifs mentionnés sous ce point et demandent leur maintien.
Car il s'agit d'arriver à une diminution nette de l'utilisation de la voiture personnelle accompagnée d'alternatives valables et réalistes pour les habitants, les navetteurs, les entreprises, les commerces et les institutions. Il s'agit de favoriser les modes de transport plus respectueux de la ville et de l'environnement.
Que ces réclamants demandent que les objectifs soient acceptés par tous les niveaux de pouvoir, y compris communaux;
Qu'un réclamant demande à cet égard de ne plus permettre de dérogations qui ne respectent pas les principes de localisation des activités (politique ABC).

Qu'un autre réclamant cite comme exemples de la non mise en oeuvre de la théorie ABC du premier PRD : parking de 2 000 places gare du Midi, prolifération des grands parkings place Rogier et dans le quartier Nord.
Que la Commission régionale de Mobilité insiste pour que les objectifs repris dans le PRD fassent l'objet d'une coordination entre tous les niveaux de pouvoir et, en particulier, de toutes les communes.
A cet égard, il est indispensable de :
- ne pas permettre de nouvelles implantations d'activités qui ne respectent pas les principes arrêtés pour la localisation selon la politique ABC ébauchée dans le précédent PRD;
- mettre en oeuvre une politique d'accessibilité plurimodale des quartiers commerçants en veillant à ce que ces aspects soient abordés sans a priori et en tenant compte des facteurs locaux déterminants;
- accentuer la priorité aux améliorations des transports en commun;
- de tenir compte que :
* grâce au RER, la voiture sera moins nécessaire, notamment, pour le trafic tel que celui lié à l'emploi cela entraînera une réduction des voitures ventouses, donnera plus d'espace pour les autres types de déplacements et aux autres usages de l'espace public de même que pour les visiteurs;
* plus généralement, tout accroissement des capacités et de l'efficacité des transports en commun devrait avoir pour conséquence une réduction de la congestion engendrée par les voitures et une amélioration de la qualité de la vie de la Région;
* il faut encourager l'usage rationnel de la voiture, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail et domicile-école.
Que le CES approuve les objectifs visant à protéger les zones d'habitat, à améliorer la sécurité des espaces publics, et à assurer l'accessibilité des résidents et des visiteurs de la Région aux différentes fonctions de la ville (économiques, sociales, culturelles et commerciales); il demande cependant avec insistance que les mesures restrictives prises à l'encontre de la circulation automobile soient précédées d'un accroissement conséquent de l'offre de transports en commun alternatifs, permettant l'absorption du transfert modal souhaité. A défaut, le Conseil craint des impacts négatifs importants sur les activités économiques et commerciales de la Région.
La Commission appuie le principe de l'adéquation entre le profil de mobilité des entreprises et le profil d'accessibilité des lieux (théorie ABC) mais constate que sa mise en pratique doit tenir compte des situations héritées du passé.
Elle demande que les mesures restrictives au niveau de la circulation automobile se réalisent simultanément à l'amélioration de l'offre de transports en commun et d'autres modes de transport respectueux de l'environnement.
En outre, elle demande que toute nouvelle implantation d'activités soit évaluée en fonction de l'objectif précité.
B. MOYENS
Considérant que des réclamants proposent des mesures concrètes pour arriver à l'objectif de réduction du nombre de déplacements motorisés et d'augmentation des déplacements en transports en commun et en modes alternatifs :
Il faut limiter le trafic en cas de pic d'ozone.
Il faut mettre l'accent sur l'information au public, dans une campagne de publicité et d'information similaire à celle qui a eu lieu au démarrage des opérations de tri sélectif des déchets. Cette campagne devrait être soutenue par des images frappantes (un bus équivaut à 500 mètres de file + une économie de places de stationnement,...). Même pour certaines professions de services, l'usage des transports publics et des moyens

alternatifs (métro, prémétro, vélo, marche) peut déjà aujourd'hui s'avérer un gain de temps substantiel. Les mesures incitatives doivent prendre le dessus sur les mesures répressives. L'usage doit être facilité pour toutes les tranches d'âges; à cet égard, la circulation dans les transports en commun des moins de 12 ans devrait être gratuite et sans démarche administrative préalable. Cela donnerait accès à la gratuité notamment pour les enfants circulant en groupes et qui n'auraient pas effectué la démarche à titre individuel.
Les efforts ne doivent pas se limiter aux heures de pointe et les fréquences devraient être maintenues en temps de vacances scolaires. La coordination tarifaire constitue un objectif prioritaire.
Il faut multiplier le nombre de bus STIB, De Lijn et TEC qui utilisent des types de carburants moins polluants.
En ce qui concerne la problématique de la tarification des transports en commun, la Commission demande à la Région ainsi qu'aux différentes sociétés d'exploitation de mettre sur pied une politique tarifaire cohérente, intégrée et coordonnée.
De même, elle insiste auprès des instances compétentes sur l'utilisation par les sociétés de transport des carburants moins polluants.
Elle renvoie pour cet aspect à l'avis spécifique du Conseil de l'Environnement sur la modulation de la taxe de mise en circulation concernant les véhicules utilisant des carburants moins polluants.
La Commission partage la proposition d'intensifier les campagnes de promotion des transports en commun.
PLAN IRIS
Considérant qu'un réclamant s'étonne que le PRD annonce la mise en oeuvre du plan Iris (1999) et demande pour quelle raison ce n'est pas commencé. Les déclarations d'intention sont régulièrement contredites par les actes : les pouvoirs publics au niveau communal et régional, continuent à donner la priorité aux voitures : délivrance de milliers de places de parking, aménagements de la Région favorables aux voitures, laxisme par rapport aux infractions.
Considérant qu'un autre réclamant ne peut accepter que la politique de mobilité se confonde avec la mise en oeuvre du plan Iris, dont l'objectif se limite à ramener le trafic automobile à son niveau de 1991, tandis qu'il faut aller bien plus loin;
Car une grande partie de la population est demandeuse de changements et d'autres villes ont ouvert la voie.
Qu'un autre réclamant considère que le plan Iris doit être assorti d'un calendrier de mise en oeuvre et d'un budget. Il doit être soumis à consultation des habitants et avoir valeur contraignante pour les autorités publiques qui gèrent les voiries.
Qu'une commune estime que l'intégration des concepts de maillage vert (dans le cadre du développement durable) dans la révision du plan Iris est une excellente chose. Il conviendrait aussi de confronter certaines voiries interquartiers avec les potentialités physiques et fonctionnelles de celles-ci. Les voiries anciennes notamment sont parfois trop étroites que pour pouvoir d'une part offrir un confort suffisant aux transports publics et aux usagers faibles, et d'autre part accueillir le débit de trafic propre à une voirie interquartier. Certaines voiries présentent une activité commerciale telle que l'usage de l'espace doit être adapté. Enfin, la proximité d'espaces de délassements (espaces verts notamment) n'est peut-être pas toujours compatible avec une voie à fort trafic.
La Commission remarque qu'il ne faut pas faire confusion entre les objectifs et moyens du Plan Iris et ceux du maillage vert. Elle renvoie également à son avis sur la carte 4 (amélioration du cadre de vie) du PRD.

POLITIQUE ABC
Considérant qu'un réclamant et une commune relèvent une contradiction entre la proposition de mixité des fonctions et la proposition d'une politique de localisation de type ABC. La politique ABC conduit dans les faits à concentrer les grands bureaux près des gares. Ce qui est contraire à la mixité des fonctions. La mixité des fonctions qui est supposée réduire les déplacements, n'a pas toujours cet effet. C'est ce que démentent diverses expériences, françaises notamment.
Qu'un autre réclamant remarque un manque de volonté politique de faire appliquer la politique ABC et demande en conséquence l'application effective de cette politique pour réduire le nombre de voitures.
Qu'un réclamant estime qu'il y lieu d'exprimer plus clairement l'application de la politique ABC dans les localisations du projet de ville.
La Commission est d'accord avec la dernière remarque : en effet, une explication dans le PRD de la mise en oeuvre de la politique ABC est nécessaire, y compris de manière cartographique.
En outre, la Commission renvoie à son avis en annexe sur la circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage.
Elle constate la difficulté de mise en oeuvre d'une politique volontariste de localisation des nouvelles entreprises compte tenu des contraintes de la situation existante.
INTERMODALITE - CHAINE DE TRANSPORT
Considérant qu'un réclamant estime que l'étude et la mise en oeuvre d'un plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air visant la réduction des émissions de CO_2 ne peut qu'aller de paire avec la mise en oeuvre des 'pôles de transferts intermodaux' entre moyens de transports et le développement de moyens de transports alternatifs à l'automobile.
Qu'un autre réclamant estime que l'approche de la problématique de la circulation automobile et des parkings est apparue aux entreprises comme manichéenne, et erratique dans le diagnostic comme dans les solutions, et surtout dangereuse économiquement. L'approche de la problématique de la circulation automobile et des parkings semble peu conforme à l'approche mutlimodale du plan Iris, et à son concept sous-jacent de 'chaîne de transport' impliquant le passage d'un mode de transport à l'autre dans de bonnes conditions de confort, de sécurité et d'information. Qu'elle en vient à placer au second plan, le chapitre pourtant fort pertinent relatif au développement des transports en commun.
Que la CES souscrit au principe de l'approche multimodale et de la notion de 'chaîne de transport' et qui implique le passage d'un mode de transport à l'autre dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'information.
La Commission appuie l'approche multimodale et intermodale du PRD.
CENTRE DE GESTION DE LA MOBILITE
Considérant qu'un réclamant appuie la mise sur pied d'un centre de gestion de la mobilité.
Qu'un réclamant estime que le 'centre de gestion de la mobilité' doit encadrer la mise en place de plan de mobilité obligatoire dans toutes les entreprises de la Région et doit viser au transfert modal des trajets inter-régionaux.
Qu'un réclamant remarque que la mise sur pied d'un centre de gestion de la mobilité (évolution du BITC) exigera de prévoir des moyens humains nécessaires pour en assurer l'efficacité.
Qu'un réclamant, qui est par ailleurs pour le centre de la gestion de la mobilité, ajoute que des efforts importants en matière d'information doivent être faits pour favoriser le

passage de la voiture à des modes de transports moins polluants, y compris l'information en temps réel (exemple : panneaux le long du ring et des voies principales d'accès à la ville donnant des temps d'attente au terminus de lignes à passage fréquent, incitant à délaisser leur véhicule bloqué dans les embouteillages).
La Commission demande d'expliquer dans le PRD ce qu'est le « BITC ». Le plan doit distinguer l'aspect technique de gestion du trafic et l'aspect information et sensibilisation au public et développer ces deux objectifs.

APPROCHE INTEGREE

Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer les termes multimodal' et intermodal'.
Considérant qu'un réclamant estime qu'il y a lieu de préciser le processus participatif, ainsi que le pilotage dynamique envisagé pour le plan Iris.
Qu'un autre réclamant remarque qu'il est bon que les statistiques soient actualisées mais que l'évaluation de l'avancement de sa mise en oeuvre et la prise d'actions pour en réaliser l'objectifs doivent primer sur les études incessantes et peut-être superflues.
Qu'un réclamant se réjouit qu'il soit question de collaboration entre les différents acteurs concernés par la mobilité. Il souhaiterait néanmoins que cette collaboration soit une réelle concertation entre les trois Régions - un vrai pacte de mobilité qui puisse s'appliquer aux politiques d'aménagement du territoire. Dans le cas des politiques de mobilité, celles-ce doivent avoir une cohérence de par leur imbrication dans les politiques d'aménagement du territoire (e.a. maîtrise de l'étalement urbain).
Aussi, il estime que, lorsqu'un projet requiert une étude d'incidence, l'avis de la Région avoisinante est nécessaire si le projet a des incidences au-delà de la frontière régionale.
La Commission estime nécessaire d'expliquer plus en détail les termes de « multimodalité » (la coexistence de modes) et « intermodalité » (le fait de passer d'un mode à l'autre).
Pour que les communes mettent en oeuvre la politique régionale de mobilité, il faut qu'elles soient associées au pilotage du Programme Iris.
La Commission appuie la demande de concertation entre les Régions, surtout concernant la cohérence nécessaire des politiques urbanistiques et de mobilité dans la zone RER.

CONVENTIONS DE MOBILITE

Considérant qu'une commune demande d'expliquer le contenu des 'conventions de mobilité'.
Que des communes demandent de veiller à ce que les conventions de mobilité soient bien équilibrées et permettent réellement aux communes d'obtenir les subsides nécessaires aux investissements.
Qu'une commune est d'avis que l'élargissement des contrats de mobilité vers le concept de convention de mobilité suppose aussi que d'autres intervenants sur la mobilité que la police (urbanisme, travaux publics) soient associés aux décisions.
La Commission partage cet avis. Elle rappelle qu'un certain nombre d'outils existants, qui seront regroupés dans les conventions de mobilité, sont déjà subsidiés par la Région (plan directeur zone 30, plan communal de mobilité,...).

PLANS COMMUNAUX DE MOBILITE

Considérant que des réclamants demandent de développer davantage le texte concernant le Plan communal de Mobilité (définition, contenu, procédure d'élaboration, articulation de ce plan avec le Plan Communal de Développement, état d'avancement, lien avec le niveau régional, mécanisme et critère de subvention par la Région), de manière à en faire l'outil principal, voire unique de planification de la

mobilité au niveau communal.
Considérant qu'une commune (Ville de Bruxelles) estime que la Région devrait pouvoir envisager plusieurs plans de mobilité par commune.
La Commission considère que le Programme communal de Mobilité doit faire partie du Plan Communal de Développement, de manière à en arriver à une politique communale cohérente dans tous ces aspects.
MOYENS REGIONAUX - SUBSIDES AUX COMMUNES
Considérant que des réclamants demandent :
- de donner des estimations des moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs;
- de se donner des obligations de résultats;
- de définir des moyens de contrôle.
Qu'un réclamant estime que les moyens régionaux ne doivent pas être affectés prioritairement, mais bien uniquement à des actions concertées entre les communes et la Région dans le respect de la politique régionale de mobilité. Et que si la politique régionale n'est pas mise en oeuvre par les communes, il faut que le PRD prévoie que la Région puisse exercer une forte pression pour que les communes réalisent leur part d' effort. Dans les communes qui s'y refusent, il faut que la voirie communale soit prise en charge par le pouvoir supérieur (ici la Région) comme c'est la cas à Paris ou à Amsterdam.
La Commission remarque que le plan indique que des subsides régionaux ne seront accordés que dans le respect de la politique régionale de mobilité.
COLLABORATION STIB/ : COMMUNES, CONTRATS D'AXE AVEC LES COMMUNES
Considérant que plusieurs réclamants demandent une plus grande collaboration et synergie entre les instances régionales, communales, la SNCB, la STIB, les zones de police, etc.
Que des réclamants demandent d'expliquer le concept des contrats d'axe et qu'un réclamant demande de donner les moyens pour que les communes acceptent d'en conclure.
La Commission demande de définir l'instrument « contrat d'axe » dans le glossaire du PRD.
8.2. GUIDER LES RESIDENTS ET LES VISITEURS DE LA REGION VERS DES MODES DE TRANSPORT PLUS RESPECTUEUX DE LA VILLE ET DE L'ENVIRONNEMENT
A. OBJECTIFS
Considérant que de nombreux réclamants et des communes demandent le maintien des objectifs formulés, tout en exprimant leur scepticisme quant aux résultats obtenus jusqu'à présent concernant les objectifs formulés dans les plans antérieurs. En conséquence, il y a une large demande de mettre à disposition les moyens nécessaires à leur réalisation.
Qu'une commune, tout en se réjouissant de l'objectif d'une politique cohérente en matière de localisation des zones d'emploi et des commerces, signale que les projets qui se développent dans le Nord-Est de la Région (le long de l'autoroute A 201 prolongeant le Boulevard Léopold III et d'autres projets sur le territoire d'Haren) ne semblent pas entrer dans cette ligne de conduite.
Considérant que des réclamants et une commune ne souhaitent pas encourager le télé-travail. Car ils ne pensent pas que le télé-travail soit de nature à réduire les déplacements. La flexibilité horaire induite par le télé-travail est de nature à favoriser le transport automobile pour les déplacements subsistants dans le chef des télé-

travailleurs. Aussi, avant de mener une politique d'incitation au télé-travail, il y a lieu de lui assurer un cadre légal suffisant assurant une protection correcte des travailleurs.
La Commission se rallie à la remarque sur le télé-travail et en conséquence, demande de supprimer la phrase sur le télé-travail, tout en marquant son accord sur les autres objectifs.
10 % DE VELO EN 2005
Considérant que de nombreux réclamants et instances soutiennent et se réjouissent de l'objectif annoncé de 10 % des déplacements intra-bruxellois à vélo d'ici 2005;
- Que la plupart d'entre eux ajoutent que la réalisation de cet objectif semble néanmoins peu réaliste, sans augmentation importante des moyens financiers et sans mesures innovantes;
Car le nombre de cyclistes augmente mais moins rapidement que le nombre de voitures en circulation. La tendance doit être inversée et rapidement dans des proportions importantes.
Qu'un réclamant demande d'ajouter un paragraphe : "Il faut étendre la réflexion sur la mobilité douce au niveau interrégional. Son usage au-delà des frontières régionales est une alternative valable pour les déplacements domicile-travail sur les courtes et moyennes distances, aussi bien intra-régionales que trans-régionales. »
La Commission marque son accord sur les remarques et propositions et constate qu'il faudra, vu le peu de réalisations depuis 1993, accélérer la réalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR), comme le prévoit le plan.
B. MOYENS
Considérant que plusieurs réclamants et instances demandent de préciser et de hiérarchiser les moyens.
Car parler du mobilier urbain ou des contre-sens cyclables avant de mettre en oeuvre des mesures coercitives de réduction du trafic consiste à tromper les gens. Ce genre de mesures permettra de faire croire que l'on aura agi alors que l'on s'est limité aux mesures certes sympathiques mais en réalité accessoires dans le choix modal.
Qu'un réclamant demande de partager l'espace public de façon plus équitable entre tous les types d'usagers.
Qu'un autre réclamant propose de subsidier généreusement les communes.
Qu'un autre réclamant estime que le pouvoir régional, seul ou de préférence en collaboration avec le Ministère fédéral des transports, doit donner un signal fort à la population par des campagnes continues du style de celles que l'IBGE a développées avec succès (pourrait-on envisager la création d'un IBGT, institut bruxellois pour la gestion du trafic?). Il faut proposer entre autres l'implication de la CoCoF et de la VGC, celles-ci ayant récupéré une partie des pouvoirs des deux grandes Communautés du pays, en particulier en matière de 'prévention sanitaire', ce qui pourrait être l'occasion de lancer, comme e.a. en Grande-Bretagne, des campagnes pour développer l'exercice physique.
La Commission pense que le plan est assez volontariste et que ces suggestions visant à concrétiser les objectifs affirmés, méritent un examen.
B.1. CIRCULATION PIETONNE
Considérant que plusieurs réclamants et instances soutiennent toute initiative visant à faciliter la circulation piétonne et demandent le maintien des mesures proposées.
Qu'un réclamant remarque que la volonté d'améliorer le confort des circulations piétonnes et cyclistes affichée par les Gouvernements successifs depuis la création de la Région est louable mais que trop peu de progrès ont été effectués ces dernières années.
Qu'un réclamant estime que le réaménagement des trottoirs doit être une priorité. Les

gestionnaires doivent veiller à l'unité et à la qualité des matériaux (matériaux naturels) partout.
Qu'un autre réclamant demande d'installer des équipements obligeant les véhicules motorisés à respecter les vitesses limites et les contraintes résidentielles (passages zébrés pour piétons, entrées et sorties de garages, bruit, pollution, trafic).
Qu'un autre réclamant demande d'ajouter dans le premier paragraphe de ce point, quand on mentionne le REVER, un renvoi vers l'explication du projet REVER, qui manque et qui devra être ajouté dans la priorité 9, point 4.3.1.
La Commission se rallie à la proposition d'ajout et d'explication du maillage vert et du REVER, comme demandé à la priorité 9.
Considérant qu'un réclamant est d'avis que les initiatives de type piétonisation nécessitent au préalable une étude en concertation avec tous les acteurs concernés.
La Commission souligne qu'une procédure d'enquête publique est prévue (ordonnance organique sur la planification et l'urbanisme) mais que la Région et les communes doivent s'engager à un vrai dialogue avec les riverains.
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire, dans la priorité 8, les 3 principes suivants, ces principes devant présider tout aménagement de l'espace publics : 1. Tout carrefour est doté d'un espace piéton. Ces passages piétons sont localisés de façon à ne pas allonger le trajet du piéton, (par ex. en étant établi dans l'alignement), 2. Tout arrêt de transports en commun est doté de passage piéton 3. Tout mobilier urbain à destination des automobilistes (poteaux indicateurs, signalisation routière, parcmètres,...) doit être implanté sur la voirie et non sur les trottoirs.
Car ces principes proposés sont simples et concrets. Sans principes de ce type, les objectifs de la priorité ne seront pas atteints (report modal notamment).
La Commission partage le souci de sécurisation des traversées piétonnes et estime nécessaire d'inclure dans le plan les deux premiers principes, à tout le moins en ce qui concerne le réseau primaire et interquartier. Le placement d'obstacles ou de signalisation est réglementé par le règlement régional d'urbanisme. Le Manuel des espaces publics devrait reprendre le troisième principe à titre indicatif (à appliquer dans la mesure du possible).
Considérant qu'un réclamant demande un inventaire cartographié des conditions de circulation piétonne (critères quantifiés), à utiliser comme pour la définition des priorités.
Car il faut constater que peu de progrès a été fait ces dernières années dans ce domaine. Malgré quelques aménagements très réussis (et très coûteux), le sort ordinaire du piéton reste très peu enviable : trottoirs défoncés, trop étroits, encombrés d'obstacles divers (voitures, mobilier horeca, étals); traversées dangereuses, trop longues, phases de feux verts pour piétons trop courtes, etc. Ce n'est pas l'aménagement de quelques 'chemins de ville' qui va résoudre ce problème endémique.
La Commission se rallie à la proposition et demande que le plan indique : "le Gouvernement réalisera un inventaire cartographié des conditions de circulation piétonne".
La mobilité piétonne apparaît comme le complément indispensable des autres facteurs de mobilité, mais aussi comme l'un des éléments de la convivialité de la ville et de l'attractivité de ses centres animés.
La valorisation de la mobilité piétonne, pour les trajets de courte distance, impose un ensemble de mesures de requalification de l'espace urbain, et plus particulièrement des zones piétonnes et des trottoirs.
Enfin, la Commission constate un problème de responsabilité dans l'entretien des

trottoirs. En effet, l'on peut constater actuellement un traitement différencié selon les communes : certaines facturent les travaux d'entretien et de réfection aux riverains, d'autres prennent en charge la totalité des coûts, et enfin, on doit constater l'absence de travaux et le mauvais état des trottoirs à de nombreux endroits de la Région. La Commission estime qu'il y a lieu de régler ce problème.
Considérant qu'un réclamant trouve souhaitable d'ouvrir un chapitre relatif aux sentiers qui, souvent historiques, sont encore très présents dans certaines communes, dans les espaces non bâtis comme parfois dans la trame urbaine ancienne. Suggestion : créer un outil réglementaire destiné à empêcher leur suppression ou leur colonisation, ou leur oubli. Une 'publicité' et un fléchage sont à faire après un léger reconditionnement des sites (entretien et balisage). Ils constituent un réseau alternatif pittoresque et intéressant.
La Commission estime qu'il faudrait clarifier la situation à ce sujet. Elle souhaite que le plan précise : "un inventaire des chemins vicinaux existe mais il y a lieu de le mettre à jour et de l'intégrer au maillage vert".
B.2. DEUX-ROUES
Considérant les très nombreuses remarques soutenant les initiatives visant à faciliter la circulation cycliste;
Considérant les demandes générales, notamment :
- il faut un chapitre autonome sur le vélo;
- les vélos doivent être la 2ème priorité du cahier (après les TC et piétons);
- il faut une véritable politique destinée à favoriser l'usage du vélo à Bruxelles; car sans politique, il est logique de constater que seulement 1,7 % des déplacement mécanisés se font en vélo;
- il faut réaliser les aménagements proposés dans ce PRD : le premier PRD se donnait déjà comme objectif que 10 % des déplacements se fassent en vélo. Pratiquement rien n'a été fait jusqu'à présent. Les cyclistes quotidiens sont globalement déçus de la politique cycliste;
- la Région devra donc se concentrer au plus vite sur la généralisation des zones 30 et des sens uniques limités (SUL), la réalisation des itinéraires cyclables régionaux (et, bien sûr, ensuite, leur entretien), la mise en place d'espaces cyclables sur les voiries régionales et la traversée des barrières urbaines;
- il faut une infrastructure adéquate, une réelle modération des vitesses automobiles et un effort de communication pour encourager l'usage du vélo et modifier les réflexes auto de notre population, sinon il est illusoire d'espérer un engouement spontané des Bruxellois pour le vélo.
Considérant que de nombreux réclamants demandent d'augmenter de façon importante et rapide les moyens (budget, réglementation, information) afin d'atteindre les objectifs énoncés :
Si Strasbourg est devenue la capitale européenne du vélo, c'est aussi que le budget annuel par habitant consacré au vélo y est 4 fois plus élevé qu'à Bruxelles.
Des moyens supplémentaires doivent être dégagés pour les communes étant donné que nombre de ces mesures concernent d'abord et surtout des voies communales.
On pourrait prévoir un mécanisme de subsidiation pour les réalisations communales qui favoriseraient les déplacements plus respectueux de la ville et de l'environnement, comme les sens uniques limités, des aménagements zone 30, des casse-vitesse correspondant à un cahier des charges tenant compte des cyclistes, des brigades policières cyclistes, etc.
Il est aussi nécessaire de mettre en place des procédures raccourcissant les délais administratifs en la matière.

Il faut des campagnes d'information et de promotion du vélo pour un large public.
La Commission marque son accord sur les remarques et rejoint la Commission régionale de Mobilité. Elle estime que la volonté d'améliorer le confort des circulations piétonnes et cyclistes affichée par les Gouvernements successifs depuis la création de la Région est louable mais que trop peu de progrès ont été effectués ces dernières années.
Car respecter d'ici 2005 l'objectif de 10 % des déplacements effectués à vélo est totalement impossible sans la mise en oeuvre d'un programme extrêmement volontariste.
En conséquence, la Commission propose d'insérer au texte du PRD :
- "Il faudrait en effet :
- prévoir systématiquement des aménagements pour piétons et cyclistes lors des travaux affectant l'espace public;
- effectuer des investissements prioritaires pour la sécurité des cyclistes;
- accélérer très fortement le planning de réalisation des itinéraires cyclables régionaux;
- stimuler les déplacements en vélo;
- multiplier les parkings de qualité pour vélos et les sécuriser;
- favoriser les vélos accompagnés dans le RER et le Métro. »

ITINERAIRES CYCLABLES

Considérant que des réclamants estiment que les propositions sont irréalistes : 14 des 18 itinéraires cyclables c'est-à-dire 150 km seraient réalisés en 4 ans alors que seulement 20 km ont été réalisés en 6 ans.
Que de nombreux réclamants demandent de maintenir la phrase : D'ici 2005, 14 des 18 itinéraires planifiés auront été mis en service.'
Que ces réclamants demandent d'accélérer très fortement le planning de réalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR) afin de pouvoir les achever tel que précisé dans le PRD et en conséquence, de mettre en oeuvre les moyens budgétaires et humains nécessaires.
Car actuellement il y a un manque de moyens humains dédiés aux déplacements à vélo au sein de l'Administration régionale. Seules deux personnes de l'AED-A1 sont affectées aux usagers faibles, c'est-à-dire cyclistes, piétons et les PMR. C'est nettement insuffisant pour une région d'un million d'habitants.
Car, pour réaliser l'objectifs de 14 ICR pour 2005, il faudrait aller quasi 10 fois plus vite que ces dernières années. C'est possible à condition que la Région se donne 10 fois plus de moyens.
Qu'un réclamant rappelle que selon la norme internationale, le budget d'une politique en faveur du vélo doit valoir 3 % des budgets cumulés des transports et voiries (aménagements, services, promotion, éducation), soit un peu plus de 12 millions d'euros par an en Région de Bruxelles-Capitale et que la Région est apparemment loin du compte.
Qu'il regrette à ce propos le manque de transparence des chiffres régionaux. Tant dans les budgets que dans les dépenses, il est difficile de connaître les montants réellement alloués à la politique cycliste. Trop souvent, les dépenses sont en effet gonflées par les aménagements ralentisseurs lourds (plateaux) qui bénéficient à tous les usagers riverains, et qui sont donc imputées souvent à tort aux budgets cyclistes.
Que des réclamants attirent l'attention sur le fait de ne pas perdre de vue l'entretien des ICR.
Qu'une commune demande que les ICR ne s'arrêtent pas à l'entrée du Pentagone.
Qu'un réclamant souhaite qu'on ne parle pas du concept de piste cyclable mais plutôt

d'infrastructure cycliste.
Car la piste cyclable n'est en effet pas le système préféré des cyclistes urbains, et cela pour de multiples raisons. Elle n'est par ailleurs qu'une seule solution parmi tant d'autres.
Car les infrastructures cyclistes comprennent outre les pistes cyclables, également les bandes cyclables et marquages au sol, les SUL et autres astuces de sécurisation.
Considérant que plusieurs réclamants objectent qu'atteindre l'objectif de 10 % de déplacements en vélo pour 2005, sans la mise en place de pistes cyclables séparées, sur les grands axes, sur les voies principales et les voiries interquartiers est illusoire.
Considérant qu'un réclamant est d'avis que les pistes cyclables doivent mener les Bruxellois vers des destinations régulières telles que : le stade du RWDM et d'Anderlecht, le complex du Heizel et différents parcs dans la Grande Ville.
Qu'un réclamant estime qu'en complément du marquage au sol réglementaire, des aménagements ponctuels d'infrastructure (ex. chicanes pour croisement alternatif, ...) devraient être mis en place, ceci pour obliger les automobilistes à ralentir, dans les tronçons des itinéraires régionaux qui présentent le plus de risques.
Que des réclamants considèrent que la Région doit s'engager à ce que les itinéraires cyclables soient dégagés des véhicules qui trop souvent les encombrent.
Car les cyclistes ne sont pas plus en sécurité qu'ailleurs sur ces ICR où roulent les voitures (qui y stationnent parfois en double file!) et même les bus de la STIB.
Que des réclamants spécifient qu'il faut faire de meilleurs aménagements pour les pistes cyclables : pas de pistes cyclables au ras des portières de voitures et pas de piste cyclable dans un rond-point obligeant le cycliste à rester sur le bord droit du rond point.
Car voici quelques exemples de mauvais aménagements : av. d'Auderghem, rue Joseph II, rond-point Schuman, entrée du parc du Cinquantenaire depuis la Joyeuse Entrée, etc.
Que les pistes cyclables doivent être pensées, aménagées,... pour les plus faibles c'est-à-dire les enfants, donc une partie de l'avenir de la Région car ils seront les futurs contribuables.
Qu'il est important de prévoir une continuité des itinéraires cyclables dans leur trajet.
Car en effet, ces cyclistes doivent également franchir des carrefours dangereux, où bien souvent, rien n'est prévu pour eux.
Qu'il ne suffit pas de rénover les pistes cyclables (hors voirie) existantes, il faut également : 1. cesser d'en supprimer (à Uccle, on a supprimé naguère celle qui courait tout le long de l'avenue Latérale et on vient, à l'occasion de travaux de placement d'égouts, de supprimer le tronçon de piste qui existait dans le bas de l'avenue Dolez). 2. en créer de nouvelles partout où c'est possible, notamment là où les trottoirs sont suffisamment larges, comme on l'a fait avenue Messidor entre 'Churchill' et 'Brugmann' et devant les casernes d'Etterbeek le long de la VUB, avenue Demo, E. Duray, F. Roosevelt, etc.
Qu'un réclamant demande, pour résoudre le problème des barrières urbaines, d'étudier des aménagements spécifiques légers : itinéraire balisé, ou fléchage, ou bretelle sécurisée,... une cellule d'étude y relative est à mettre en place (au sein de la Région et des communes). L'observatoire régional de la mobilité douce devra coordonner les informations et définir entre autres le mode de cartographie, de financement, de diffusion,....
Qu'un réclamant estime plus judicieux de réaliser en priorité des itinéraires qui desservent les points où sont prévus des parkings vélos afin de permettre une réelle multimodalité et d'étoffer le réseau après que ces itinéraires essentiels aient été

réalisés.
Qu'un réclamant souhaite un tableau récapitulatif des ICR avec mention du numéro, du nom, du point de départ et d'arrivée, de l'état d'avancement du dossier de réalisation.
Qu'un autre réclamant souhaite un tableau fixant l'ordre de priorité des réalisations des ICR.
Considérant qu'un réclamant demande d'éliminer le mot suivant dans la première phrase du paragraphe concernant les efforts pour encourager l'utilisation du vélo : "quitte » dans la phrase « quitte à restreindre l'espace réservé ... »,
Car on se cachera toujours derière ce mot quitte pour ne pas le faire vraiment.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de remplacer la phrase : "Par ailleurs, le réaménagement progressif des voiries et des carrefours tient compte systématiquement des cyclistes. » par la phrase : "Par ailleurs, le réaménagement progressif des voiries et des carrefours tient compte prioritairement et systématiquement des cyclistes (en aménageant des pistes cyclables) »,
Car la phrase telle qu'elle est exprimée est trop faible, "Par ailleurs,... » peut vouloir dire tout et rien, en tous cas ce n'est pas assez concret. Pour arriver vraiment à l'objectif de 10 % de déplacements en vélo d'ici 2005 à Bruxelles, il ne faut pas des demi-mesures, mais bien des plans concrets, qui sont réalisés.
Car, une piste cyclable est idéale et qu'elle est facilement réalisable, à peu de frais, en réalisant un réaménagement de l'espace disponible. Pour cela il ne faut qu'une volonté politique.
Qu'un réclamant suggère pour répondre au PRD, point 2, moyens, 4ème alinéa, tiret1, 5è phrase 'Par ailleurs, le réaménagement...tient compte des cyclistes' : imposer la mise sur pied dans chaque commune d'une structure de consultation des cyclistes urbains (appelée dans les communes où cela existe déjà 'cellule deux roues' ou 'cellule mobilité douce').
Considérant que des réclamants demandent que la phrase le réaménagement progressif des voiries et des carrefours tient compte systématiquement des cyclistes' soit reprise dans un texte réglementaire. Car dans un texte à valeur réglementaire les habitants peuvent trouver un soutien pour leurs revendications.
La Commission propose de ne pas modifier le texte du PRD. Elle estime qu'il n'y a pas lieu de systématiquement prévoir l'aménagement de pistes cyclables lors du réaménagement de voiries et carrefours, mais bien en fonction de leur configuration.
Considérant qu'un réclamant demande que des itinéraires cyclables de rocade soient étudiés et qu'un programme d'amélioration des pistes existantes soit élaboré.
La Commission estime qu'il faut d'abord réaliser les 18 itinéraires prévus avant d'en étudier d'autres.
REAMENAGEMENT DES CARREFOURS ET RENOVATION DES PISTES CYCLABLES
Considérant que des réclamants demandent que les deux dernières phrases du point 2, moyens, 4ème alinéa, 1er tiret soient maintenues et que lors de travaux de réaménagement, on prévoit systématiquement la rénovation et l'entretien des pistes cyclables et le placement de parkings à vélo sûrs et bien visibles.
Considérant qu'un réclamant estime que le RRU devrait prévoir l'installation de bandes de confort (asphalte, pierre bleu, pavés mosaïques...) sur toutes les voiries en gros pavés;
Car un souci esthétique ou de mise en valeur d'un patrimoine historique à destination des touristes ne doit pas être subordonné aux normes sur le bruit (généré par ces revêtements) et au confort des usagers cyclistes quotidiens, qui veillent activement

jour après jour par leur mobilité non polluante à la préservation du patrimoine historique. En effet, 98 % des vélos ne sont pas munis des suspensions qui permettent aux autres véhicules de survoler 'bruyamment' ces pavés. Au contraire, les vibrations subies par le cycliste sur un tel revêtement sont non seulement de nature à mettre sa sécurité en danger, mais aussi à le dégoûter d'utiliser le vélo.
La Commission marque son accord sur la remarque et demande d'accorder l'esthétique et le confort.
PARKINGS POUR VELOS
Considérant qu'un réclamant remarque que le plan prévoit que 'des parkings vélos sont prévus aux abords des écoles' et qu'il y a lieu de préciser si cela concerne toutes les écoles ou uniquement celles sur les voiries régionales.
Considérant qu'un réclamant remarque qu'en ce qui concerne les parkings pour vélos il reste beaucoup de travail et que le seul parking pour vélos dans son quartier (à Simonis) est trop cher pour être utilisé tout les jours, de plus le jour où il l'a essayé il ne fonctionnait pas et le numéro de téléphone indiqué ne répondait pas.
Qu'un réclamant suggère d'installer des parkings en U renversés dans toutes les stations de métro.
Qu'il il y lieu de favoriser la montée des vélos aux gares S.N.C.B. et aux arrêts STIB.
Que les possibilités de parquer son vélo à domicile sont reprises dans le RRU pour les nouveaux logements et les bureaux mais que le règlement n'est absolument pas respecté.
Que les rénovations avec subsides régionaux devraient prévoir de pouvoir remiser poussettes, landaus, vélos.
Considérant que de nombreux réclamants demandent de mettre à disposition des cyclistes des emplacements sécurisés y compris de longue durée, dans les gares et les noeuds de transport en commun, mais aussi près des salles de spectacle, dans les quartiers commerçants et dans les quartiers où le logement ne permet pas de ranger les vélos en toute sécurité.
Car le vol de vélo et le vandalisme découragent de trop nombreux cyclistes. Il est urgent de les rassurer en mettant à leur disposition des consignes automatiques ou des stationnements gardés un peu partout dans la ville.
Que l'installation de parkings vélos doit être sujet à une bonne réflexion sur le lieu d'implantation; sur le modèle adéquat contre le vol, suffisamment grand, pas trop cher et protégé contre les intempéries. Et de prévoir l'information et la promotion pour les usagers potentiels.
La Commission se joint à la demande de multiplier les parkings pour vélos. Elle insiste pour que les pouvoirs publics et les écoles montrent l'exemple en prévoyant suffisamment d'emplacements couverts et sécurisés contre le vol.
INFORMATION ET CAMPAGNE DE PROMOTION
Considérant que de nombreux réclamants souhaitent qu'une sensibilisation du grand public, via les médias, soit faite en ce qui concerne :
- l'encouragement pour se déplacer à vélo;
- le respect des cyclistes par les automobilistes.
Que non seulement les compagnes de promotion du vélo soient destinées aux écoles mais également aux parents d'élèves.
Car beaucoup de parents ne permettent pas à leur enfant de rouler à vélo, craignant que ce ne soit trop dangereux.
Que le message suivant soit mis plus en valeur : "Rouler à vélo est bon pour la santé, écologique, rapide, bon marché et efficace. C'est seulement risqué à Bruxelles, mais ça vous pouvez y faire quelque chose. »

Qu'une campagne de publicité dans laquelle le Gouvernement bruxellois au complet roule à vélo soit réalisée, aurait sûrement de l'effet.
Que les vélo-écoles du GRACQ devraient pouvoir bénéficier d'une plus grande publicité. Des campagnes régionales de sécurité routière pourraient aussi contribuer à un meilleur comportement des usagers.
Que des campagnes d'information peuvent organiser, par exemple, des séances de vélo-école, afin d'apprendre à rouler sur un vélo bien équipé et en bon état, à trouver sa place dans le trafic et à s'équiper en conséquence pour être à la fois visible et protégé.
La Commission appuie les demandes d'organiser des campagnes d'information et de promotion du vélo et des campagnes régionales de sécurité routière, afin de promouvoir l'utilisation du vélo, d'inciter au respect des cyclistes et de contribuer à un meilleur comportement des usagers en général.
SENS UNIQUES LIMITES (SUL)
Considérant qu'un réclamant rejette les SUL car c'est dangereux pour les piétons.
Qu'un réclamant émet des réserves quant à la volonté de permettre les remontées des rues à sens unique par les cyclistes.
Car les cyclistes "faibles" ne sont pas protégés.
Que de nombreux réclamants et plusieurs instances appuient la disposition autorisant les cyclistes à utiliser les rues à sens unique, dans les deux sens, et demandent sa généralisation.
Que l'expérience de la commune d'Etterbeek (où il y a une quarantaine de SUL, sans aucun accident) devrait être valorisée par la Région et citée en exemple pour les autres communes.
Qu'il faut accélérer la réalisation des itinéraires cyclables en commençant par l'installation des SUL et la signalisation des parties d'itinéraires déjà réalisées avant l'achèvement des travaux lourds.
Que certains demandent de préciser un calendrier de mise en oeuvre.
Que d'autres demandent une modification du code de la route pour généraliser les SUL afin d'éviter les ambiguïtés dues à un changement de philosophie lorsque l'on passe d'une commune à l'autre.
Que la Région pourrait relayer ce point de vue auprès du Gouvernement Fédéral.
La Commission note que le Gouvernement fédéral a décidé d'autoriser les vélos dans les deux sens dans les rues à sens unique et que le plan souligne que cela doit devenir la règle plutôt que l'exception.
BANDES BUS ACCESSIBLES AUX VELOS
Considérant que des réclamants demandent la multiplication des bandes bus-vélos protégées comme à Paris.
Car les bandes-bus devraient être praticables par les vélos également. La vitesse des cyclistes (15 km/h) ne devrait être que rarement une gêne (rapport entre la longueur de la bande-bus et la cadence horaire).
Que des réclamants demandent d'améliorer la traversée de sites propres pour les vélos.
Car il y a un effort à réaliser quant au confort des cyclistes lors de certaines traversées de sites propres ex. carrefour Rogier -Deschanel).
La Commission se prononce en faveur de l'aménagement, là où la configuration des lieux le permet, de bandes bus-vélos suffisamment larges (min. 4m) pour éviter tout danger pour les cyclistes.
VELOS DANS LES TRANSPORTS PUBLICS
Considérant que de nombreux réclamants demandent d'élargir les plages horaires permettant d'embarquer son vélo dans le métro (9-16h ou 10-15h en semaine, en plus

de la soirée), ce qui implique que les prochains modèles de trams et de bus soient sélectionnés en fonction de cette possibilité également.
Car l'une des priorités du PRD est de favoriser le report modal et l'intermodalité.
Car il faudrait autoriser l'accès des vélos dans les bus et les trams, au même titre que les landaus. Il y a lieu d'aller voir les exemples de Cologne, Munich et Amsterdam.
Que de plus, cette possibilité devrait être plus démocratique pour les trains circulant à travers la Région (RER lignes 26 et futures).
Qu'il y a une proposition concrète d'ajout au texte du PRD (point 2, moyens, alinéa 4) : "Par l'augmentation et l'amélioration de l'offre de transports de vélos accompagnés dans les trains du RER et sur les lignes de métro ce qui permettra un transfert modal au profit de moyens de transports plus respectueux de l'environnement. »
La Commission marque son accord pour que le plan prévoit l'accès des vélos aux transports en commun en semaine durant la journée en dehors des heures de pointe.
DIVERS
Considérant les demandes et propositions diverses quant aux déplacements à vélo :
- le ramassage scolaire à vélo (personnel d'encadrement) et l'écolage des enfants;
- l'autorisation des vélos dans les parcs publics;
- l'accès des cyclistes aux piétonniers comme en Allemagne.
La Commission soutient ces propositions.
TAXIS
Considérant qu'un réclamant demande de renforcer la politique d'encouragement à l'utilisation des taxis comme complément des transports publics et qu'une commune estime que cette disposition mérite d'être détaillée et étudiée dans une optique complémentaire de réduction de l'usage de la voiture, voire de réduction du taux de motorisation des ménages.
La Commission soutient l'intégration des taxis - ce moyen de transport qui est actuellement peu accessible car trop cher - dans la dynamique des transports en commun. Elle estime, comme la Commission régionale de Mobilité, qu'il faudrait améliorer l'utilisation des taxis complémentairement à celle des transports en commun. De plus, la réduction des kilomètres à vide des taxis doit être recherchée.
En outre, il y a lieu de développer les « lignes de taxis collectifs » comme moyens complémentaires aux transports en commun habituels, notamment pour la desserte en soirée.
B.3. VOITURE PARTICULIERE
CARPOOLING - CARSHARING
Considérant qu'une commune remarque qu'il y a lieu de préciser quand et où auront lieu les expériences de car-sharing.
La Commission rejoint la remarque. En effet, il s'agit de créer des partenariats privé/public afin d'atteindre un seuil critique nécessaire pour la réussite d'un projet de car-sharing.
VEHICULES RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT
Considérant que des réclamants soutiennent les mesures régionales en matière de promotion véhicules propres.
Qu'il faudrait fournir aux diverses administrations les moyens de servir d'exemple : utilisation de véhicules plus propres, abonnements de transports en commun...
Qu'il faut favoriser les moyens de transports en commun moins polluants (bus « propres").
Qu'un réclamant remarque qu'encourager l'utilisation de voitures propres est bien, mais ça n'en diminue pas pour autant le nombre et l'encombrement dans la ville.
Que parmi les véhicules plus propres il convient d'envisager ceux au gaz de pétrole

(LPG) et ceux au gaz naturel (NGV) qui s'avère aujourd'hui comme étant le combustible le moins polluant.
La Commission se rallie à la promotion des véhicules propres. Elle renvoie à une étude réalisée par la VUB/ULB, définissant ce qu'est un véhicule propre et recommande que le PRD précise les incitants spécifiques.
PLAN DE DEPLACEMENT D'ENTREPRISE
Considérant que de nombreux réclamants et instances demandent de promouvoir les plans de déplacement d'entreprise et que certains demandent de les imposer dans le permis d'environnement (à partir d'un certain nombre d'employés);
Que les plans de déplacement des entreprises, institutions, écoles doivent devenir une réalité réglementaire (incitants, fiscaux, conditions à la délivrance de permis) et de terrain.
Qu'il importe d'organiser sérieusement une information et une formation vers les écoles, les entreprises, les hôpitaux, les universités, les zonings industriels.
Que la réalisation et la mise en oeuvre des plans de déplacement doivent être obligatoires.
Que les entreprises et les institutions doivent être tenues : 1 d'informer les travailleurs de façon claire sur les avantages et les inconvénients collectifs et personnels, de tous les modes de déplacements; 2 de fournir des incitants à l'usage des modes de déplacement positifs pour les citoyens et leur environnement; 3 de mettre en place des dispositifs de transport groupé (bus vers gares, système de co-voiturage,...)
Qu'une commune remarque que ce qui est important ce n'est pas la production d'un document mais plutôt la réalisation concrète des mesures pour inciter le personnel à mieux utiliser sa voiture ou à l'abandonner;
Qu'un réclamant insiste pour que le Gouvernement fixe à la fois des objectifs réalistes de mise en oeuvre des plans de déplacement d'entreprises, et parallèlement des mesures sur les transports en commun (augmentation de la dotation de la STIB et de la SNCB);
Qu'un réclamant souhaite également la signature de la charte d'éco-mobilité de l'IBGE, liée à un avantage fiscal par exemple.
La Commission se prononce en faveur de l'élaboration rapide des plans de déplacement d'entreprises, y compris pour les pouvoirs publics, qui devraient donner le bon exemple.
Cet instrument doit être aussi lié au permis d'environnement.
Quant à l'aspect obligatoire de l'élaboration d'un tel plan de déplacement, la Commission estime qu'il faut dès à présent inciter les entreprises à le faire, afin d'y arriver à terme sans imposition immédiate. Lors de l'évaluation du PRD à approuver, il y a lieu d'évaluer l'opportunité d'une obligation d'élaboration d'un plan de déplacement, à instaurer ou non dans le prochain PRD.
La Commission rappelle également que l'ordonnance sur la qualité de l'air instaure le plan de déplacement d'entreprise et que le ministre de l'environnement de la Région a fait part de son intention d'inciter les entreprises à en élaborer un.
Le PRD devrait préciser : la Région développera l'aide et le conseil aux entreprises par une équipe d'agents spécialisés.
Considérant qu'un réclamant propose l'ajout suivant au texte point 2, objectifs, alinéa 3 ('...favorisera la mise en place de plans de déplacement d'entreprises') : 'favorisera la mise en place et LE SUIVI de plan d'entreprises, DE COMMERCES, D'ECOLES, D'ADMINISTRATIONS,...'
La Commission est d'accord avec la proposition et demande de l'ajouter au texte du PRD.

Considérant que la Commission régionale de Mobilité demande instamment que le Gouvernement soutienne financièrement et logistiquement les entreprises et les organisations représentatives des travailleurs, en vue de la mise en place effective de ces plans de déplacement dans les délais les plus brefs.
A cette fin, il y a lieu de coordonner une concertation sur cet objet :
- entre les organisations représentatives des entreprises, des classes moyennes et les organisations représentatives des travailleurs de la Région;
- pour les entreprises, les P.M.E. et les commerces se situant dans des zones de concentration importante d'emplois en vue d'établir des plans de déplacement d'entreprises par zone d'emploi.
D'autre part, la Commission régionale de Mobilité estime qu'il y a lieu d'encourager chaque entreprise à établir un plan d'accessibilité de celle-ci par les transports en commun et à le mettre à la disposition de leur clientèle.
La Commission estime que le Gouvernement devrait apporter un soutien logistique mais pas nécessairement financier aux entreprises, en vue de la mise en place effective de ces plans de déplacements dans les délais les plus brefs.
MESURES FISCALES
Considérant que des réclamants et des communes marquent leur accord sur l'internalisation des coûts externes pour faire payer aux utilisateurs les coûts environnementaux et sociaux de la voiture et demandent des mesures concrètes à ce sujet au niveau régional.
Que la Région doit appuyer au niveau fédéral la prise de mesures fiscales et tarifaires pour effectuer un report modal vers des modes de transport plus respectueux de la ville et de l'environnement.
Que la Région pourrait légiférer dans ce domaine, par exemple au travers de conditions qui seraient applicables dans le cadre de la mise en oeuvre effective des plans de transport d'entreprises. L'encouragement à l'habitat proche du lieu de travail (notamment dans les administrations publiques) par l'octroi de primes ou par d'autres avantages, mériterait d'être promu dans les plans de transport d'entreprises.
Qu'il faudrait également traiter la problématique des voitures de société au niveau fiscal.
Qu'une commune demande de préciser si les mesures fiscales pour internalisation des coûts externes (taxe de mise en circulation, taxe de circulation...) sont des taxes régionales.
Que des réclamants et une commune estiment que la Région doit soutenir le Fédéral dans la défiscalisation progressive des frais de transport en commun des travailleurs.
La Région doit également soutenir le Fédéral dans l'augmentation dissuasive des taxes sur les voitures de société dont l'attribution comme avantage extra légal s'est généralisé au détriment de la qualité de l'air et de la vie des résidents. Il y a lieu de s'interroger sur les aspects fiscaux des politiques de leasing en matière automobile.
Que des incitants financiers à l'utilisation des transports en commun doivent compléter les mesures fiscales dissuasives à l'utilisation de la voiture.
La Commission appuie ces réclamants et communes, d'autant qu'effectivement certaines taxes ont été entièrement régionalisées.
Que des réclamants demandent l'instauration d'un système de péage à l'entrée de l'agglomération, comme cela a été appliqué avec succès ailleurs.
Car le péage à l'entrée de la Région est techniquement possible même s'il est politiquement entravé.
Qu'il faut ajouter à la fin du point 2, moyens, alinéa 4 : "Pour améliorer l'efficacité des déplacements interrégionaux en vélo et pour arriver à des aménagements de qualité

qui se renforcent mutuellement, une coordination entre les régions doit voir le jour. »
Que la Commission régionale de Mobilité estime que les entreprises et leurs travailleurs devront être incités, financièrement et logistiquement, à assurer leur part dans la résolution des problèmes liés à la mobilité.
Parmi les mesures fiscales et tarifaires, la Commission régionale de Mobilité, à l'exception de deux membres, estime qu'il faut envisager :
- une concertation avec le niveau fédéral en vue d'établir une politique dissuasive à l'usage de la voiture;
- de considérer comme un avantage taxable la mise à disposition d'un emplacement de parking réservé lié au lieu de travail;
- la suppression des avantages liés à l'usage privé d'une voiture de société.
La Commission considère l'instauration d'un péage à l'entrée de la ville comme irréaliste et source possible de délocalisations d'entreprises.
Au sujet de la considération comme un avantage taxable de l'usage privé d'une voiture de société et de la mise à disposition d'un emplacement de parking réservé lié au lieu de travail, la Commission est partagée.
11 membres estiment que les questions posées dans les deux derniers tirets du considérant méritent d'être étudiées dans la perspective de solutions efficaces en vue de diminuer la congestion automobile, et doivent être inscrites dans le plan.
9 membres ne marquent pas leur accord sur de telles mesures et préfèrent une politique fiscale incitative.
TRANSFERTS INTERMODAUX
Considérant que des réclamants demandent de favoriser les transferts intermodaux et estiment que la première chose à faire pour obtenir un transfert modal de la voiture individuelle vers des modes de transport plus respectueux de la ville et des gens est d'agir sur le stationnement.
Que la diminution du trafic automobile entrant dans Bruxelles est également une mesure cruciale à prendre en vue d'obtenir un réel report modal. Cependant, comme pour les intentions du Gouvernement en matière de diminution de places de stationnement, il faut que les intentions obtiennent force de loi et ne soient plus cassées à tout bout de champ par des dérogations qui sont en contradiction flagrante avec les livres blanc et vert sur le développement urbain durable et sur la mobilité durable. On ne devrait plus gaspiller de moyens publics à ce type d'études, mais au contraire investir dans des campagnes pédagogiques. On pense notamment aux études faites à la demande de la Région au sujet de l'organisation de la circulation autour des campus de l'ULB, de la VUB à l'ancienne Plaine des Manoeuvres. Les propositions formulées ne sont pas en concordance avec les options du PRD et du Plan Iris.
La Commission soutient les mesures visant à favoriser les transferts intermodaux. Elle estime qu'en vue de la diminution du trafic automobile entrant et des places de stationnement, une politique globale est à mettre en oeuvre. A cet effet, une instance supra-communale de gestion du stationnement devrait être créée et il faudrait établir un cadastre des parkings en voiries (voir § 8.8).
Qu'un réclamant propose comme mesure concrète que les employés qui s'engagent à abandonner la voiture comme moyen de transport soient récompensés.
Qu'un autre réclamant estime que l'on ne peut dissuader les personnes d'utiliser leur véhicule personnel que si un réseau de transports en commun performant est préalablement mis en place.
Qu'il y a lieu d'expliquer que les TC roulent au profit de tout le monde, car il y a d'autant moins d'automobilistes, de files, de difficultés de stationnement pour ceux qui doivent absolument ou occasionnellement utiliser la voiture. Un bus remplace une file

d'environ 500m, un tram remplace une file de 1 à 1,5 km.
Qu'un autre réclamant se montre sceptique quant à l'utilité des parkings de transit à Bruxelles.
Car la capacité totale des parkings de transit à Bruxelles est dérisoire par rapport aux centaines de milliers de véhicules pénétrant chaque jour dans Bruxelles.
La Commission estime que les parkings de transit favorisent le report modal à condition que le tarif de stationnement soit attractif, que le parking soit sécurisé, que la desserte en transports en commun soit suffisante et qu'il soit localisé en amont des bouchons.
Elle rappelle qu'il ne faut pas confondre les parkings de transit, nécessaires pour les navetteurs extérieurs, et les parkings de confort, utilisés par les Bruxellois éloignés des axes de transports en commun à l'intérieur de la Région.
Considérant que des réclamants appuient la proposition de développer la combinaison du parking avec le billet de transport en commun.
La Commission se rallie à cette proposition et demande de réfléchir à des systèmes de tickets combinés.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir la création de parkings échelonnés le long des autoroutes engorgées et d'assurer un système de bus efficace et menant les navetteurs à Bruxelles jusqu'au métro ou autres transports en commun. Mettre en place un système d'abonnement parking-bus-métro ou parking-bus-taxi. Car ce système a montré son efficacité aux Etats-Unis.
La Commission est favorable à la suggestion qu'il convient d'inscrire dans le cadre des négociations avec les autres Régions.
Considérant qu'un réclamant demande de permettre l'accès aux bandes de circulation en "site propre" à tout véhicule contenant au moins 3 à 4 personnes, que ce soit un bus, un tram ou aussi un taxi ou un privé.
La Commission n'est pas favorable à cette mesure en milieu urbain, car le contrôle en est très difficile.
DIVERS
Considérant qu'un réclamant demande de réduire le ring d'une voie.
La Commission remarque que ce sujet ne relève pas de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale.
Considérant qu'un réclamant demande d'aménager les portions d'autoroutes qui rentrent dans la Région en boulevards urbains (largeur des voies réduite, trottoirs, plantation, etc...) jusqu'à Meiser, Delta, le canal,...
Qu'un autre réclamant s'exprime en faveur de toutes les mesures qui permettent un report des embouteillages en amont, de manière à améliorer la qualité de vie en ville et à faciliter la dispersion des polluants (mentionnée dans le projet de PRD), comme la réduction de capacité des 'autoroutes de pénétration', en leur donnant un caractère plus 'métropolitain'.
La Commission estime qu'effectivement l'aménagement des autoroutes rentrant en ville devrait rappeler aux utilisateurs de la route qu'ils entrent en milieu urbain (en prévoyant des plantations d'arbres, une bande pour les transports en commun,...).
Considérant qu'un réclamant propose l'interdiction totale de publicité sur les stations publiques de radio et de télévision du pays pour les véhicules de transport individuels motorisés.
Car il n'est pas cohérent de vouloir améliorer la mobilité et de continuer en même temps à accepter la publicité pour l'automobile.
9 membres estiment qu'il y a lieu de ne pas autoriser de publicité pour la voiture sur les véhicules de transport en commun.

4 membres s'opposent à toute publicité sur les véhicules de transport en commun.
7 membres ne partagent pas ces positions.

8.3. AUGMENTER LA SECURITE DE TOUS LES USAGERS ET EN PARTICULIER CELLE DES USAGERS LES PLUS FAIBLES

AMENAGEMENT DES POINTS NOIRS, DES NUDS INTERMODAUX, DES AXES STRUCTURANTS

Considérant qu'un réclamant approuve le concept de noeuds intermodaux, et demande que cette conception soit appliquée le plus largement possible.

Qu'un réclamant demande le maintien du réaménagement des points noirs, dans l'objectif de la réduction des voiries au profit des trottoirs.

Qu'un réclamant appuie l'accent mis sur la restauration ou l'aménagement de l'espace public et insiste sur l'importance d'une bonne accessibilité aux usagers faibles.

Considérant qu'un réclamant fait remarquer qu'il n'est nulle part fait mention de voies réservées aux vélos aux carrefours. Alors qu'un certain nombre de villes et de communes aménagent des voies réservées aux vélos pour augmenter la sécurité cycliste

La Commission précise que de tels aménagements ont également été réalisés à Bruxelles et demande par conséquent que ce point soit traité dans le PRD.

Considérant que la Commission régionale de Mobilité souhaite que les carrefours à sécurité faible, régionaux et communaux, soient identifiés, répertoriés et réaménagés suivant un programme cohérent et accéléré.

Considérant qu'un réclamant fait remarquer que l'identification et le réaménagement des points noirs sur les voiries tant régionales que communales, laissent à désirer. Il faudrait faire usage de façon efficiente et continue des données de l'INS et des zones de police. Un système de monitoring informatisé des points noirs devrait être réalisé dans les deux ans (2002-2003) par zone de police. Pour atteindre l'objectif d'apporter une solution à certains points noirs déterminés, une proposition concrète de réaménagement ou d'adaptation doit être apportée dans l'année qui suit (2004) par une cellule spéciale régionale qui ferait la demande de permis d'urbanisme. Les coûts doivent être supportés par la Région qui devra le prévoir dans son budget dès 2004. Pour la recherche des points noirs et l'établissement d'un inventaire complet, il y a lieu d'utiliser notamment les données des gestionnaires des voiries, de la STIB, des compagnies d'assurance et de la police. Il faut également une coordination avec les communes concernant les voiries communales.

Considérant qu'un réclamant considère que les cyclistes sont bien plus en sécurité sur des pistes hors voirie (et protégées contre le stationnement automobile);

La Commission remarque qu'il n'y a pas d'unanimité à ce sujet, les cyclistes expérimentés appelés « lièvres » et certains spécialistes en la matière préférant la mixité, c'est-à-dire le mélange des vélos avec les autres moyens de transport, tandis que les cyclistes moins expérimentés appelés« tortues » préfèrent être séparés de la circulation pour des raisons de sécurité.

La Commission estime qu'il faut aménager des pistes cyclables hors voirie si possible, notamment pour la sécurité des enfants, et en voirie dans le cas contraire. Elle fait remarquer que les véhicules en stationnement sont une des premières causes de danger pour les vélos en voirie, notamment quand ils déboîtent ou quand le conducteur ouvre la portière : il faut donc éviter l'implantation des pistes cyclables à côté de bandes de parcage.

LIMITATION DE VITESSE SUR LES VOIES PRINCIPALES

Considérant que des réclamants et une commune estiment que le problème de l'amélioration de la sécurité des itinéraires cyclables se pose face aux excès de vitesse

des automobilistes.
Qu'une meilleure sécurité s'obtient par une diminution des différencesde vitesse dans les agglomérations qui sont sources de danger. On l'atteint par la modération des vitesses mais en tenant compte de la sécurité de tous les modes de déplacement. C'est tout le système des rues à 30 km/h (80 % des rues à Berlin), voire à 20km/h : la Suisse a instauré des "zones de rencontre" à cette vitesse pour les zones commerçantes, les zones d'habitats, les zones scolaires, similaires aux Pays-Bas (woonerf, winkelerf, schoolerf) ou même américaine (school area à 15 miles/h). A noter que la modération des vitesses diminue remarquablement le nombre d'accidents, de tués nets ou d'estropiés (voir statistiques avant/après dans les villes à l'étranger), elle ne diminue pas le nombre de voitures, nocif pour la santé.
Qu'un réclamant trouve que la seule solution équitable, en ce qui concerne les voiries 'principales', est de réduire partout le trafic routier, en volume et en vitesse (30 km/h, comme l'a préconisé l'Union des Villes allemandes), par des aménagements adéquats et des contrôles radar.
La Commission estime qu'il faut commencer par faire respecter strictement les limitations de vitesse existantes, ce qui n'est pas le cas.
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer la cyclabilité des voiries régionales, et d'aider au franchissement des barrières urbaines (canal, chemin de fer, grands axes,...).
Les voiries régionales sont en général des voiries principales où les vitesses pratiquées par les automobilistes sont élevées, ce qui les rend alors peu compatibles avec une pleine mixité auto-vélo comme celle qui se pratique sur les voiries locales. Ces voiries doivent dès lors être sécurisées par l'attribution d'un espace réservé aux cyclistes.
La Commission approuve la réclamation et demande au Gouvernement une attention particulière pour les problèmes de franchissement des barrières.
CONTROLE ET SANCTIONS
Considérant qu'un réclamant fait savoir qu'à Londres, l'enlèvement des véhicules en infraction a été concédé à des firmes privées qui en ont fait une activité performante.
La Commission constate qu'à Bruxelles également ce sont des firmes privées qui procèdent aux enlèvements, mais après décision d'un agent de police assermenté. Si les amendes administratives pour stationnement irrégulier peuvent être délivrées par des contractuel(le)s, il pourrait être utile d'envisager d'assermenter du personnel communal chargé spécifiquement du contrôle du stationnement sauvage et de l'enlèvement des véhicules. La Commission demande d'inscrire cette proposition dans le plan.
Le paradoxe actuel est que les défauts de paiement aux horodateurs sont davantage poursuivis car c'est au bénéfice des communes, alors qu'il y a une impunité relative pour des stationnements sur les trottoirs, les itinéraires et pistes cyclables ou les arrêts de bus.
Considérant que des réclamants demandent de mieux contrôler et réprimer les infractions, quand il s'agit de roulage, et de préciser les moyens de la Région en la matière.
Qu'un réclamant demande que des pistes alternatives soient explorées pour pallier le manque d'effectifs de police en Région bruxelloise.
Que la Commission régionale de Mobilité estime hautement souhaitable que le "code de la route" soit respecté sous tous ses aspects.
La police devrait, à l'avenir, être plus présente sur le terrain avec comme mission prioritaire de faire respecter la réglementation et de verbaliser si nécessaire.
La Commission régionale de Mobilité estime que le manque d'effectifs dans les Zones

de Police entrave la réalisation de cet objectif. Elle demande qu'en concertation avec les organisations représentatives de ce personnel, une action dynamique soit mise en oeuvre rapidement pour pallier ce manque d'effectifs.
Concernant les pistes alternatives pour pallier le manque d'effectifs de police, et afin d'augmenter le contrôle et la répression des infractions, la Commission propose d'engager plus d'auxiliaires de police, à l'instar des agents ayant comme tâche unique de verbaliser la propreté et la salubrité de l'espace public (« milieu-agenten »). De plus, il importe de régler le problème de compétence de ce personnel de police pour l'enlèvement des voitures mal garées.
Il faut absolument procéder à l'enlèvement immédiat des véhicules stationnés aux endroits où c'est particulièrement dérangeant et dangereux, tels que sur les trottoirs, les itinéraires cyclables, les itinéraires de transports en commun, etc.
En outre, la Commission relève le problème des disparités entre les communes, certaines d'entre elles verbalisant, d'autres se montrant beaucoup plus laxistes. En conséquence, elle demande à la Région une attention particulière pour uniformiser les différentes politiques en la matière.
Il faudrait également trouver des solutions qui permettent d'avancer au niveau du parquet.
PROTECTION DES ABORDS D'ECOLES ET DES ARRETS DE TRANSPORT EN COMMUN
Considérant qu'un réclamant estime que la sécurité des rues et des enfants n'est pas prise en compte dans ce PRD, tandis que cela devrait être une priorité.
Que des réclamants et une commune demandent de renforcer la notion de sécurisation des déplacements d'enfants tout en augmentant leur autonomie dans la vie quotidienne.
Considérant que la Commission régionale de Mobilité estime qu'il y a lieu d'accroître la sécurité des usagers faibles par la diminution de l'intensité du trafic automobile et par des aménagements sécurisés pour les endroits dangereux existants.
Dans le cadre ci-avant, des efforts considérables doivent être fournis pour sécuriser non seulement les "abords d'écoles" mais l'ensemble du chemin domicile-école.
Plus généralement et pour l'ensemble des quartiers, il y a lieu de rénover et de créer les infrastructures les plus sécurisantes pour les piétons et les cyclistes.
La Commission suit la remarque de la Commission régionale de mobilité. Elle attire l'attention du Gouvernement sur la sécurisation des « chemins de l'école » (cf définition de la mobilité douce), sur le trajet entre l'entrée de l'école et les arrêts de transport en commun et vers les lieux d'activités principales (identifiées dans le cadre des PCD). Il faut donc inscrire ces principes dans le plan pour éviter que les directives fédérales (zone 30 aux abords des écoles) ne soient appliquées de façon trop limitative ou incongrue.
Considérant que des réclamants et une commune demandent une attention particulière pour la sécurité des enfants. Que des efforts considérables doivent être fournis pour sécuriser de façon effective, non pas seulement les 'environs d'école', mais l'ensemble du chemin de l'école ('safe routes to school' en Grande-Bretagne) avec l'aide de toutes les 'communautés scolaires' et des associations des quartiers traversés.
Que les enfants doivent devenir les acteurs principaux de leur propre sécurité.
Que les exemples à suivre sont notamment : en Grande-Bretagne, les écoles ont reçu un logiciel permettant aux élèves d'encoder le chemin de leur domicile à l'école et leurs caractéristiques (zones à risques) afin d'aider les municipalités à choisir des priorités dans leur sécurisation. Au Québec, des opérations de plus en plus nombreuses d'ARASPé (Aller/retours actifs et sécuritaires pour l'école) allient

exercices et sécurité. Les 'walking busses' (ou 'bus à pattes'), les 'cycles trains' (vélos-convoi/vélos qu'on voit) s'y développent comme une traînée de poudre.
Que le rôle, important en ce domaine, des 'conseils de participation' renouvelés en ce début 2002 dans les écoles et qui sont ouverts aux associations de quartier, est également à noter.
Que la Région doit préciser son éventuelle intervention dans la mise en oeuvre sur le terrain, pour la sécurisation des abords d'écoles et de lieux publics.
La Commission partage le souci de « ville enfants admis » et de sécurité routière pour les enfants : toutes les initiatives en ce sens sont intéressantes et pourraient être mentionnées dans le plan.
Elle propose en outre de réaliser une étude comparative afin d'examiner de plus près les mesures existantes à ce sujet, notamment aux Etats-Unis et au Canada (système bus avec « bras », etc...).
Considérant qu'une journée mondiale 'à pied vers l'école' se déroule le premier mercredi d'octobre et qu'il y a lieu de l'organiser également à Bruxelles.
La Commission marque son accord et insiste sur la nécessité d'information et d'éducation des enfants et parents.
AUDIT SECURITE
Considérant qu'un réclamant, tout en approuvant l'intégration d'un volet sécurité dans les PCM, demande quelle est la nécessité de réaliser un audit sur la sécurité.
Qu'une commune estime qu'il y a lieu de préciser les moyens envisagés pour l'amélioration de la lisibilité des voiries et le contenu de l'audit de sécurité, ainsi que son financement.
La Commission approuve l'idée de réaliser une évaluation des problèmes de sécurité, à intégrer dans le cadre des plans communaux de mobilité.
CODE DE LA RUE
Considérant que des réclamants et une commune demandent de mettre en oeuvre le code de la rue en cours d'élaboration.
Que la commune estime que le réaménagement des espaces publics doit y correspondre.
Qu'une autre commune, qui soutient la demande régionale de modifier le code de la route, en y introduisant la notion « code de la rue », estime que la Région devrait prévoir un cahier des charges précisant ce qu'un code de la rue implique.
Qu'outre la protection accrue des usagers faibles, la modification du code de la route doit aussi permettre de concevoir des aménagements adaptés au milieu urbain, sans pour autant devoir placer la signalisation standard là où l'aménagement exprime clairement le parti. Il faudrait aussi que certaines distinctions (chaussée/trottoir) puissent être assouplies et que des dérogations au mobilier de signalisation directionnelle puissent être possibles dans le cadre d'un programme global.
La Commission suggère de préciser la notion de « code de la rue ».
8.4. AMELIORER LE CADRE DE VIE
Considérant qu'un réclamant rappelle que l'excellent Manuel des Espaces Publics Bruxellois n'est même pas cité. Il ne faut pas faire des études communales pour établir un code de bonne conduite en terme d'aménagement.
Qu'un réclamant estime que la Région doit résoudre un conflit qui ne cesse de croître entre le besoin de déplacement et celui de la qualité de vie (tranquillité, sécurité, santé, pollution, bruit).
A. OBJECTIFS
Considérant que le CES estime que, plus généralement, les objectifs et les moyens liés à l'amélioration du cadre de vie devront être assurés réglementairement et contrôlés

régulièrement.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter au point 3, moyens, alinéa 1, tiret 7, dernière phrase du premier paragraphe : "...entre tous les usagers, ET D'UN VERDOIEMENT POUSSE ».
La Commission renvoie à la priorité 9.
SPECIALISATION DES VOIRIES
Considérant que des réclamants s'opposent à la hiérarchisation des voiries.
Car tous les habitants de Bruxelles ont le droit de vivre dans une rue calme dans laquelle le trafic est minimisé.
Car reporter le trafic routier sur les voies les plus importantes où habitent aussi des milliers de citoyens, c'est admettre pour ceux-ci une discrimination (négative!) inacceptable.
Car la seule solution aux problèmes de mobilité passe par une réduction du nombre de voitures.
Considérant qu'un réclamant incrimine le caractère prioritaire absolu donné au trafic automobile généré par l'affectation donnée par le projet de plan aux voiries concernées. Il considère que la création, le maintien ou le développement du trafic automoteur de grande circulation dans les voiries principales et interquartiers, tels que prévus au projet de PRD sont incompatibles avec l'habitat riverain des mesures dérisoires et fallacieuses de protection prévues par le projet. Ces mesures doivent être accrues très considérablement de manière à assurer aux personnes riveraines une protection complètement adéquate comparable à celle accordée par la mise en zone 30 des réseaux des voiries de quartier.
Car le trafic sur ces axes induit des conséquences négatives au plan de la sécurité des habitants, de leur santé et de l'atteinte portée au caractère habitable des constructions riveraines en zone de logement. Ceci est d'autant plus vrai lorsqu'on constate que le projet de PRD vise à hiérarchiser les voiries pour tenter de réduire le trafic dans certaines d'entre elles en le rabattant et le concentrant vers d'autres voiries classées comme plus importantes. Il est réservé un sort discriminatoire aux habitants des quartiers desservis par ces différents types de voiries, les habitants des voies primaires et interquartiers étant en quelques sorte sacrifiés au nom du bien-être des habitants des autres quartiers et à celui de la mobilité en général. Surtout que malgré une situation de fait essentiellement résidentielle de certaines voiries principales ou interquartier de gabarit très limité (essentiellement résidentielles) sont classées de la même manière que des axes de gabarit beaucoup plus important et donc non comparables. Le droit à la protection de la santé et le droit à la protection de l'environnement sont garantis à tout citoyen par l'article 23, 2° et par l'article 23,4° de la constitution sans qu'aucune limitation ne puisse y être apportée. Le respect de l'article 23 de la Constitution impose d'une part l'interdiction d'aggraver une situation existante (l'exigence du "stand still") et d'autre part de tout mettre en oeuvre pour diminuer les atteintes existantes à la santé. Les articles 10 et 11 de la constitution garantissent encore un traitement égal et non discriminatoire entre tous les belges. Aucune justification raisonnable ne peut être donnée au regard du traitement différencié infligé aux riverains d'avenues primaires ou interquartier par rapport aux autres habitants de la Région et tout particulièrement par rapport aux habitants riverains de voiries au gabarit et aux caractéristiques comparables classées en zone 30. Il s'agit de réduire l'ensemble du trafic automobile de transit en zone de logement, ce qui est le cas de l'immense majorité des voiries urbaines du réseau de la RBC, aussi bien celles du réseau primaire et celles du réseau interquartier que celles mises en zone 30.
La Commission est favorable au principe de spécialisation du réseau des voiries

inscrit dans le PRD de 1995 et dans le PRAS, qui est indispensable pour organiser la circulation à Bruxelles. Cela implique nécessairement un traitement différencié des voiries selon leur statut et leur fonction.
Toutefois, la Commission est partagée.
13 membres estiment que les voiries interquartiers et principales doivent être habitables malgré le trafic important qui y circule. Ils demandent en conséquence de prévoir des aménagements spécifiques pour ces voiries afin de rencontrer cet objectif.
7 membres estiment que les voiries interquartiers et principales doivent rester habitables, mais que leur fonction de transit s'oppose à tout aménagement spécifique qui y entraverait la fluidité du trafic.
Considérant qu'un réclamant remarque que le projet de PRD reprend le concept de spécialisation des voiries, déjà présent dans l'ancien PRD, dans le plan Iris et dans le PRAS, sans néanmoins définir ce concept ni préciser les implications du classement d'une artère dans l'une ou l'autre catégorie.
Qu'il demande donc que ces éléments de l'ancien PRD soient repris dans le nouveau, tels quels ou amendés en conformité avec les prescriptions du PRAS.
La Commission est d'accord avec la remarque et demande au Gouvernement de reprendre au PRD les définitions du premier PRD et du PRAS pour expliquer la spécialisation des voiries.
Considérant qu'un réclamant estime que le statut de voies interquartiers doit être conféré de manière réglementaire, le PRD, non réglementaire par définition, se doit de préciser comment.
Que le recours à la clôture des rues (par le placement de barrières ou bornes laissant passer les véhicules d'urgence), aux sens uniques opposés, à la circulation en boucle devrait explicitement être repris au PRD.
Qu'il y a lieu de voir aussi les solutions appliquées à l'étranger, par exemple les zones à trafic limité dans les centres villes en Italie.
Car l'objectif premier doit être de diminuer le trafic de transit (volume) dans les voiries locales. Il s'agit d'une question fondamentale de santé publique. Pour y arriver, les dispositifs de ralentissement ne suffisent pas.
Considérant qu'une commune demande de permettre une modification dans la hiérarchie des voiries en cas de difficulté de mise en oeuvre suite à des interactions avec d'autres objectifs du PRD.
Car certains objectifs du PRD peuvent entraîner des difficultés dans la mise en oeuvre des voiries interquartiers, ex : aménagement du maillage vert, amélioration des transports publics, développement des noyaux commerciaux, partage ou affectation de l'espace public notamment dans le cas des anciennes chaussées étroites.
Que la Commission régionale de Mobilité estime que la réduction de la circulation automobile à l'horizon 2010 de 20 % par rapport à celle mesurée en 1999 pourra être recherché par un meilleur partage des espaces publics entre tous les usagers, suite au succès de la réalisation déjà entreprise et au bon accueil que les riverains lui ont apporté.
La Commission marque son accord avec les objectifs poursuivis mais n'estime pas nécessaire de conférer un statut réglementaire aux voies interquartiers : le PRD est en effet contraignant pour les pouvoirs publics gestionnaires des voiries. Les dispositifs divers visant à éviter le trafic de transit doivent être envisagés au cas par cas.
B. MOYENS
ENTREES DE VILLE
Considérant que des réclamants ne demandent pas uniquement une réduction du trafic entrant et sortant, mais également une diminution du trafic sur les autres voiries. Ils

proposent dès lors de remplacer les premiers mots du premier alinéa « Les entrées de ville » par « les voies métropolitaines, principales et interquartier »; de même, remplacer les mots « les flux entrants » par « la circulation ».
Vu l'augmentation prouvée de la circulation autre que les trajets domicile-travail (voir les résultats de l'enquête sur la mobilité des ménages), une amélioration des voies de sortie va augmenter la part de marché du trafic automobile. Ceci est en contradiction avec les objectifs du PRD.
Considérant qu'un réclamant remarque que les entrées de ville doivent également être soulignées au niveau du chemin de fer et du canal, car on n'entre pas à Bruxelles qu'en voiture.
Qu'un réclamant demande de pousser le trafic vers le Ring par des aménagements spécifiques (zone 30, bernes centrales,...). Par exemple, à Uccle, la rue de l'Etoile et la chaussée de Neerstalle sont parallèles au Ring de Bruxelles où il faut favoriser la circulation.
La Commission renvoie ces remarques à la carte 4 ("amélioration du cadre de vie") et à la mise en oeuvre de la spécialisation des voiries, prévue par le PRD.
ZONE 30
Considérant que de nombreux réclamants, des communes et des instances appuient la mise en zone 30 du réseau de quartier, qui représente 77 % du total des voiries de la Région, et demandent la mise en oeuvre effective de cette disposition du PRD.
Que certains d'entre eux demandent de reprendre les dispositions décrites dans un texte réglementaire, ou encore de généraliser les zones 30 et les faire respecter en installant des radars.
Car c'est la solution de base au problème du trafic de transit dans les quartiers.
Car il s'agit de maîtriser et diminuer la circulation automobile en vue de restituer une viabilité élémentaire aux quartiers résidentiels riverains concernés.
C'est l'objectif essentiel à poursuivre, la diminution effective de la circulation doit se faire dans les mêmes proportions que les diminutions obtenues effectivement dans les voiries dont le trafic est rabattu vers les voies principales et interquartiers.
Qu'une commune demande que la Région, qui subsidie le plan directeur des zones 30, précise son éventuelle intervention dans la mise en oeuvre sur le terrain.
Considérant qu'un réclamant souligne les effets pervers pour la desserte des entreprises, souvent disséminées dans le tissu urbain et au coeur de réseaux de voiries locales, des mesures et dispositifs du point 4 « cadre de vie », tels l'installation de 'zones 30' dans les artères locales ('réseau de quartier'), qui représentent 77 % du total des voiries de la Région.
La qualité de vie dans les quartiers proches de la périphérie n'est pas améliorée, car ces quartiers connaissent une situation de congestion de trafic (et de pollution de l'air) artificiellement provoquée par les aménagements de voiries précités, joint à la saturation bien réelle des axes principaux sensés absorber le trafic exclu des voies locales aménagées en 'zones30'.
Considérant que le CES partage la volonté du Gouvernement de sécuriser les quartiers résidentiels et d'en améliorer le cadre de vie.
Qu'il constate cependant que la plupart des zones de mixité, forte mixité, administratives et des liserés commerciaux, tels que définis dans le PRAS et concentrant l'essentiel des activités économiques et commerciales de la Région, sont également repris dans le régime des zones 30.
Le Conseil demande dès lors que chaque zone 30 projetée fasse l'objet d'un examen minutieux quant à l'implantation actuelle ou future d'entreprises et de commerces et que leurs besoins en accessibilité (charroi, livraisons, clientèle...) soient étudiés, ce

qui implique à tout le moins une concertation préalable et approfondie.
Les aménagements des voiries à l'intérieur des zones 30, s'ils doivent y assurer une plus grande sécurité et une plus forte convivialité, ne peuvent en aucun cas constituer des obstacles physiques à l'accès de ces opérateurs.
La Commission appuie la demande du CES d'une concertation préalable à la réalisation pratique des zones 30. Cette concertation devrait avoir comme objet un ensemble cohérent, c'est-à-dire un quartier entier à réaménager ou une « maille » du réseau de quartier, pour éviter des aménagements partiels incohérents.
En outre, la Commission estime utile que le PRD fasse référence au Code de la route et à l'IBSR pour mieux expliquer les principes, les objectifs et les moyens des zones 30. Aussi, il y a lieu de rédiger une circulaire ministérielle précisant les modalités de mise en oeuvre des zones 30.
La Commission rejoint l'avis du Conseil Economique et Social tout en apportant les précisions suivantes qu'elle souhaite insérer dans le plan : "Les aménagements des voiries à l'intérieur des zones 30, s'ils doivent y assurer une plus grande sécurité et une plus forte convivialité, ne peuvent en aucun cas constituer des obstacles physiques entravant l'accès des opérateurs économiques. »
Considérant qu'un réclamant demande d'améliorer la structure d'intervention des secours d'urgence. Le problème est encore aggravé par les aménagements de nombreux rétrécissements, casse-vitesse et obstacles divers ralentissant les secours.
Considérant qu'un réclamant demande que la réalisation des sites protégés et des zones 30 doit être étudiée et réalisée en respectant la nécessaire mixité des activités et le charroi qui en découle, notamment en tenant compte des remarques émises par les riverains en fonction de leurs activités diverses.
La Commission renvoie la remarque à son avis par rapport à la concertation sur l'aménagement de zones 30.
Considérant que la Commission régionale de Mobilité insiste sur la mise en oeuvre rapide des principes de la spécialisation des voiries et, plus particulièrement, des zones 30 dans les quartiers d'habitations.
Que la Commission régionale de Mobilité estime qu'une dynamique de création des "zones 30" doit être suscitée sans attendre la mise en circulation du RER. Afin d'absorber le surcroît de trafic sur les grands axes qui résultera de la création des zones 30, il faut améliorer considérablement l'offre et l'efficacité des transports en commun (augmentation des fréquences, mesures pour augmenter la vitesse commerciale,...). En effet, il s'agit de créer un report modal vers les transports en commun et les moyens de transports plus respectueux de l'environnement, en vue d'une diminution du volume global du trafic, de façon à atteindre les objectifs précisés à la priorité 9 du PRD de l'ensemble des lignes du réseau RER.
Dans ce cadre, il est indispensable de tenir compte du maintien de la desserte des entreprises disséminées dans le tissu urbain, et des noyaux commerciaux à vocation suprarégionale qui devront rester accessibles à l'automobile pour le transport des marchandises.
Les membres de la Commission régionale de Mobilité estiment que lors de l'implantation de futures « zones 30 », il y aura lieu d'être attentif aux aspects suivants :
Tout projet d'aménagement de "Zone 30" devra tenir compte du maintien de la desserte des entreprises disséminées dans le tissu urbain ainsi que des noyaux commerciaux de la zone concernée;
Les entraves à la circulation aménagées dans les « Zones 30 » ne pourront en aucun cas constituer une entrave à l'accès des véhicules de sécurité ou bien encore des

camions desservant les entreprises ou noyaux commerciaux implantés dans ces zones;
La mise en oeuvre de « Zones 30 » engendrant un report de trafic vers des voiries hiérarchiquement supérieures, il y aura lieu de maintenir également dans ces voiries une qualité de vie permettant aux habitants d'y circuler et d'y vivre en toute sécurité.
A cette fin, les membres de la Commission régionale de Mobilité préconisent, dans ces voiries supérieures, de réduire physiquement la largeur des chaussées afin d'y réduire la vitesse de la circulation.
Les implications du classement des voiries dans les catégories prévues par la spécialisation des voiries devront être mieux définies en faisant appliquer des mesures structurelles décourageant le trafic de transit dans les voiries locales et en tenant compte de l'impact du bruit dû à la circulation et des pollutions par les gaz d'échappement autres que le CO2.
Considérant que des réclamants et une commune affirment que reporter la mise en zone 30 à la mise en service du RER paraît tout à fait inopportun, vu le retard déjà accumulé par le dossier du RER et le fait que le PRD de 1995 évoquait déjà la mise en zone 30.
La Commission se rallie à l'avis de la Commission régionale de Mobilité demandant une mise en oeuvre rapide des zones 30. Elle propose d'ajouter les amendements suivants :
- Tout projet d'aménagement de "Zone 30" devra tenir compte du maintien de la desserte des entreprises disséminées dans le tissu urbain ainsi que des noyaux commerciaux de la zone concernée;
- Les entraves à la circulation aménagées dans les "Zones 30" ne pourront en aucun cas constituer une entrave à l'accès des véhicules de sécurité ou bien encore des camions desservant les entreprises ou noyaux commerciaux implantés dans ces zones;
- La mise en oeuvre de "Zones 30" engendrant un report de trafic vers des voiries hiérarchiquement supérieures, il y aura lieu de maintenir également dans ces voiries une qualité de vie permettant aux habitants d'y circuler et d'y vivre en toute sécurité.
La Commission est partagée quant aux mesures à prendre pour les voiries des réseaux interquartier et primaire :
12 membres préconisent, dans ces voiries supérieures, de réduire physiquement la largeur des chaussées afin d'y réduire la vitesse de la circulation.
7 membres ne peuvent marquer leur accord avec cette proposition.
1 membre s'abstient.
D'autre part, la Commission marque son accord avec le texte du projet de PRD qui indique : "... il convient de planifier dans l'espace et dans le temps l'installation des zones 30 parallèlement à l'amélioration de l'offre des transports en commun... ».
Considérant qu'une commune estime que le projet prévoit dans les conditions actuelles de trafic une extension excessive des zones 30.
Car cela reviendrait à reporter l'essentiel du trafic urbain motorisé dans les artères principales, le long desquelles séjournent un grand nombre d'habitants. Même réduit, le trafic resterait source de trop de nuisances pour ces riverains (pollution, bruit, insécurité).
Qu'une autre commune estime que, dans un premier temps, un objectif réaliste en la matière consisterait à réserver les aménagements de zones 30 à des quartiers plus ciblés et à obtenir le respect d'une limitation effective et généralisée des 50km/h dans toute la Région.
Qu'une commune reste sceptique par rapport aux propositions du projet de PRD de mise en zone 30 des voiries de quartier et de la mise à 50km/h des voiries interquartier. Elle s'interroge sur le fait de savoir si ce sont les bonnes solutions au

problème de bruit.
D'une part, il s'agit là de compétences largement communales, d'autre part, la mise en zone 50 n'a rien de novateur puisqu'il s'agit d'une règle établie de longue date par le code de la route pour toutes les agglomérations.
Qu'un réclamant estime qu'offrir aux habitants des zones 30 est insuffisant si celles-ci sont traversées par d'importants flux parasites. Il serait bon d'indiquer que la première chose à faire est de réduire fortement le trafic routier.
Considérant que la commune d'Anderlecht remarque qu'une grande partie de son territoire se retrouve en zone 30.
Que la commune se réjouit de l'objectif de voir se développer les zones 30 dont le but est de diminuer nettement la vitesse et d'assurer la tranquillité des quartiers. Si la notion de zone 30 dans le plan Iris et dans le PRAS était suggérée dans les textes, le projet de PRD propose une représentation cartographique de zone 30.
Or s'il est nécessaire de tout faire pour réduire les vitesses excessives dans les quartiers voire même de les limiter pratiquement à une vitesse de 30 ou 40 km/h dans certaines parties de quartier, la commune rappelle que le terme zone 30 est spécifique et requiert toute une procédure d'élaboration fixée par Arrêté Royal, ainsi que des panneaux de signalisation légalement définis à l'entrée et à la sortie des zones 30.
La Commission estime que, de par le fait que l'aménagement des zones 30 se fera progressivement, le principe rentrera également de façon progressive dans les moeurs des utilisateurs de la route.
Considérant que des réclamants et une commune estiment que toute l'agglomération doit être mise en zone 30 (le principe de « Ville 30"), sauf si un panneau indique une autre limitation.
Qu'un réclamant signale que cela ("Bruxelles-Capitale, ville 30") pourrait se réaliser dans le cadre d'un Code de la rue pour les usagers faibles.
Car cela évite les travaux d'infrastructure dont le coût sert d'alibi à l'inertie.
Car cela entraîne une économie de budget et une amélioration de l'esthétisme par la diminution de nombre de panneaux (qui ne devraient plus être placés sur 77 % des voiries).
Car cela implique une meilleure lisibilité de la réglementation.
Car les zones 30 ont pour effet :
- la diminution du nombre de victimes de la circulation (dont 80 % à cause de vitesses excessives);
- l'augmentation de la sécurité de 90 % des voiries utilisées par les cyclistes ou traversées par les piétons;
- l'amélioration de la santé publique;
- l'amélioration de l'environnement (effets bénéfiques en terme de bruit, de pollution, de sécurité et de paysage urbain);
- l'augmentation de l'attractivité des déplacements "domicile-école" ou "domicile-travail" en vélo.
Car il y a de multiples exemples à l'étranger : vitesse limitée aux USA et dans certaines villes canadiennes à 25 miles (40 km/h) et même 15 miles (24 km/h) à proximité de plaines de jeux, sorties d'écoles et arrêts d'autobus.
Vitesse limitée dans de grandes villes d'Europe (Berlin, Munich, etc) à 30 km/h sur les voiries locales (soit 70 à 80 % de l'ensemble de leurs rues) et appréciée par les habitants.
La Commission a pris connaissance des demandes d'extension (ville 30) ou de diminution des quartiers en zone 30.
Elle est globalement d'accord avec la carte des zones 30 (figure 105), qui est

intimement liée à la hiérarchie des voiries, sous réserve des remarques et des propositions d'amendements mentionnées ci-dessus.
Il est évident que l'aménagement en zone 30 des voiries empruntées par les transports en commun, doit permettre le passage des autobus et des véhicules de secours, comme le texte du projet de PRD le précise d'ailleurs. Certains itinéraires de bus devraient sans doute figurer en partie en collecteurs de quartier pour éviter qu'un trajet complet de bus ne soit en zone 30 du début à la fin.
Que les zones 30 doivent être mises en place en priorité, d'abord indiquées par les panneaux ad hoc du Code de la Route (les aménagements de voirie peuvent être réalisés ultérieurement et progressivement en fonction du calendrier prévu par les gestionnaires de voirie).
Car le PRD précédent annonçait déjà les zones 30.
La Commission estime que des panneaux de signalisation ne suffisent pas pour faire respecter la zone 30 : il faut également des aménagements physiques.
Considérant que des réclamants et communes estiment que l'aménagement des zones 30 devrait se faire avec une aide régionale accrue. Subsidier seulement l'étude préalable n'est pas suffisant. En conséquence, il faut augmenter le budget alloué aux travaux subsidiés et les facilités d'octroi (50 % d'ici 2005).
Car la mise en zone 30 de toutes les voiries locales, donc communales, représente une charge énorme pour les communes. La Région, qui subsidie le plan directeur de ces zones, doit dès lors préciser son éventuelle intervention dans la mise en oeuvre sur le terrain. Il en va de même pour la sécurisation des abords d'écoles et des lieux publics.
La Commission soutient la demande, qu'elle estime pertinente et réaliste.
Qu'un réclamant propose de compléter, dans le quatrième paragraphe des moyens, la liste des aménagements entrepris pour dissuader le trafic de transit : "...(chicanes, bacs à fleurs, sens uniques, carrefours surélevés, élargissement des trottoirs, plantations en pleine terre,...) ».
La Commission marque son accord avec la remarque, en ajoutant les plateaux.
Considérant qu'un réclamant demande, concernant l'objectif d'implémentation de zones 30 dans les 77 % de voiries à statut local, d'en réaliser au minimum 50 % pour 2005.
La réalisation de 50 % des zones 30 pour 2005 est irréaliste, lorsqu'on prend en compte le temps nécessaire à l'étude et à la concertation préalable à la matérialisation.
Cependant, la Commission constate l'absence de tout calendrier de mise en oeuvre des zones 30.
En conséquence, elle demande que le PRD définitif précise les objectifs, les moyens et le planning d'exécution des zones 30. Vu l'ampleur du travail, il semble logique à la Commission que ce planning dépasse la législature. En effet, il importe de fixer un cadre à moyen et à long terme.
Il est évident que la Région ne peut pas seule, assurer cette politique. La plupart des voiries locales étant communales, il faut que les communes élaborent également leur planning de réalisation des zones 30 dans leur plan communal de développement et de mobilité.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une adaptation des vitesses sensée afin qu'elle soit respectée.
Car la vitesse n'est pas la cause des accidents, mais bien la vitesse inadaptée. Les limitations arbitraires et farfelues ne seront jamais respectées. Rouler à 200 km/h sur une route vide et linéaire ne présente pas de réel danger supplémentaire qu'à 120 km/h.
La Commission estime que les limites de vitesses de 70/50 et 30 km/h ne doivent pas

être revues en agglomération.
Considérant qu'un réclamant estime que, pour dissuader le trafic de transit, rien de tel que les sens uniques contraires dans une même rue.
Car l'exemple de l'avenue de Sumatra, à Uccle, fonctionne très bien.
Qu'un autre réclamant est convaincu que la mise en boucles des voiries de quartier à l'aide de panneaux de sens unique et de circulation locale permettrait d'atteindre à peu de frais l'objectif recherché.
La Commission estime qu'il s'agit de moyens parmi d'autres, applicables dans des cas ponctuels, après concertation et de préférence, dans le cadre des plans communaux de développement et de mobilité.
Qu'un réclamant estime qu'en attendant une harmonisation générale, tous les quartiers ou toutes les rues se terminant en impasse devraient être définis comme des zones 30 avec tout ce qui caractérise leurs aménagements : signalisation spécifique, différenciation du revêtement, chicanes, mobilier urbain (bancs, poubelles publiques, éclairage public, etc...).
Considérant que le CES recommande, afin de favoriser la publicité des aménagements projetés et une concertation la plus large possible avec les acteurs économiques et les habitants, que l'ensemble des travaux d'aménagement de voiries dispensés du permis d'urbanisme par l'Arrêté du Gouvernement du 11 janvier 1996 fasse l'objet de mesures de publicité, de séances d'informations, d'une enquête publique suivie d'une Commission de concertation.
Enfin, les aménagements de voiries projetés devront faire l'objet d'essais in situ via des aménagements provisoires et réversibles, permettant d'en mieux percevoir la pertinence et l'efficacité.
La Commission estime de manière unanime que cette suggestion doit être reprise dans le plan sous la forme suivante (8.4. Moyens, nouvel alinéa à créer après l'alinéa 2) :
"Les aménagements de voiries relatifs à de grands projets d'importance régionale devront faire l'objet d'essais in situ via des dispositifs provisoires et réversibles afin de pouvoir en juger la pertinence et l'efficacité. »
La Commission est partagée quant à la généralisation du principe d'essais in situ :
6 membres estiment que tous les aménagements de type zone 30 doivent préalablement faire l'objet d'essais in situ, notamment dans les rues commerçantes afin d'évaluer les impacts provoqués par ces aménagements;
14 membres estiment cette généralisation coûteuse et inutile. Ils pensent qu'une obligation généralisée d'essais préalables risque de mettre en péril et en tous cas de ralentir inutilement la mise en oeuvre des zones 30 dans le réseau de quartier.
En ce qui concerne les zones 30, les noyaux commerciaux devront faire l'objet d'une approche spécifique, tenant compte du type de commerces, de leur zone de chalandise, de la nature des marchandises vendues, de la fréquence des livraisons et des besoins en matière de stationnement.
La Commission remarque qu'en matière des zones 30, une procédure de consultation préalable à l'aménagement doit être prévue.
En outre, elle estime qu'une modification de l'arrêté « travaux de minime importance » devrait être examinée, en vue d'une réduction du nombre de travaux dispensés du permis d'urbanisme afin qu'effectivement les travaux d'aménagement soient soumis au permis d'urbanisme et aux « mesures particulières de publicité » (enquête publique et concertation).
Que la Commission royale des Monuments et des Sites estime qu'une politique cohérente de déplacements urbains ne peut être mise en place au détriment de la lisibilité de la structure viaire car celle-ci joue un rôle déterminant dans l'irrigation des

quartiers.
Ainsi, la Commission royale des Monuments et des Sites trouve que la création de zones 30 est inquiétante tant pour la préservation du patrimoine que pour celle de la structure urbaine. En effet, la réalisation de cet objectif se fonde sur la mise en place d'obstacles physiques qui hypothèquent la lisibilité de la ville et de sa structure et qui dénaturera l'essentiel du tissu urbain et des quartiers. En effet, les quartiers ne sont pas situés entre les axes structurants, ils sont ancrés sur les axes qui les drainent. La création de zones 30 dans « les quartiers" ne correspond à aucune réalité par rapport à la structure urbaine.
La Commission ne souscrit pas à ce point de vue. Diminuer l'impact des voitures signifie au contraire redonner la ville à ceux pour qui elle était conçue initialement, c'est-à-dire les piétons. Les rues du centre ont en effet pour la plupart été conçues au Moyen Age pour les piétons et les charrettes.
La Commission peut par contre partager le souci de la Commission royale des Monuments et des Sites de conserver une lisibilité de la structure urbaine en ne multipliant pas inutilement les mobiliers divers et en soignant la qualité paysagère des aménagements.
C'est dans les zones 30 que le PRD fait passer les pistes cyclables, alors que leur utilité est contestable, la circulation y étant par essence lente et donc conviviale.
La Commission n'est pas d'accord avec cette affirmation. Les itinéraires cyclables doivent dans la mesure du possible se situer dans des voiries à trafic lent.
VOIES PRINCIPALES ET INTERQUARTIER
Considérant qu'une commune estime que la Région doit préciser les mesures qu'elle compte prendre sur le réseau de voiries régionales, principalement 'interquartier', pour gérer le report de circulation automobile et l'amélioration du cadre de vie des habitants de ces voiries, compte tenu que ce sont généralement ces voiries qui sont empruntées par les transports en commun.
Que la Commission régionale de Mobilité estime que pour le réseau principal de desserte de la Région, les mesures proposées pour influencer le trafic devront être proportionnées à la volonté de réduire les itinéraires de délestage et à l'impact futur en termes de CO_2 du trafic automobile.
Qu'un réclamant estime qu'une différenciation supplémentaire dans les rues interquartier est nécessaire, pour évaluer si elles ne doivent pas être mises en zone 30. Car certaines artères du réseau interquartiers sont par leur gabarit et leur fréquentation susceptibles également d'être aménagées en zone 30.
Qu'un autre réclamant demande de rendre le panneau d'entrée d'agglomération synonyme de début de zone 30 et équiper les voiries (23 %) qui font exception des panneaux ad hoc (même argumentation que pour les zones 30, voir supra).
La Commission demande une rationalisation des panneaux de signalisation. Le plan doit indiquer : "La Région étudiera les possibilités d'exploiter davantage les marquages au sol afin de diminuer la pollution visuelle engendrée par la multiplication des panneaux de signalisation (notamment pour le stationnement). »
Qu'un réclamant demande ce qu'il en sera pour les écoles qui ne seront pas dans une zone 30 ou qui sont sur une voie principale.
Il estime que la Région doit contribuer à la requalification de l'espace public par une politique d'un meilleur partage entre la fonction déplacement motorisé et les autres usages.
La Commission remarque que le projet de PRD indique qu'une attention particulière doit être apportée aux aménagements sécurisants des abords d'écoles.
ZONES PIETONNES ET SEMI-PIETONNES

Considérant qu'un réclamant demande de clarifier la disposition suivante : "Des voiries piétonnes et semi-piétonnières sont installées. Répandue dans les centres anciens, touristiques et commerciaux, cette mesure... ». Les centres dont il est question doivent-ils se définir par l'ensemble de ces adjectifs ou par chacun séparément ?
Qu'un autre réclamant demande de définir « zone semi-piétonne » et « voie semi-piétonne ».
La Commission approuve la remarque et demande de clarifier et définir ces termes qui figurent également dans la carte 4 (cadre de vie).
FIL CONDUCTEUR POUR AMENAGEMENTS TYPES
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer si l'« étude programme », évoquée dans le dernier paragraphe, est différente ou non d'un plan de circulation.
La Commission estime qu'il faut en effet parler de « programme » car il ne s'agit pas d'un « plan ».
Elle remarque en outre que les versions française ("étude-programme") et néerlandaise ("studieprogramma") ne sont pas identiques.
8.5. ACCROITRE LA PART DE MARCHE ET L'EFFICACITE DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS
AMELIORATION DES TRANSPORTS PUBLICS
Considérant qu'un réclamant demande d'évoquer dans le PRD (au point 8.5) le fait que la "STIB ait prévu de se conformer aux normes CEN."
Considérant que des réclamants demandent pourquoi le PRD ne prend pas en compte la restructuration en cours du réseau de la STIB et ne fait pas état du projet d'extension du réseau de tram de la STIB.
Car l'on espère que la restructuration à l'étude du réseau tant des trams que des bus affectera favorablement la mobilité, et en conséquence, il souhaite que ces données figurent dans le PRD;
Pour la Commission, il semble que le projet de PRD a repris tous les projets figurant au contrat de gestion avec la STIB. Elle demande au Gouvernement que le PRD définitif insère également les éléments nouveaux du contrat de gestion et de la restructuration du réseau.
Qu'un réclamant pose la question du cadre dans lequel se feront les arbitrages entre les communes et les opérateurs tels que la STIB;
La Commission remarque que le PRD cite plusieurs instruments de gestion, notamment destinés à cette fin. Tout d'abord, dans le contexte du contrat de gestion, la STIB est incitée à collaborer avec la Région et les communes pour améliorer la qualité de son offre de transport. Les contrats actuels de mobilité Région/communes sont étendus dans un contexte plus large de conventions de mobilité, afin de rassembler dans un cadre unique les projets subventionnés en cours. Les contrats d'axe, que la STIB conclura avec les communes et la Région, et les plans communaux de mobilité sont d'autres exemples d'instruments qui devraient servir à développer les synergies avec les communes.
Considérant qu'un réclamant estime qu'en matière de bruit, une attention particulière doit être apportée afin de diminuer le bruit engendré par les transports en commun de surface traversant les quartiers d'habitation (notamment le tram 2000 et la mise en place du futur RER);
La Commission signale que des technologies particulières (matériaux,...) existent pour réduire le bruit et qu'effectivement le tram 2000 n'a pas respecté les normes imposées.
Considérant qu'un réclamant demande d'étudier des mesures incitatives pour que le transport de colis par voie ferrée ne soit pas abandonné progressivement;

La Commission partage ce souci mais répond qu'il s'agit d'une compétence fédérale (S.N.C.B.).
Considérant qu'une commune estime que le PRD aurait pu être l'occasion de dresser les lignes directrices de cette cohérence entre l'amélioration du cadre de vie et la promotion des transports en commun.
Que la politique actuelle d'équipement amène à opter pour des bus plus grands, ce qui réduit les possibilités d'amélioration de la sécurité routière, de partage de l'espace public, de lutte contre le stationnement en double file (la réduction suffisante des largeurs de voiries devient impossible), mais aussi d'efficience énergétique (hors heures de pointes) et de nuisances sonores.
La logique de communication du discours sur la mobilité et l'environnement suppose que le P.R.D. désigne les contraintes transversales à mettre dans le contrat de gestion de la S.T.I.B. (qualité et taille du matériel roulant, rails, intégration du mobilier et des aménagements à l'environnement, etc.);
La Commission approuve la proposition. En effet, le P.R.D., étant un plan global indiquant des lignes directrices et à la fois un plan de synthèse entre les différentes politiques, devrait désigner ces contraintes transversales à insérer dans le contrat de gestion de la S.T.I.B.
A. OBJECTIFS
Considérant que de nombreux réclamants, des communes et instances demandent d'améliorer de façon significative l'efficacité et la qualité des transports en commun, en augmentant la fréquence, la vitesse commerciale, les horaires nocturnes, la couverture géographique du réseau (extension du réseau, surtout pour mieux desservir certaines communes moins centrales et pour faciliter la circulation d'un quartier à l'autre);
Car il s'agit de faire des transports en commun une alternative crédible à la voiture.
Car les transports en commun constituent un facteur d'animation, de sécurité et d'emplois et profitera aux habitants, aux entreprises et aux touristes;
La Commission se rallie à la demande et insiste pour que des progrès importants soient rapidement réalisés dans ces domaines. Pour réduire le nombre de voitures qui circulent en ville, il faut en effet offrir une alternative réelle.
Que l'exemple parisien doit nous enseigner l'efficacité et la pédagogie des couloirs réservés aux bus, aux vélos et aux véhicules d'urgence;
La Commission approuve la remarque et demande que les couloirs bus soient séparés de la bande voiture, dans la mesure où les circonstances locales le permettent.
Elle estime qu'un couloir bus peut être autorisé aux vélos uniquement lorsqu'il est suffisamment large pour le permettre en toute sécurité.
Considérant que des réclamants demandent de promouvoir les transports en commun en surface. Car ceux-ci sont beaucoup moins coûteux que la mise en souterrain.
Que la Commission régionale de Mobilité est d'avis que le développement des transports en commun doit être mis au premier plan en tenant compte que leur plus grande efficacité pour tous les usagers est liée à l'instauration de liaisons rapides et performantes;
La Commission estime qu'il y a lieu de promouvoir les transports en commun en général.
Considérant qu'un réclamant ne peut accepter que l'on fasse miroiter un transfert modal vers les transports publics grâce à la seule amélioration de l'attractivité quantitative et qualitative de ceux-ci.
Outre cette amélioration, il faut en plus de cela contraindre les automobilistes au transfert modal par une gestion restrictive du stationnement de longue durée et par

ajustement de la capacité des axes routiers.
Car ce transfert modal n'est qu'un leurre dénoncé par bon nombre d'experts et praticiens.
Considérant qu'un réclamant demande d'augmenter l'offre de 20 à 30 % dès l'an 2002 pour être attractif vis-à-vis de la voiture et créer le déclic vers les transports en commun.
Considérant qu'une commune remarque qu'il faudrait tenir compte de tous les déplacements réalisés.
Car en effet, dans la figure 101 on peut voir que seulement 17 % + 7,6 % des déplacements sont réalisés entre le domicile et le travail ou l'école. Il est dommage de ne considérer que l'accroissement des parts de marché pour ces deux types de déplacement;
La Commission estime en effet nécessaire de prendre en compte tous les besoins de déplacements, y compris les autres déplacements que ceux réalisés entre le domicile et le travail ou l'école (cf. Programme Iris).
B. MOYENS
GENERALITE - DIVERS
Considérant que des réclamants se plaignent que les mesures proposées concernant les transports publics ont déjà été promises par les précédents plans (PRD, Plan Iris, plans communaux de mobilité), mais n'ont jamais été mises en oeuvre, si ce n'est localement sans parvenir à la masse critique changeant la donne.
Considérant qu'un réclamant demande le rétablissement des consignes gardées dans les grandes gares S.N.C.B. (Nord, Midi, Central, Quartier Léopold).
Considérant que la Commission régionale de Mobilité demande de fixer concrètement les moyens et un calendrier dans le PRD et de prévoir les dispositions pour faire respecter le calendrier des investissements en infrastructure et l'acquisition de matériel roulant et pour réduire simultanément le trafic routier;
La Commission se rallie à la demande de la Commission régionale de Mobilité : l'acquisition de matériel roulant adapté doit être prévue dans le plan.
Considérant que des réclamants demandent de mettre en place un système de transports publics en petits bus;
La Commission constate que le Gouvernement n'a pas abordé la problématique des mini- ou midi-bus, d'intérêt local ou municipal. Il serait intéressant de faire une étude comparative à ce sujet.
METRO
Considérant qu'un réclamant souhaite qu'une précision soit donnée quant à une extension du réseau du métro qu'elle estime indispensable, d'autant que des infrastructures existent déjà.
Considérant que des réclamants manifestent leur opposition à toute extension d'infrastructure souterraines.
En raison de leur coût de construction et d'entretien que la STIB n'est pas capable d'assumer.
Pour des raisons d'animation, de sécurité, de visibilité (indispensable à la conversion modale), ils prônent le développement du transport en surface.
Qu'il importe à une commune que la Région n'augmente pas les investissements pour les transports en commun souterrains.
Car la Région doit être cohérente avec ses déclarations, à savoir sa volonté de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures souterraines (métro) et de donner la priorité aux transports en commun de surface (point 5).
En effet, tout investissement de l'étude à la réalisation d'une infrastructure en sous-sol,

a non seulement un coût considérable, mais, vu les limites de la Région, signifie qu'il se fait au détriment de l'amélioration de l'exploitation du réseau et de son développement en surface;
La Commission remarque que les objectifs et moyens avancés au point 5 « Accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains » sont majoritairement consacrés à l'amélioration de l'exploitation du réseau de surface et à son développement.
Cependant, la Commission constate un problème de concordance entre le texte et la carte 6 des transports en commun. En effet, la carte contient des extensions du réseau de métro (mentionnées comme « itinéraires en site indépendant à étudier ») sans précisions dans le texte. Il conviendrait que le Gouvernement explicite ses intentions et fournisse des éléments complémentaires à la bonne compréhension des cartes.
CHAINE DE TRANSPORTS
Considérant que plusieurs réclamants demandent un meilleur accès des vélos et poussettes aux quais des gares et métro : goulottes métalliques aux escaliers comme à Hasselt;
La Commission appuie la demande qui incite à l'intermodalité des moyens de transport.
Qu'un réclamant estime que l'action doit aussi porter sur la ponctualité aux correspondances principales et intermodales;
La Commission est d'accord mais remarque tout de même que c'est surtout au niveau des fréquences, qui doivent être suffisamment élevées, qu'il faut agir.
Qu'un réclamant propose de faire régulièrement de la publicité pour les transports en commun, montrer le bon usage et expliquer les mauvais comportements, faire du radio-guidage renseignant la fluidité et les renforcements des transports en commun, en soulageant les bouchons voitures;
La Commission estime utile toute action visant à un changement des mentalités et des habitudes.
VITESSE COMMERCIALE - SITES PROPRES - PRIORITE DES TRANSPORTS EN COMMUN
Considérant que de nombreux réclamants, des communes et instances demandent que des efforts plus importants soient fournis pour améliorer la vitesse commerciale des véhicules de surface, notamment en :
- leur donnant une priorité plus grande, voire absolue, notamment aux feux (cas de l'avenue Louise ou du boulevard Général Jacques où les trams sont souvent bloqués aux carrefours);
- multipliant les sites propres;
- aménageant des sites bus à contresens;
- prévoyant des voiries réservées en priorité à la circulation des transports en commun (exemple de la rue du Luxembourg).
Car les utilisateurs de la voiture ne changeront pas de mode de déplacement tant qu'ils n'ont pas d'alternative valable.
Car il faut investir dans des transports en commun performants et rapides.
Considérant que l'agenda de création de sites propres (48 km d'ici 2003) paraît non réaliste à un réclamant et une commune, qui demandent d'adopter un agenda plus réaliste.
Car, en effet, il s'agît de réaliser 24 km/an, ce qui paraît énorme en fonction des moyens existants et de ce qui a été réalisé jusqu'à présent;
De même que la Commission régionale de Mobilité, la Commission estime que la fixation d'un calendrier de réalisation et les moyens à mettre en oeuvre pour la

réalisation des 48 km de site propre dans chaque sens et les moyens pour les faire respecter doivent être précisés.
Les infrastructures à promouvoir sont :
- des sites propres pour transports en commun;
- des sites bus « à contresens";
- des voiries réservées en priorité à la circulation des transports en commun;
- les priorités aux feux en commençant par les carrefours simples;
- des aménagements favorables ou facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre en sécurité, confort et fiabilité et favorisant ainsi les chaînes de transport;
- l'achèvement du programme métro récemment approuvé en vue d'optimaliser le réseau existant.
Simultanément, des études devront préciser :
- les besoins en matériel de transport le plus performant pour le réseau de surface;
- les moyens à mettre en oeuvre pour étendre l'offre pendant les heures de pointe et les heures creuses;
- les améliorations de l'utilisation des réseaux de taxis complémentaires à ceux des transports en commun et dont la réduction des kilomètres morts doit être recherchée;
- les conditions d'accessibilité aux deux-roues des sites propres des transports en commun.
11 membres estiment que l'extension du réseau des transports en commun doit être, comme prévu dans le plan, essentiellement de surface, notamment pour des raisons de coût, de maillage du réseau (densité), d'animation, de visibilité et de sécurité.
9 membres estiment que l'extension du réseau des transports en commun doit être globale et, en conséquence, doit également inclure l'extension du métro. En effet, il faut un équilibre entre les investissements affectés aux différents modes de transports en commun.
Considérant qu'un réclamant demande de donner une définition précise d'un site propre pour transports en commun;
La Commission approuve la remarque et demande que le PRD définitif reprenne les définitions de « site propre » et « site protégé » figurant au plan régional d'affectation du sol et les distingue sur la carte 6.
Considérant qu'un autre réclamant propose ce qui suit : « la Région veillera à ce que les communes exécutent intégralement les aménagements en faveur des transports en commun, et prendra les mesures juridiques et réglementaires nécessaires de manière à permettre un respect strict du calendrier. Cela doit aller de paire avec la garantie offerte au voisinage que simultanément aux travaux d'aménagement des sites propres, des mesures de réduction de la circulation soient mises en place de manière à réduire significativement les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et l'insécurité générée par la circulation. Les communes retardent souvent la mise en oeuvre de ces travaux et font parfois de l'obstruction;
La Commission estime que là où une commune empêcherait la réalisation d'un site propre programmé par le Gouvernement, il faudrait que la Région prenne l'initiative de procéder à la régionalisation de la voirie.
Que des réclamants demandent de généraliser les sites propres réellement infranchissables.
Car un site propre franchissable permettra toujours un comportement incivique;
La Commission approuve l'aménagement de sites propres infranchissables, lorsque les circonstances locales le permettent et à condition d'une véritable concertation préalable avec tous les acteurs concernés, mais doit bien constater que dans la majorité des cas, les sites propres doivent rester « franchissables » en cas de besoin

(voiture ou camion à l'arrêt, etc...).
Qu'un réclamant propose de donner la priorité à des lignes de bus avec des bandes réservées pour eux à certaines heures (entre 6 h 30 et 10 h et entre 16 h et 19 h). De plus il faut que la police soit sur place afin que cela soit respecté.
Car ce n'est pas respecté rue du Luxembourg, rue Belliard, chaussée d'Etterbeek, etc...
A Munich ce modèle est utilisé;
La Commission demande de faire en sorte que les sites propres et les sites protégés soient respectés.
Qu'un réclamant signale qu'il y a un effort à réaliser quant aux confort des cyclistes pour certaines traversées de sites propres (par exemple au carrefour Rogier - Deschanel). Les bandes-bus devraient être praticables pour les vélos également.
Rarement la vitesse (15 km/h) des cyclistes devrait être une gêne (rapport entre la longueur de la bande bus et la cadence horaire);
La Commission est favorable à la demande à condition que la situation locale permette d'aménager une bande-bus suffisamment large.
Considérant qu'un réclamant s'oppose aux taxis sur les sites propres;
La Commission rejette la remarque : les taxis sont à considérer et à favoriser comme un moyen de transport collectif à part entière.
Considérant qu'un réclamant demande qu'il soit interdit aux véhicules motorisés de tourner à gauche sur les artères empruntées par les trams et les bus.
Car l'adoption d'une mesure simple pourrait déjà améliorer notablement la vitesse commerciale des transports en commun;
La Commission propose comme solution dans ce cas, la suppression de quelques places de stationnement afin de pouvoir créer une bande de réserve pour les véhicules tournant à gauche.
HALTES
Considérant qu'un réclamant demande d'avoir des arrêts tous les 200-300m;
Qu'un autre réclamant se plaint des infractions récurrentes sur les arrêts de bus, qui ne sont pas verbalisées.
Qu'encore un réclamant trouve que les arrêts de bus sont trop longs (ex : Vincotte ligne 29 chée de Louvain);
La Commission estime que ces remarques ne sont pas à l'échelle du plan et les renvoie à la STIB.
FREQUENCES - HEURES CREUSES
Considérant que de nombreux réclamants, des communes et instances estiment que l'amélioration de l'offre des transports en commun doit surtout porter sur le renforcement sensible des fréquences et l'extension des plages horaires.
Car les fréquences de passage des transports publics sont un incitant important à l'utilisation du transport en commun.
Car le fonctionnement des transports en commun est problématique le soir et les week-ends. Certains bus et trams ne roulent même pas en soirée ni le dimanche.
Car cette augmentation des fréquences aux heures creuses permettrait de convaincre les usagers potentiels de laisser leur véhicule personnel à la maison, même quand ils travaillent tard. Car actuellement la fréquence d'une rame toutes les 20 min les en dissuade.
Car c'est bon pour les citadins, les entreprises, la sécurité, la création d'emplois, le maintien d'habitants en ville.
Qu'au niveau des fréquences, certains précisent qu'il faut tendre vers toutes les 10, 6, 3 minutes de 6 h 30 à 21 h, max. 15 minutes le soir et le WE, tout d'abord sur la vingtaine de lignes principales.

Ou encore, que sur les lignes de tram et de métro, il faut une rame toutes les 5 minutes après 19 heures.
Qu'il ne faut pas de raréfaction pendant les vacances.
Qu'une commune demande la mise sur pied de bus de nuit. Cette demande a déjà été faite par la commune dans le projet de PCD, dont on ne retrouve aucune trace dans le PRD.
Considérant qu'un réclamant estime qu'un risque réel est qu'une hausse de la demande de transport risque d'entraîner un transfert des forces disponibles en matériel et en personnel vers le secteur transport des passagers en heures de pointe (ce qui serait bien), mais au détriment du transport en soirée (au détriment des habitants bruxellois);
La Commission appuie fortement les demandes d'augmenter considérablement l'offre des transports en commun, voire collectifs, y compris en dehors des heures de pointe.
La Commission régionale de Mobilité et la Commission invitent le Gouvernement à intervenir auprès des opérateurs de transports afin que :
- les moyens soient dégagés pour permettre que les horaires des transports en commun soient adaptés aux horaires flexibles des travailleurs et aux horaires de la vie socioculturelle des habitants de la Région;
- une meilleure coordination entre les différents opérateurs de transports en commun puisse être réalisée dans les meilleurs délais.
En outre, la Commission propose de mettre sur pied un système de mini-bus et de taxis collectifs comme complément de solution aux problèmes de fréquences le soir et le week-end.
EXTENSION DU RESEAU
Considérant que des communes de la seconde couronne demandent qu'une offre plus complète en matière de transport en commun soit mise en oeuvre pour les quartiers les plus périphériques.
Que, pour desservir de manière souple ces endroits résidentiels, il faut envisager des bus de taille adaptée (réduite) à la typologie des quartiers;
La Commission approuve l'idée et suggère au Gouvernement d'en étudier la faisabilité.
Considérant que des réclamants demandent d'arriver à un réseau beaucoup mieux maillé et de prévoir la nette amélioration des liaisons entre les quartiers, sans devoir passer nécessairement par le centre (rocades).
Qu'un réclamant demande de promouvoir les transports en commun de surface pourvus de nombreuses lignes prolongées vers les points périphériques de l'agglomération, avec parkings de dissuasion.
Qu'une commune demande d'assurer la mobilité vers les infrastructures sportives, culturelles et artistiques environnantes (notamment par la mise en service de moyens de transport locaux).
Considérant qu'un réclamant propose d'instaurer une navette de transport en commun de surface sur les boulevards du centre, ce qui permettra de stimuler le commerce.
Qu'il faut compléter la boucle du bus existant par une boucle dans les quartiers habités de l'ouest du Pentagone. Il faut interdire le trafic de transit pour supprimer le trafic superflu. Il faut améliorer la visibilité du réseau de tram et de bus. Il faut mettre en place des sites propres marquées d'une ligne blanche. Il faut impérativement nettoyer les stations de prémétro sous les boulevards.
Qu'un réclamant demande d'augmenter l'offre de la STIB dans des zones à forte densité d'habitants et d'emplois et de proposer des services de transport en commun aux entreprises, organisations, institutions;
La Commission renvoie au contrat de gestion avec la STIB dans lequel c'est prévu.

ACCESSIBILITE
Considérant que des réclamants estiment que l'accès et le coût des transports publics ne sont pas satisfaisants et qu'avant de parler d'un meilleur taux de couverture des dépenses, il faut augmenter l'accessibilité des transports publics, notamment en les rendant moins chers.
Qu'ils évoquent que le prix de l'abonnement MTB a augmenté deux fois plus vite que l'indice des prix à la consommation entre 1989 et 1999, que les gens les plus pauvres ne peuvent financer l'achat d'abonnements voire de titres de transport et que les prix trop élevés sont une bonne raison supplémentaire de se tourner vers d'autres modes de transport.
Qu'une commune remarque que la tarification préférentielle pour les moins favorisés est une priorité sociale, mais que seule une politique tarifaire pour tous pourrait avoir un effet sur la mobilité.
Car seule une politique tarifaire pour tous les usagers (intégrant des prix attractifs), accompagnée du maintien de la qualité du matériel roulant, pourrait avoir un effet intéressant sur la mobilité urbaine;
- Concernant l'accès financier aux transports en commun, la Commission rappelle et soutient la tarification préférentielle pour les catégories les moins favorisées que le projet de PRD mentionne.
COORDINATION DE L'OFFRE
Considérant que des réclamants demandent d'améliorer les liaisons de la STIB avec les autres opérateurs, ainsi que les transferts intermodaux.
Qu'il faut regrouper les arrêts STIB -TEC - De Lijn et les parkings vélos.
Qu'il faut bien alterner les horaires des bus TEC, De Lijn, STIB au lieu des bus par grappes ou rares.
Qu'il faut une intégration tarifaire, avec compatibilité et sans repayer sur d'autres compagnies et en périphérie.
Que les appareils de pointage équivalents sur les lignes des TEC et De Lijn devraient par ailleurs pouvoir admettre les cartes de la STIB.
Que l'installation des appareils de pointage de la STIB dans les gares S.N.C.B. de la Région devrait par ailleurs être accélérée, afin de rendre la carte unique STIB-S.N.C.B. réellement pratique pour la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, il n'existe pas de machines à composter les cartes STIB dans les gares de la S.N.C.B. (ex. gare du Quartier Léopold, du Midi, Centrale ou Calevoet).
Qu'il faut confectionner un guide par quartier suivant les transports en commun qui le traversent ou qui le touche : STIB, S.N.C.B., De Lijn et TEC;
La Commission approuve toute mesure favorisant les passages intermodaux et les synergies entre les différentes sociétés d'exploitation opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.
De même qu'une commune, la Commission soutient l'insertion des taxis dans la dynamique de transports en commun. Pour cela, l'instauration d'un système de billetterie intégrée avec la STIB et les autres exploitants de transports publics est un bon pas en avant. Toutefois, la politique d'encouragement à l'utilisation des taxis n'est vue que comme outil d'une complémentarité avec les transports en commun, alors que cet outil pourrait aussi influencer le taux d'utilisation de la voiture, voire même le taux de motorisation des Bruxellois.
CADRE (REGLEMENTAIRE ET STATUTAIRE) POUR LA COLLABORATION ENTRE EXPLOITANTS DES TRANSPORTS PUBLICS
Considérant qu'un réclamant défend l'idée de conclure un contrat de gestion entre De Lijn, TEC et la Région.

Que, suite à la proposition du projet de PRD d'étendre le cadre réglementaire et statutaire à l'ensemble des sociétés entretenant des lignes de transports en commun, une commune souhaite réaffirmer le rôle primordial que doit garder le service public en cette matière. Il ne peut être envisagé de privatisation ou de concurrence tarifaire sur la Région, entraînant une 'fracture modale'. Dans ce cas, le projet de PRD met en péril l'action 'sociale' des transports en commun;
La Commission remarque que le plan ne parle pas de privatisation. « Etendre le cadre réglementaire et statutaire » ne signifie pas privatiser.
INDICATEURS
Considérant qu'une commune estime qu'au niveau des indicateurs, il ne faut en aucun cas privilégier la rentabilité au détriment de la satisfaction des besoins du public;
La Commission estime qu'effectivement, les transports en commun constituent un service essentiel au public et que donc il s'agit d'assurer ce service, même si cela réduit la partie des dépenses couvertes par les recettes de trafic.
Qu'un réclamant estime que l'attractivité des transports en commun (cf. problèmes des bus bondés sur certains axes comme celui de la ligne 95-96) doit figurer en tant que point contractuel à part entière dans le contrat de gestion qui lie la STIB et la Région;
La Commission partage cet avis.
Qu'un réclamant estime qu'il faut un transport en commun de qualité (infrastructure, matériel, exploitation) afin d'être peu dérangeants pour le voisinage, admis dans les quartiers, utilisés davantage par les gens.
Que la STIB, de Lijn et les TEC doivent nettoyer les bus, à l'intérieur comme à l'extérieur.
Qu'il faut améliorer l'image de marque des TC et des rues où ils passent, d'où : 1. Assurer la propreté publique de ces rues, ce qui en augmente aussi la sécurité; 2. Assurer le bon éclairage de ces rues, ce qui en augmente aussi la sécurité; 3. Entretien de la voirie (propreté, réparation, avaloirs,...) par les TP et la STIB; 4. Elagage régulier des arbres -g luminosité conservée des maisons et des trottoirs; 5. Faciliter la circulation des piétons (les trottoirs aux piétons) et des cyclistes; 6. Déneigement prioritaire.
Qu'il faut remettre des contrôleurs en uniforme dans le bus plutôt que des stewards sans mission précise;
La Commission estime que la propreté, ainsi que la sécurité, sont des facteurs importants de la qualité et donc de l'attractivité des transports en commun.
8.6. INTEGRER LE RESEAU EXPRESS REGIONAL DANS LE PROJET DE VILLE
Considérant qu'un réclamant propose de parler de SEIR (service express interrégional = services aux clients) et non de RER (gros travaux);
- OPPOSITION AU RER
Considérant qu'un réclamant estime que le RER sera favorable aux navetteurs. Or la seule solution est que celui qui travaille en ville y habite. Nous n'avons pas besoin de RER, mais d'habiter à Bruxelles;
La Commission répond que la décision de développer le RER a déjà été prise et que la desserte RER est indispensable pour le développement durable de la Région.
POSITIONS EN FAVEUR DU RER
Considérant que plusieurs réclamants apprécient que le projet de PRD prenne enfin clairement position en faveur du développement des réseaux de transports en commun, et plus particulièrement du RER.
Que le RER à Bruxelles constitue un bon projet pour une meilleure mobilité de tous et qu'il importe de souligner le caractère complémentaire du RER par rapport aux

réseaux de transports urbains existants.
GENES ET NUISANCES
Considérant que des réclamants demandent d'inclure la problématique des nuisances dues aux transports publics et particulièrement la mise en oeuvre du RER.
Qu'une commune souhaite que des garanties fermes soient apportées en ce qui concerne les nuisances induites par les trafics ferroviaires (bruit et vibrations).
Que pour tout projet de modification du nombre de voies, la commune tient à préciser à cet égard qu'elle souhaite que les habitants soient consultés et protégés.
Car le RER ne peut pas être mis en place au détriment de la fonction d'habitat et ne peut en aucun cas constituer un moteur de l'exode urbain.
Qu'une autre commune propose de prendre en compte les zones de conflit "Zones de conflit entre le bruit du trafic routier, du chemin de fer et la fonction d'habitation" lors des aménagements requis pour la mise en service du RER.
Qu'encore une commune demande le respect, lors de la réalisation du RER et de ses tunnels, des engagements pris, spécialement en matière de nuisances sonores et vibratoires;
La Commission marque son accord sur les remarques et propositions en matière de réduction des nuisances.
En effet, elle constate une lacune dans le texte du projet de PRD. Si les permis d'urbanisme et d'environnement détaillent les mesures nécessaires à la réduction des nuisances, il importe de compléter le texte du PRD sur le RER en incluant les objectifs et moyens de réduction des nuisances liés à ce projet. De même, il faudrait davantage faire le lien entre les priorités 8 et 9 du PRD, en renvoyant au texte de la priorité 9 (point 2.1).
La Commission demande donc de prendre effectivement et de mentionner les précautions techniques adéquates pour réduire les nuisances pour les habitants., Il y a aussi lieu de rappeler dans le PRD que tous travaux d'infrastructure liés au projet RER étant soumis à enquête publique, les habitants auront l'occasion d'être consultés et de se prononcer.
LIGNE 26
Considérant qu'une commune demande instamment une valorisation de la ligne 26 conformément au rapport final du Ministère des communications et de l'infrastructure (rapport Stratec, phase 4, septembre 2001);
La Commission est d'accord : il faudrait valoriser immédiatement davantage la ligne 26, y compris le service le soir et le week-end.
RER ET BUS
Considérant qu'une commune soutient le projet de lignes DE LIJN de bus RER rapides sur la chaussée de Ninove (création de sites propres - carte 6);
La Commission soutient la remarque. Elle rappelle que le projet de RER ne contient pas que des lignes ferroviaires. Il comporte également un réseau de bus rapides qu'il s'agit de développer et de rendre performant et efficace au même titre et de façon complémentaire au réseau de trains et aux autres moyens de transports en commun. A cette fin, il est impératif que la vitesse commerciale des bus RER soit garantie en bénéficiant de l'utilisation de bandes réservées. De plus, la Commission souhaite que le volet des bus RER soit mis en place de façon progressive, sans attendre nécessairement la réalisation du volet ferroviaire.
Elle insiste pour que ces lignes figurent sur la carte RER et la carte 6.
A. OBJECTIFS
AMELIORATION DE LA MOBILITE A L'INTERIEUR DE BRUXELLES
Considérant que des réclamants insistent pour favoriser l'usage du RER pour les

déplacements urbains.
Car il ne faut pas que la Région Bruxelloise accorde plus d'intérêts aux navetteurs des autres régions qu'aux navetteurs de sa propre région.
Qu'une commune donne son soutien à un projet de RER favorisant prioritairement les habitants et le développement socio-économique de la Région.
Que le CES dénonce fermement l'attitude de la S.N.C.B. qui persévère, dans son approche de la réalisation du RER, à concevoir ce nouveau réseau dans une optique de liaisons Inter-City et non comme un mode de transport urbain;
La Commission se rallie entièrement à ces positions. Elle estime effectivement que le RER doit compléter le réseau de transports urbains pour le bon fonctionnement de la ville.
INTERMODALITE
Considérant que des réclamants demandent que le RER offre des facilités pour le transport des vélos au moins égales à celle du métro actuel.
Qu'il y a lieu de prévoir également cette mesure dans les trains traversant la région.
Que de plus, cette possibilité devrait être offerte à un prix plus démocratique.
Que les prochains modèles de matériel roulant des transports en commun doivent être sélectionnés avec cette option;
Par analogie avec la position prise pour l'accueil du vélo dans le métro, la Commission approuve ces remarques.
MISE EN SERVICE RAPIDE DES PARTIES POUVANT ETRE REALISEES RAPIDEMENT
Considérant que des réclamants demandent de généraliser et intensifier la desserte sur le réseau existant RER et avec toutes les gares existantes.
Qu'une commune demande de définir le planning de la mise en place des stations;
- Avec la Commission régionale de Mobilité, la Commission insiste pour qu'une priorité absolue soit donnée aux aspects du RER qui peuvent être mis en oeuvre rapidement : mesures pour augmenter la vitesse commerciale des bus rapides, réouverture et rénovation des gares et des haltes existantes, augmentation de la fréquence sur les lignes existantes en acquérant rapidement du nouveau matériel, augmentation de l'offre le soir et le week-end.
B. MOYENS
UNE QUARANTAINE DE HALTES A BRUXELLES - UN MAILLAGE FIN DE L'OFFRE
Considérant qu'une commune estime que, en ce qui concerne la création du RER, les éléments fournis sont trop peu détaillés pour se prononcer.
Que deux éléments devraient être connus pour qu'un avis puisse être émis en connaissance de cause :
- l'exploitation prévue : celle-ci devrait favoriser l'utilisation du RER par les habitants de la Région en prévoyant des horaires qui ne correspondent pas uniquement aux déplacements domicile-travail, mais qui couvrent des plages horaires en journée, en soirée et durant les week-end;
- l'infrastructure qu'il serait nécessaire de réaliser pour créer les gares et permettre l'exploitation. L'augmentation du nombre de voies, la création de quais et de gares risquent d'être préjudiciable aux qualités résidentielles des îlots traversés;
La Commission remarque que le projet de PRD comporte une carte RER (figure 108) avec mention du nombre de trains par heure (pendant les heures de pointe).
Que la Commission régionale de Mobilité trouve que les futurs points d'arrêt RER, en Région bruxelloise, devront être retenus sur base d'études objectives tenant compte des critères suivants : densité de population, pôles d'emploi ou d'utilité publique et

possibilité d'intermodalité avec d'autres modes de déplacement mécanisés mais également, clientèle potentielle et absence de toute autre desserte par transports en commun;
La Commission soutient les objectifs du Gouvernement de faire du RER un transport en commun urbain et demande en conséquence la mise en service de toutes les gares RER prévues au plan régional d'affectation du sol.
VITESSE DE CONDUITE - MATERIEL ROULANT
Considérant qu'un réclamant demande que le matériel roulant RER permette l'embarquement à niveau de quai et que toutes les portes soient équipées d'une largeur suffisante pour les personnes à mobilité réduite;
La Commission approuve la remarque et se rallie à l'avis de la Commission régionale de Mobilité. Il faut acquérir, le plus rapidement possible, le matériel roulant RER adéquat :
- bus confortables;
- véhicules ferroviaires, avec une motorisation et un freinage garantissant des performances proches du métro;
- conçu pour un mode de transport urbain (accessibilité, largeur des places, plates-formes...);
- une accessibilité optimale pour tous les usagers, en garantissant les facilités d'accès des PMR et des cyclistes.
SERVICE SATISFAISANT
Considérant qu'un réclamant et une commune demandent, dans le cadre de la mise en place du réseau RER, que l'intervalle de passage entre deux trains soit de maximum 15 minutes de 5 à 24 heures;
La Commission régionale de Mobilité et la Commission sont d'avis que :
- le RER doit viser à desservir à la fois les navetteurs et les Bruxellois en desserte urbaine en étant intégré, de manière efficace, aux autres modes de transports publics et/ou modes de transports individuels. C'est la condition nécessaire pour stabiliser, à Bruxelles, les habitants et les entreprises;
- pour assurer cette intégration de manière efficace, il faut garantir une fréquence de base permettant un passage minimal toutes les 15 minutes sur toutes les lignes pendant la journée et garantir un passage minimal toutes les 20 minutes, le soir et le week-end.
8.7. PRENDRE LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ADEQUATES A LA MISE EN OEUVRE DU RESEAU EXPRESS REGIONAL POUR GARANTIR SON SUCCES ET EVITER LA FUITE DES HABITANTS ET DES ENTREPRISES VERS LA PERIPHERIE
GENERALITE
Considérant que des réclamants partagent le souci du risque d'exode urbain. Ils estiment que, pour que le RER puisse réellement être un maillon constructif de la chaîne de mobilité durable, le point 7 est crucial : sans mesures d'accompagnement adéquates à introduire rapidement, le RER induirait plutôt des effets pervers pour la Région.
Les expériences d'autres villes européennes doivent guider les autorités concernées. Il ne suffis pas de mener à bien les politiques d'offre de transports en commun pour assurer le report modal de l'automobile vers le transport public : généralement, un accroissement du nombre d'usagers des transports publics est constaté, mais sans diminution concomitante du trafic automobile. Le report d'usage observé se fait au détriment de la marche et du vélo, ce qui n'est évidemment pas le but poursuivi.
Considérant que des réclamants et une commune demandent de préciser, localiser et

quantifier les bonnes intentions mentionnées, auxquelles ils souscrivent. Quelles normes de parking dans quels quartiers? Quelles réductions de capacité sur quelles voies de pénétration?
Sans quoi le Gouvernement pourra trop facilement s'en écarter ou les 'oublier';
La Commission renvoie à ses considérations générales sur l'insuffisance de précision quant aux moyens et au planning de réalisation.
Qu'une commune estime que les mesures d'accompagnement proposées ne sont pas forcément de nature à éviter le départ d'habitants vers la périphérie.
Les autres incitants à vivre en ville doivent être également développés ici. Elles sont essentiellement destinées à induire un report modal chez les navetteurs.
Qu'un réclamant suggère de prévoir des mesures d'accompagnement qui permettent de contrôler le nombre de navetteurs et le trafic.
Car si le RER permettra à certains de venir travailler en train à Bruxelles, il ne fera qu'inciter d'autres à venir en voiture en raison du désengorgement des autoroutes, ce qui ne fera qu'augmenter le nombre de navetteurs et ne diminuera pas au total le trafic;
La Commission rappelle le but du texte du point 7 : « prendre les mesures d'accompagnement adéquates à la mise en oeuvre du réseau express régional pour garantir son succès et éviter la fuite des habitants et des entreprises vers la périphérie. »
Aussi, la Commission insiste beaucoup sur tous les moyens qui augmentent l'attractivité de la ville pour venir y habiter (cadre de vie, embellissement, verdoiement, qualité des espaces publics,...), de même que sur la qualité des fonctions urbaines qui font « l'urbanité » et qui sont donc en mesure d'attirer et de conserver des habitants en ville.
Finalement la Commission souligne que le RER est un moyen qui augmente la qualité de la mobilité en ville. Le RER constitue donc en lui-même un élément d'attractivité.
REDUCTION DE LA CAPACITE DES VOIES D'ACCES A BRUXELLES
Considérant que des réclamants et une commune seront attentives aux mesures d'accompagnement du RER et en particulier à l'objectif de réduction des capacités routières aux entrées de Bruxelles, ce qui implique l'amélioration des conditions de circulation des modes plus respectueux de l'environnement.
Qu'il soit indiqué dans un tableau chronologique comment les voies d'entrée et de sortie de et vers Bruxelles seront adaptées de manière à ce que leur capacité soit réduite en regard de l'augmentation de la capacité du RER.
Que d'autres réclamants souhaitent ajouter la précision suivante : la spécialisation des voiries et les mesures visant la modération du trafic automobile doivent s'opérer progressivement en fonction de la mise en oeuvre effective du RER et de l'amélioration de l'offre en transport publics.
Car si l'on n'agit pas progressivement (pour la réduction du trafic), la congestion sera aggravée avec des répercussions négatives sur les activités économiques;
La Commission, de même qu'une commune et la Commission régionale de Mobilité, plaident pour la mise en oeuvre des mesures d'accompagnements du RER pour éviter les effets négatifs, en synchronisant la montée en puissance du RER avec l'adaptation des voiries.
En effet, il est souhaitable d'établir une synchronisation dynamique entre la mise en service progressive du RER et l'adaptation des voies routières en vue de réduire leur capacité en fonction de l'accroissement effectif de la capacité d'accès par transport en commun.
Aussi, la Commission souhaite que l'on distingue :

- les mesures à prendre pour garantir le succès du RER même;
- les mesures à prendre pour empêcher les effets pervers, dont la fuite des habitants.
Il faudrait modéliser l'accroissement de l'offre en transports en commun qui serait causé par la mise en oeuvre d'un élément du RER, de manière à pouvoir diminuer de la même façon la capacité des voiries et de stationnement.
Il importe que les mesures d'accompagnement suivent instamment la mise en oeuvre de la ligne RER, pour assurer que le report modal se réalisera effectivement. La modélisation doit donc être utilisée comme instrument de programmation.
Finalement, la Commission insiste sur les campagnes d'information et de promotion dirigées vers le grand public, qu'on ne doit pas omettre d'organiser.
PARKING DE DISSUASION A PROXIMITE DES GARES RER
Considérant qu'un réclamant demande d'étudier sérieusement la capacité réelle de stationnement autour des stations RER intra-bruxelloises.
Pour ne pas nuire à la qualité de l'espace public.
Qu'une commune et un réclamant estiment qu'il faut de manière prioritaire obtenir l'aval des communes périphériques (donc des autres régions) pour l'aménagement de parkings à proximité des gares.
Car ces parkings seront le points de départ des lignes du réseau RER.
Qu'un réclamant met l'accent sur le rôle intermodal des parkings de transit, pour les moins valides, pour les cyclistes, etc. Les multiplier, de préférence aux terminus et aux points de correspondances multiples (aussi avec les taxis), et près de la zone industrielle.
Que le CES estime que l'efficacité recherchée du RER nécessite également une offre accrue de stationnement autour des points d'arrêts tant en Région bruxelloise que dans sa périphérie;
La Commission estime que les parkings d'échange intermodal (parking de transit), pour des raisons d'efficacité, doivent en priorité être installés en amont, donc dans les deux autres régions.
D'autre part, les parkings à prévoir autour des points d'arrêts des transports en commun en Région bruxelloise sont en conséquence essentiellement destinés aux Bruxellois qui sont éloignés de leur halte de transport en commun. Ces parkings, surtout à aménager en seconde couronne, sont donc des parkings de plus petite taille, l'on peut les appeler des « parkings de confort ».
REDUCTION DU STATIONNEMENT EN VOIRIE
Considérant qu'une commune demande que, parallèlement et dans le cadre de la mise en place du RER, les emplacements en voiries soient réduits par l'application systématique du manuel des espaces publics.
Que des réclamants estiment que tout ce qui peut déjà être mis en oeuvre pour réduire l'impact de la voiture sur la ville doit l'être sans attendre le RER, à commencer par la politique de stationnement.
REDUCTION DU STATIONNEMENT HORS VOIRIE
Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que des normes de parking plus sévères soient mises en place pour les parkings privés et publics ainsi qu'en voirie.
Ces réclamants souhaitent que ces mesures soient apparentes dès la fin de l'année 2003.
Les normes devraient s'inspirer des mesures prises dans les villes européennes qui mènent avec succès une politique de mobilité (c'est-à-dire qui connaissent une augmentation significative de la part du marché des transports en commun et des déplacements en vélo depuis la mise en place de leurs normes de parking).
Considérant qu'un réclamant demande l'application chronologique telle que proposée

des mesures destinées à améliorer la mobilité : RER, parking de dissuasion, réduction du stationnement hors sol pour les entreprises et l'emploi du bureau.
Pour éviter tout effet pervers sur l'emploi et toute distorsion de l'attractivité envers les entreprises, entre régions voisines.
Qu'un autre réclamant propose de supprimer ou revoir le point suivant (dernier alinéa, dernière phrase, des moyens, page 35895) : Le nombre d'emplacements de longue durée sera diminué d'un nombre équivalent à la réduction de la navette routière entrante provoquée par la mise en service du RER.
Car ceci est une stratégie défensive qui ne correspond pas à la volonté de la Région de réduire fortement le trafic automobile (voir point 2, objectifs, alinéa 1, page 35887, politique ambitieuse de réduction du trafic automobile).
AMELIORATION DU CADRE DE VIE EN VILLE
Considérant qu'une commune estime que l'exode vers la périphérie peut être évité si la Région réalise une amélioration du cadre de vie à Bruxelles dans toutes ses facettes.
Qu'un réclamant demande de définir des mesures quant à la préservation de la qualité de vie des habitants, de définir également une hiérarchie dans les priorités et définir la reconquête du centre ville comme étant prioritaire.
Car sinon la mise en place du RER risque de faire fuir des habitants alors que Bruxelles (même le centre ville où plusieurs immeubles sont à l'abandon) est encore capable d'accueillir des habitants.
Car il serait pour le moins absurde que la capitale de l'Europe évolue comme une ville américaine : un centre laissé à l'abandon et habité par les plus défavorisés subissant des nuisances toujours plus grandes et par ailleurs des zones résidentielles sous haute surveillance à la périphérie de la ville.
Alors il faut reformuler le PRD pour qu'il soit pour Bruxelles un vrai projet de vie, comme dit dans la publicité sur le plan.
Car il s'agit de ne pas privilégier la possibilité pour les gens de rentrer et sortir de Bruxelles au détriment de la qualité de vie des habitants à Bruxelles.
Car si le plan remplace les nuisances des voitures par celles du RER, le centre ville va continuer à se vider. Car les vibrations de 440 trains par jour qui circuleront sur la ligne Plasky-Josaphat vont vider ces quartiers;
La Commission souscrit aux remarques et demande que le plan prévoie des mesures visant à améliorer le cadre de vie à Bruxelles dans toutes ses facettes.
Considérant qu'un réclamant propose d'ajouter un nouveau paragraphe : « Les aménagements qui verront le jour dans le cadre de l'installation progressive du RER tiendront compte de la fonction de corridor écologique des talus de chemins de fer dans la Région. Une restauration des valeurs biologiques après les travaux, des mesures d'accompagnement et de gestion, voire des compensations, seront prévues. En parallèle, les possibilités de l'aménagement d'axes de mobilité douce à côté de certaines lignes RER doivent être étudiées. De plus, la nouvelle offre de trains ne peut pas aggraver la problématique des nuisances sonores. Des mesures d'accompagnement doivent être prévues. » ;
La Commission renvoie la remarque aux principes du maillage vert de la priorité 9.
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITE
Considérant qu'un réclamant considère que si la volonté politique se concrétisait au niveau du RER en faveur des Bruxellois avec la desserte d'une quarantaine de gares, Bruxelles aurait comme Berne ou Barcelone la possibilité d'avoir un bon réseau ferroviaire régional qui offre un bon niveau de services tant en ce qui concerne la vitesse commerciale, les fréquences de passage qu'en termes d'intermodalité des différents modes de transports collectifs, combinés à la marche à pied et aux deux-

roues.
Que le réclamant estime qu'une ville telle que Berne (parmi d'autres exemples valables) devrait éclairer les décideurs. Les infrastructures ferrées urbaines - tramways et chemins de fer vicinaux - ont été maintenues et modernisées. Lorsque cette agglomération s'est dotée d'un réseau de 'S-Bahn' (réseau express régional), elle a adopté une politique de stationnement très stricte et une articulation harmonieuse entre sa politique d'aménagement du territoire et sa politique de mobilité et en particulier sa politique des transports collectifs. L'offre de stationnement au centre-ville y est très restreinte et s'avère dissuasive pour s'y rendre en voiture. Si Berne a réussi un report modal important de la voiture vers les transports en commun, c'est également parce que les autorités politiques ont mené une politique volontariste visant à articuler systématiquement la localisation des activités, des équipements collectifs et de l'habitat autour des infrastructures ferrées de transports collectifs. Cette tâche a été facilitée par la situation centrale de l'agglomération bernoise au sein du réseau ferré helvétique. Bruxelles disposant de potentialités équivalentes, la chance est à saisir.
Qu'une commune remarque que le risque de voir l'exode urbain s'amplifier avec le RER est souligné par le PRD, qui passe pourtant sous silence les mesures d'accompagnement qu'elle compte négocier avec les autres Régions et l'Etat Fédéral. Pourtant, le document "constats" établit une liste de mesures à prendre en vue d'éviter un exode supplémentaire des habitants. La commune soutient ces mesures et insiste sur les politiques d'aménagement du territoire visant à la limitation des facilités à acquérir un habitat dispersé. En effet, constatant que le prix du logement bruxellois redevient concurrentiel, la qualité et l'espace des unités de logements deviennent un enjeu central pour Bruxelles en terme d'attractivité par rapport aux autres Régions.
Que la Commission régionale de Mobilité estime qu'il y a lieu de promouvoir une articulation harmonieuse entre la politique d'aménagement du territoire et la politique de mobilité par transport en commun et, en particulier, par le RER;
La Commission répète : il faut réellement appliquer la politique « ABC", en faisant s'accorder le profil de mobilité de l'activité et le profil d'accessibilité de la localisation, pour que les activités soient implantées à leur juste endroit.
AMELIORATION DES AUTRES MODES DE TRANSPORT PUBLIC
Considérant qu'un réclamant évoque que le RER n'a de sens que si la desserte STIB est performante;
- Que la Commission régionale de Mobilité demande de réaliser progressivement et sans attendre les mesures d'accompagnement positives devant engendrer l'accroissement de la part modale des transports en commun (amélioration des fréquences, confort, rapidité, ponctualité et fiabilité...);
La Commission soutient ces remarques. En effet, il faut améliorer l'offre et la performance de tous les transports en commun et le passage de l'un à l'autre. Le RER doit donc bien correspondre aux transports en commun urbains, tant au niveau des réseaux et des points d'arrêt que des horaires.
8.8. APPLIQUER UNE POLITIQUE COORDONNEE ET DYNAMIQUE DE REDUCTION DU STATIONNEMENT
Avertissement :
- Alors que depuis le 15 avril 2002 la Commission était saisie de l'enquête publique relative au projet de PRD, le Secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire lui demandait de faire part de ses remarques et observations sur un projet de circulaire n°18 relatif à la limitation des emplacements de parcage. La Commission a émis un avis circonstancié sur ce sujet le 30 mai 2002.
Pour éviter un double emploi, la Commission a décidé de renvoyer à cet avis du 30

mai 2002 figurant en annexe pour toutes les réclamations et observations relatives à la problématique du stationnement hors voirie. Elle confirme les positions qui ont été émises à ce sujet dans cet avis, y compris les éventuelles positions partagées.

A. OBJECTIFS

Considérant qu'une commune appuie les projets régionaux en matière de stationnement.

Considérant qu'une autre commune estime qu'il faut proposer une alternative valable en matière de transports en commun afin de pouvoir diminuer le nombre d'emplacements de stationnement.

Qu'un réclamant demande de prendre en compte dans la mise en oeuvre d'une politique de gestion du stationnement des professionnels qui ne peuvent se passer de leur voiture et des malades qui dépendent d'eux;

La Commission remarque que ce problème n'est pas du niveau du plan.

Qu'un réclamant rappelle que le Secrétaire d'Etat a annoncé une réduction de 20000 places en voirie. Le réclamant demande d'en faire un objectif du PRD.

Car le PRD annonce la réduction de l'offre de stationnement en voirie.

Que la Commission régionale de Mobilité estime qu'une gestion rigoureuse du stationnement est indispensable pour rendre les quartiers aux fonctions résidentielle, économique, sociale, récréative et écologique;

La Commission appuie la position de la Commission régionale de Mobilité.

FAVORISER LE PARKING POUR LES HABITANTS

Considérant qu'une commune estime impératif de faire la distinction entre le stationnement dans les zones administratives et commerciales et celui dans les quartiers plus résidentiels.

Car si le nombre d'emplacements doit être réduit au coeur des zones qui attirent un flux quotidien de travailleurs ou de clients (de manière à inciter ceux-ci à choisir un autre mode de déplacement que l'automobile), il est au contraire souhaitable de prévoir dans la délivrance des permis un nombre suffisant de places de stationnement dans les quartiers d'habitation (de manière à éviter le parking sauvage sur les trottoirs ou les passages piétons).

Qu'un réclamant demande de favoriser la création de parkings pour les habitants.

Car il faut éviter l'envahissement des zones de recul par les véhicules et la réduction des espaces de stationnement en voirie qui peut en découler.

Qu'un réclamant demande de juger de l'opportunité de favoriser le stationnement des riverains à proximité de leur domicile.

Qu'un réclamant demande de promouvoir l'achat de logements sans parking.

A l'aide de primes et autres incitants et à contrario taxer plus fortement tout nouveau logement équipé d'un parking;

La Commission attire l'attention du Gouvernement sur les difficultés à résoudre concernant le stationnement des habitants. Elle insiste sur la gestion du stationnement en voirie pour les résidents. Une des solutions peut être la construction de petits parkings privés et l'instauration de cartes riverain.

La Commission estime indispensable que le plan mentionne qu'une étude globale de la problématique du stationnement en voirie sera menée en collaboration avec les communes, sur base notamment des éléments figurants dans les PCD.

FAVORISER LA ROTATION DANS LES ZONES COMMERCIALES

Considérant qu'un réclamant approuve la volonté de réduire le stationnement, mais ceci sans préjudice de l'accessibilité aux zones commerciales.

Considérant que des réclamants demandent d'ajouter un point entièrement consacré au stationnement dans les noyaux commerciaux (en ce compris une approche

différenciée selon les spécificités des quartiers commerçants (zone de chalandise, possibilités de transports en commun et offre existante en matière de parking).
Car la réduction du stationnement en surface dans les rues commerçantes ne peut s'opérer sans un inventaire préalable de l'offre et des besoins en matière de stationnement et de transports en commun, et une étude d'impact sur la fonction commerciale, en tenant compte de l'origine et du comportement de la clientèle, du mix commercial et des infrastructures existantes. Ceci devrait être réalisé en étroite concertation avec les associations commerçantes locales. Aussi, il y a lieu de préciser que les mesures en matière de mobilité doivent faire l'objet, dans une première phase, d'aménagements tests, provisoires et réversibles.
Que la Commission régionale de Mobilité estime que des études précises des besoins en parking et en zones de livraison des noyaux commerciaux qui ne pourront être assimilés aux autres zones devraient être menées;
La Commission demande d'être attentif à la desserte des noyaux commerciaux. Elle insiste sur la mise en oeuvre d'une politique efficace de parcage en voirie dans les rues commerçantes avec, entre autres, le respect des aires de livraison et d'un système rotatif efficace.
Elle rejoint la Commission régionale de Mobilité qui estime que les déplacements liés au commerce doivent se faire dans un environnement favorable aux piétons et aux cyclistes grâce à des aménagements de zones piétonnières ou semi-piétonnières munies de parcage pour les vélos et les deux-roues motorisées et réalisés en concertation avec tous les acteurs.
REDUIRE L'OFFRE DE PARKING DE LONGUE DUREE
Considérant qu'un réclamant veut attirer l'attention sur le fait qu'en matière de stationnement, la limitation des capacités de parkings pourrait nuire aux PMR qui ont besoin de pouvoir se garer à proximité des commerces mais aussi des lieux de travail.
Une politique de réduction de stationnement doit être conçue de manière à ne pas pénaliser les personnes à mobilité réduite. A cette fin, le réclamant préfère la solution qui consiste à réduire l'offre de stationnement de longue durée car cette réduction ne touchera pas les personnes handicapées qui disposent d'une carte de stationnement sans limitation de durée de stationnement.
Que des réclamants évoquent qu'une politique plus restrictive du stationnement en voirie est également indispensable pour rendre les rues (toutes catégories) plus adéquates aux différentes fonctions, qu'elles soient économique, sociale ou environnementale.
Qu'un autre réclamant estime que l'on doit mener une politique persuasive contre les voitures ventouses.
Qu'un réclamant veut interdire le stationnement de longue durée, c'est-à-dire le stationnement des navetteurs;
La Commission considère que la réduction de stationnement sera bénéfique aux personnes à mobilité réduite qui auront des emplacements réservés.
CREER UNE SYNERGIE ENTRE L'OFFRE DE PARKING DANS ET HORS VOIRIE
Considérant qu'un réclamant estime que la diminution du stationnement en surface doit être compensée systématiquement par une augmentation préalable des capacités de parking souterrain efficaces (heure d'ouverture et conditions d'abonnement permettant aux habitants et commerçants d'utiliser ces espaces en plus des clients);
La Commission ne peut partager cette proposition car l'objectif global est la diminution du nombre de voitures circulant à Bruxelles.
POLITIQUE DE STATIONNEMENT RESTRICTIVE HORS VOIRIE

Considérant qu'un réclamant conteste ce point, souhaite être associé aux réflexions et aux solutions à adopter dans les domaines ayant un impact sensible pour les investisseurs ou sur leur activité et demande que les conséquences des décisions qui seront prises soient bien étudiées.
Car les mesures évoquées (taxation des parkings existants hors voiries, limitation drastique des emplacements,...) risquent d'avoir des conséquences dommageables importantes, voire insupportables, pour les investisseurs. Risque de délocalisation des entreprises également, etc.
Considérant qu'un réclamant se prononce contre les mesures voulant diminuer le parking en dehors des voiries.
Car la politique du projet de PRD de réduction du stationnement s'appliquera à juste titre en voirie, mais visera également les parkings équipant les immeubles affectés aux activités économiques. La circulaire 'de Saeger' devrait être revue et remplacée par une limitation du nombre de parking autorisés, en fonction de la qualité de la desserte en transports en commun, et de l'existence, ou non, de plans de déplacements d'entreprise.
Car le sous-équipement des immeubles à affectation économique en capacités suffisante de parking compromettra leur attractivité. Les difficultés de parkings constituent l'une des causes les plus fréquentes des relocalisations d'entreprises en périphérie, ou de décision des investisseurs de ne pas choisir d'implantation dans la Région.
Car ces mesures sont souvent présentées dans le Projet comme 'mesures d'accompagnement' des programmes d'extensions des réseaux de transports en commun. Elles semblent cependant, dans la pratique, anticiper très largement sur les accroissements tellement attendus de capacités, de performances et de fréquences des transports en commun, qui en l'état actuel de leur développement, ne constituent pas d'alternative réelle et suffisante aux transports individuels.
Que d'autres réclamants désirent mettre en évidence les problèmes posés par la volonté de la Région de réduire et de taxer le nombre d'emplacements de parking hors voirie, tant pour les nouvelles constructions que pour les immeubles existants. Cette réduction et cette taxation ont sans conteste un impact négatif sur les investissements réalisés et à réaliser en matière immobilière. Les possibilités de location d'immeubles, et donc leur valorisation, sont en effet partiellement tributaires de l'existence de possibilités de parking, tant qu'un réseau performant de transports publics n'est pas effectif.
Qu'il faut aussi prendre en considération le fait que si un bail de longue durée ou une convention d'emphytéose ont été conclus avec un occupant et si le nombre d'emplacements de parkings est revu à la baisse en cours d'exécution de la convention, lors d'un renouvellement de permis d'environnement, les conséquences peuvent en être dommageables, voire insupportables, pour les propriétaires.
Qu'il convient aussi de poser la problématique de l'indemnisation des moins-values en cas de réduction du nombre d'emplacements de parking pour les immeubles existants.
Qu'il y a risque de délocalisation des entreprises.
Qu'il est permis de s'interroger sur la praticabilité de ce projet : le plan de déplacement d'entreprise est à établir en fonction de l'occupation de l'immeuble - élément évoluant, notamment en fonction des locataires - tandis que le permis d'environnement est attaché à l'immeuble. Est-ce la même autorité qui délivrera le permis d'environnement et le quota d'emplacements de parkings issus du plan de déplacement des entreprises?
Qu'une commune ne rejoint pas les demandes du réclamant visant à abandonner purement et simplement toute politique de réduction de l'offre existante dans les

parkings privés.
Qu'un réclamant rappelle qu'il importe aux cliniques de disposer d'un nombre suffisant de parkings pour leur personnel, leurs patients et leurs visiteurs.
Car le personnel des cliniques a des horaires variables (pas toujours compatible avec l'utilisation des transports en commun). Idem pour les heures de visites des patients.
Le rayonnement des cliniques dépasse de loin les limites régionales, ce qui impose à certains patients d'utiliser leurs véhicules. Les patients, qui ont une santé amoindrie, apprécient le confort d'un véhicule auto.
Considérant qu'un réclamant demande que le nombre d'emplacements de parking permis pour la partie densément bâtie de l'Arsenal soit fixé en fonction de l'affectation du bien en zone de forte mixité au PRAS,
Que pour pouvoir réaliser les fonctions prévues il faut faciliter le parking,
Que le long du boulevard de la Plaine, 6 immeubles de bureau ont été construits ces dernières années, comprenant un nombre insuffisant d'emplacements de parkings pour les travailleurs et les clients. Cette situation cause des accrochages et parkings en infraction.
Considérant qu'une commune souhaite connaître clairement et rapidement les normes éventuellement appliquées en matière de diminution du nombre de places de parking dans les nouveaux immeubles de bureau, de même que la position qui sera adoptée lors de renouvellements de permis pour les immeubles existants.
Qu'un réclamant demande de définir les moyens de contrôle dont disposent les différentes autorités afin d'arriver à une réduction effective du nombre de places de stationnement.
Qu'un réclamant demande de ne pas permettre autant d'emplacements de parkings sous les immeubles de bureaux à proximité des gares et grands noeuds de communication (gares du Nord, du Midi, du Luxembourg, Schuman, Arts-Loi,...);
La Commission renvoie ces remarques à son avis en annexe sur le projet de circulaire n°18 relatif à la limitation des emplacements de parcage.
CONCERTATION AVEC LES COMMUNES ET ZONES DE POLICE
Considérant qu'une commune demande que les communes soient prises en compte dans le processus de prise de décision;
La Commission rappelle que les communes sont représentées dans les zones de police.
TARIFICATION PROGRESSIVE
Qu'une commune attend une initiative de la part de la Région pour arriver à une tarification concertée pour le stationnement en parking public et en voirie;
La Commission remarque que le plan le prévoit.
FAVORISER LE CONTROLE ET LA REPRESSION
Considérant que plusieurs réclamants demandent de rendre plus efficace le contrôle du stationnement et des vitesses par la police dans la région.
Que le principe des amendes administratives dont le bénéfice revient aux communes (zones de police), devrait enfin motiver les polices locales à sanctionner les comportements inadéquats.
Qu'une commune demande de définir en concertation avec les communes une politique d'agents spécialement formés et affectés au contrôle du stationnement payant.
Car il faut mieux gérer le problème du stationnement dans la région.
Car il faut mettre en pratique la volonté affichée par le PRD de dépénalisation du contrôle du stationnement et de "return" partiel des recettes.
Que la commune demande également que la Région définisse mieux ses attentes vis-

à-vis des communes en matière de stationnement public, et les moyens de financement y afférents.
Qu'un réclamant, déplorant l'incapacité où se trouve la Région de réprimer efficacement les infractions en matière de stationnement (et de circulation également : excès de vitesse, passage aux feux rouges, etc), demande à la Région d'obtenir le soutien du pouvoir fédéral.
Le ministère de l'intérieur doit donner les moyens financiers et d'organisation aux nouveaux corps de polices (zones de police) pour pouvoir 'contrôler' le respect de la 'règle du jeu'. Si une présence policière n'est pas visible sur le terrain (manque de moyens, ou d'encouragement), le pouvoir régional doit rapidement se baser sur la régionalisation de la loi communale pour créer un corps de 'traffic warden' (gardes du trafic) régionaux (on évite ici d'employer le terme 'police' qui est soumis à des contraintes). A côté d'un corps du feu (service incendie), d'un corps des poubelles (service gros Louis), il y aurait un corps régional chargé de mettre non des amendes (autre terme tabou) mais des factures sur les pare-brises des automobilistes occupant indûment la voirie publique (trottoirs, passages piétons, pistes cyclables, etc. et éventuellement les parkings payants);
La Commission soutient l'idée de créer un corps chargé du contrôle du stationnement. Elle propose de rattacher cette idée à la création d'un organe supra-communal.
Elle propose également, comme une commune le demande, que la Région définisse mieux ses attentes vis-à-vis des communes et les éventuels moyens de financement y afférents.
Considérant qu'un réclamant souhaite que le ministère de la Justice donne aux parquets et tribunaux les moyens financiers et d'organisation leur permettant d'agir de façon à 'sanctionner' les délits en cohérence avec une nouvelle politique de mobilité, 'respectueuse de la personne humaine et de l'environnement' (expression suisse). Cf. la dernière 'circulaire de la circulation' du procureur du roi et la mise à la poubelle' de 150.000 procès-verbaux, méfait qui incite le citoyen de base à encore moins respecter la 'règle du jeu'.
Que le réclamant propose comme moyen la dépénalisation des infractions les moins graves (genre horodateur) libérant les policiers pour des tâches plus importantes;
La Commission remarque que certaines communes appliquent déjà la dépénalisation, notamment sous forme d'une taxe d'occupation de la voirie.
Elle demande à la Région d'inscrire dans le plan des initiatives pour uniformiser ces mesures concernant le stationnement pour toutes les communes.
Elle estime important de sanctionner les contrevenants au code de la route, d'autant qu'ils sont un obstacle à la sécurité routière.
B. MOYENS
Considérant que des réclamants et une commune rappellent que les bonnes intentions mentionnées, auxquelles ils souscrivent, doivent être précisées, localisées et quantifiées.
Sans quoi le Gouvernement pourra trop facilement s'en écarter ou les 'oublier'.
Que le PRD devrait inclure des mesures concrètes qui seront ensuite reprises par le Plan Air au niveau régional à adopter dans le cadre de l'ordonnance Air.
Qu'une commune met l'accent sur le fait qu'une coordination entre l'AATL et l'IBGE sera nécessaire.
Qu'une commune, qui soutient la limitation des parkings d'entreprises publiques et privées, propose un nouvel outil. En effet, elle estime qu'une sorte de CASBA parking, ou une limitation du stationnement par m^2, ventilée par zone et par secteur d'activité serait particulièrement bienvenue. Il conviendrait aussi de tracer les lignes

directrices des politiques à mener concernant les grands parkings privés existants, dont la plupart sont en surnombre. La commune estime donc que la limitation de parkings privés existants via le permis d'environnement est une solution à retenir, tout en demandant que des procédures de transition soient prévues en cas de mutations foncières récentes ou dans les cas où le permis d'environnement fait suite à un permis d'urbanisme récent. Ces procédures spécifiques doivent avoir pour but d'éviter l'insécurité juridique nuisible aux investissements immobiliers;
La Commission rejette l'idée d'une sorte de « CASBA parking » (carte du nombre de parkings admissibles par maille), difficile à gérer et à concrétiser, mais se prononce pour une modélisation en matière de stationnement.
Considérant qu'un réclamant a constaté la transformation sauvage, sans aucun permis d'urbanisme, de jardinets en surfaces de parking de voitures.
Que le réclamant demande si le PRD peut mener des actions spécifiques visant à empêcher cette destruction d'espace vert et cette réduction de zones de parking pour la communauté.
Que les services d'urbanisme des communes pourraient recenser systématiquement ces transformations de jardins en parkings afin de faire procéder à la restitution de l'espace vert en cas d'absence de permis.
Que des amendes annuelles régionales équivalentes au coût des travaux pourraient être prévues par le PRD;
La Commission estime que le réclamant soulève effectivement un problème paysager auquel il faut être attentif. En effet, les jardinets sont souvent dénaturés au profit d'emplacements de stationnement. Cette transformation qui pose une question d'esthétique urbaine est néanmoins soumise à permis d'urbanisme. La Commission renvoie en conséquence au contrôle urbanistique.
Considérant qu'un réclamant insiste sur la modification des PPAS qui contiennent des normes de stationnement qui ne correspondent plus à la politique régionale actuelle ou demande de mettre en place un outil permettant la non application des prescriptions ayant un impact sur la mobilité, tel que l'imposition d'un nombre d'emplacements de parking par unité de surface;
La Commission estime que la Région et les communes doivent faire un inventaire des PPAS qui prévoient des constructions importantes avec de nombreuses places de parkings, pour évaluer la nécessité d'une modification de ces plans.
ORGANE SUPRA-REGIONAL
Considérant qu'une commune s'oppose à la mise en place d'un instrument supra-communal de gestion et de contrôle du stationnement en voirie.
Car les recettes et la gestion doivent rester au niveau communal.
Qu'un réclamant estime que la politique du stationnement doit être une compétence régionale et qu'une réflexion doit être menée sur le suivi et le produit des amendes.
Qu'un autre réclamant estime qu'en matière de stationnement, le premier pas à faire serait d'assurer une cohérence régionale en la matière en reprenant cette compétence aux communes, en mettant sur pied une intercommunale de stationnement dont les recettes seraient affectées exclusivement à l'aménagement de l'espace public en faveur des usagers lésés par le développement irrationnel de la voiture dans la cité, un stationnement tout à fait prohibitif pour l'immobilisation de voitures-ventouses pendant 8 à 12 heures, des conditions particulières pour les habitants dans tout la Région (comme à Montréal où la politique de stationnement permet parfaitement de se rendre chez le médecin et de faire ses courses sans se saigner financièrement).
Qu'une commune estime que la gestion du stationnement doit se faire au niveau supra communal.

Car une telle approche induit une aide dans la gestion d'un des problèmes que les communes ont le plus de difficultés à gérer.
Car cela permettra d'éviter un report des problèmes de stationnement d'une commune à l'autre.
Car cela permettra une approche globale et cohérente des zones limitrophes à plusieurs communes.
Qu'une autre commune souhaite que la problématique du stationnement et de sa gestion soit abordée de façon globale pour les 19 communes, en tenant compte des spécificités des communes de seconde couronne (la densité particulière, la morphologie du tissu urbain, les possibilités de report modal et la desserte des quartiers par les réseaux de transport public,...).
Qu'une commune estime que, la mobilité et la gestion du stationnement dépassant largement les frontière communales, voire régionales, la création d'une structure supra-communale pourrait paraître logique, mais il y a lieu de préciser la place qu'elle laissera à l'autonomie communale.
Que de plus, on doit lui réserver un rôle consultatif (concertation entre les communes limitrophes pour une politique coordonnée, tout en laissant le pouvoir communal responsable de ses décisions).
Considérant qu'un réclamant suggère que soit organisé au Parlement régional, un débat sur les transport en commun et le stationnement dont résultera une résolution à imposer aux communes.
Qu'un réclamant demande d'expliciter s'il faut transférer les compétences telles que la politique de stationnement à la Région.
Qu'un réclamant, au vu des enjeux capitaux pour le maintien des entreprises et de l'emploi en Région bruxelloise, s'inquiète de l'impact des mesures relatives à une réduction brutale du stationnement et estime en outre indispensable que l'ensemble des acteurs intéressés par cette matière soit associé dans les structures de coordination et de gestion et qu'aucune mesure ne soit effectivement prise avant que des conséquences ne soient attentivement étudiées;
La Commission estime qu'il est indispensable de mettre en place un instrument de coordination, de gestion et de contrôle du stationnement.
De même que la Commission régionale de Mobilité, la Commission estime que l'action du Gouvernement en matière de stationnement devrait être multiple et basée sur une définition claire des objectifs à inscrire dans le plan :
- substituer une politique régionale de stationnement aux 19 politiques communales de stationnement;
- exercer, dès que la compétence sera régionalisée, la tutelle d'opportunité sur les arrêtés de police relatifs au stationnement et à la circulation par les autorités responsables de la mobilité de la Région;
- mettre sur pied un organisme gestionnaire supra-communal chargé de la gestion de la politique du stationnement;
- mettre en place un système de contrôle efficace;
- moduler les restrictions en fonction de l'existence de lignes de transports en commun performantes;
- améliorer et étendre la signalisation dynamique des « parkings";
- baser l'organisation du stationnement sur une tarification progressive;
- lutter contre les voitures ventouses;
- réprimer durement le parking sauvage de caractère asocial tel que : stationnement sur les trottoirs, en double file, sur les arrêts des transports en commun, zones de livraisons, passages pour piétons et trouver les mesures qui facilitent le contrôle et la

répression, surtout pour les récidivistes.
REVISION DE LA CIRCULAIRE DE SAEGER
Considérant que de nombreux réclamants, des communes et instances approuvent la révision de la circulaire « De Saeger » et demande l'établissement de nouvelles normes.
Que cette circulaire est en effet dépassée depuis longtemps. Qu'elle va à l'encontre des objectifs définis par le projet de PRD, comme c'était déjà le cas lors de l'établissement du 1er PRD.
Que sa révision est à l'ordre du jour depuis bien longtemps également.
Qu'elle doit se faire en conformité avec les objectifs du PRD, c'est-à-dire en visant la réduction de la pression automobile sur la ville.
Que cette norme sera un adjuvant au transfert modal escompté.
Que des réclamants et des communes voudraient que la nouvelle norme soit restrictive et préconise une place de parking pour 300 m^2 de bureaux et maximum une place par logement dans les immeubles de logements avec parking.
Qu'il n'est pas acceptable que les normes de parkings soient modulées selon l'accessibilité.
Que des normes de parkings doivent être sévères partout, sans quoi les bureaux seront tentés de quitter les zones centrales pour des bureaux de seconde couronne mieux dotés en parkings car moins accessibles en transports publics, allant à l'encontre de la politique ABC.
Que dans la révision de la circulaire De Saeger, il n'y a pas lieu d'exclure les logements. Que pour mettre en place une politique de mobilité qui vise à réduire le trafic des voitures, des normes maximales doivent également être définies pour ceux-ci, éventuellement en fonction de leur taille.
Que la révision effective de la circulaire De Saeger devrait être réalisée avant la fin de l'année 2002, vu l'urgence et le fait qu'elle figure dans l'accord du Gouvernement qu'il faut respecter et qui vise l'instauration de normes sévères de parking.
Qu'il y a lieu de citer les normes qui permettront de réduire le nombre de parkings, la circulaire De Saeger n'en formule pas non plus.
Car on se demande comment la diminution du nombre de parkings sera obtenue et on s'interroge sur le fait qu'aucune norme n'est citée. Pourtant, le Secrétaire d'Etat s'est déclaré publiquement en faveur d'une suppression de 20 000 places de parking en voirie et d'une norme d'une place par 300 m^2.
Qu'il faut penser à imposer des parkings vélos dans les immeubles.
Que pour les emplacements de stationnement des entreprises, la proportion du nombre d'emplacements pour les vélos doit être de 10 à 20 %.
Que des communes insistent pour que la Région prenne une réglementation au niveau régional et non une circulaire (huitième titre au RRU), pour déterminer une véritable politique régionale du stationnement.
Car une réglementation au lieu d'une circulaire donnera plus de force juridique et sera opposable aux tiers.
Que le PRD relève les difficultés de mise en oeuvre des objectifs liés au stationnement, par manque de compétence administrative, tant en terme législatif (dépénalisation des amendes) qu'au niveau de la cohérence entre communes. Les communes sont assez mal outillées pour décider de normes de références pour ce qui est autorisable ou exigible en matière d'autorisation de parking privé.
Que la Commission royale des Monuments et des Sites remarque que la révision de la circulaire De Saeger concernant les parkings est un élément important dans le débat sur la conservation du patrimoine et la rénovation du bâti ancien et que la volonté de

diminuer le nombre de voitures est un élément positif.
Que le CES estime que tous les immeubles à vocation économique doivent être équipés d'infrastructures de parking suffisantes en fonction de leur localisation et de leurs besoins. Le Conseil rejette la possibilité de réduire systématiquement le nombre de parkings autorisés dans les immeubles existants, notamment en remettant en cause la teneur des permis d'environnement délivrés antérieurement. Cette mesure est de nature à augmenter la demande de stationnement en surface, ce que le projet de PRD cherche par ailleurs à combattre;
La Commission a remis au Gouvernement son avis sur le projet de circulaire n°18 relatif à la limitation des emplacements de parcage (voir annexe) et y renvoie les réclamants.
CONSTRUCTIONS EXISTANTES : POLITIQUE DE STATIONNEMENT VIA PERMIS D'ENVIRONNEMENT
Considérant que des communes demandent d'établir des nouvelles normes en matière de stationnement en fonction de l'accessibilité des bureaux et de la proximité des transports en commun.
Que la réduction du nombre de parkings dans les immeubles existants doit se faire au même titre que le renforcement de l'offre des transports en commun.
Qu'un réclamant demande de ne plus autoriser de constructions de parkings et rationaliser l'utilisation des emplacements existants. Cependant, agir uniquement sur les constructions neuves et les rénovations ne modifierait que trop lentement la situation. Il faut agir également sur les bureaux existants via le permis d'environnement couplé avec la réalisation de plans de déplacements d'entreprises. Car en assurant aux actifs en situation théorique de choix modal un stationnement sur le lieu de travail, on supprime la principale contrainte à l'usage de l'automobile : pas de perte de temps pour se garer.
Qu'une commune demande pourquoi la définition des normes de stationnement lors de la prolongation, du renouvellement ou de l'extension du permis d'environnement se fera seulement à partir d'un certain nombre d'emplacements, c'est-à-dire pourquoi uniquement les classes 1.
Qu'il faut appliquer la norme également pour les permis de classe 2.
Car cela voudrait dire que le titulaire d'un permis pour 98 emplacements (donc de classe 2) ne voit pas le nombre de places dont il dispose remise en question. Si malheureusement son permis était pour 101 emplacements (classe 1), le nombre autorisé se voit réduit.
Qu'un réclamant demande de s'attaquer à la source du phénomène en arrêtant l'incitation à l'achat de "véhicules de société".
Car le projet de PRD prône la diminution des parkings d'entreprises. L'orque l'on sait que la moitié du parc voitures est constituée de flottes d'entreprises ...
Qu'un réclamant souhaite favoriser les accès regroupés aux parkings privés.
Pour éviter l'envahissement des zones de recul par les véhicules et la réduction des espaces de stationnement en voirie qui peut en découler.
Qu'un réclamant demande de préciser que l'on reconnaît les droits acquis en matière d'emplacements de parkings même lors du renouvellement des autorisations administratives d'exploitation;
La Commission renvoie ces remarques à son avis en annexe sur le projet de circulaire n°18 relatif à la limitation des emplacements de parcage.
PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE
Que plusieurs réclamants et des communes souscrivent à la proposition du projet de PRD d'élaborer des plans de déplacements d'entreprise.

Que ce sera un des éléments requis pour la modulation des normes de stationnement appliquées par le permis d'environnement et que à défaut, l'entreprise pourra faire l'objet d'une taxation de ses emplacements de stationnement.
Qu'une commune demande de préciser le bénéficiaire (commune ou Région) de la taxe envisagée sur les emplacements de stationnement des entreprises.
Qu'une autre commune demande de mettre en place une politique d'éco-fiscalité et d'y être associée.
Que des réclamants et une commune estiment qu'il faut imposer des plans de transport.
Qu'un réclamant propose d'imposer à toute société de plus de 5 personnes un plan de déplacements visant à la réduction drastique de l'usage de la voiture (via des incitants).
Qu'un autre réclamant estime qu'une obligation d'un plan de déplacement d'entreprise devrait pouvoir être imposée à toutes les entreprises et services publics de plus de 50 travailleurs.
Qu'une commune précise que l'obligation d'un plan de déplacement devrait pouvoir être progressivement imposée à toutes les entreprises, en commençant par les plus importantes pour englober à moyen terme toutes les entreprises publiques ou privées de plus de 50 travailleurs.
Qu'un réclamant estime que les plans de déplacements d'entreprise doivent être imposés à tous les pouvoirs publics (communes, administrations, assemblées parlementaires); que le choix modal doit également être induit par l'exemple et pour toutes les entreprises de plus de 100 personnes employées, avec des aides subséquentes et incitants fiscaux pour les entreprises citoyennes (moins de 100 personnes employées) qui souhaiteraient adopter de manière volontaire un plan de déplacements, voire également la coordination de plans de déplacement d'entreprises voisines.
Des études ayant démontré que les conditions de stationnement au lieu de travail étaient le principal levier explicatif des pratiques modales dans l'espace travail.
Qu'un réclamant remarque qu'il faudrait aussi parler de plans de déplacements également par les institutions publiques (européennes, fédérales, régionales et, d'abord, communales); et que ces dernières ne prennent pas la 'tangente' en recourant aux véhicules en leasing, comme certaines font déjà.
Considérant qu'un réclamant, qui constate une certaine timidité de la volonté politique, demande quels seront les moyens techniques et financiers pour inciter les entreprises et les écoles à réaliser un plan de déplacement.
Qu'une commune estime que le plan de déplacement d'entreprise devrait être intégré parmi les arguments des motivations socio-économiques des permis et certificats d'urbanisme. Pour ce faire, le rôle de l'IBGE en tant que conseil en environnement et le rôle de la SDRB en matière d'économie devraient faire l'objet, en synergie et de façon transversale, d'une campagne d'information/sensibilisation et d'aide aux entreprises. Dans cette optique, les moyens de ces institutions devraient être renforcés pour qu'un constat et une photographie de la situation actuelle et une projection tendancielle soient présentées avant le terme de validité du plan.
Qu'un réclamant estime que l'encouragement à l'habitat proche du lieu de travail (notamment dans les administrations publiques) par l'octroi de primes ou par d'autres avantages, mériterait d'être promu dans les plans de transports d'entreprises.
Qu'à ce propos, il attire l'attention de la Région sur le problème des voitures de société en proposant leur taxation.
Qu'une commune, sans présumer de l'opportunité d'une telle taxe, demande en tout

cas à la Région de légiférer dans ce domaine, par exemple au travers de conditions qui seraient applicables dans le cadre de la mise en oeuvre effective des plans de transports d'entreprises.
Qu'une commune estime qu'il faut tenir compte de l'approche globale du stationnement et de l'approvisionnement des sièges d'exploitation de grandes firmes par des camions de plus petite taille, pour élaborer les plans de déplacements d'entreprises;
La Commission renvoie à son avis sur les plans de déplacement d'entreprise, explicité dans le point 8.2 (moyens).
NORMES MINIMALES POUR CYCLISTES ET FOURNISSEURS
Considérant qu'une commune demande d'insérer des normes minimales d'emplacements pour les personnes à mobilité réduite et pour deux-roues dans les permis d'environnement et les permis d'urbanisme et ce, même lors de rénovations ou de renouvellement de permis d'exploiter;
La Commission renvoie ces remarques à son avis en annexe sur le projet de circulaire n°18 relatif à la limitation des emplacements de parcage.
PARKINGS PUBLICS
Considérant qu'une commune demande, concernant les parkings publics, si les éléments énumérés au 9ème alinéa du point 8, moyens, page 35896 (fléchage dynamique, tarification cohérente avec celle des parkings en surface, contrôle par la police et répression des contrevenants en surface, amélioration de la sécurité, facilités pour les riverains aux heures creuses et pour les commerces) conditionneront bien la délivrance ou le renouvellement des permis d'environnement afin d'améliorer leur taux d'occupation..., comme c'est mis dans le texte du projet de PRD.
Que la commune attend une initiative de la part de la Région pour arriver à des heures d'ouverture prolongées le soir et le week-end pour les parkings publics.
Et qu'une autre commune demande que, lorsque les parkings publics existent en périphérie de noyaux commerciaux, ils pourraient contribuer plus efficacement à les désengorger du trafic automobile au bénéfice des chalands piétonniers et cyclistes.
Qu'un réclamant demande d'indiquer sur des panneaux clairs et 'interactifs' le nombre de places de parkings dans la capitale.
Que des communes attendent une initiative de la part de la Région pour arriver à la mise en oeuvre d'un fléchage dynamique pour les parkings publics.
Car le fléchage dynamique et la tarification cohérente avec les parkings de surface sont un élément fondamental pour réduire le stationnement de surface et libérer l'espace public pour d'autres usages.
Qu'une commune demande d'étudier le fléchage dynamique des parkings de manière à limiter une multiplication des poteaux sur l'espace public.
Car généralement ceci est réalisé au détriment de la circulation piétonne.
Qu'un réclamant rejoint la remarque d'une commune sur la tarification en demandant que le PRD parle de dispositions, éventuellement tarifaires et autres, qui sont à prendre dès maintenant (sans attendre le renouvellement de leur permis d'exploiter) par la Région vis-à-vis des propriétaires et gérants de parkings publics, de manière à ce que ces derniers soient beaucoup plus utilisés qu'ils ne le sont à l'heure actuelle.
Car jugés trop chers, beaucoup préfèrent se garer - le plus souvent en infraction - en voirie; d'autant plus que la police n'y réprime pas (ou très rarement) le stationnement illégal.
Qu'une commune estime qu'un effort particulier doit être fourni pour en assurer la bonne intégration dans le paysage urbain, notamment par des plantations;
La Commission insiste sur une gestion visant la bonne utilisation des parkings publics

existants : tarification et fléchage adéquats, ouverture prolongée le soir et le week-end, facilités pour les riverains aux heures creuses et pour les commerces, etc. La Région, les communes et l'organe supra-communal à créer devront coordonner leur politique. Les parkings publics pourraient également faire l'objet de gestion en partenariat privé-public.

PARKING DE DISSUASION A L'INTERIEUR DE LA REGION

Considérant qu'un réclamant plaide en faveur d'une implantation judicieuse de parkings de dissuasion en général, à proximité de transports publics rapides et avec le moins de transbordement possible;

Qu'un autre réclamant est d'avis que la construction de parkings de transit signifie qu'un nombre encore plus important de navetteurs habitant en dehors des 19 communes bruxelloises viendront travailler à Bruxelles

Que ces navetteurs ne paient pas leurs impôts à la Région, alors qu'ils en font usage tout le jour. Bruxelles perd une chance de stimuler la vie en ville et perd par là des entrées financières. La ville est soumise à d'autres problèmes dus au trafic, comme la pollution de l'air et les nuisances sonores. Les files s'allongent jusqu'en dehors de la ville. Les gens ne veulent pas encourager le parking de transit pour emprunter les transports publics. Celui qui vient de loin en voiture poursuit sa route en voiture.

Considérant qu'une commune souhaite que la Région trouve une solution en amont au problème des parkings de transit pour les navetteurs.

Qu'une commune estime que le plan devrait multiplier les parkings de dissuasion par une publicité pour une meilleure exploitation des surfaces de parkings existants à proximité des lieux bien desservis en transports en commun (par exemple, à Uccle : hippodrome de Boitsfort, parking privé de la Bascule, parkings des entreprises,...).

Que la Commission régionale de Mobilité estime que la capacité du stationnement autour des futures stations du RER devrait être étudiée pour limiter les nuisances du parking sauvage portant atteinte à la qualité de l'espace public;

La Commission marque son accord sur le texte du PRD indiquant que les parkings de transit à créer en Région bruxelloise sont complémentaires (mais de capacité nettement moins grande) à ceux qui doivent être construits à l'extérieur de la Région (le plus possible en amont des files de congestion du trafic). Aussi, elle propose d'appeler ces parkings dans la Région des parkings « de confort ».

MODIFICATION DU CODE DE LA ROUTE

Considérant qu'une commune demande l'adaptation des outils administratifs et réglementaires à la gestion du stationnement en espace public en ville : validité des zones bleues, carte de riverain, carte de stationnement, pose de sabot, dépénalisation des amendes.

MODIFICATION DE LA LEGISLATION RELATIVE AUX CARTES DE RIVERAINS

Considérant qu'une commune demande que les communes soient associées aux processus de modification de la législation relative aux cartes riverains.

Qu'une autre commune estime qu'il y a lieu de préciser les orientations envisagées pour la réforme de la réglementation des cartes riverains;

Qu'un réclamant estime que les cartes riverains doivent être limitées à une par ménage.

Qu'un autre réclamant estime que, dans les rues où seuls les 'riverains' peuvent parquer leurs véhicules, il faudrait pouvoir 'louer' des cartes de riverain à la journée, à la semaine ou pour un mois.

Car dans toutes ces rues encombrées de voitures, où peuvent parquer les visiteurs, invités et membres des familles sans être en infraction;

La Commission attire l'attention du Gouvernement sur cette question en vue d'étudier une uniformisation du régime.

8.9. TRANSPORT DES BIENS ET MARCHANDISES

Observations générales :

La Commission demande que le Gouvernement ait une politique plus volontariste en ce qui concerne la gestion des poids lourds dans la Région. Elle demande que le Gouvernement trouve une solution concernant l'accès des poids lourds dans les voiries locales. Il y a contradiction entre les cartes poids lourds et les cartes 4-5-6 (par exemple : chaussée de Waterloo, celle-ci est accessible à tout camion sur la carte des poids lourds mais elle est en voirie interquartier sur la carte 5, elle a donc un statut différent en fonction des cartes);

La Commission estime qu'il faut transférer les réclamations à propos des poids lourds vers la révision du Programme Iris.

La Commission relève qu'il existe des contradictions entre les différentes cartes du PRD.

La Commission régionale de mobilité indique qu'elle soutient la mise en oeuvre d'un plan logistique s'appuyant sur un "centre de distribution urbain » : celui-ci se justifie essentiellement pour favoriser et compenser la réduction du trafic de transit des poids lourds dans la Région. Cependant, la Commission demande que les modalités de mise en oeuvre du centre de distribution urbain et de ses mesures d'accompagnement préservent les besoins spécifiques de livraison et d'approvisionnement de certains secteurs. Ainsi, à titre d'exemple, la grande distribution, la construction ou encore le secteur des combustibles ne pourraient, économiquement et techniquement, s'accommoder d'un dégroupage systématique des gros chargements. Il en est de même pour de petites entreprises ou des commerces, pour lesquels le coût du projet présenterait un handicap de compétitivité et une contrainte redondante aux dispositifs déjà existants et satisfaisants;

La Commission régionale de mobilité indique que les objectifs et les mesures pour améliorer les livraisons et l'approvisionnement en marchandises des entreprises et des commerces doivent être définis et mis en oeuvre, les zones de livraison doivent être suffisantes et modulées dans l'espace, et les horaires établis en fonction des besoins des activités économiques. Le projet de "Centre de distribution urbain" doit être mis à profit non seulement pour le Pentagone mais également pour d'autres quartiers de la Région;

La Commission partage l'avis de la Commission régionale de Mobilité.

A. OBJECTIFS

MEILLEURE ORGANISATION DES FLUX DE TRANSPORT

Considérant qu'un réclamant demande une législation rationalisant les pratiques des entreprises de livraisons en tenant compte de l'impact urbanistique de leur activité;

La Commission ne soutient pas cette demande car elle considère qu'il existe des règles qu'il faut appliquer.

INTERMODALITE EAU-RAIL-ROUTE

Considérant qu'un réclamant demande de ne pas donner de permis d'urbanisme et d'environnement pour les tris postaux en bordure d'autoroute et d'autres activités, car cela engendre une augmentation du trafic;

La Commission considère qu'il n'y a pas, ou peu, d'autoroute dans les 19 communes et donc ne soutient pas cette réclamation.

PLACE PORTUAIRE : PLATE-FORME LOGISTIQUE MULTIMODALE

Considérant qu'un réclamant demande d'éclaircir le rôle du canal et, en particulier, sa signification spatio-économique au niveau régional et international. Et pour cela il

propose que le statut du canal soit mentionné clairement dans le projet de PRD.
Car le canal est repris comme étant en classe IV dans le Réseau Trans Européen et forme avec le canal vers Charleroi et le Zeekanaal Bruxelles-Escaut un axe de transport très important, notamment l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi. Le trafic de transit par le Zeekanaal et le Port de Bruxelles a augmenté en 2000 de 32 % de 1.747.212 tonnes à 2.306.698 tonnes. La tendance croissante et le développement dans le transport par voie d'eau ouvrent de nouvelles possibilités et élargissent les possibilités actuelles en ce qui concerne le rôle du canal.
Surtout en ce qui concerne les politiques de mobilité et d'environnement, le canal peut à long terme apporter une contribution importante.
CANAL
Considérant qu'un réclamant est d'opinion que pour l'ouverture du canal pour les navires de 4500 tonnes/1350 tonnes il est impossible que le dragage du port suffise et que cela exigera d'entamer plus d'intervention sur l'infrastructure (notamment l'augmentation du libre passage en hauteur des navires et l'élargissement).
Le dragage du canal comme unique action sur l'infrastructure est insuffisant pour être un stimulant adéquat pour la promotion de l'intermodalité. Pour cela il faut que le canal soit agrandi conformément à sa sélection en tant que voie d'eau internationale;
La Commission n'est pas favorable à l'élargissement du canal.
B. MOYENS
Considérant qu'un réclamant indique que concernant les poids lourds, les mesures prévues lui apparaissent assez minimalistes. Elle ne règleront pas - par exemple - le problème des camions énormes qui fournissent les grandes surfaces (exemple : les camions qui bloquent parfois pendant plusieurs minutes le trafic rue Lesbroussart lorsqu'ils exécutent des manoeuvres pour s'engager dans la rue de Hennin - et j'ai un jour encore vu pire dans une petite rue du centre-ville), or il a été prouvé que l'effet des poids lourds sur les couches de fondation de la chaussée peut être jusqu'à plus de 10.0000 fois plus sollicitant que celui d'une voiture, effet encore accentué lors des manoeuvres;
La commune de Watermael-Boitsfort et un réclamant demandent de déterminer des heures de circulation et des limites de tonnages pour le transport de marchandises;
La Commission indique qu'une étude est en cours et que le programme IRIS II devra aborder ces points.
ROUTES POUR LE TRANSPORT DE POIDS LOURDS/REGLEMENTATION
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande que des mesures beaucoup plus restrictives soient envisagées par rapport à la circulation des camions dans toute la région, car il y a des contradictions à relever entre le texte et la carte des poids lourds;
La Commission soutient cette remarque.
Considérant qu'un réclamant demande que les camions de plus de 20 tonnes soient proscrits du centre ville et des zones résidentielles;
La Commission renvoie à IRIS II, étant donné l'insuffisance des études et données actuelles pour se prononcer.
Considérant que des réclamants indiquent qu'en plus du type de voirie, il conviendrait de prendre en compte le concept de zones d'affectation telles que définies dans le PRAS ainsi que les densités de population dans les différents quartiers : le trafic devrait être interdit dans les zones d'habitation, fortement réglementé dans les zones mixtes et concentré dans les zones de forte mixité et d'industrie. Il faudrait donc superposer la carte des voiries et celle des zones d'affectation du PRAS et à celle des densités de population;
Un réclamant demande de veiller à ce que le trafic engendré par les activités de

production dans les zonings industriels (camion, voitures individuelles,...) ne se fasse pas par le réseau local avoisinant. Il demande de créer un véritable plan de circulation pour les zoning industriel et les quartiers d'habitations avoisinants, ainsi concernant la zone industrielle de Forest, pourquoi n'avoir jamais réalisé une entrée directe vers celle-ci par le ring comme prévu;
La Commission estime qu'il faut étudier un parcours camions indépendamment des zones d'affectation du PRAS.
Considérant que la commune d'Anderlecht demande de limiter l'accès aux camions, à toutes les voiries en particulier dans la commune, car il y a une contradiction entre la carte 109 (itinéraires poids lourds) et les propositions faites à la priorité 9 : concentrer la circulation des poids lourds sur le réseau principal, et la réglementer ou l'interdire ailleurs;
La Commission précise qu'il apparaît effectivement que la zone accessible à tout camion doit être réétudiée.
Considérant que la commune de Jette demande de prévoir un mécanisme permettant d'ajouter des conditions relatives à l'accessibilité des camions afin de donner une base légale à ces conditions, car la commune ne dispose pas des moyens requis pour organiser le suivi des voiries accessibles aux camions (PE et PU pour circulation locale de camions de plus de deux essieux);
La commune de Jette demande d'expliciter comment gérer les permis d'environnement et d'urbanisme déjà délivrés et ne correspondant pas aux zones définies ainsi que de la manière de faire respecter les restrictions d'accès des camions et en organiser le contrôle;
La Commission suggère au Gouvernement d'approfondir cette question.
Considérant qu'un réclamant remet en cause le principe de "concentrer la circulation des poids lourds (10) sur le réseau principal", ainsi limiter certains types de circulation à quelques grands axes risque de congestionner ces axes et de rendre problématique l'accès aux institutions concernées. En effet, il est indispensable que les livraisons et les circulations nécessaires aux institutions implantées au coeur de l'agglomération puissent les atteindre facilement, la clinique Ste Elisabeth se voit contrainte de n'utiliser que son seul accès sur l'avenue De Fré. Ce sera d'autant moins idéal lorsqu'il y aura regroupement des activités de la clinique des 2 Alice et de la Clinique Ste Elisabeth, le long de l'avenue De Fré. Le PPRd prône la mixité des fonctions et de populations. Il faut dès lors donner les moyens aux acteurs de cette mixité, d'exercer leurs fonctions;
La commune d'Uccle rappelle qu'un certificat d'urbanisme avec prescriptions bien définies a été délivré et qu'une demande de permis en application des certificats délivrés devra faire l'objet d'un rapport d'incidence notamment en matière de mobilité et de stationnement inhérents à la fonction hospitalière projetée. Elle estime en outre que la réclamation manque de pertinence dans le cadre de la présente enquête;
La Commission considère quil s'agit d'un cas particulier qui ne relève pas du PRD.
Considérant que la commune d'Uccle indique que la localisation des parkings camions doit être mieux répartie sur le territoire bruxellois, faute de quoi ils risquent de ne pas récolter le succès escompté. Elle propose une partie du site de Delta qui pourrait parfaitement convenir;
La Commission considère la localisation des parkings figurant sur la carte comme purement indicative et suggère au Gouvernement de la revoir en collaboration avec les communes concernées, dans le programme IRIS II. La Commission considère que l'organe supracommunal de gestion du stationnement devrait aussi être compétent pour le stationnement des poids lourds.

ZONES DE CHARGEMENT EN VOIRIE
Considérant que des réclamants demandent de prévoir des objectifs et des mesures pour la livraison et l'approvisionnement en marchandises des commerces et la bonne gestion des zones de livraisons, car le projet de PRD ne prévoit pas d'objectifs et de mesures pour la livraison et l'approvisionnement en marchandises des commerces et la bonne gestion des zones de livraisons;
La Commission renvoie à la priorité 6, point 1.1. « Accessibilité des quartiers commerçants", alinéa 5 et considère que c'est un problème important à résoudre.
EXTENSION DU CENTRE TIR : CENTRE URBAIN DE DISTRIBUTION
Considérant que la commune de Saint-Gilles fait remarquer que la pertinence de la localisation du centre TIR (aux limites du Pentagone) doit être étudiée avant tout projet d'extension;
La commune de Saint-Gilles indique qu'il serait pertinent de créer des centres TIR aux principales entrée de la région (un sud-ouest, l'autre au nord-est) et d'organiser à partir de ces points la distribution dans la région; le trafic de transit étant strictement reporté sur le ring;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur l'éventuelle incompatibilité du centre TIR à cet endroit avec les projets de développement du site Tour et Taxis.
Considérant que les communes de Molenbeek, d'Anderlecht, d'Uccle ainsi que des réclamants demandent de mettre en oeuvre une infrastructure permettant le transbordement des marchandises sur des petits véhicules de livraison;
Un réclamant indique qu'il faut mettre en place des centres de transbordement, situés à la périphérie des villes, dans les gares ou le long du canal Bruxelles-Charleroi, qui permettraient de décharger les marchandises des trains, bateaux ou camions vers des camionnettes pouvant rouler facilement partout en ville;
La Commission renvoie aux observations générales sur le Centre de déchargement urbain.
Considérant que le Conseil économique et social demande que le projet prévoit également la mise en oeuvre d'un plan logistique s'appuyant sur un "centre de distribution urbain";
La Commission soutient la remarque.
8.10. ACCESSIBILITE INTERREGIONALE ET INTERNATIONALE
A. OBJECTIFS
AEROPORT
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas développer l'aéroport de Zaventem mais de penser à un second aéroport national, car "on y parle également du développement futur de l'aéroport comme inéluctable, ce qui est inacceptable pour une grande partie de la population de Bruxelles incessamment survolée avec les risques inhérents (sécurité, bruit, pollution,....) pour la Région la plus peuplée de Belgique. Il est plus que temps de penser à un second aéroport national. » La vision en matière de politique aéroportuaire n'est pas évoquée";
La Commission demande au Gouvernement de mettre en regard le développement économique par rapport à la qualité de vie des habitants.
Considérant que la Commission régionale de mobilité estime que le destin fédéral et européen de Bruxelles implique une vision à moyen et à long terme de l'accessibilité interrégionale et internationale de Bruxelles nécessitant une desserte aéroportuaire et ferroviaire internationale performante de Bruxelles, en vue de la réalisation de ces objectifs, la Commission estime indispensable :
- l'utilisation optimale de la Jonction Nord-Midi;
- le développement adéquat des réseaux IC-IR et RER;

- la prise en charge des clients par les taxis Bruxellois à l'aéroport;
La Commission rejoint l'avis de la Commission régionale de mobilité. Bien entendu la Commission souligne que dans le cadre du développement durable, la plus grande attention doit être apportée aux réductions des nuisances issues du trafic aérien.
B. MOYENS
Considérant que la Commission régionale de mobilité estime que les propositions reprises dans le PRD gagneraient à recevoir des précisions d'objectifs et de calendrier de mise en oeuvre en cette matière importante pour l'avenir du développement du caractère fédéral et international de Bruxelles;
La Commission rejoint cet avis.
CHEMIN DE FER
Considérant qu'un réclamant demande de se concerter avec la S.N.C.B. sur les moyens à mettre en oeuvre et les conditions d'exploitation de la jonction Nord-Midi et Schuman-Josaphat, car le permis d'urbanisme pour l'exploitation de la jonction Schuman-Josaphat n'a pas encore été délivré;
La Commission précise que la procédure est en cours.
Considérant que la commune de Saint-Gilles remarque que le PRD n'ouvre pas de pistes pour des solutions alternatives à la saturation de la jonction Nord-Midi;
La Commission constate que cette question est traitée dans le plan.
PETITES CARTES
FIGURE 104
Considérant qu'un réclamant demande de revoir les objectifs des itinéraires cyclistes;
La Commission propose d'attendre que les itinéraires prévus soient réalisés.
FIGURE 105
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre toutes les voies de réseaux primaire et interquartier de la RBC classées en zone de logement en zone 30 ou tout au moins avec des contraintes de protection des riverains équivalentes à celles d'un tel classement", car « la seule isolation acoustique des logements des résidents riverains d'une voie principale, par opposition à la protection accordée aux résidents riverains des voies de catégorie inférieure (principalement celles mises en zone 30), est un remède dérisoire et fallacieux, d'ailleurs depuis longtemps inappliqué en fait dans l'avenue Messidor malgré son caractère de voirie locale. » ;
La Commission fait remarquer qu'il faut respecter la hiérarchie des voiries.
FIGURE 106
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que les projets du Port de Bruxelles sont mal localisés et différents de la version néerlandophone";
La Commission considère que n'ayant pas les informations concernant ces projets, elle renvoie au Gouvernement.
FIGURE 108
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande pourquoi cette carte est la seule qui prenne en compte l'aéroport de Zaventem;
La Commission fait remarquer que l'aéroport est situé en dehors de la Région et que cette carte l'indique car elle concerne le RER.
FIGURE 109
Considérant qu'un réclamant demande d'arbitrer entre l'intérêt des camions et les zones de logement fragilisées, car la carte 109 indique les itinéraires préférentiels de circulation des poids lourds dans la ville. Ceux-ci sont surtout situés dans les zones de forte mixité du PRAS le long du canal dans lequel le logement est fragile; la commune de Molenbeek indique que les "itinéraires poids lourds méritent un traitement spécifique approfondi et précis quartier par quartier";

La Commission soutient la proposition et indique que la carte est prématurée.
Considérant qu'un réclamant conteste que les poids lourds soient appelés à circuler dans des quartiers de logements parmi les plus fragilisés de la Région; ces zones sont souvent reprises en zone de forte mixité au PRAS;
La Commission indique que la zone de forte mixité est une zone à vocation économique et qu'il est donc logique d'y faire circuler des poids lourds.
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer ce que représentent les voiries en blanc;
La Commission marque son accord, il faut plus de clarté.
GRANDES CARTES
Considérant qu'un réclamant demande de rendre les cartes reprenant les gares RER à créer ou existantes homogènes afin que l'on puisse se prononcer sur les options préconisées, car il y a des différences entre les cartes et que pour pouvoir se prononcer valablement il faut savoir si les options sont minimalistes ou maximalistes. Il souhaite que le nombre de gares ou de haltes soit le plus élevé possible sachant que la RBC n'a que peu de prise sur la S.N.C.B. La commune d'Uccle soutient la réclamation, sauf en ce qui concerne certaines exigences cartographiques qui risquent d'altérer la lisibilité des cartes;
La Commission considère que cette remarque est fondée. Il faut harmoniser les cartes (il manque deux gares).
Considérant que la commune d'Uccle fait remarquer que les modifications récemment annoncées de lignes de tram devraient figurer au plan;
La Commission ne soutient pas cette remarque car les modifications annoncées ne sont pas encore définitives.
Considérant que la commune d'Uccle fait remarquer qu'aucune proposition n'est faite pour améliorer la liaison entre Uccle et les communes de l'Est de la seconde couronne. Cette problématique a déjà été développée dans le dossier de base du PCD ucclois. A cet égard, le passage du bus 41 par le Bois de la Cambre ou d'autres solutions (sans exclure a priori et sans en connaître l'étendue, un réaménagement de la chaussée de La Hulpe, même si celui-ci devait se faire en redéfinissant l'aménagement des abords immédiats de la chaussée) dit être envisagé dans le cadre du réaménagement futur de la circulation;
La Commission soutient cette remarque.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter sur la carte les fréquences, les cadences, les arrêts et les voies, car la carte mentionne des itinéraires à améliorer alors que des aménagements viennent d'y avoir lieu. « Parle-t-on de fréquences, de cadences, des arrêts, des voies?";
La Commission précise que la cartographie ne le permet pas à cette échelle.
Considérant qu'un réclamant demande de rendre la légende de la carte 6 plus claire et de l'améliorer;
La Commission soutient cette proposition, elle demande de préciser les lignes rouges, les sites protégés et les lignes à améliorer.
Considérant qu'un réclamant demande de "Compléter la carte des TC intra-régionaux (et stimuler désormais les rocades concentriques) en prenant en compte Bruxelles et son hinterland", car la méthodologie - au service de la démocratie - doit aider à bien comprendre les notions, à repérer facilement les éléments, à vérifier la cohérence des données et des dispositions, à tenir compte des contraintes de tous types, internes et externes. Et logiquement, on doit étudier une métropole avec son hinterland. »;
La Commission estime nécessaire de prendre en compte les transports en commun dans l'hinterland.

Considérant qu'un réclamant demande de reprendre le nouveau plan du réseau tram de la STIB, car il s'étonne que le nouveau plan du réseau de tram de la STIB ne soit ni repris dans le PRD, ni dans les cartes;
La Commission considère que ce n'est pas possible.
Considérant qu'un réclamant demande de distinguer de manière cartographique les "sites protégés" des "sites propres";
La Commission marque son accord.
OBSERVATIONS GENERALES concernant les réclamations localisées de la priorité 8
En fonction du délai très court dans lequel la CRD doit remettre son avis et en l'absence d'expertise technique (modèle dynamique du trafic de l'AED), la CRD, après un examen attentif des réclamations localisées, a constaté que pour certaines d'entre elles, elle ne disposait pas d'éléments d'informations suffisants d'autant que la Commission régionale de la mobilité n'avait pas à se prononcer sur les demandes ponctuelles. Dans ces cas, elle renvoie au Gouvernement et à l'AED l'examen approfondi de ces demandes.
Généralités
Considérant que la Commune d'Uccle remarque que la représentation graphique des zones 30 n'est pas conforme entre la carte 4 et la figure 105, et que la figure 105 est d'ailleurs peu lisible pour le citoyen;
La Commission considère que la présentation de la figure 105 paraît compréhensible et elle considère qu'il y a effectivement quelques erreurs graphiques sur la carte 4.
Observations générales Poids Lourds
La Commission fait remarquer qu'il faut tenir compte du problème important du transit des poids lourds dans les zones d'habitation. Elle reconnaît que ce transit est nécessaire en cas de chargement/déchargement des commerces de proximité ou de déménagement, mais qu'il est à contrôler sévèrement pour éviter la pratique de "percolation". Il s'agit de prévoir un plan général de déplacement des poids lourds en RBC ainsi que de penser un plan logistique de livraison avec des heures de livraisons variables d'après les quartiers et les besoins.
La proposition de prévoir une aire chargement/déchargement en intérieur d'îlots dans les cours d'entreprises pour sortir les camions de la voirie là où c'est possible, ne fait pas l'unanimité de la Commission :
4 membres veulent la suppression de cette proposition pour accorder la protection à la fonction des intérieurs d'îlots. La livraison doit se faire dans un parking en sous-sol ou un parking de livraison,dans la mesure où il existe, sinon les livraisons peuvent se faire en voirie avec une aire de livraison clairement définie;
13 membres soutiennent cette proposition car les installations appropriées se situent fréquemment en intérieur d'îlots, pour les entreprises situées dans les zones mixtes et d'habitation.
3 membres s'abstiennent.
De toute façon, il s'agit d'éviter les nuisances du stationnement des camions en voirie et en intérieur d'îlot.
Il faut tenir compte des restrictions urbanistiques des quartiers de logement (facilités limitées aux zones mixtes là où la présence économique est préexistante ou autorisée par le PRAS).
Les parkings poids lourds doivent être systématiquement utilisés par ceux-ci et le stationnement sauvage contrôlé et réprimé.
Concernant les centres de distribution urbaine (CDU), la Commission renvoie à l'avis du Conseil économique et social : "le CDU se justifie essentiellement pour favoriser

et compenser la réduction du trafic de transit des poids lourds dans la Région.
Cependant, le Conseil demande que les modalités de mise en oeuvre du CDU et de ses mesures d'accompagnement préservent les besoins spécifiques de livraison et d'approvisionnement de certains secteurs (par exemple, la grande distribution, la construction ou le secteur des combustibles ne pourraient économiquement et techniquement s'accommoder d'un dégroupage systématique des gros chargements, de même pour les petites entreprises ou des commerces, pour lesquels le coût du projet présenterait un handicap de compétitivité et une contrainte redondante aux dispositifs déjà existants et satisfaisants effectivement, le système entraîne un surcoût de distribution, notamment pour les commerces et les P.M.E., ainsi qu'une augmentation de la congestion par augmentation du trafic car de nombreuses camionnettes sont nécessaires pour remplacer un camion.
Observations générales RER
La CRD est consciente que la problématique des parkings liés au RER correspond à une réelle nécessité, mais elle rappelle qu'il ne faut pas confondre les parkings de transit, extérieurs à la Région - nécessaires pour les navetteurs(travailleurs pendulaires), et les parkings de confort - utilisés par les Bruxellois.
Pour que le RER soit attractif, il faut que les parkings de transit soient installés près du domicile des navetteurs, en amont des embouteillages.
Pour les parkings de confort, il faut analyser les demandes au cas par cas et prévoir une étude préalable sur la nécessité et l'efficacité de ce dispositif. Il ne semble pas nécessaire de prévoir des parkings de confort dans la première couronne (excepté à la gare du midi pour l'accès au TGV et à l'Eurostar) mais d'en prévoir quelques-uns dans la deuxième couronne.
Par contre, des parkings vélos sont à prévoir près de chaque arrêt de RER.
Concernant la carte RER, la Commission fait remarquer au gouvernement, que celle-ci n'est pas compréhensible pour le citoyen sans informations complémentaires, car pour connaître la fréquence d'une ligne, il faut additionner les trajets parallèles, or rien n'est précisé dans ce sens.
Observations générales TC
La Commission soutient les réclamants qui font remarquer que les sites protégés à créer sont trop peu nombreux et demande au Gouvernement d'y être attentif. Il y a en effet corrélation directe entre un bus ou un tram circulant en site propre ou même en site protégé et une nette augmentation de la vitesse commerciale.
Il convient d'ailleurs d'être très attentif à faire respecter les sites protégés des transports en commun.
Considérant que certains réclamants demandent pourquoi ne retrouve-t-on pas certaines Lignes de transport en commun repris en ligne rouge continue sur la carte 6 (bus avec une fréquence d'au moins 10 bus à l'heure);
Considérant que des réclamants regrettent que la mention : "carrefour à gérer prioritairement pour transport en commun" ait disparu dans la légende de la carte;
La Commission relève que la légende de la carte doit être plus précise ou qu'une explication doit être ajoutée dans le texte pour préciser qu'il s'agit d'une moyenne de 10 bus à l'heure sur l'ensemble du tronçon et non pas sur certains morceaux.
Observations générales Voiries + Carte 5
La Commission considère qu'il serait logique et opportun d'intégrer les plans de déplacement du Bois de la Cambre et du Pentagone dans le PRD définitif. De même, elle demande que les voiries du Bois de la Cambre et du Pentagone soient reprises sur la carte 5 et que le plan de déplacement du Pentagone soit intégré au programme IRIS.
La Commission rappelle que si elle se prononce sur la spécialisation des voiries, ce

sont les communes qui l'appliqueront. Elle demande donc que le Gouvernement rappelle la définition précise de chaque type de voirie et réexamine la hiérarchie des voiries en tenant compte de l'avis des communes.
La Commission indique que les pouvoirs concernés doivent pouvoir mener des consultations publiques pour les plans communaux de mobilité, l'ancien PRD prévoyait que tous les plans devaient faire l'objet d'une consultation.
Généralités
Considérant que le Port fait remarquer, qu'à la figure 106, deux projets très importants ont été oubliés : la "Maison du Port" et la "réalisation d'un quai de transbordement au quai Aa";
La Commission remarque, qu'effectivement, il paraît tout à fait fondé de reprendre tous les projets du Port puisqu'il s'agit d'une carte détaillée de ceux-ci.
Considérant que la Commune de Saint-Josse demande l'amélioration et la réparation des trottoirs au coeur de sa commune;
La Commission renvoie au constat général qui rappelle que les voiries communales doivent être gérées par les communes. Toutefois, elle considère que la Région devrait faire un effort et montrer l'exemple en améliorant les trottoirs bordant les voiries régionales.
Considérant qu'un réclamant demande de réaménager, de sécuriser, d'adapter les horaires et de prévoir le fléchage du parking Tulipe;
La Commission précise qu'il s'agit ici d'une matière relevant du PCD communal. Par contre, effectivement, une amélioration du fléchage est prévu dans le projet pour tous les accès aux parkings publics de la Région.
Considérant qu'un réclamant demande pourquoi encore autoriser autant d'emplacements de parking sous les immeubles de bureaux situés près des gares;
La Commission renvoie à son avis sur la nouvelle circulaire parking (en annexe).
Considérant qu'un réclamant demande que les PCM soient faits en coordination entre les communes riveraines;
La Commission considère que la coordination est évidemment indispensable.
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer les feux sur la petite ceinture et de prévoir des mesures particulières pour les piétons;
La Commission considère que cette proposition est à étudier : l'exemple de la place Stéphanie montre effectivement que la circulation s'est améliorée suite à la suppression des feux. Par ailleurs, les passages zébrés pour les traversées piétonnes ne sont pas une protection suffisante pour les piétons : il y a lieu effectivement de prévoir des dispositifs plus sécurisants (plateaux,...).
POIDS LOURDS
Considérant qu'un réclamant ne peut accepter que dans la zone portuaire et industrielle, toutes les voiries soient accessibles à tous camions;
La Commission ne se rallie pas à cette remarque.
Considérant que la Commune d'Evere demande qu'un plan logistique de transport marchandises soit développé dans toute la Région et pas uniquement dans le Pentagone;
La Commission rappelle qu'il est nécessaire d'étudier plus en détails dans IRIS II, ce qu'elle a dit de façon générale sur la circulation des poids lourds.
Considérant que la Commune d'Evere demande de ne pas mettre un parking camions sur le site Josaphat vu la proximité des zones à haute teneur résidentielle;
La Commission considère que le site se trouve en zone accessible à tous camions, mais que la remarque mérite un examen approfondi du Gouvernement.
Considérant que la Commune d'Evere et plusieurs réclamants demandent que les rues

Stroobants, Vandenhoven et Gilliquet soient interdites aux camions de plus de 2 essieux;
La Commission marque son accord et demande que la carte 109 soit corrigée.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande de supprimer de la carte(figure 109) la partie de la rue Nestor Martin (à hauteur passage à niveau) de la zone accessible aux camions;
La Commission remarque qu'il s'agit bien d'une erreur sur la carte et demande de la corriger.
Considérant qu'un réclamant demande d'interdire le trafic de poids lourds sur la chaussée de Neerstalle vu la densité de population et la présence de plusieurs centres sportifs;
La Commission considère que cette demande ne paraît pas admissible vu l'environnement, mais fait valoir que cette chaussée est déjà interdite aux camions de plus de deux essieux, sauf circulation locale. Il s'agit en effet du seul point d'accès au zoning de la rue de Neerstalle.
Considérant qu'un réclamant demande d'imposer des heures limites de livraison et de prévoir une zone de transit pour empêcher la circulation des camions de plus de 5 tonnes de percoler dans les rues;
La Commission renvoie à ses observations générales.
Considérant qu'un réclamant demande que les camions restent sur le ring et n' entrent dans Bruxelles que par les autoroutes;
La Commission considère que le PRD a repris sur la carte 109 les 8 accès camions venant des d'autoroutes dont 7 permettent un accès rapide à un parking camions.
Considérant qu'un réclamant indique une contradiction entre les cartes : il faut empêcher de mettre en "Accessible à tous camions", les voiries reprises en "modération du trafic auto selon la spécialisation des voiries et le rééquilibrage en faveur de la mobilité douce" et parfois en plus en « voiries interquartiers en zone de logement : amélioration de la quiétude par des mesures sur le trafic et des aménagements routiers » (ex : avenue Franklin Roosevelt, chaussée de Waterloo,...);
La Commission considère que cette remarque est un exemple des nombreuses contradictions contenues dans le PRD, les intentions du gouvernement sont louables mais il faut trouver une solution à un accès local pour les camions.
Considérant que plusieurs réclamants demandent qu'il y ait obligation d'utiliser des camions plus petits ainsi qu'une imposition d'heures limites de livraison et une multiplication des voiries interdites aux camions (avec possibilité de "permis d'accès aux entreprises » en cas de nécessité);
La Commission estime que ce point mérite un approfondissement.
Considérant que la Commune de Saint-Gilles demande de reprendre le centre TIR à la figure 109;
La Commission appuie cette demande, le centre TIR devrait effectivement être repris sur la carte.
Considérant que la Commune de Saint-Gilles demande de limiter la zone accessible à tous camions aux abords immédiats gare du Midi (av. Fonsny) (voir PCD);
La Commission appuie cette demande et rappelle qu'il s'agit bien de l'avenue Fonsny qui est mise en accès tous camions.
Considérant que la Commune de Koekelberg demande de supprimer de la zone accessible à tous camions de la figure 109, la zone située au bout de la ligne de chemin de fer (rue de la Tannerie,...);
La Commission renvoie au plan IRIS II.
Considérant que la Commune de Koekelberg refuse que la carte mentionne les voiries

du pourtour du Parc Elisabeth en accès camions, car les alentours des parcs et des squares jouent alors le rôle de parking pour les camions;
La Commission rappelle que le plan prévoit des parkings spécifiques pour les camions.
Considérant que la Commune de Koekelberg demande de supprimer le parking camions prévu dans l'îlot formé par la rue Edmond de Grimbergen et la rue des Osiers, car ce parking pourrait avoir comme conséquence que les camions traversent les quartiers résidentiels pour y accéder;
Que la Commune de Molenbeek demande de ne pas mettre un parking poids lourds sur le site prévu sur la figure 109 car il s'agit d'un centre d'habitat très dense;
La Commission considère qu'il s'agit effectivement de quartiers du tissu urbain ancien et qu'il s'agirait de choisir des localisations plus adaptées pour un parking réservé aux camions. Ces remarques méritent un examen approfondi de la part du Gouvernement, à la lumière notamment du plan IRIS II.
Considérant que la Commune de Molenbeek n'approuve pas que les quartiers populaires du bas de la commune soient en accessibilité camions sur la carte figure 109; La Commission considère qu'effectivement il s'agit de ne pas considérer le Molenbeek historique comme une zone accessible à tous camions mais de faire une analyse plus fine de la situation afin de protéger les quartiers habités.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande de mettre en place des restrictions d'accès aux poids lourds en fonction de l'heure (bd Léopold II, avenue des Gloires Nationales, avenue Charles Quint), car cela provoque des embouteillages bloquant les carrefours, avec un impact direct sur la vitesse commerciale des transports en communs;
La Commission estime la remarque pertinente : il faudrait étudier plus en détail les modalités d'une réglementation pour la circulation des poids lourds, notamment en fonction de l'heure.
Considérant que la Ville de Bruxelles, commune de Bruxelles, demande d'indiquer à la figure 109 que tout le Pentagone et les zones avec contrats de quartier soient en zone accès défini restrictivement;
La Commission considère que cette demande est justifiée et doit être examinée.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre l'avenue De Tyras en "accessible à tous camions";
La Commission approuve cette demande qui lui paraît tout à fait justifiée.
Considérant qu'un réclamant rappelle la nécessité de créer un pont doublant le pont de Buda pour relier l'avenue de Vilvoorde à la bretelle Buda/ring car la chaussée de Vilvoorde est actuellement le deuxième itinéraire industriel et que la transformation du site de la gare de Formation va intensifier le trafic sur cet axe important;
La Commission précise que c'est prévu mais il faudrait le faire figurer sur la carte de la figure 109.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir le transfert des marchandises sur des véhicules plus adaptés à la circulation urbaine, et faire un plan de circulation général des poids lourds;
La Commission considère qu'un centre de transit pourra engendrer un surcoût pour la distribution (commerces et P.M.E.) et qu'il faut un plan logistique.
RER
Considérant qu'un réclamant demande quand le RER jouera le rôle d'un ring de transport en commun autour de Bruxelles et si tous les quartiers seront desservis;
La Commission considère que la desserte du RER est forcément liée à l'infrastructure ferroviaire existante qui ne constitue pas un « ring".

Considérant qu'un réclamant demande d'ouvrir rapidement les gares inscrites sur le plan : gare de l'Ouest, Vivier d'Oie,...
La Commission marque son accord.
Considérant que de nombreux réclamants s'opposent à la mise à 4 voies de la ligne 124, néanmoins certains proposent de mettre la ligne 124 à 4 voies de Nivelles à Linkebeek puis de diviser les voies en deux groupes de 2 dont l'un irait vers Bruxelles Midi et l'autre vers Schuman;
La Commission considère que la mise à 4 voies peut s'avérer indispensable dans le dispositif RER. Pour mettre une zone à quatre voies, il faut une enquête publique pour le permis d'urbanisme et un permis d'environnement : à ce moment, des exigences particulières peuvent être formulées et faire l'objet de la délibération de la Commission de concertation.
Considérant qu'un réclamant demande d'inclure la desserte de Vilvoorde et sa zone Nord dans le RER et de les relier à Bruxelles et à l'aéroport;
Qu'un réclamant demande pourquoi n'est indiqué que le tracé d'une des deux liaisons ferroviaires avec l'aéroport (Diabolo);
Qu'un réclamant marque son opposition au tracé du Diabolo prévu dans le PRD;
La Commission se prononce en faveur de la proposition du Plan régional de développement, en effet, le texte du point 6, page 23, est éclairant sur la motivation du Gouvernement.
Considérant qu'un réclamant demande la réalisation rapide de la gare prévue au Vivier d'Oie, à la jonction de la ligne 26 avec la chaussée de Waterloo;
La Commission appuie cette réclamation et précise : "dans la mesure du possible".
Considérant qu'un réclamant demande de prolonger la ligne de métro de Schuman à la gare de Groenendael plutôt que d'exproprier pour élargir les lignes ferroviaires;
La Commission considère que cette proposition n'est pas pertinente dans ce contexte.
Considérant qu'un réclamant est contre le projet de la gare du Germoir;
La Commission ne peut soutenir cette réclamation et indique qu'elle soutient le projet de la gare du Germoir : comme le Gouvernement régional, elle considère qu'il est impératif de concrétiser toutes les gares RER prévues au PRAS.
Considérant qu'un réclamant précise que sur la carte ne figure pas le projet de gare RER de correspondance entre la Ligne 124 et la ligne 26 (pourtant indiquée sur la carte 6);
La Commission précise qu'il s'agit d'une imprécision due au format trop réduit de la figure 108.
Considérant que la Commune de Watermael-Boitsfort demande de compléter la figure 108 avec la halte Arcades sur la Ligne 26;
La Commission appuie cette demande et relève que cette halte a été oubliée sur la carte.
Considérant que la Commune d'Evere relève que les lignes De Lijn n'apparaissent pas sur figure 108;
La Commission appuie cette réclamation et précise que la carte figure 108 doit mentionner les lignes de bus.
Considérant qu'un réclamant marque son opposition à la création d'un parking de dissuasion rue du Bourdon;
La Commission renvoie aux observations générales : il ne peut s'agir que d'un parking de dimension moyenne.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien du parking de transit et l'ajout d'un parking à proximité de la gare de Calvoet;
La Commission renvoie aux observations générales.

Considérant qu'un réclamant marque des réserves à propos du tunnel Schuman-Josaphat;
La Commission précise que le certificat d'urbanisme est délivré.
Considérant que la Commune d'Uccle demande de prévoir une halte au Lycée français sur la Ligne 26;
La Commission renvoie à l'examen du Gouvernement, tout en précisant que la halte au Vivier d'Oie semble davantage prioritaire.
Considérant que la Commune de Ganshoren estime qu'une seule gare doit être prévue sur son territoire et demande de faire coïncider celle prévue avenue des 9 provinces avec les arrêts de bus;
La Commission considère que cette question n'est pas du ressort du PRD et la renvoie au gouvernement et à la STIB.
Considérant que la Commune de Ganshoren précise que la gare de Berchem a été oubliée sur la carte RER;
La Commission remarque qu'il s'agit d'une erreur matérielle et qu'il convient de la corriger sur la carte.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande la suppression de la gare de l'avenue de l'Exposition Universelle;
La Commission considère qu'à priori il vaut mieux ouvrir ou créer un maximum de gares à Bruxelles mais faute de moyens d'analyse plus approfondis, renvoie au gouvernement.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande que la gare de Schaerbeek soit pleinement intégrée au réseau RER;
La Commission ne comprend pas cette réclamation car c'est bien prévu.
Considérant que la Commune de Schaerbeek marque son opposition à la création du tunnel Schuman-Josaphat, et demande des études complémentaires sur d'autres alternatives;
La Commission indique que le certificat d'urbanisme est délivré, mais 4 membres considèrent néanmoins qu'ils rejoignent la position de la commune.
Considérant que la Commission régionale de mobilité indique que la ligne pilote R7 Hal-Vilvoorde (Ligne 26de la SNCB) ainsi que la ligne Alost, Jette, Braine-L'Alleud via Schuman-Eterbeek, devraient bénéficier des fréquences indiquées dans les meilleurs délais et de l'information fournie aux usagers potentiels par les moyens les plus adéquats;
La Commission appuie la réclamation et demande de le faire dans les délais les plus courts.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande que l'implantation d'une gare RER sur la ligne 161 entre la place Verboeckhoven et la limite communale de Saint-Josse fasse l'objet d'une étude de faisabilité qui veille au respect du caractère résidentiel des îlots traversés et de la valeur biologique et environnementale des bermes de chemins de fer;
La Commission appuie cette réclamation.
Considérant que la Commune de Schaerbeek précise que la réalisation d'une halte à proximité de la place Verboeckhoven lui paraît prioritaire;
La Commission appuie cette demande et précise que la carte prévoit une gare à cet endroit.
Considérant qu'un réclamant indique que si la liaison Schuman-Josaphat est indiquée « à créer", alors une gare doit absolument être prévue place Jamblinne de Meux pour promouvoir les déplacements intra-urbain;
La Commission indique que suite à l'enquête publique, le projet de gare est

abandonné.
Considérant qu'un réclamant est opposé aux parkings de dissuasion dans Bruxelles, il indique que ceux-ci sont à prévoir hors Région;
La Commission appuie cette réclamation et renvoie à sa remarque générale.
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer la différence entre les points d'arrêts prévus par la SNCB et ceux des cartes 6 et 1;
La Commission insiste sur le fait qu'il faille harmoniser les cartes avec celles du moniteur belge; et précise qu'il faut ajouter sur la carte 6 les deux gares manquantes : Berchem et Pannenhuis.
Considérant qu'un réclamant demande que dans le cadre de l'utilisation de la ligne 28 (ceinture Ouest) par le RER, une deuxième gare doit être prévue à Bockstael;
La Commission renvoie au Gouvernement.
Considérant que la Commune de Saint-Josse demande de supprimer la ligne et la gare à StJosse;
Qu'un réclamant demande de retirer la réouverture de la gare de la chaussée de Louvain (gare de Saint-Josse);
La Commission refuse d'appuyer cette réclamation car il n'y a aucune cohérence avec le plan prévu pour Bruxelles. L'arrêt pourrait être aménagé tout en permettant d'utiliser le bâtiment classé de la gare à d'autres usages.
Considérant que la Commune de Jette demande de supprimer la gare prévue à l'angle de la rue A. Baeck et de l'avenue de l'Exposition car il y a peu de pertinence en terme de clientèle;
La Commission propose d'approfondir la remarque de la commune.
Considérant que la SNCB émet des réserves très strictes concernant les points d'arrêts suivants : - croisement entre les Lignes 124 et 26; - gare Wielemans L.124; - gare De Trooz L.50 /60; - point d'arrêt L.28 exceptés Simonis et gare Ouest (L.métro); - point d'arrêt Erasme L.50A; - gare av. Exposition L.50/60; - gare St Josse L.161; - gare av. Rogier L.161; - gare Verbroeckhoven L.161; - gare Erasme L.50;
La Commission ne peut marquer son accord avec les objections de la S.N.C.B. et renvoie à la position du Conseil Economique et Social : "le Conseil dénonce fermement l'attitude de la S.N.C.B. qui persévère, dans son approche de la réalisation du RER, à concevoir ce nouveau réseau dans une optique de liaison Inter-city et non comme un mode de transport urbain". Elle appuie le Gouvernement dans sa volonté de voir « mises en oeuvre l'ensemble des gares RER prévues au PRAS".
Considérant que la S.N.C.B. considère que la ligne 28 présente un potentiel commercial très faible (hormis Bruxelles-Ouest et Simonis vu leur connexion au réseau Métro)et que deux trains par heure et par sens en heure de pointe par la relation R5 du RER paraît amplement suffisant
La Commission soutient la commune de Molenbeek qui demande le maintien des options PRD, à savoir 4 trains par heure en heure de pointe.
Considérant que la Commune d'Auderghem demande la création d'une liaison ferrée sur l'autoroute de Namur en RBC avec un parking de transit à son extrémité, car une telle liaison pourrait se brancher sur le métro voire, par interconnexion à Delta/Beaulieu avec la ligne 161 de la S.N.C.B. (vers Schuman);
La Commission trouve cette idée intéressante et propose d'étudier le projet, et l'alternative de bus rapide.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande la réhabilitation des gares de proximité : Bockstael, Boistfort, Chapelle, Congrès, Saint-Josse..;
La Commission rappelle que ce projet est prévu en partie dans les accords de coopération et que le PRD doit mentionner qu'il s'agit d'opérations urgentes.

Considérant qu'un réclamant demande de reprendre sur le plan du RER, les dessertes Delta et Mérode;
La Commission s'étonne de cette demande car elles le sont déjà.
Considérant qu'un réclamant refuse l'extension du RER par la berme centrale de l'autoroute Malines-Bruxelles-Anvers, car il n'y a pas de justification donnée;
La Commission rappelle que l'option du « diabolo » court doit être explicitée dans le plan. Si cette option est prise en compte, elle sera soumise à enquête publique où tout le monde pourra donner son avis - c'est à préciser dans la légende de la ligne 28.
Considérant que plusieurs réclamants marquent leur opposition aux parkings de dissuasion dans Bruxelles; ils sont à prévoir hors Région, en amont (Waterloo, Rhode, Alsemberg,...);
La Commission appuie ces réclamants dans le cadre de ses observations générales.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une desserte à partir de la chaussée d'Alsemberg pour le parking de transit;
La Commission considère que cette réclamation n'est pas pertinente car il s'agit d'une question à régler localement.
Considérant qu'un réclamant demande la création de parking de dissuasion à proximité de la gare de l'Ouest et du métro Beekkant;
La Commission considère que cette réclamation n'est pas pertinente car les parkings de dissuasion doivent se trouver hors de la Région.
Considérant qu'un réclamant demande de créer une gare au Boterberg;
La Commission considère que cette réclamation ne relève pas des autorités régionales (à Linkebeek).
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter prioritairement la gare de la Petite Ile en gare « à créer »;
La Commission précise que celle-ci est reprise dans les gares « à créer" et que de toute façon il n'y a pas de gare prioritaire.
TRANSPORT EN COMMUN et CARTE 6
Considérant qu'un réclamant demande de moderniser les lignes actuelles du métro afin d'augmenter la fréquence (toutes les 2 minutes);
La Commission considère que cette demande doit être examinée dans le cadre du contrat de gestion de la STIB.
Considérant qu'un réclamant et une commune demandent de faire une couronne de transport en commun dans le Sud-Ouest de Bruxelles;
La Commission fait remarquer que ce projet est en partie prévu (ligne 26 RER, nouvelle ligne de tram boulevard du Souverain,...).
Un réclamant fait remarquer que la carte 6 (Transport en commun) est peu claire;
La Commission soutient cette remarque et souhaite que le Gouvernement distingue dans la carte les sites propres des sites protégés existants et à créer.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que soit prévu un meilleur maillage de transport en commun de la commune d'Uccle;
La Commission fait remarquer que certains quartiers d'Uccle sont en effet peu couverts par les transports en commun et renvoie la remarque au Gouvernement.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande que soit prévu des transports en commun sur l'axe Quartier européen-Otan-aéroport, si l'étude de faisabilité en montre l'intérêt;
La Commission précise que l'étude en cours est financée par les accords de coopération (du moins jusqu'à la place Meiser).
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de valoriser le canal comme voie de transport public;

La Commission rappelle que des essais et des études ont été faits à ce sujet qui ont démontré que ce n'était pas rentable en terme de vitesse commerciale..
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de reprendre les options de base du PCD et du plan de déplacement du Pentagone dans le PRD :
Prolonger le tram 19 jusqu'au quartier De Wand,
Indiquer une liaison de transport en commun vers le parking C,
Indiquer un site propre pour bus jusqu'à la gare du Nord,
Indiquer le minibus 8 et la ligne Vismet-Quais-Dixmude;
La Commission considère que pour le point 1 le tram est déjà prolongé jusqu'à De Wand, que les points 2 et 3 sont trop imprécis pour pouvoir donner un avis et que pour le point 4, la Commission soutient cette demande et suggère que le Gouvernement l'examine dans le cadre du plan de déplacement de la Ville de Bruxelles.
Considérant que des réclamants demandent de prévoir des emplacements d'entrepôts pour les transports en commun (près des limites régionales, à proximité zone industrielle Forest);
La Commission. renvoie à la STIB (problème d'exploitation).
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de mettre les noeuds intermodaux sur la carte 6 et pas sur la carte 4;
La Commission soutient cette proposition.
Considérant qu'un réclamant demande de créer un réseau de transport en commun le long du ring et jusqu'à celui-ci;
La Commission considère que la demande n'est pas pertinente.
Considérant que la Commune d'Auderghem demande qu'une bande de l'autoroute E411 vers la périphérie soit réservée aux bus et aux véhicules avec plusieurs personnes;
La Commission soutient cette proposition qui est semble-t-il également à l'examen au TEC.
Considérant que de nombreux réclamants demandent pourquoi certaines lignes de transport en commun ainsi que les bus d'une fréquence de moins de 10 bus à l'heure ne se retrouvent pas en rouge sur la carte 6;
La Commission renvoie à la remarque générale.
Considérant qu'une commune remarque qu'il y a une confusion sur la carte entre les lignes de bus provisoires et les lignes de bus permanentes;
La Commission considère que cette remarque n'est pas pertinente dans le contexte du PRD.
Considérant que des réclamants demandent de prévoir le prolongement du tram 91 jusqu'à la sortie du ring Ouest;
La Commission soutient cette réclamation et précise que, pour le tram 91, le permis est accordé jusqu'à la limite régionale et qu'il y a concertation avec la Région flamande pour aller jusqu'à la gare de Ruisbroek.
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas prolonger la ligne de tram 55;
La Commission indique que le permis est déjà délivré pour la prolongation.
Considérant que des réclamants précisent, concernant le tram 55, qu'ils « refusent le nouveau trajet avec la déviation vers l'avenue Albert et le tunnel pré-métro »;
La Commission considère que par rapport à la carte, la remarque est inexacte, mais certains réclamants ont été influencés par des études en cours.
Considérant que des réclamants demandent, concernant le tram 91, de mettre en site semi propre la chaussée de Charleroi avec des zones de déchargement échelonnées;
La Commission précise qu'une étude est en cours à ce sujet : la solution définitive

n'est pas encore arrêtée.
Considérant qu'une commune remarque qu'un site protégé sera difficile à créer chaussée de Waterloo;
La Commission considère que cette remarque est pertinente sauf du Fort Jaco à la limite régionale où la chaussée est à double voie dans chaque sens.
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'achever le pré-métro entre l'Altitude 100 et le square des Héros ou Calevoet;
La Commission précise que cela ne fait pas partie des projets actuels mais qu'il faudrait améliorer la vitesse commerciale de la ligne 55.
Considérant qu'un réclamant demande de trouver des solutions alternatives en matière d'itinéraire du 18 et du 92 (non au terminus 18 au square Reindorf);
La Commission ne soutient pas cette réclamation et estime que le terminus doit être aménagé en réduisant les nuisances sonores. Les trams 3000 devraient également être plus silencieux et provoquer moins de vibrations.
Considérant qu'un réclamant fait la proposition d'une ligne STIB de petits bus à fréquence élevée chaussée de Waterloo;
La Commission propose de se pencher sur la proposition de mettre sur pied l'utilisation de taxis collectifs pour améliorer la vitesse commerciale là où les bus ne passent pas.
Considérant qu'un réclamant demande l'amélioration de la ligne de tram chaussée Waterloo, entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand, en supprimant le stationnement (possibilité d'utiliser le parking de l'Innovation sous-utilisé);
La Commission indique qu'il y a une urgence à résoudre ce point noir et préconise l'option préférentielle aux transports en commun.
Considérant qu'un réclamant approuve le fait de mettre la chaussée d'Ixelles en ligne de bus à améliorer, mais se demande comment cela sera possible;
La Commission précise qu'une étude, groupant la STIB, la RBC, la zone de police et les Communes d'Ixelles et de Bruxelles, est en cours concernant le trajet du bus 71.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre les lignes de bus 38 et 41 en "à améliorer";
La Commission soutient cette réclamation.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que le bus 41 soit mieux exploité et qu'il devrait traverser ailleurs le bois de la Cambre;
La Commission soutient cette réclamation : il faut améliorer la traversée du bois (chaussée de la Hulpe).
Considérant qu'un réclamant est favorable au prolongement d'une ligne de tram à travers le bois;
La Commission considère que suite aux études à ce sujet, le projet est considéré comme peu avantageux.
Considérant qu'une commune demande comment pourrait-t-on améliorer la ligne de tram 92 de Fort Jaco au Square Marlow;
La Commission considère que cette amélioration prévue concerne probablement la gestion des feux et la réglementation du stationnement.
Considérant qu'un réclamant demande le prolongement du tronçon propre du tram venant de Delta vers la limite communale de Zaventem;
La Commission indique que c'est à l'étude.
Considérant qu'un réclamant précise que pour protéger le site protégé du goulet Louise, il faut interdire le stationnement sauf pour le déchargement des camions (prévu à l'origine);
La Commission soutient la proposition du réclamant. Le plan doit indiquer : "le

Gouvernement mettra à l'étude la question du stationnement dans le goulet Louise de manière à faire respecter les aires de livraison et le site protégé du tram".
Considérant qu'un réclamant émet des réserves sur la création d'une ligne de tram à étudier au boulevard Simon Bolivar;
La Commission considère qu'elle n'a pas les éléments qui lui permettent de donner un avis circonstancié, elle propose que ce point soit à étudier comme le prévoit le plan.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre à l'étude le tronçon de la chaussée d'Alsemberg entre place Albert et Etoile- Coghen;
La Commission considère que cela apparaît difficile vu le réaménagement récent de la chaussée.
Considérant que des réclamants demandent d'améliorer les liaisons entre le bas et le haut de Forest par divers itinéraires (liaison Est/Ouest);
La Commission soutient la proposition.
Considérant que des réclamants demandent de pouvoir traverser le site industriel de Forest en rétablissant le passage par la rue de la Soierie ou la rue de la Station et de donner ainsi une correspondance avec la gare Forest midi;
La Commission soutient cette proposition.
Considérant que des réclamants demandent de prévoir des navettes pour les spectacles de Forest national, couplées au tram 52 et bus 54, 50;
La Commission soutient la proposition et propose d'étudier un système de tickets « services spéciaux".
Considérant que des réclamants demandent de relier les sites Erasme-ULB-VUB-St-Luc;
La Commission considère que cette remarque n'est pas pertinente : des liaisons métro et tram existent.
Considérant que des réclamants demandent à propos du tram 52, de le mettre en demi-site propre près du carrefour Stalle-Etoile et de signaler la direction de Forest National et de participer aux navettes lors des spectacles;
La Commission considère que le demi-site propre est effectivement à améliorer, et que le fait de signaler la direction de Forest National depuis l'arrêt des bus et tram est à soutenir ainsi que de participer aux navettes spectacles.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de prolonger la ligne 91 jusqu'à la place royale Ste Marie et de faciliter le transfert vers le métro Louise;
La Commission considère que cette question doit être approfondie par le Gouvernement.
Considérant que de nombreux réclamants demandent de prévoir une meilleure traversée du Bois de la Cambre par les transports en commun, pour relier la gare du midi à l'ULB et à la VUB, et pour améliorer la liaison E/O.
Qued'autres réclamants demandent de renforcer la capacité de la L.26 du côté du Bois de la Cambre;
La Commission marque son accord avec cette demande.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre ligne bus 54 en tronçon "à améliorer" entre le carrefour Bailli-Louise et la chaussé d'Ixelles (par l'avenue Louise, la rue du Beau-site et la rue de la Croix);
La Commission soutient la demande
Considérant que la Commune d'Ixelles demande de mettre en « site propre à créer » les différents tronçons suivants :
- la rue de Trèves, entre la place du Luxembourg et la rue Belliard (site propre Bus + Taxis);
- l'avenue de la Couronne, entre le boulevard Général Jacques et l'avenue Fraiteur;

- l'avenue de la Couronne, entre la rue Wéry et l'avenue Rolin;
- l'avenue Buyl, entre l'avenue de l'Université et le boulevard Général Jacques;
- le boulevard de la Cambre, entre le rond-point de l'Etoile et l'avenue F. Roosevelt;

La Commission précise que tous ces tronçons sont prévus, excepté le premier qui est déjà en site protégé mais non respecté dans la pratique.
La carte devra être mise en harmonie avec les décisions que le Gouvernement aura prises concernant les mises en site propre et/ou protégés en complétant les chaînons manquants.
Considérant qu'un réclamant est opposé à la création du site propre du bus 34 au croisement de la chaussée de Wavre et du boulevard général Jacques;
La Commission considère, au contraire, qu'il y a un problème pour la traversée du carrefour : pour favoriser la traversée, il faut prévoir un site protégé des deux cotés du boulevard.
Considérant qu'un réclamant demande d'augmenter la fréquence de la ligne 94 tout au long de la journée en réduisant les trams 93 en même temps;
La Commission considère que cette demande relève de l'exploitation de la STIB.
Considérant qu'une commune demande que la prolongation du tram 94 se fasse rapidement et avec le respect des plantations le long du boulevard du Souverain;
La Commission soutient cette demande et propose que le Gouvernement indique dans le plan : "En attente de la réalisation du tram, une bande réservée au bus sera aménagée du carrefour de la chaussée de Wavre jusqu'à la place Wiener". La chaussée comprend en effet une 3ème bande inutile sur ce tronçon. Des blocs de séparation en béton seraient placés pour faire un essai grandeur nature
Considérant que plusieurs réclamants marquent leur opposition au site propre du tram le long du boulevard du Souverain;
La Commission considère que cette proposition est au contraire indispensable pour améliorer la vitesse commerciale des transports en commun.
Considérant que la Commune d'Auderghem et des réclamants demandent de prolonger la ligne de tram 94 « à créer boulevard du Souverain jusqu'av Tervueren;
La Commission partage cet avis et s'étonne que le Gouvernement ne montre pas davantage de volontarisme pour appliquer ce projet
Considérant que des réclamants demandent de prolonger le tram sur le boulevard du Souverain jusqu'au rond-point du Souverain;
La Commission soutient la demande car le tronçon de ligne à créer s'arrête à la chaussée de Wavre.
Considérant qu'un réclamant demande de conjuguer l'aménagement du prolongement de la ligne de tram avec celui de l'avenue de la Fauconnerie (gestion stationnement et trafic de transit);
La Commission renvoie à la commune pour l'aménagement de l'avenue de la Fauconnerie, il s'agit d'une voirie communale. Cette problématique est à traiter dans le PCD.
Considérant que la Commune d'Evere demande de remettre l'arrêt de bus rue St Vincent;
La Commission propose de transmettre la demande à la STIB.
Considérant que la Commune d'Evere demande que le tracé du chemin de fer soit continu de la gare Josaphat et de supprimer le triangle indiqué en haut de la rue du Tilleul;
La Commission considère qu'il s'agit d'un problème de représentation cartographique à corriger.
Considérant que la Commune d'Evere demande que la station d'Evere soit déplacée

entre les ponts Desmeth et De Boeck,;
La Commission considère qu'il s'agit d'un problème à approfondir.
Considérant que la Commune d'Evere demande prévoir des trottoirs suffisamment larges chaussée de Louvain;
La Commission appuie la demande qui s'inscrit dans la politique générale d'amélioration des circulations piétonnes.
Considérant que la Commune d'Evere demande la création de tram en site propre à mentionner : Houtweg et ancien cimetière d'Evere;
La Commission considère que la clientèle potentielle est insuffisante.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande que le trajet de bus de la ligne 87 soit modifié (avenue des 9 Provinces) et demande sa prolongation jusqu'à la gare de Berchem;
La Commission renvoie au Gouvernement l'examen approfondi de la demande.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande une alternative pour le trajet du tram : que celui-ci ne passe pas par l'avenue de Jette mais passe par les avenues de Laeken, Poplimont et de l'Exposition universelle;
La Commission renvoie au Gouvernement pour une étude plus approfondie.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande l'amélioration de la ligne du bus 84;
La Commission appuie la demande.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande de mieux desservir les lignes 28 (Midi-Bockstael/correspondance métro Simonis) et 26 (Meiser/Delta);
La Commission considère que c'est prévu dans le projet RER.
Considérant qu'un réclamant est opposé au site propre le long du parc Elisabeth;
La Commission rappelle que la décision a été prise et que les travaux vont commencer.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la ligne de bus gare du Nord vers NOH;
La Commission soutient cette demande.
Considérant qu'un réclamant demande l'amélioration de la ligne de bus 53, il précise que le trajet est invraisemblable entre la place Cardinal Mercier et l'hôpital Brugmann et il demande une meilleure exploitation des lignes de bus 47;
La Commission considère que ce point est à étudier.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la ligne bus 47 "à améliorer" et précise que l'échange tram/bus du quai de Heembeek est mal conçu et problématique;
La Commission soutient cette proposition et prend note de la remarque.
Considérant que plusieurs réclamants sont opposés à la création de la ligne de tram dans l'avenue Marius Renard, d'autres sont opposés à une alternative boulevard Maurice Carême et souhaitent le maintien du projet de l'avenue Marius Renard, la commune d'Anderlecht ne se prononce pas dans l'attente des résultats des études en cours;;
La Commission précise que le certificat est délivré. Cette large avenue permet sans difficulté la prolongation nécessaire du tram. (enquête publique en cours).
Considérant qu'un réclamant précise que la création du site propre chaussée de Mons est une très bonne idée mais que, vu l'étroitesse de la chaussée, cela semble très difficile;
La Commission considère que le point est à étudier : des aménagements sont nécessaires, notamment à l'approche des feux en créant une bande réservée pour les bus (suppression d'une bande ou de parkings).
Considérant que la Commune d'Anderlecht demande que la fréquence du bus L.46

soit renforcée;
La Commission considère que c'est du ressort de la gestion STIB.
Considérant que des réclamants demandent la réouverture de la halte Buda (L.25/27);
La Commission rappelle que cette halte se trouve hors Région mais soutient cette proposition.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande de corriger sur la carte 6, les sites propres suivants : de la rue de Genève entre la rue Courtens et la chaussée de Louvain; de l'avenue J Georgin; et celui entre le boulevard Reyers et la rue Vergote;
La Commission précise que les erreurs résultent sans doute de problèmes techniques et que la carte doit être corrigée.
Considérant qu'un réclamant demande la mise en souterrain des voies de tram place Meiser et la construction d'une station en souterrain;
La Commission considère qu'il s'agit d'un projet difficilement réalisable.
Considérant que la Commune de Schaerbeek rejette les projets "site propre à créer" suivants : celui de la rue Gallait et celui de la rue Chazal (entre le rond-point Chazal et l'avenue Rogier);
La Commission considère que le point est à approfondir, vu l'étroitesse de la rue Gallait, un site propre paraît difficile à envisager.
Considérant qu'un réclamant demande l'amélioration de la correspondance entre la ligne 1A (Pétillon) et le tram 23-90 (boulevard Louis Schmidt) par le déplacement de la station Pétillon et/ou de relier les deux par un passage souterrain;
La Commission considère qu'il s'agit d'un projet non réalisable.
Considérant qu'un réclamant demande la création immédiate de la liaison entre les deux lignes de trams à Montgoméry;
La Commission considère qu'il s'agit d'une proposition inscrite comme « à étudier » sur la carte.
Considérant que la Commune de Schaerbeek précise que l'avenue Princesse Elisabeth existe déjà en site protégé (corriger "à améliorer" sur la carte 6);
La Commission demande au Gouvernement de vérifier.
Considérant que la Commune d'Auderghem demande que les "sites protégés à créer" chaussée de Wavre se limitent à la rue Idiers (et non à la rue du Vieux Moulin) et d'aller jusqu'à la rue des Volontaires (et non à la rue de la Stratégie);
La Commission considère qu'il s'agit d'une proposition à approfondir au niveau du détail car il ne s'agit que de 50m de plus que prévu.
Considérant que la Commune d'Auderghem demande une desserte de bus plus fréquente vers le centre Adeps et vers le stade communal;
La Commission considère qu'il s'agit d'un problème à renvoyer à l'exploitation de la STIB.
Considérant qu'un réclamant demande de conserver l'itinéraire actuel pour les bus 34 et 96 et il demande qu'il n'y ait pas de prolongation;
La Commission soutient cette proposition et renvoie au schéma d'exploitation de la STIB, mais indique que ce n'est pas du niveau du PRD.
Considérant que des réclamants et la Commune de Jette marquent leur opposition à l'extension du métro pour desservir l'AZ-VUB et privilégient la réalisation d'un tram;
La Commission est divisée :
9 membres soutiennent cette proposition car ils considèrent que l'option tram est plus opportune dans le contexte pour faire une liaison rapide avec les bus 13/14;
7 membres soutiennent l'option du métro.
A noter que le plan prévoit les 2 options (métro et ligne de tram rapide) « à étudier".
Considérant que la Commune de Molenbeek et de nombreux réclamants marquent

leur opposition à la prolongation du métro sous la chaussée de Gand vers le boulevard Mettewie;
La Commission est partagée à ce propos.
Considérant que les Communes de Molenbeek et de Koekelberg demandent une étude pour qu'il y ait des transports en commun plus performants en surface sur la grande ceinture Ouest (boulevard Mettewie);
La Commission soutient cette proposition en insistant sur son importance.
Considérant que la Commune de Koekelberg demande la création d'un site propre en continu boulevard Mettewie, avenue Bossaert, et suivantes...;
La Commission soutient la proposition d'une vraie rocade.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre le bus 87 en site protégé rue Beeckmans (entre la rue Charles Quint et la rue Amaryllis);
La Commission est perplexe face à cette demande et renvoie à l'étude en cours.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre le bus 49 en site protégé avenue Bossaert et avenue Sermon (Basilique);
La Commission considère que ce point est à étudier.
Considérant que la Commune de Jette demande de faire attention à la largeur des voies pour l'aménagement des transports en commun des rues suivantes : J.Lahaye, Secrétin, L.Théodor, de Laeken et la chaussée de jette;
La Commission attire l'attention du Gouvernement à propos de ce point.
Considérant que la Commune de Molenbeek demande le maintien de l'ouverture de métro prévue à la place Sainctelette;
La Commission soutient cette proposition.
Considérant que la Commune de Saint-Gilles demande que sur la carte 6, les trajets des trams de la gare du Midi vers la place Albert soient indiqués comme "itinéraires à améliorer" mais il n'y a rien dans le texte à ce sujet;
La Commission considère que cette remarque soulève le manque de cohérence entre la carte et le texte : le site indépendant (souterrain) existe déjà et il y a lieu de préciser ce que le Gouvernement entend par « à améliorer".
Considérant que la Commune de Saint-Gilles précise qu'il n'y a aucune réflexion sur l'articulation et la gestion des différentes lignes de tram se rejoignant dans la jonction Nord/Midi;
La Commission soutient cette réclamation.
Considérant que la Commune d'Etterbeek demande de poursuivre le site propre du tram 81 sur le pont du Germoir et au-delà;
La Commission considère qu'il s'agit d'un point à examiner, elle n'a pas assez d'éléments pour donner une réponse définitive (réaménagement de la rue de la Brasserie nécessaire).
Considérant qu'un réclamant demande de prolonger le bus 36 vers le centre ville (arrêt actuel à Schuman);
La Commission considère que cette remarque est non pertinente (connexion métro suffisante).
Considérant qu'un réclamant demande ce qui est prévu à propos du prolongement de la ligne de métro au départ de la gare Simonis vers le Nord Ouest de Bruxelles;
La Commission estime qu'il n'y a pas lieu de prévoir d'extension : la desserte de l'AZ-VUB et du NO se fera soit par tram rapide (avenue de Jette - avenue de l'Exposition) soit par une extension de la ligne 1A (à partir de la station Roi Baudouin).
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'inscrire en rouge les lignes de bus suivantes :
- bus entre Vivier d'Oie et la place Saint Job (avenue du Prince de Ligne) et entre la

place Saint Job et l'avenue de Mercure (avenue Carsoel);
- bus de l'avenue De Fré;
- Lignes 95, 96, 47 et 71;
Bus ligne « Trône-de Brouckère »;
Bus ligne « Trône-Bourse »;
La Commission demande au Gouvernement de vérifier la pertinence de ces demandes par rapport à la méthodologie et au critère retenu (au moins 10 bus à l'heure).
Considérant que plusieurs réclamants ainsi que la Commune d'Uccle demandent de reprendre les bus des lignes 38 et 41 en "à améliorer";
La Commission soutient cette proposition.
Considérant que la Commune d'Uccle demande l'ajout d'une ligne de bus dans le quartier de Fond'Roy;
La Commission renvoie la demande au Gouvernement pour étude ultérieure.
Considérant que la Commune d'Uccle relève le conflit qu'il y a entre l'aménagement d'un site propre de tram et les emplacements de parking de la gare de Calevoet;
La Commission estime que les projets peuvent être compatibles, pour autant que le parking soit local et non un parking de transit.
Considérant que la Commune de Berchem-Sainte-Agathe demande le maintien « en amélioration » des trams des lignes 19 et 87 sur l'avenue Charles-Quint, elle aimerait cependant avoir des précisions sur les moyens financiers prévus;
La Commission soutient cette demande.
Considérant que la ville de Bruxelles demande la réalisation d'un axe performant entre le pré-métro et la gare RER de Trooz ainsi que des liaisons vers Never-over-Heembeek, Haren et le vieux Laeken;
La Commission considère que c'est prévu mais la ville en demande la réalisation rapide.
Considérant que la ville de Bruxelles demande de revoir l'itinéraire du tram à Never-over-Heembeek (rue des Prés communs);
La Commission considère que cela relève de la compétence de la STIB.
Considérant que la ville de Bruxelles est opposée à la traversée d'Est en Ouest par un tram dans le Pentagone;
La Commission ne partage pas cette opposition, car elle estime que le projet du tram est à étudier.
Considérant que le Port de Bruxelles attire l'attention sur le fait qu'en créant le site protégé avenue de Vilvoorde, il faut prévoir qu'il y a beaucoup de trafic poids lourds vers le Port;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur cette remarque.
Considérant que la Commune d'Evere demande de prévoir un site protégé entre rue du Fléau d'Arme et la chaussée de Louvain;
La Commission considère qu'il faut présenter cette demande à l'examen de la STIB et qu'il faut l'inscrire sur la carte 6.
Considérant que la Commune d'Evere demande de supprimer l'inscription du bus entre la place de la Paix et la rue du Bon Pasteur (rue de Paris);
La Commission considère que c'est une question à examiner, vu l'étroitesse de la voirie.
Considérant que la Commune d'Auderghem demande la correction de la carte 5, le bus de la ligne 96 passe via drève des 2 Moutiers et non pas par l'avenue Ste Anne;
La Commission demande la correction de la carte.
Considérant que la Commune d'Auderghem demande que le site sous le viaduc Herman Debroux ne soit pas indiqué comme parking de dissuasion car il n'est pas

adapté;
La Commission considère qu'il est parfaitement adapté à cette fonction.
Considérant que la Commune de Koekelberg demande de créer le site propre boulevard Léopold II (entre la place Simonis et la limite communale) en ne prenant que sur la voirie pour protéger les usagers faibles;
La Commission soutient cette remarque et considère qu'il y a suffisamment de place pour le faire, d'autant plus que les voitures peuvent emprunter le tunnel.
Considérant qu'un réclamant demande de déplacer le parking de transit au croisement des lignes 124 et 26;
La Commission considère que ce n'est pas un parking de dissuasion ou de transit mais devrait être un parking de confort.
Considérant que la Commune de Schaerbeek indique qu'elle rejette le trajet de bus dans l'avenue Maréchal Foch, elle précise qu'il faut rejoindre la rue Metsys pour l'arrêt Cage aux Ours;
La Commission considère que le problème des trajets et des arrêts de bus est un problème de gestion de la STIB.
Considérant que la Commune d'Ixelles demande d'inscrire en bus « à améliorer » la ligne 54 entre les rues du Bailli/Louise et la chaussée d'Ixelles;
La Commission soutient cette demande.
Considérant que la ville de Bruxelles est opposée au projet de pont Picard créant un accès ferré entre Tours et Taxis et le CCN car la passerelle-pont a un gabarit trop important;
La Commission appuie le projet inscrit au plan et indique que l'exécution est à étudier.
Considérant que le Port demande de faire attention à la liaison de surface entre la rue Picard et le CCN, de ne pas oublier la zone portuaire du bassin Beco et son tirant d'eau;
La Commission attire l'attention du Gouvernement à ce sujet.
Considérant que la Commune de Bruxelles demande que l'ouest du Pentagone soit mieux desservi par les transports publics;
La Commission partage cette préoccupation mais ne comprend pas la cohérence de la position de la ville qui s'oppose au principe d'étudier une nouvelle liaison tram Est-Ouest.
Considérant que des réclamants demandent qu'il y ait un arrêt TGV en gare du Nord;
Que des réclamants demandent que le terminal TGV Schaerbeek soit écarté pour au minimum la durée de vie du PRD;
La Commission marque son accord avec la position du plan qui prévoit en 1) l'optimalisation du terminal Bruxelles Midi, et en 2) un arrêt de quelques TGV à la gare du Luxembourg aux heures de pointe.
VELOS
Considérant que la Commune d'Uccle demande pourquoi les parkings vélos de moins de 10 places ne sont pas indiqués;
La Commission estime inopportun d'indiquer sur une carte dans le PRD des parkings qui peuvent n'avoir que 10 places et qui sont donc d'intérêt local.
Considérant que des réclamants demandent des installations de parking vélos à proximité des espaces verts;
La Commission soutient la demande.
Considérant que plusieurs réclamants font remarquer qu'il manque des liaisons piétonnes et cyclistes entre la gare de Haren et les zonings industriels;
La Commission considère cette réclamation justifiée.
Considérant que plusieurs réclamants demandent pourquoi il n'y a pas d'itinéraire

cyclable sur la carte 5;
La Commission considère que c'est une bonne réclamation, il faut mettre les itinéraires cyclables sur la carte 5.
Considérant que la Commune d'Anderlecht souhaite avoir le tableau récapitulatif des itinéraires cyclables et leur programmation dans le temps;
La Commission soutient cette demande.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande pourquoi plusieurs itinéraires cyclables dans le Pentagone sont mis "à réaliser ultérieurement", et quels seront les délais;
La Commission considère que l'on peut indiquer « dans des délais raisonnables".
Considérant que la Commune de Koekelberg demande que les itinéraires cyclables passant place Simonis soient à mettre "à réaliser avant 2005. »
La Commission marque son accord.
Considérant que des réclamants demandent, à Neder-over-Heembeek, de suspendre le ICR dans l'avenue Nouvelle jusqu'à ce que le projet de réaménagement de la circulation routière autour de la plaine des Manoeuvres soit soumis à enquête publique;
- de faire passer le tracé de l'itinéraire par la rue des Pâturages;
- de supprimer les panneaux d'obligation d'emprunter la piste bidirectionnelle pour descendre la rue Craetveld car il y a danger;
- de prévoir au Pont van Praet un tracé cyclable pour les « tourner à gauche »;
- de tenir compte du dénivelé trop important pour la réalisation de l'ICR au clos des Trigonelles, ...;
- d'inverser le sens unique de la rue de Beyseghem pour aboutir au Zavelput en pente douce;
- de prévoir un ICR pour la Promenade Verte régionale passant par NOH;
- de maintenir la Vélo Route le long du canal jusqu'à la limite régionale;
- d'élargir la chicane pour vélos dans la remontée vers la rue de Wand et celle dans le tunnel pour accéder à la station STIB "Gros Tilleul" et de refaire la descente du tunnel vélos/piétons sous le rond-point du gros Tilleul;
La Commission considère que ces remarques ne relèvent pas du niveau du PRD et que le Gouvernement doit en tenir compte dans la réalisation concrète des ICR.
Considérant que plusieurs réclamants disent que s'il existe une contre-allée sur un boulevard, il n'est pas nécessaire de créer une piste cyclable;
La Commission estime que la piste en site propre est préférable quand elle est possible.
Considérant que la Commune de Watermael-Boisfort demande de créer une piste cyclable avenue Delleur dans chaque sens;
La Commission estime que cette demande n'est pas prioritaire : une piste existe déjà, mais à double sens.
Considérant que la Commune de Jette demande d'envisager d'aménager une piste cyclable dans les avenues de l'Exposition Universelle et Poplimont;
La Commission est favorable à l'idée.
Considérant qu'un réclamant demande pourquoi il n'y a pas plus de parkings d'une capacité de 10 vélos minimum;
La Commission estime que les communes devront prévoir ces infrastructures dans leur PCD.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de prévoir des râteliers de minimun 10 emplacements à la gare du Luxembourg et à la gare de Schuman;
La Commission. estime important que des parkings vélos en nombre suffisant soient

aménagés près des gares.
Considérant que la commune de Jette demande de modifier le marquage au sol de l'avenue de l'Exposition pour rétrécir la voirie dans chaque sens de circulation pour les itinéraires cyclables;
La Commission considère qu'il s'agit ici de détails à examiner lors de la réalisation concrète, elle précise que ce n'est pas du niveau du PRD.
Considérant qu'une Commune demande de créer une liaison piétonne et cycliste au-dessus de l'autoroute pour relier la rue Colonel Bourg à l'avenue de Roodebeek;
La Commission indique qu'il y a déjà un tunnel existant, utilisé pour les voitures, les vélos et les piétons mais il faudrait des aménagement pour sécuriser les trajets cyclistes et piétons..
VOIRIES - CARTE 5
Considérant qu'un réclamant trouve étrange que les lignes TGV Est et Nord apparaissent sur carte 5 et pas sur carte 6;
La Commission indique que les deux cartes doivent être semblables, pour le chemin de fer, le RER et le TGV.
Considérant que la Commission régionale de mobilité demande qu'il y ait une cohérence entre différentes cartes PRD et IRIS;
Elle demande d'attendre le plan IRIS II pour se prononcer sur les propositions formulées sur les cartes 5 et 6, car elle n'a pas disposé du temps ni des moyens d'information nécessaires;
La Commission soutient la demande de cohérence. Par contre, vu ses obligations légales, elle a dû examiner l'ensemble des réclamations y compris celles formulées sur les cartes 5 et 6 et y répondre dans la mesure de ses moyens et de ses connaissances..
Considérant que la Commune d'Ixelles demande d'intégrer l'étude du plan de déplacement du Pentagone dans le plan IRIS;
La Commission soutient cette réclamation car, vu sa position centrale, le Pentagone ne peut échapper à la nécessaire concertation générale.
Les arbitrages devraient être faits par le programme IRIS des déplacements.
Considérant que la Commission régionale de mobilité demande que le Pentagone et le Bois de la Cambre soient repris comme des aménagements de voiries dans la carte 5 et pas comme des zones à l'étude;
Que des réclamants demandent que les plans de circulation Pentagone et Bois de la Cambre soient intégrés au PRD et soumis à enquête publique;
La Commission soutient ces demandes.
La Commission considère qu'il serait logique et opportun que les principes des plans de déplacement du Pentagone et du Bois de la Cambre soient intégrés dans le PRD définitif (au moins en ce qui concerne les voies principales et interquartiers).
Considérant que la Commune d'Ixelles demande qu'il y ait la possibilité de modifications des voiries interquartiers au fil du temps;
La Commission considère qu'elle ne peut soutenir cette demande : s'il y a lieu de changer le statut des voiries, il faut revoir le plan selon la procédure prévue par l'OOPU.
Considérant que plusieurs réclamants sont pour le tunnel Schumann-Josaphat;
Que plusieurs réclamants sont contre le tunnel Schumann-Josaphat;
La Commission précise que le certificat a été délivré et que le principe du tunnel est donc acquis car il est nécessaire pour la mise en oeuvre complète du RER..
Considérant qu'un réclamant demande de mettre en tunnel, le trafic de place Meiser vers le boulevard Reyers;
La Commission considère que la Région n'a pas les moyens actuellement de

supprimer le viaduc.
Considérant qu'un réclamant précise qu'un tunnel routier reliant le boulevard Général Jacques au boulevard de la Plaine puis à l'autoroute E411 serait la meilleure solution;
La Commission signale que ce sujet est à l'étude mais que le plan n'en parle pas.
Considérant qu'un réclamant demande de réaliser de manière prioritaire la voirie de desserte du bd du Triomphe;
La Commission précise que ce point est à l'étude et rejoint la préoccupation du réclamant de trouver une solution à la desserte de l'école européenne et du campus
Considérant qu'un réclamant demande de mettre l'allée centrale de l'avenue Louise en tunnel;
La Commission considère que ce dossier est à étudier. La ville de Bruxelles est en train de conclure le dossier du PPAS. La Commission indique qu'il n'est pas question dans ce cas de récupérer la surface pour en faire des parkings mais pour embellir la rue et en favoriser la convivialité.
Considérant que les Communes de Bruxelles, de Schaerbeek et d'Evere demandent d'étudier des alternatives au tunnel pour l'Otan et de prévoir des aménagements du carrefour Bordet;
La Commission considère que l'étude en cours doit prendre en compte les alternatives, y compris l'option zéro.
Considérant que des réclamants sont opposés au classement en voirie principale de la drève de Lorraine et de la drève St- Hubert;
La Commission propose le statut quo. Il ne faut pas élargir la voie existante. La gestion des feux et traversées doit être examinée dans le plan global du Bois de la Cambre.
Considérant que des réclamants demandent de mettre la rue Xavier De Bue en piétonnier;
La Commission considère que cette demande doit être examinée dans le cadre du PCD d'Uccle.
Considérant que la Commune d'Uccle demande que la mise en semi-piétonnier de la rue Xavier de Bue soit faite par la Région;
La Commission renvoie au PCD de la commune pour cette demande.
Considérant que des réclamants demandent de mettre l'ensemble de la rue de Trèves en voirie de quartier, et ce jusqu'à la rue du Luxembourg;
La Commission ne soutient pas cette demande car il s'agit d'une voirie de liaison entre deux axes.
Considérant qu'un réclamant est opposé à la mise en voie interquartier de la rue du Tilleul pour l'amélioration de la quiétude;
La Commission considère que ce n'est pas possible, vu la nécessité du maillage « interquartier".
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande de déclasser la rue de Brabant et la rue d'Aerschot;
La Commission considère que ce point est à étudier, la rue de Brabant étant devenue « semi-piétonne » de fait.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande de déclasser l'axe des rues du Pavillon /des Ailes et de le remplacer par l'axe des rues Rubens-Gallait-Lieds;
La Commission est favorable à la demande sous réserves de confirmation de l'AED.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande de déclasser l'axe des rues Stephenson/Navez et de le remplacer par une alternative le long du canal;
La Commission est favorable à cette proposition sous réserves de vérification.
Considérant qu'un réclamant demande de déclasser l'axe de la rue des Palais (entre la

place Lieds et le canal) et de mettre la rue de la Reine en interquartier à la place;
La Commission ne soutient pas cette réclamation car la rue de la Reine a été réaménagée pour le passage du tram.
Considérant que la Commune de Ganshoren demande de déclasser les avenues Sermon, Poplimont, et de l'Exposition universelle qui sont reprises en voirie métropolitaine;
La Commission ne soutient pas cette demande. Elle rappelle que la différence entre les deux, est que pour la voie métropolitaine, le trafic est plus important que le séjour, pour la voirie principale le séjour est aussi important que le trafic.
S'il fallait déclasser ces avenues, il faudrait le faire pour toutes les autres voies métropolitaines. Selon la définition rappelée ci-dessus, la Commission estime qu'une révision générale pourrait se faire, en ne maintenant comme voies métropolitaines que les grands axes qui ne traversent pas de quartiers d'habitation.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande un soutien pour le maintien de la chaussée de Louvain en interquartier car cela implique le réaménagement de la place Meiser et de la chaussée de Louvain vers le centre;
La Commission soutient la demande.
Considérant que la Commune de d'Auderghem demande de ne pas classer la chaussée de Watermael en interquartier et les avenues Michels, Beaulieu, Volontaires et des Pêcheries;
La Commission n'a pas assez d'éléments pour se prononcer, elle renvoie à IRIS II.
Elle pense qu'il faut conserver un maillage et donc un lien entre l'avenue du Bois de la Cambre et le quartier des Pêcheries.
Considérant que la Commune de Woluwe-Saint-Pierre demande que les avenues du Manoir et des grands Prix soient en interquartier;
La Commission ne soutient pas cette réclamation, car il s'agit de quartiers résidentiels, elle renvoie à IRIS II.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de déclasser la rue Belliard et la rue de la Loi;
La Commission ne soutient pas cette réclamation : il s'agit d'axes principaux de communication. de et vers le centre et la Commission soutient la carte 4 avec la requalification des voiries et le soutien des piétons et des cyclistes.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande que l'avenue de Vilvoorde ne soit pas mise en voirie métropolitaine, car cette option est à l'étude;
La Commission rappelle qu'il n'y a quasiment pas d'habitants, qu'il s'agit d'une desserte de zone industrielle. Elle ne soutient pas cette réclamation.
Considérant que la Commune de Woluwe-Saint-Pierre demande de déclasser l'avenue Dumont;
La Commission considère que cette demande n'est pas possible.
Considérant que des réclamants demandent de déclasser l'avenue Fonsny;
La Commission considère que cette demande n'est pas possible.
Considérant que des réclamants sont opposés à la transformation de la rive droite du canal en voie métropolitaine;
La Commission ne soutient pas cette réclamation : il s'agit d'une zone industrielle.
Considérant que des réclamants demandent de déclasser le boulevard de la Plaine et le boulevard du Triomphe (entre le pont Fraiteur et Delta);
La Commission ne soutient pas cette demande. Une étude est de plus en cours sur la circulation autour de la Plaine des Manoeuvres.
Considérant que la Commune de Jette demande le statut de voirie interquartier pour l'avenue de l'Arbre Ballon (entre le chemin des moutons et l'avenue de l'Exposition);

La Commission considère qu'il s'agit effectivement d'une erreur de cartographie et qu'il faut qu'elle soit rectifiée.
Considérant que la Commune de Jette demande de déclasser le boulevard de Smet de Naeyer, l'avenue de Laeken et l'avenue Sermon;
La Commission indique qu'à priori, il faudrait maintenir le statut mais que ces voiries devraient être réaménagées et adaptées à la conduite urbaine car elles sont surdimensionnées.
Considérant que la Commune de Saint-Gilles demande que la chaussée de Charleroi mise en voie locale dans le projet de PRD (entre la place Stéphanie et Janson) soit mise en interquartier comme dans le PCD. La commune réserve donc sa position quant à la mise en voirie locale ou en voirie interquartier de la chaussée de Charleroi à l'issue des débats relatifs au projet de réaménagement proposé par la STIB et intégrera cette décision au dossier définitif du PCD (en cours d'élaboration);
La Commission n'est pas unanime :
11 membres proposent le maintien en voie locale au PRD pour favoriser la vitesse commerciale du tram,
9 membres soutiennent la demande de la commune.
Considérant que la Commune d'Ixelles demande d'analyser l'impact si la chaussée de Charleroi était mise en voirie de quartier;
La Commission considère qu'il faut maintenir la chaussée de Charleroi en voirie de quartier comme cela est prévu au plan, la rue Defacqz étant en voie principale pour ramener le trafic sur l'avenue Louise. Il faut de plus distinguer la question de la priorité au tram avec la hiérarchie des voiries. En effet, celle-ci ne joue pas nécessairement pour les transports en commun.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de mettre en voie principale l'avenue du Port (interquartier);
La Commission ne soutient pas cette demande : le quai de Willebroek parallèle est en effet en voie métropolitaine.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de surclasser la rue Picard (réseau quartier);
La Commission estime que cette demande doit être appréciée dans le cadre de l'étude globale de la zone Tours et Taxis. La rue Picard pourrait effectivement devenir un collecteur de quartier.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de mettre en voie métropolitaine la voie principale de la petite ceinture Ouest;
La Commission estime que le changement est prématuré (renvoi à IRIS II).
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de prévoir une attention spéciale pour le réaménagement de la petite ceinture ouest ainsi que les liens avec Molenbeek; pour le réaménagement de la porte de Ninove et pour l'accessibilité du site Tours et Taxis;
La Commission renvoie ce point au Gouvernement.
Considérant que la commune d'Uccle demande de prévoir une voirie principale entre Uccle et Watermael-Boistfort (O-E), elle précise que la chaussée de la Hulpe convient parfaitement;
La Commission propose que ce soit mis à l'étude, la chaussée de la Hulpe étant indiquée comme voie interquartier actuellement.
Considérant qu'un réclamant demande de créer un nouveau pont dans le prolongement de l'avenue van Oss (NOH);
La Commission soutient cette proposition : la plan devrait expliciter que la liaison « voie principale à l'étude » nécessite la création d'un nouveau pont (à côté du pont de Buda).

Considérant qu'un réclamant demande de réguler les feux rouges à la sortie de la bretelle d'autoroute de Grand Bigard/E19;
La Commission renvoie à la gestion de l'AED.
Considérant qu'un réclamant demande d'inverser le nombre de voies entrantes et sortantes sur l'avenue Charles Quint : prévoir 2 entrantes et 3 sortantes (actuellement c'est le contraire);
La Commission considère que ce n'est pas du niveau du PRD, mais estime utile que le Gouvernement transmette la suggestion à l'AED.
Considérant que plusieurs réclamants demandent la prolongation du ring sud-ouest par Uccle, d'autres sont inquiets quant à la prolongation du ring Sud-Ouest par Uccle;
La Commission n'est pas unanime :
13 membres considèrent que la réalisation d'un ring n'est pas souhaitable ni d'actualité. Cela nécessiterait un coûteux tunnel,
4 membres demandent, au contraire, la prolongation du ring, y compris sous-terrain,
3 membres s'abstiennent.
Considérant que la Commune de Jette demande que la mise en oeuvre du plan se fasse avec un flèchage pour le trafic camions au niveau du ring (via sortie 7bis);
La Commission soutient cette proposition.
Considérant qu'un réclamant demande l'aménagement de la E411 sur Auderghem en créant une bande de covoiturage/taxis/bus accompagné d'un contrôle strict;
La Commission considère que ce serait une proposition à étudier, elle renvoie au Gouvernement et demande qu'il envisage cette solution, notamment pour l'exploitation d'une ligne de bus rapide (TEC).
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de mettre l'autoroute A12 en voirie métropolitaine dans la Région;
Qu'un réclamant demande de ne pas reprendre l'autoroute de Liège comme autoroute entre l'entrée de la commune de Schaerbeek et le boulevard Reyers;
La Commission considère que cette demande n'est pas pertinente, elle ne peut toucher au statut légal de la voirie.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande de mettre l'E40 en voirie à 2 bandes dans chaque sens entre le boulevard Reyers et la porte de ville à Evere;
La Commission propose de réaménager cette entrée de ville en limitant la vitesse et le nombre de bandes à ce qui est nécessaire, en fonction des tunnels existants.
Considérant que des réclamants demandent que le statut d'autoroute soit arrêté aux plus proches limites communales (pour l'autoroute d'Anvers/Liège);
La Commission considère que cette proposition est à étudier.
Considérant que la Commune d'Evere demande prévoir une liaison entre l'échangeur de Diegem et l'av. De Vivoorde;
La Commission précise qu'il s'agit d'une zone hors Région.
Considérant qu'un réclamant précise qu'il y a trop de trafic sur la chaussée de Wavre et sur la chaussée d'Ixelles, il précise qu'il faut privilégier les passants et prévoir des aires de déchargement avec des horaires réglementés;
La Commission rappelle que la problématique des aires de déchargement relève de la politique locale.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande que soit démonté le viaduc Reyers;
La Commission propose d'étudier ce point, un tunnel ne pourrait être envisagé que si les moyens sont disponibles. Elle considère que ce n'est pas prioritaire.
Considérant que la Commune de Schaerbeek demande de remplacer la bande de transit par une bande de circulation locale le long des boulevards Wahis, Reyers et

Lambermont en direction du canal;
La Commission rappelle que ce genre de décision d'aménagement local est du ressort du PCD et renvoie au Gouvernement et à l'AED l'examen de la proposition communale.
Considérant qu'un réclamant précise qu'il y a une mauvaise indication du contournement de Carcoke, en effet le contournement repris dans le projet Cebruval est à l'équerre de la rue Van Oss avec le rond-point à cet endroit et non pas avec un départ oblique depuis le pont de Buda;
La Commission considère qu'il s'agit d'un point à vérifier et à corriger.
Considérant que des réclamants demandent qu'une liaison soit prévue entre l'avenue des Communautés et l'avenue des Pléiades;
La Commission estime que cette liaison ne correspond pas à la politique, poursuivie par la commune, d'éviter le trafic de transit.
Considérant que des réclamants demandent d'aménager des traversées en faveur des usagers faibles (piétons, cyclistes, cavaliers) aux drèves de Lorraine, St- Hubert et du Haras;
La Commission précise qu'il y a déjà des feux pour la traversée piétonne à plusieurs endroits.
Considérant que le port de Bruxelles demande que si la nouvelle voirie principale en amont du pont de Buda était réalisée, il serait indispensable de veiller à assurer le tirant d'air maritime depuis la limite Nord de la région jusqu'au pont Van Praet et à ne pas implanter les emprises au sol de l'ouvrage d'art et de ses accès sur le domaine portuaire, afin de ne pas obérer les activités portuaires de l'avant-port;
La Commission attire l'attention du Gouvernement à ce sujet.
Considérant que la Commune de Jette demande de sécuriser le carrefour de l'avenue de Laeken et de l'avenue de Jette et de mettre le boulevard de Smet de Naeyer à une seule bande de circulation dans chaque sens et de sécuriser les carrefours;
La commune de Jette demande de réaménager le carrefour entre la chaussée Romaine, l'avenue de l'Exposition et la rue de l'Arbre Ballon;
Elle demande aussi de supprimer l'accès à l'avenue Broustin au carrefour des avenues des Gloires nationales et Sermon;
La Commission partage le souci de la commune mais ces demandes ne sont pas du niveau du plan.
Considérant qu'un réclamant demande de réaménager la chaussée de Neerstalle;
La Commission précise que c'est fait.
Considérant qu'un réclamant demande que l'avenue Latérale soit mise en zone 30;
La Commission ne peut soutenir la demande du réclamant car il s'agit d'une voirie interquartier qui est nécessaire pour assurer le maillage de la Région.
Considérant qu'un réclamant demande la mise en zone 30 prioritaire du Val Maria;
Qu'un réclamant demande la mise en zone 30 prioritaire de la partie du Craetveld en contrebas vers le Zalput;
La Commission précise que ces voiries sont en voiries de quartier donc en zone 30.
Considérant que la Commune d'Uccle demande de ne pas construire de prolongation de la rue du Wagon vers la rue Van Ophem, elle remarque que ce serait trop coûteux en vue des avantages réduits;
La Commission se réfère à son avis sur le projet de PRAS. Suite aux réclamants s'opposant à la prolongation de la rue du Wagon, la Commission « propose le maintien du projet de voirie; elle estime qu'à cet endroit la pression de percolation est énorme, que la rue du Wagon ne traverse pas un quartier et qu'elle évite que la circulation ne se répande dans les quartiers".

Considérant qu'un réclamant demande d'aménager le boulevard de la Woluwe pour lui éviter un caractère d'autoroute;
La Commission marque son accord.
Considérant que la Commune de Koekelberg refuse que les voiries du pourtour du Parc Elisabeth ne deviennent des axes importants de circulation car ces quartiers sont repris en zone d'habitation (voiries interquartiers) et demandent de les déclasser;
La Commission ne soutient pas cette demande car il s'agit d'un axe important de circulation notamment pour les transports en commun.
ZONES A REORGANISER
Considérant que la S.N.C.B. demande de reprendre la liaison Heysel/OTAN comme zone à réorganiser;
La Commission renvoie aux études faites sur ce projet.
Considérant que la S.N.C.B. demande de prévoir une liaison interquartier à Houtweg vers le site de Schaerbeek formation;
La Commission est favorable à cette demande pour réaliser la liaison le jour où l'activité le justifiera.
Considérant que la S.N.C.B. demande l'implantation d'un grand terminal ferroviaire au Nord de Bruxelles (à Schaerbeek-formation ou à Schaerbeek voyageurs);
La Commission indique que la zone de Schaerbeek-formation ne sera pas exploitée avant 10 ou 15 ans.
Considérant que la Commune d'Ixelles et des réclamants demandent que les projets des études de la Ville de Bruxelles concernant le Bois de la Cambre et le Pentagone soient intégrés dans le PRD;
Qu'un réclamant demande quel est finalement le plan adopté pour le Bois Cambre et pourquoi les autres communes et les habitants n'ont pas été associés au projet;
La Commission renvoie le dossier au Gouvernement en lui demandant de prendre une décision par rapport au contenu
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de reprendre en zone à réorganiser la zone de Haren-Gare Formation-Rive gauche du Canal, elle demande que soient prévues des études;
La Commission soutient cette demande
PROJET DE CIRCULAIRE N° 18 RELATIF A LA LIMITATION DES EMPLACEMENTS DE PARCAGE
AVIS DE LA COMMISSION REGIONALE DE DEVELOPPEMENT
Suite à la demande de consultation du Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire, la Commission a examiné le projet de circulaire dans les délais fort courts qui lui étaient impartis. Après avoir entendu un représentant du Secrétaire d'Etat présenter le projet lors de la séance plénière du 2 mai 2002, la Commission a consacré à la circulaire, les séances des 7, 16, 22, 23 et 30 mai, soit 19 heures, ceci en pleine période de travail sur le traitement de l'enquête publique relative au projet PRD. Elle a émis, lors de la séance plénière du 30 mai 2002, l'avis suivant :
REMARQUES GENERALES :
La Commission prend acte de l'initiative du Gouvernement en faveur de la réduction des emplacements de parkings, mais déplore le manque d'analyse préalable, en particulier quant aux effets de l'application de la circulaire.
L'objectif majeur de la politique de mobilité est d'opérer un transfert modal de la voiture particulière vers les transports en commun, afin de diminuer la congestion automobile. La Commission souligne que l'application de mesures restrictives en matière de stationnement, afin d'atteindre cet objectif, ne peut se faire que si elle est accompagnée simultanément des mesures suivantes, d'ailleurs prévues par le projet de

PRD :
l'augmentation significative de l'offre des transports en commun, liée à une campagne promotionnelle;
la mise en oeuvre d'une politique efficace de parcage en voirie dans les rues commerçantes avec, entre autres, le respect des aires de livraison et d'un système rotatif efficace;
une meilleure promotion des parkings publics, avec amélioration de la sécurité, de leur signalisation, une tarification adaptée aux objectifs poursuivis;
la gestion du stationnement riverain en fonction de la morphologie des quartiers.
Référence au PRD :
La Commission constate, qu'au point 8 de la priorité 8 (Mobilité) du projet de PRD, le Gouvernement indique :"La région propose une révision de la circulaire De Saeger du 17 juin 1970. (...)" et développe en plusieurs alinéa les orientations de la nouvelle circulaire.
Il apparaît donc que, pour le Gouvernement, le projet de nouvelle circulaire doit constituer une mesure d'exécution du PRD.
La Commission a aussi remarqué qu'après avoir exposé le projet de circulaire et alors que celui-ci ne contient aucune référence au projet de PRD, le délégué du Secrétaire d'Etat, dans ses réponses, a renvoyé à plusieurs reprises à ce dernier.
Or, la Commission n'a pas encore remis son avis sur ce projet et par conséquent, ne s'est pas encore prononcée sur le contenu de son chapitre mobilité.
La Commission estime donc que par souci de cohérence juridique et conceptuelle, il serait préférable que le Gouvernement attende d'avoir arrêté le texte définitif du PRD d'ici à quelques mois, avant d'arrêter celui de la circulaire.
Exposé des motifs
La Commission estime que la circulaire doit mieux mettre en évidence le fait qu'elle doit tenter de concilier, dans le but d'une amélioration globale de la mobilité dans la Région, deux ordres d'impératifs :
la nécessité pour les entreprises que leurs immeubles soient pourvus d'équipements de parcage répondant aux conditions d'une accessibilité optimale et correspondant aux besoins liés à leurs activités, et
la nécessité de la réduction du nombre d'emplacements de parkings, afin de favoriser un transfert modal en faveur des transports en commun.
Impact de la circulaire
La Commission demande qu'il y ait adéquation des mesures qui font l'objet de la circulaire par rapport aux objectifs volontaristes annoncés dans le PRD.
Elle demande d'autre part que ses effets, à long terme, soient mesurés par rapport à la situation globale existante résultant en grande partie de l'application de la circulaire DE SAEGER.
Par ailleurs, modifier le choix modal des automobilistes par une diminution de l'offre de parking en ville, n'a d'effet que sur ceux à qui est offerte une alternative transports en commun efficace.
Or la moitié d'entre eux (Etude IRIS) viennent de domiciles situés hors RBC et n'auront d'alternative transports en commun, qu'avec le RER d'une part et des parkings de dissuasion proche du domicile de départ, donc à l'extérieur de la Région, d'autre part.
Aspect juridique et réglementaire :
La Commission fait remarquer que la circulaire étant rédigée comme un arrêté tend à faire croire qu'elle a une valeur réglementaire, alors que ce n'est pas le cas.
Le représentant du Secrétaire d'Etat a expliqué que le choix de procéder par circulaire

permettait plus de souplesse dans l'application des règles, mais ces arguments ne sont pas convaincants : la Commission fait remarquer que le RRU, acte à caractère réglementaire, peut également prévoir des lignes de conduites souples avec modulations selon certains paramètres, et que l'OOPU (art. 116-118) autorise des dérogations motivées pour des situations particulières.
La circulaire ne peut s'opposer aux dispositions existantes des PCD et des PPAS et un règlement aurait plus de poids pour, comme le dit le projet de circulaire, "donner une ligne de conduite générale en cette matière aux plans communaux"
La Commission s'interroge également sur la valeur juridique de la circulaire. Il existe, traditionnellement, deux catégories de circulaires : les circulaires interprétatives et les circulaires réglementaires. Les premières n'ajoutent rien à l'ordonnancement juridique existant. Elles ne font qu'exprimer le point de vue de l'administration quant à la portée ou à la compréhension que reçoivent, de sa part, des textes légaux et réglementaires. Ces circulaires sont parfaitement admissibles car elles ne portent en rien préjudice aux droits des tiers et ne leur sont d'ailleurs pas opposables. Le meilleur exemple en est le Commentaire des Impôts sur les Revenus qui exprime le point de vue de l'administration fiscale sur la manière de comprendre le Code des Impôts sur les Revenus.
La seconde catégorie de circulaires comprend les circulaires réglementaires. Bien loin de procéder à l'interprétation d'un texte légal ou réglementaire préexistant, elles ajoutent à l'ordonnancement juridique en disposant par voie générale et abstraite. La valeur de ces circulaires a toujours prêté à discussions. En effet, leurs textes n'étant généralement pas soumis à l'avis préalable de la section de législation du Conseil d'Etat, alors même qu'il s'agit de normes à portée réglementaire, elles encourent régulièrement la censure de la section d'administration de cette juridiction.
Interrogé sur ce point et les craintes à avoir sur la pérennité de la circulaire, le représentant du Secrétaire d'Etat a indiqué, sans doute pour esquiver la critique de légalité du procédé, que la circulaire sera appliquée par les communes et l'administration régionale sans qu'il n'y soit fait ouvertement référence. Autrement dit, elle constituera une ligne de conduite dont il sera possible de se départir. Dans cette perspective, le recours à la circulaire offrirait plus de souplesse que l'insertion d'un nouveau titre dans le règlement régional d'urbanisme.
Si tel devait être le cas, la Commission s'interroge alors sur les garanties offertes par la circulaire aux demandes de permis ou de certificat d'urbanisme. En effet, si la circulaire est dépourvue d'effet réglementaire, sa méconnaissance par une commune ou par un fonctionnaire régional ne pourra donner lieu à aucun contrôle, qu'il soit de nature juridictionnelle (recours au Conseil d'Etat), ou de nature administrative (recours administratif organisé devant le collège d'urbanisme). En effet, exercer un contrôle au regard de la circulaire équivaudrait à en accepter la nature réglementaire, ce qui ne peut légalement se faire.
En outre, la Commission doute quelque peu que, dans la pratique, certaines décisions prises par les communes n'invoqueront expressément le texte de la circulaire, notamment pour justifier, par référence à un texte régional, des décisions défavorables au demandeur de permis.
La Commission a pris note des explications du délégué du Secrétaire d'Etat, indiquant que le choix de procéder par circulaire était aussi motivé par la nécessité d'uniformiser les pratiques administratives et de consolider au niveau régional ce que l'administration applique comme règles. La Commission attire toutefois l'attention du Gouvernement sur l'avis de la Commission de Mobilité qui évoque le fait que cette circulaire ne devrait avoir qu'un caractère provisoire et intermédiaire :

« La Commission estime qu'à terme la réglementation relative au stationnement devrait être reprise dans un règlement plus durable qu'une circulaire. Cependant et compte tenu de l'intérêt de disposer d'une référence adaptable et modifiable aisément pour tenir compte des expériences à acquérir et de l'évolution de l'amélioration de la desserte du réseau des transports en commun, la Commission approuve le choix de maintenir (temporairement) la réglementation relative au stationnement sous forme de circulaire. »

Publication au Moniteur belge

La Commission s'interroge également sur la publicité qui sera réservée à cette circulaire. Le texte actuel indique implicitement que celle-ci sera publiée au Moniteur belge . Il faudra en tout état de cause qu'elle le soit.

Note particulière

Dans le point 4 - Contexte réglementaire (p.4), la circulaire fait référence à l'ordonnance du 30 juillet 1992 relative au permis d'environnement, alors que cette ordonnance a été remplacée par celle du 5 juin 1997.

Lien avec le permis d'Environnement :

La Commission constate qu'alors que le projet de circulaire fait, au point 4 de son préambule, un simple renvoi à la législation relative au permis d'environnement, le Gouvernement, au point 8 de la priorité 8 (Mobilité) du projet de PRD, indique :

- "Le principe de base prévoit un nombre maximal d'emplacements autorisés (au lieu d'un minimum), lors de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement pour la construction ou la rénovation d'immeubles, à l'exclusion des logements. Ce maximum est fixé en fonction de la qualité de la desserte des transports en commun".
- "Dans les immeubles existants, la mise en place de limitation du stationnement hors voirie s'appuiera notamment sur le permis d'environnement. A cet effet, des normes de capacité de stationnement hors voirie seront établies en fonction des critères tels que l'accessibilité, la desserte des transports en commun, la localisation et la fonction économique concernée. L'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise sera un des éléments requis pour la modulation des normes de stationnement appliquées par le permis d'environnement. A défaut de mettre sur pied, dans un certain délai, un plan de déplacements efficace, l'entreprise pourra faire l'objet d'une taxation de ses emplacements de stationnement. »
- "La définition des normes de stationnement sera effectuée lors de la prolongation, du renouvellement ou de l'extension des permis d'environnement de classe 1".
- "En ce qui concerne les parkings publics, les éléments suivants seront pris en compte lors de la délivrance ou du renouvellement des permis d'environnement afin d'améliorer leur taux d'occupation : fléchage dynamique, tarification cohérente avec celle des parkings en surface, contrôle par la police et répression des contrevenants en surface, amélioration de la sécurité, facilités pour les riverains aux heures creuses et pour les commerces".

Le texte du projet de circulaire ne reprend pas et ne précise pas ces considérations importantes quant au rôle du permis d'environnement en matière de stationnement hors voirie.

La commission est partagée sur le fait d'introduire ou non la matière du permis d'environnement dans la circulaire :

a) 12 membres considèrent que l'utilisation du permis d'environnement doit permettre en fonction des normes définies dans la circulaire, une révision à la baisse du parking dans les bâtiments existants, comme cela est proposé dans la politique de mobilité décrite dans le projet de PRD.

Ils font remarquer, en effet, que le renouvellement du permis d'environnement qui

doit se faire tous les 15 ans et au cours duquel l'autorité délivrante peut revoir les conditions d'exploiter n'est pas pris en compte dans la circulaire.
Ces membres estiment que la solution ne peut se trouver qu'en articulant de manière beaucoup plus étroite, le permis d'Environnement avec le permis d'Urbanisme. Autrement, le système prôné n'entraînera qu'un très maigre progrès du point de vue mobilité.
Ils rejoignent l'avis d'une majorité de la Commission de Mobilité qui estime que "le champ d'application du projet - uniquement les nouvelles demandes de permis d'urbanisme et de permis de lotir - est trop limité pour avoir un véritable impact sur le problème de la mobilité. La circulaire fait allusion aux études d'incidences et aux permis d'environnement. Les places de stationnement existantes ne peuvent être considérées comme un "droit acquis". Une réévaluation à l'occasion du renouvellement des permis d'environnement conformément aux dispositions légales (tous les 15 ou 20 ans) doit pouvoir mener à une révision du nombre de places de stationnement exploitables.
Cela devrait également être le cas pour les demandes d'urbanisme concernant les rénovations en profondeur. En effet, la circulaire manquerait de crédibilité si elle n'était pas applicable dans un domaine qui concentre actuellement une grande partie des activités de construction et qui peut avoir des répercussions considérables sur les flux de mobilité dans la ville.
b) 9 membres ne peuvent souscrire à l'extension de l'application de ces dispositions aux permis d'environnement, et plus particulièrement lors des décisions de renouvellement de ceux-ci. Cette matière doit faire l'objet de "normes de stationnement", comme le prévoit le projet de PRD.
La circulaire ne peut avoir d'effet rétroactif. Elle ne pourrait avoir pour effet de remettre en question des investissements réalisés en exécution de permis d'urbanisme, dont la durée n'est légalement pas limitée dans le temps.. En disposer autrement serait faire fi de toute sécurité juridique.
Ces membres se réfèrent par ailleurs aux considérations générales' exprimées lors des travaux du Conseil économique et social sur cette question :
"Le Conseil rappelle, quant à la remise en question éventuelle des emplacements de parcage autorisés dans les immeubles existants, les termes de son avis sur le projet de PRD, antérieur à l'examen de la présente circulaire : le Conseil rejette la possibilité de réduire systématiquement le nombre de parkings autorisés dans les immeubles existants, notamment en remettant en cause la teneur des permis d'environnement délivrés antérieurement. Cette mesure est de nature à augmenter la demande de stationnement en surface, ce que le projet de PRD cherche par ailleurs à combattre".
L'effet "limité" de la nouvelle circulaire, en raison de son application aux seules nouvelles demandes de permis, et la progressivité dans le temps de son impact sur le volume de la circulation automobile, sont d'autre part cohérents avec le projet de PRD. L'objectif des mesures restrictives en matière de circulation automobile est d'inciter au "transfert modal", ce qui suppose une "montée en puissance" de l'offre de transports en commun permettant à la Région d'atteindre "progressivement" les objectifs que s'est fixé le "Plan Iris" en matière de transfert modal pour les déplacements "domicile-travail".
Si la circulaire était d'application immédiate à l'ensemble des immeubles, sans alternative qui permette d'absorber progressivement et efficacement ce "transfert modal", elle créerait des problèmes irréversibles d'accessibilité aux immeubles concernés mais sans résoudre les problèmes de congestion du trafic.
Elle comporterait, en outre, un réel impact négatif sur la fonction commerçante de

nature à compromettre sa revitalisation comme son développement.
Par identité de motifs, la circulaire ne peut s'appliquer aux opérations de rénovation, hormis les demandes de démolition-reconstruction' qui s'apparentent à de nouvelles constructions".

Chapitre 1. Généralités

Section 1. Champ d'application - Construction neuve - rénovation lourde - rénovation

La circulaire indique qu'elle s'appliquera aux demandes de permis d'urbanisme et permis de lotir introduites après sa publication. Il conviendrait que le texte précise l'objet sur lequel portent ces demandes de permis.
Si, ainsi qu'il a été déclaré par le délégué du Secrétaire d'Etat, bien que le texte du projet de circulaire ne le précise pas, cette dernière ne s'appliquait qu'aux bâtiments neufs, la Commission fait remarquer que cela ne respecte pas le projet de PRD dans lequel le Gouvernement indique (au chapitre 8 de la priorité 8) "Le principe de base prévoit un nombre maximal d'emplacements autorisés (au lieu d'un minimum), lors de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement pour la construction ou la rénovation d'immeubles, à l'exclusion des logements. Ce maximum est fixé en fonction de la qualité de la desserte des transports en commun".
La Commission n'a pu trouver d'unanimité sur cette question :
a) 12 membres estiment qu'il faudrait davantage de cohérence entre les objectifs politiques de la circulaire et les mesures prises dans les domaines d'application comme la rénovation qui n'est pas visée par cette circulaire, selon la déclaration du délégué du Secrétaire d'Etat.
Ils estiment en effet, que si la circulaire ne s'applique pas à la rénovation, contrairement à ce qui est proposé dans le projet de PRD, on constatera une augmentation de l'offre de stationnement hors voirie, notamment en zone C.
La circulaire doit préciser que "la rénovation ou la démolition-reconstruction ne peut avoir pour effet une augmentation du nombre d'emplacements existants préalablement. En outre le nombre d'emplacements autorisés ne pourra dépasser les quotas autorisés pour la construction neuve".
b) 9 membres estiment que la circulaire ne peut être d'application que pour les bâtiments neufs, dans les opérations de construction ou de démolition-reconstruction et que, pour ces deux cas, les quotas autorisés doivent être identiques. Il ne saurait être question d'inclure la rénovation, même lourde, dans le champ d'application de la circulaire. Cela pourrait avoir pour effet la non réalisation d'investissements d'entretien et de rénovation nécessaires et l'apparition à terme de chancres urbains, ce que la Région ne souhaite pas.
Ils demandent de préciser dans la circulaire définitive, le champ d'application en matière de construction (la limiter à la construction neuve et à la démolition/reconstruction de telle manière qu'elle ne s'applique pas à la rénovation lourde).
Par ailleurs, la Commission unanime rejoint la Commission de Mobilité qui estime que : "devrait être éclaircie la situation du changement d'affectation lequel pourrait, en vertu des normes, entraîner une caducité du permis initial ou au moins impliquer une adaptation du nombre des emplacements de parcage".

Section 2. Définitions :

Outre les lacunes à combler dans la définition du glossaire, certains termes sont définis, mais ne reviennent pas dans le texte de la circulaire (parking souterrain, zone d'activités...) alors que d'autres sont repris dans le texte mais ne sont pas définis (immeubles de logement collectifs, grands immeubles d'entreprises).
Dans le cadre de la définition du parking souterrain, il est précisé qu' "est également

considéré comme souterrain le parking ou la partie de parking fermé sur plus de 75 % de son périmètre". Que faut-il entendre par fermé (couvert, grillagé mais à l'air libre...) ? La Commission propose de suivre la Commission de Mobilité et de prendre en compte la notion de "parking couvert".
Si seule une partie du parking est fermée à concurrence de plus de 75 % de son périmètre, la qualification de parking fermé s'applique-t-elle exclusivement à cette partie (alors qu'on dit que la fermeture sur 75 % suffit pour conférer la qualité de parking fermé) ou vise-t-elle l'ensemble du parking?
La Commission demande que des dimensions maximales de surfaces soient fixées par emplacement de parking.
Les zones d'activités énumérées (ZFM, ZIU, ZAPT,ZA) ne visent pas les ZM, les ZIR ou les zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il faut supprimer cette définition qui n'intervient que dans l'explication de la méthodologie de délimitation de la zone D page 10.
Les "immeubles de logements collectifs" (p.8) ne sont pas définis. (quelle différence avec les immeubles à logements multiples ?)
Le "grand immeuble d'entreprises" n'est pas défini. (p.14)
La Commission fait remarquer que la circulaire ne mentionne pas explicitement le terme "lotissement" et qu' il y aurait lieu de le faire et de le définir clairement.
La Commission demande également qu'une définition du terme "construction" soit donnée.
La Commission appuie la suggestion de la Commission de Mobilité de donner des précisions dans la définition du "parking vélo"
« Celle-ci pourrait se définir de la manière suivante :
« parking vélo : pièce d'accès aisé et équipée d'une porte avec serrure ou d'arceaux comme décrits ci-après, ou espace couvert d'accès aisé (à proximité immédiate des accès au bâtiment et au niveau "zéro", ou éventuellement au niveau -1 si les rampes d'accès n'excèdent pas 5 %) équipé d'arceaux permettant le cadenassage efficace des deux roues d'un vélo et du cadre (par exemple, barres en "U renversé" d'environ 60 cm de largeur et d'environ 65 cm de hauteur (cfr plan norme AED -A1/202/09). »;
Elle demande également que soient précisées les définitions des termes suivants :
« parking visiteurs" : il y a lieu d'ajouter à la définition "en ce compris ceux des services de livraison et de maintenance sous-traitants de l'entreprise";
Elle demande également d'ajouter la définition : "surface plancher" en reprenant la définition du glossaire du PRAS : "Totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m dans tous les locaux, à l'exclusion des locaux situés sous le niveau du sol qui sont affectés au parcage, aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts.
Les dimensions des planchers sont mesurées au nu extérieur des murs de façades, les planchers étant supposés continus, sans tenir compte de leur interruption par les cloisons et murs intérieurs, par les gaines, cages d'escaliers et d'ascenseurs".
Remplacer véhicule fonctionnel par : véhicule utilitaire et ajouter la définition suivante :
« Véhicule nécessaire aux activités techniques de l'entreprise (livraisons, dépannages, etc...)".
Ajouter la définition : "Véhicule de service" : "voiture particulière affectée ou non à un chauffeur, utilisée régulièrement pour les activités commerciales ou administratives des entreprises".
Chapitre II. Les logements :
Section 1re : Dispositions communes

La disparité des conditions dans lesquelles des logements neufs sont construits en région de Bruxelles-Capitale ne permet pas de fixer des règles uniformes, applicables à toutes les situations.
Imposer un nombre minimum de parkings pour des logements multiples pourrait rendre impossible la construction d'immeubles dans les centres urbains.
En effet, la largeur des façades des terrains et/ou leur profondeur peuvent constituer des contraintes insurmontables empêchant purement et simplement la construction de l'immeuble.
La Commission considère en conclusion que les immeubles de logement doivent être retirés du champ d'application de la circulaire comme le prévoit le projet de PRD..
A titre subsidiaire, elle formule les commentaires suivants à propos des " immeubles à logements multiples" :
la Commission s'oppose à l'imposition de construire un minimum de parkings par logement considérant qu'il s'agit d'un encouragement à la motorisation des habitants, particulièrement dans les parties du territoire urbain bien desservies par les transports publics et dans les zones densément bâties dans lesquelles la pression automobile constitue un frein sérieux à l'attractivité des quartiers.
Elles estime qu'il y a lieu de distinguer les petits immeubles à appartements des grands, considérant que pour ces petits immeubles, l'imposition de construire un parking souterrain est de nature à dissuader la mise sur le marché de logements à des prix attractifs pour les habitants à revenus moyens.
Elle considère pour la même raison que l'imposition de normes minimales aux logements à vocation sociale doit être supprimée sur l'ensemble du territoire régional.
Elle attire l'attention du gouvernement sur les conséquences de l'application de la circulaire sur le renchérissement du coût de mise sur le marché des grands logements (+ de 150m^2) destinés aux revenus moyens et inférieurs alors que ceux-ci font cruellement défaut.
Chapitre III. Les entreprises :
Section 1re Les véhicules du personnel
Sous-section 1re. Généralités
Principe de calcul
La Commission soulève le fait que la circulaire prend comme référence le "nombre d'emplois" dans l'immeuble, pour les petits immeubles et pour les immeubles destinés à d'autres affectations que le bureau, pour établir le nombre d'emplacements de parking. Elle fait remarquer qu'il s'agit là d'une "nouvelle notion" en Urbanisme et que ce critère est difficilement applicable au moment de l'examen de la demande de permis d'urbanisme ou de lotir. Toutefois, il pourrait s'appliquer au moment de l'exploitation et donc être évalué dans le permis d'environnement.
La détermination du nombre de parkings en fonction du nombre d'emplois pour les nouveaux immeubles des entreprises hors bureaux est aberrante étant donné que, dans le cadre de nouveaux immeubles, les occupants ne sont pas toujours connus (cas des promotions "en blanc") et que, même s'ils le sont, ils peuvent rapidement changer.
Dans les productions immobilières "blanches", on ne peut effectivement pas définir le nombre d'emplois d'autant plus que cela change en fonction de l'occupation (call-centre : 1 emploi/12 m^2, pour le doublage de film : 1 emploi/80 m^2). Il est difficile de contrôler si le demandeur a une demande crédible par rapport au bâtiment.
La Commission pense que le nombre d'emplois n'est un critère ni pertinent, ni applicable et propose de ne retenir que le critère des surfaces brutes plancher.
Pour les petits bureaux, la Chambre des Classes moyennes et le Conseil économique et social font remarquer que la superficie par emploi dans les P.M.E. et TPE est bien

plus réduite que les moyennes évoquées dans le projet de circulaire : plutôt que 20 à 25 m^2 par emploi, il faut considérer 10 à 15 m^2, or le projet de circulaire limite à 5 emplacements maximum les immeubles de 0 à 250 m^2.
Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes représentées au Conseil économique et social constatent que l'application expérimentale des nouvelles normes à certains immeubles existants peut conduire dans certains cas, à des écarts importants par rapport au nombre actuel d'emplacements de parcage. Les normes de la circulaire ne correspondent pratiquement jamais à la réalité, en ce qu'elles se montrent beaucoup plus sévères que la réalité, contrairement aux explications entendues par le Conseil dans le cadre de l'exposé du Secrétaire d'Etat.. La situation dans les immeubles récents doit être étudiée et la circulaire devrait s'en inspirer pour élaborer les nouvelles normes.
2. Les zones d'accessibilité en transport en commun
(zonage carte)
La Commission fait remarquer la transition brutale entre les différentes zones (ex : Tour et Taxis : à la limite des zones rouge (A) et jaune (C) sans transition entre les deux).
La Commission propose un liseré "B" comme transition autour de la zone A.
Elle attire également l'attention sur le danger d'utiliser certaines couleurs :
- confusion avec les couleurs des cartes d'affectation (vert : espaces verts, etc...).
- rouge : plus limitatif, vert : moins limitatif.
La Commission suit également l'avis de la Commission de Mobilité qui considère que "le saut brutal en fonction des normes proposées entre les zones A et C est de nature à provoquer des effets pervers dans les quartiers situés à la marge commune de ces zones. Elle propose, en conséquence, de compléter la définition de la zone B par des données permettant de créer un liséré continu de zone B autour des zones A".
La Commission est partagée sur la question d'une extension de la zone B :
a) 11 membres proposent également d'étendre la zone B en fonction de la desserte réelle en transports en commun suivant l'avis de la Commission de Mobilité : "La Commission rappelle que de nombreuses gares de la S.N.C.B. sont desservies par deux trains cadencés et plus par heure. Ces gares, de même que les haltes de la ligne 26, devraient générer une zone B dans leur périmètre de desserte estimé à 400 mètres. De même, il est très souhaitable de tenir compte, dès à présent, d'autres lignes performantes de desserte de transports en commun.
Ces membres proposent, en conséquence, d'étendre la zone B à l'ensemble des voiries dont les propriétés riveraines sont situées à une distance pédestre maximale d'environ 400 mètres des stations et gares S.N.C.B. existantes de même qu'à une distance pédestre maximale d'environ 200 mètres du réseau de surface des lignes de tram et de bus performant en fréquence et en régularité parmi ceux repris à la carte n°6 du projet de PRD".
b) 11 membres s'en tiennent à la rédaction du texte du projet de circulaire. La zone B ne peut concerner que les transports en commun dont la performance constitue une réelle alternative à celle des modes de déplacement individuels. Seuls le métro, le RER (ou la ligne 26 qui le préfigure) et les véhicules circulant sur site propre sur la totalité de leur itinéraire, répondent à cette exigence.
ZIR n° 14
La Commission soulève également le problème de "la zone D" qui couvre au nord de Bruxelles, une partie de Berchem-Sainte-Agathe et notamment la ZIR n° 14.
On peut constater que c'est la seule ZIR en dehors des zones centrales qui se trouve en zone D. Cette anomalie est incompréhensible, vu la nature même du contenu de la

ZIR telle que définie dans le PRAS et confirmée par le schéma directeur approuvé par la Commune et en passe de l'être par la Région, qui prévoit un programme mixte bureaux, commerces, logements, équipements.
L'inscription de la ZIR n° 14 en zone D hypothèque le programme même de la ZIR et exclut de facto la réalisation d'un programme immobilier dans lequel le poids important des logements peut se réaliser grâce à un programme de bureaux qui de plus s'inscrit dans la notion de porte de ville.
La ZIR n° 14 s'inscrit donc normalement en zone C.
Sous-section 2. Limitation par type d'immeuble
La Commission fait remarquer une erreur au point 2 (p. 12) :
dans le 2e tableau (texte néerlandais), il convient de remplacer dans la zone D le terme vloeroppervlakte par "terreinoppervlakte".
Quotas pour les bureaux et entreprises
La Commission est partagée quant aux quotas admissibles par zones :
Zones A, B, C
a) 11 membres appuient la proposition de la Commission de Mobilité de revoir à la baisse les nombres d'emplacements autorisés pour les faire correspondre à l'option volontariste du plan IRIS et de retenir :
En zone A : 1 emplacement par 300 m^2 de surface plancher
En zone B : 1 emplacement par 200m^2 de surface plancher
En zone C : 1 emplacement par 120 m^2 de surface plancher
b) 11 membres "s'opposent à une approche plus restrictive de la problématique des parkings dans les immeubles affectés aux activités économiques. Ils conçoivent, comme mentionné dans les considérations générales, que le nombre de parkings autorisés fasse l'objet d'une politique de gestion sélective tenant compte de critères liés à la qualité de la desserte en transports en commun et aux spécificités et besoins des entreprises, mais ne pourraient admettre que le "volontarisme" des critères et des normes compromette l'accessibilité des entreprises et dès lors, leur compétitivité. Ils rappellent que l'insuffisance de parkings à Bruxelles est souvent invoquée par les chefs d'entreprises comme cause déterminante de leur décision de délocalisation".
Zone D :
La proposition du projet de circulaire, soit 1,5 emplacement par 85 m^2 au sol (soit 1 emplacement pour 56,6 m^2 au sol) revient à autoriser 175 emplacements par hectare de terrain affecté à l'activité.
Pour un rapport P/S > 1, le critère proposé est moins favorable que ce lui de la zone C, (par exemple, pour 1 ha au sol, et un P/S de 2, soit 20.000 m^2 plancher, le nombre d'emplacements autorisé serait de 100 en zone A, 200 en zone B, 333 en zone C et 175 en zone D).
La Commission n'a pas pu trouver d'unanimité sur cette proposition.
a) 10 membres, comme la Commission de Mobilité, considèrent qu'il faut maintenir ce critère pour la zone D qui est réservée principalement à des activités industrielles et productives (soit de 40 à 100 emplois/ ha). Les quotas (175 emplacements/ha) dépassent largement les moyennes d'occupation par emploi pour ce secteur.
b) 12 membres se rallient à la note de minorité de la Commission de Mobilité :
« le projet reviendrait à imposer des normes de parking plus restrictives aux bureaux de plus de 500 m2 situés dans la zone D, alors que celle-ci est, par hypothèse, pas ou peu desservie par les transports en commun.
Cette disposition s'avère contraire à la théorie ABC préconisée dans le projet de PRD, et qui sous-tend les autres dispositions de la directive. Si elle devait prévaloir, cette formulation de la circulaire reviendrait à rendre plus difficile l'usage de modes

individuels de déplacement, alors que, par hypothèse, aucune alternative n'existe en transports en commun.
La circulaire conduirait dès lors inévitablement à perturber l'accessibilité des entreprises concernées, ce que ces membres peuvent d'autant moins concevoir que les zones visées par ce statut sont susceptibles de recevoir les implantations "d'activités de productions de biens immatériels" auxquelles le PRAS vient d'ouvrir les zones d'industries urbaines. La Commission propose que des emplacements supplémentaires de parcage soient prévus dans les immeubles abritant des entreprises lorsque, pour le bon aménagement de l'environnement, des emplacements de parcage en voirie sont supprimés".
Sous-section 3. Stationnement pour vélo
La Commission est partagée :
a) 13 membres suivent l'avis de la Commission de Mobilité qui estime qu' "il y aurait lieu d'appliquer les critères repris au PRD promouvant 10 % des déplacements par vélo. Il y a lieu, en conséquence, de modifier le dernier paragraphe comme suit :
« Le nombre d'emplacements correspond au minimum à un emplacement par 200 m2 de plancher, avec au moins 2 emplacements pour les immeubles ne dépassant pas 300 m^2".
b) 6 membres estiment que les 10 % préconisés par le PRD constituent des prévisions peu réalistes et très largement excessives par rapports à la situation actuelle. Ces membres considèrent que le quota de 5 % prévu par la circulaire est déjà très largement volontariste, et en tout état de cause, suffisant.
c) 3 membres s'abstiennent.
Section 2. Les véhicules fonctionnels :
Il conviendrait pour les sections "véhicules fonctionnels" et "visiteurs", de préciser que les nouveaux immeubles de bureaux sont visés : le texte ne parle que des "entreprises".
La Commission rejoint la Commission de Mobilité et estime également que :
"L'absence de norme claire pour les véhicules fonctionnels et pour les visiteurs risque de donner une trop grande élasticité au dispositif. Il est à noter qu'au moment de la délivrance du permis, le futur occupant n'est pas toujours connu et il est donc difficile d'en déterminer les besoins futurs. De plus, il y aurait lieu de différencier :
- les véhicules de fonction logistique;
- les véhicules de fonction commerciale;
- les véhicules de fonction administrative, ces derniers étant soumis à la réglementation générale de la circulaire sur les emplois".
Section 3. Les visiteurs
1. Cas général
Il convient d 'ajouter à la section 3, dans la phrase les mots ici soulignés : "le nombre d'emplacements pour visiteurs pourra lors de la délivrance du permis, être modifié d'initiative par les pouvoirs publics".
A défaut, on pourrait comprendre que le texte autorise la modification du nombre d'emplacements après la délivrance du permis. Or, cette possibilité paraît aller à l'encontre du fait qu'un permis d'urbanisme accorde des droits définitifs à son titulaire.
A propos de la question des parkings pour visiteurs, la Commission n'a pu trouver d'accord :
a) 11 membres marquent leur accord avec la proposition et souhaitent le maintien de cette section 3.
b) 12 membres souhaitent supprimer purement et simplement la possibilité, pour les immeubles de bureaux d'ajouter des emplacements pour visiteurs : ces places doivent

être inclues et comptées dans le quota global accordé en fonction des surfaces de l'immeuble.
Section 4. Les livraisons
Pour les immeubles de bureaux de 5.000 m^2, il semble difficile, dans le tissu urbain dense, d'obliger à prévoir une aire de livraison hors voirie accessible aux camions avec hauteur libre de 4,30 m. Cette exigence ne devrait s'appliquer qu'aux immeubles de plus de 20.000 m2.
Chapitre IV. Normes de sécurité
La Commission se rallie à l'avis de la Commission de Mobilité : "Afin de garantir une sécurité optimale, il y a lieu de compléter le début du dernier paragraphe de la manière suivante :
« A cet égard, les rampes de sortie des parkings dont la construction est sans retrait "ou en retrait de moins de 5 mètres" par rapport à l'alignement...".
Révision de la carte évolutive
La Commission demande des garanties quant à la révision de la carte des zones en fonction de l'augmentation de la desserte en TC (d'où proviendra l'initiative ?).
PRIORITE 9 : AMELIORER LE CADRE DE VIE
OBSERVATIONS GENERALES
En terme de forme, la Commission :
- relève le manque de clarté quant aux priorités des mesures d'exécution effectives du chapitre;
- regrette que l'environnement soit traité de manière isolée par rapport aux autres éléments d'attractivité développés en priorité 1;
- regrette la confusion relative à la notion d'attractivité, déjà débattue lors du commentaire de la priorité 6 (confusion entre attractivité "interne" et "externe").
En terme de fond, la Commission :
- insiste sur la nécessité pour la région de retrouver une offre de qualité de vie, entre autres via des mesures urbanistiques et environnementales efficaces;
- regrette le traitement parfois simpliste et confus de certaines matières, telles que la relation entre gaz à effet de serre et automobile, le télescopage entre données et mesures préconisées en terme de réduction des gaz à effet de serre, ainsi que le manque de distinction entre impacts en terme de mobilité et impacts environnementaux de l'automobile.
En matière d'amélioration structurelle de la qualité de l'air (point 1), la Commission souhaite que la contribution des automobiles bruxelloises à l'émission de CO^2 belge soit relativisée, aussi bien en terme territorial (part de la région dans le total des émissions belges) qu'en terme sectoriel (part du secteur automobile dans le total des émissions de tous les secteurs confondus).
La Commission regrette le manque de transparence et de clarté quant à la justification des mesures envisagées par rapport aux objectifs annoncés. Elle s'interroge tant vis-à-vis du traitement partiel des problèmes, des secteurs visés par les mesures, du type de mesures préconisées et du niveau des mesures envisagées : au niveau du traitement du problème, elle considère comme réducteur les mesures d'amélioration de la qualité de l'air par le seul respect des engagements internationaux en matière d'émission de CO^2;
En matière de réduction des nuisances sonores (point 2), la Commission regrette le manque d'approfondissement des mesures préconisées. Elle fait notamment remarquer que d'autres moyens tels que le type de revêtement routier existent pour réduire le bruit lié au trafic automobile : ce type de mesure est cité au point 2.2.2, mais pas à sa juste valeur.
Etant donné que plusieurs réclamants appuient la politique volontariste de la région en

matière de maillage vert et bleu, et que d'autres demandent d'apporter des modifications se trouvant déjà dans le projet de plan ou demandent des ajouts portant sur des politiques qui sont déjà mise en oeuvre actuellement;
La Commission décide d'appuyer ces remarques mais considère qu'elles ne donnent pas lieu à des amendements du plan.
Etant donné que plusieurs réclamants demandent d'apporter des changements ayant trait à des points qui peuvent être considérés comme des détails au vu de l'échelle du plan ou encore portant sur des points qui ne relèvent pas de la compétence régionale;
La Commission décide de ne pas demander d'amendements sur ces points.
Etant donné que plusieurs réclamants demandent des précisions sur des termes qui ne se trouvent pas dans le glossaire;
La Commission demande d'ajouter une définition des termes suivants au glossaire :
Matériau vivant de haute qualité paysagère;
continuité verte;
verdurisation (en donnant à ce mot la même définition qu'à "verdoiement");
« zone humide" et "étangs";
éco-construction et éco-rénovation;
architecture bio-climatique.
Etant donné que plusieurs réclamants demandent de mettre en place ou d'améliorer les coordinations entre différents partenaires publics ou para-publics;
La Commission estime que ce point est généralement suffisamment pris en compte dans le projet et ne nécessite pas d'amendement.
Introduction
Alinéa 1er
Plusieurs réclamants demandent de préciser certains termes comme la notion de "cadre de vie" et "d'amélioration du cadre de vie";
Des réclamants demandent de :
préciser les moyens prévus pour accompagner les administrations locales;
identifier clairement les responsables de la réalisation des projets environnementaux;
présenter les compétences régionales et communales par rapport à ces projets;
proposer des programmes de réalisation et d'évaluation (amélioration structurelle de la quantité de l'air, gestion des déchets, de l'eau, utilisation rationnelle de l'énergie, etc...),
Ces programmes pourraient être soumis à EP et seraient annexés au PRD ou feraient l'objet d'une publication ultérieure;
Un réclamant demande l'ajout suivant :
inclure dans le "plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air" la réduction des nuisances dues au trafic aérien au-dessus de la Région;
La Commission estime que le "cadre de vie" n'appelle pas d'explication particulière, ni de définition dans le glossaire. Par ailleurs les propositions du projet de PRD relèvent toutes d'une intention générale d'amélioration du cadre de vie.
La Commission se réfère à ses remarques générales concernant l'exposé des moyens, des programmes et des compétences. Elle estime, comme les réclamants que le projet de PRD doit servir d'instrument de gestion à long terme et qu'il doit expliciter les compétences pour chacune des matières traitées ou tout au moins pour chacune des mesures préconisées.
Elle demande que des précisions soient apportées sur la composition, les missions et les moyens dans le chapitre relatif aux conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville.
Elle rejoint le réclamant sur la question des nuisances dues au trafic aérien et

considère également qu'il faut s'attacher à l'incidence du trafic aérien sur la qualité de l'air (émanations de kérosène,...) et ne pas voir uniquement le point de vue des nuisances sonores qu'il génère.
La Commission propose l'amendement suivant au premier alinéa de l'introduction : "La mise en oeuvre du "plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air" ... par une politique ambitieuse de réduction des nuisances dues au trafic automobile, au trafic aérien, à la consommation de chauffage/réfrigération et aux rejets des entreprises. »
Alinéa 3
Un réclamant demande d'ajouter à l'alinéa 3 relatif au maillage vert et bleu le fait que des mesures doivent être prises visant une diminution du poids de l'automobile;
La Commission estime qu'il n'est pas opportun d'ajouter cette précision dans l'exposé introductif de la priorité. Cet aspect est développé dans les points qui suivent.
Alinéa 6
Un réclamant demande de modifier le 6ème alinéa de l'introduction de manière à y introduire l'idée qu'il faut diminuer les déchets résiduels;
La Commission appuie le réclamant et propose la modification suivante du 6ème alinéa de l'introduction : "Le but étant à la fois de préserver les ressources et de diminuer les déchets résiduels. »
Alinéa 8
Des réclamants demandent de développer le contenu d'un 'Contrat de qualité de vie' ainsi que les obligations qu'il contiendrait pour le citoyen, un contrat engageant par définition les deux parties;
Ces contrats seront-ils d'application sur les grands axes ?
La Commission se joint au réclamant pour demander que le projet de PRD précise ce qu'il entend par "contrat qualité de vie".
Alinéa 9
Un réclamant demande de préciser que l'actualisation du plan Iris se concrétisera selon deux axes distincts : la mise en oeuvre d'un plan de maillage vert et bleu et la mise en oeuvre d'une politique de mobilité volontariste;
Un réclamant demande de justifier la focalisation sur les déplacements 'domicile-travail' qui paraît peu pertinente;
Effectivement au regard des graphiques de répartition des déplacements repris au sein de la priorité 8, ceux-ci ne représentent que 17 % des déplacements contre près de 47 % pour les déplacements 'domicile-autre';
La Commission rappelle que le Plan IRIS est un plan réalisé en aval du projet de PRD dont il met en oeuvre le volet déplacement. La mise en oeuvre des maillages vert et bleu fait l'objet d'un plan spécifique.
La Commission constate, comme le réclamant, que les déplacements domicile-travail ne représentent que 17 % du total des déplacements réalisés par les Bruxellois durant les jours ouvrables. D'autres types de déplacements, comme ceux qui sont repris sous la rubrique "domicile-autre" représentent près de 47 % du total des déplacements. Toutefois, les déplacements domicile-travail - ainsi que les déplacements domicile-école - sont ceux qui, par leur concentration à certaines heures de la journée, provoquent le plus de congestion.
Elle demande d'amender le 9ème alinéa de l'introduction de la priorité 9 comme suit : "Les simulations..... en particulier sur les déplacements domicile-travail et domicile-école qui représentent ensemble près du quart des déplacements des bruxellois durant les jours ouvrables et se concentrent à certaines heures de la journée, provoquant ainsi un phénomène de congestion. »

Propositions d'ajouts
De nombreux réclamants estiment que la priorité 1 doit être complétée par d'autres éléments pas ou peu évoqués au sein de ce chapitre;
Des réclamants insistent sur la coordination et la cohérence des outils :
le PRD doit coordonner les différents plans existants.
Il n'est fait nulle part mention des autres plans existants et de leur rapport avec le PRD : PRAS, plan IRIS, plan de développement durable, plan bruit, plan déchets, etc.;
développer la collaboration et la coopération permanente entre les régions pour résoudre tous les problèmes liés à l'environnement;
D'autres réclamants considèrent que la priorité 1 ne parle pas des actions à promouvoir dans le but de développer une vision cohérente du développement durable. Le PRD n'aborde pas en profondeur cette problématique mais se contente d'énoncer superficiellement la question.
Ils demandent d'appliquer le plan de développement durable décidé et publié par le Gouvernement fédéral;
La Commission considère, comme les réclamants, que le projet de PRD constitue le plan charnière entre les objectifs énoncés au niveau fédéral et les plans de mise en oeuvre réalisés en aval. La référence explicite à ces différents plans devrait permettre de mieux comprendre leur enchaînement et la cohérence qui doit être recherchée entre eux.
De même, le projet de PRD est un outil de référence dans les discussions entre les régions relatives à la coordination de leurs politiques dans les diverses matières.
Elle rappelle qu'il est fait référence à ces plans, ainsi qu'à l'aspect de la nécessaire coopération entre régions respectivement dans les priorités 5 (un territoire mieux aménagé) et dans les conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville.
Il ne serait toutefois pas inutile de faire référence au plan fédéral de développement durable et au plan climat en cours de négociation dans l'exposé introductif de la priorité 9.
La Commission propose l'ajout d'un alinéa 9bis : "Le Plan fédéral de développement durable constitue le cadre global de référence des propositions d'actions en matière d'environnement. La réalisation d'un plan climat (que la CRD recommande d'appeler "programme climat") pour la région bruxelloise devrait en déterminer certains éléments de mise en oeuvre. »
Des réclamants proposent d'aborder le problème de la fiscalité :
envisager une politique fiscale incitative pour permettre la réalisation des projets environnementaux;
un examen attentif des différentes impositions en vue d'aboutir à une politique d'éco-fiscalité, outil très efficace de gestion des différentes priorités affirmées dans le PRD;
prévoir des incitants financiers pour les encourager à la pratique de la gestion écologique (réduction significative de l'impôt foncier, primes, etc...);
La Commission est d'avis qu'une politique fiscale incitative en matière d'environnement a généré des progrès importants notamment en Wallonie, dans les régions rurales où une suppression de l'impôt foncier et des droits de succession des propriétés comme incitant à leur intégration dans le réseau Natura 2000 peut avoir un impact environnemental direct.
Elle suggère de s'inspirer sur cette expérience pour développer à Bruxelles des incitants fiscaux à l'égard des propriétaires qui s'engageraient dans une gestion écologique de leurs terrains. Ces propriétés participent, en effet du maillage vert. Il est important à ce titre de les préserver.
Sur la question de la mise en place d'une politique fiscale incitative, la Commission

renvoie aux remarques formulées au point 4.3.1.
Alinéa 10
Des réclamants demandent l'ajout de certains points au nombre des objectifs environnementaux :
une commune demande de souligner les aspects et les impacts positifs de l'amélioration de l'environnement sur la santé publique. Elle estime que la santé et l'environnement sont à considérer autant que les aspects économiques;
Des réclamants demandent que la politique de l'environnement soit guidée par la protection de la santé publique et l'amélioration de l'information des habitants notamment en publiant une version grand public de l'Etat de l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale (IBGE);
l'ajout d'autres objectifs que la mise en oeuvre des maillages vert et bleu et d'une politique de mobilité volontariste tels que la gestion des déchets, gestion de l'eau et dépollution des sols, éco-construction, politique énergétique durable;
le fait que les habitants attachent beaucoup d'importance au bruit;
Ces réclamants estiment, en effet, qu'il faut limiter l'impact du chapitre sur la mobilité qui fait l'objet d'une priorité à part entière;
La manière dont le plan donne priorité absolue à la circulation douce n'apparaît pas clairement et doit être mis en évidence;
La Commission considère comme les réclamants que d'autres objectifs doivent être évoqués au sein de l'alinéa 10 de l'introduction, d'autant plus qu'ils sont présents dans l'énoncé de la priorité 9.
Elle propose l'ajout de trois tirets supplémentaires à l'alinéa 10 : "Concrètement, cet objectif ambitieux.... autour de cinq axes principaux :
« La mise en oeuvre d'une politique énergétique durable, de gestion des ressources et des déchets et d'amélioration de la qualité de l'air selon les principes du développement durable. Ces politiques sont prises dans un souci de respecter et participer à la mise en oeuvre du plan fédéral de développement durable;"
- "La mise en oeuvre d'une politique accordant une place prépondérante à la protection et la promotion de la santé, étant donné le lien étroit existant entre environnement et santé";
- "La mise en oeuvre d'une politique visant à encourager la modification des comportements inadaptés notamment en matière de consommation. »
1. Amélioration structurelle de la qualité de l'air
1.1. Enjeux
Une commune s'étonne du peu d'ambition marqué par la Région pour ce qui concerne la qualité de l'air;
Des réclamants considèrent que le PRD reste dans le vague absolu : il prévoit que 'L'administration effectuera le suivi de la situation et proposera en temps utiles les plans d'actions nécessaires'. Quels sont ces plans d'actions, quel en sera le contenu.... ?
Des réclamants demandent d'ajouter les éléments suivants :
les plans catastrophe - à revoir ou à lancer rapidement - tiendront compte de cela et aussi des centrales nucléaires;
la liste des installations Seveso et Seveso Bis, la situation des postes de mesure et des postes avancés des pompiers seront réexaminés;
revoir les plans anti-terrorisme (cf l'amiante et les dioxines inhalées après les attentats du 11 septembre à NY);
Il ne serait pas inutile de rappeler dans le projet de PRD que la mise en oeuvre des Protocoles et conventions internationaux se fera par divers plans dont le Programme Climat et le Programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air.

De la même manière, le projet de PRD devrait faire mention des autres programmes d'actions existants ou en chantier qui permettront de répondre aux engagements internationaux.
La Commission propose l'ajout suivant au point 1.1.2. au dernier alinéa : "Dans le cadre de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto et des autres conventions relatives à la pollution atmosphérique, plusieurs plans sont en cours d'élaboration : le Programme climat et le Programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air énonceront les actions à entreprendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Région bruxelloise. Ces actions concerneront l'ensemble des secteurs concernés par cette émission : la mobilité, le chauffage résidentiel, le chauffage tertiaire.
La Commission demande également d'ajouter un alinéa supplémentaire faisant état des installations reprises au sein du plan Seveso et Seveso bis.
Un réclamant demande qu'on informe les Bruxellois par des panneaux électroniques des niveaux de pollution de l'air dans les quartiers habités;
Le fait de connaître la pollution sensibilisera les habitants à une réduction de leurs émissions;
La Commission est d'avis qu'un effort d'information sur l'état de la pollution de l'air doit être fourni. Cette information pourrait être réalisée en partie à l'entrée des tunnels.
Un réclamant insiste pour interdire les épandages de pesticides dans les lieux publics et insiste pour organiser des campagnes de sensibilisation du public destinées à le convaincre de renoncer à utiliser des pesticides dans les propriétés privées;
La Commission relève que la législation actuelle sur l'emploi des pesticides est floue et soumise à interprétations diverses par les communes et ce malgré des campagnes d'information organisées par l'IBGE sur l'utilisation de produits alternatifs aux pesticides.
Elle demande que cette question soit reprise au sein du projet de PRD et propose d'ajouter un alinéa au point 1.2. : "Une politique visant à interdire l'épandage de pesticides dans les lieux publics sera mise en place ainsi qu'une information des pouvoirs publics compétents dans la gestion des parcs publics pour promouvoir l'utilisation de produits dérivés non polluants. »
La Commission rappelle que l'arrêté d'application fixant la liste des produits autorisés doit être revu tous les trois ans.
1.2. Objectifs environnementaux
Un réclamant demande que l'on fasse écho au plan climat et propose l'amendement suivant : Ajouter après 'l'évolution des émissions la plus préoccupante est celle du CO^2.' "Le Gouvernement bruxellois s'engage à rédiger un plan climat qui mettra tout en oeuvre pour concrétiser les accords de Kyoto en synergie avec le plan climat fédéral, notamment la diminution des émissions de CO^2 de 7,5 % par rapport à l'année de référence 1990. »;
La Commission rappelle que les objectifs assignés à la Belgique en application du Protocole de Kyoto et des décisions au sein de l'Union européenne correspondent à une réduction de 7,5 % des émissions de gaz à effet de serre pour les années 2008-2012 par rapport à 1990.
Un Plan National Climat sera réalisé au niveau fédéral qui mettra en oeuvre le Protocole de Kyoto. Il intégrera les grandes lignes de la politique fédérale en ce qui concerne ses propres compétences ainsi que les mesures et/ou plan régionaux.
Il n'y a pas d'accord aujourd'hui sur la répartition des charges de réduction d'émissions au sein de la Belgique. La répartition des 7,5 % de réduction d'émission de gaz à effet de serre doit encore faire l'objet de discussions entre les régions et le fédéral dans le

cadre du futur accord de coopération relatif à la réalisation du Plan National Climat.
Dans sa décision du 15 mars 2001, le Gouvernement régional, tout en s'inscrivant pleinement dans le cadre de l'objectif d'une réduction de 7,5 % des gaz à effet de serre, a estimé que la région bruxelloise ne peut s'engager, compte tenu de ses spécificités et des limites de ses compétences, à une réduction linéaire de 7,5 % de ses émissions et propose que chaque niveau de pouvoir maximalise ses efforts. Le Gouvernement régional a demandé qu'une méthode de calcul de répartition équitable entre régions soit définie par un organisme indépendant en concertation avec les acteurs concernés.
Le Gouvernement régional a sanctionné, en date du 19 juillet 2001, l'ordonnance portant assentiment au Protocole de Kyoto. Dans ce cadre, elle est en train de réaliser un plan climat à intégrer au futur plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et du climat 2002-2010 qui constituera la contribution régionale bruxelloise au Plan National Climat.
La Commission estime, comme les réclamants, que le projet de PRD doit tenir compte de l'état des négociations relatives à l'objectif de réduction de 7,5 % des émissions de gaz à effet de serre.
Elle propose d'ajouter à la fin du troisième alinéa du point 1.2. Objectifs environnementaux ce qui suit : "La Région s'inscrit pleinement dans le cadre des objectifs de réduction de 7,5 % d'émission des gaz à effet de serre auxquels la Belgique a souscrit. Elle veillera néanmoins à ce que sa spécificité soit prise en compte dans la démarche et veillera à ce qu'il n'y ait pas de discordances importantes entre les mesures adoptées par les trois régions. »
Des réclamants demandent :
de donner des objectifs chiffrés ainsi qu'un bilan annuel de la qualité atmosphérique dans les différentes zones de la région (difficulté de juger de la situation actuelle avec des objectifs pour 2001 par rapport à 1990);
de donner les chiffres sur les émissions de CO^2 en '99 en quantité plutôt qu'en pourcentage [tableau 1 du chapitre 9.1.2];
une surveillance de l'évolution de la situation et correction des tendances;
La Commission signale que l'IBGE produit des chiffres journaliers de pollution atmosphérique reprenant des mesures pour différents composants atmosphériques.
Elle rejoint néanmoins le réclamant et demande que les objectifs à atteindre ainsi qu'un bilan annuel de la qualité de l'air soient publiés au sein de l'état de l'environnement réalisé par l'IBGE.
Elle propose l'ajout suivant au point 1.2. : "L'état de l'environnement publiera annuellement les objectifs chiffrés ainsi qu'un bilan annuel de la qualité atmosphérique dans les différentes zones de la région. »
Une instance s'étonne de la discordance entre les chiffres avancés par le projet de PRD et les chiffres retenus dans le cadre de la négociation du "Plan National Climat fédéral";
Après vérification, la Commission relève que les chiffres relatifs à la part des différents secteurs d'activité dans les émissions directes de CO^2 repris dans le Plan Climat en cours de négociation sont identiques à ceux du projet de PRD.
1.2.1. Objectifs chiffrés relatifs au trafic routier : réduire le volume de 20 %
Un réclamant demande que le chapitre sur l'air ne soit pas séparé du chapitre mobilité;
La Commission de l'environnement souscrit aux objectifs concernant la diminution des émissions de produits polluant l'air;
Des réclamants rappellent que le constat relève que le logement et le tertiaire sont les principaux consommateurs et donc "émetteurs" de CO^2. Le chapitre consacré à cette

matière est "vague et peu concret", alors que la partie consacrée à la diminution du trafic automobile est beaucoup plus travaillée (voir priorité 8);
Ils demandent de développer les objectifs visant la réduction des émissions de CO^2 générées par le logement et le tertiaire (politiques d'isolation, de rénovation, de remplacement des chaudière, de système de régulation, d'utilisation de l'énergie solaire devraient être encouragées, aussi bien dans les logements que pour les industries et le tertiaire);
Des réclamants relèvent que le PRD indique que 4 types de polluants (CO^2, SO_2, NO_x, COV) doivent être en diminution;
Le PRD ne s'occupe que du CO^2 où la réduction à atteindre est la plus faible (7,5 %) et où l'effort à fournir est le plus grand (augmentation au lieu de recul des émissions);
Ils demandent d'indiquer l'effort restant à fournir pour les 3 autres polluants et les mesures à prendre pour chacun d'entre eux spécifiquement et proposent de se consacrer aussi, sinon davantage, à une politique volontariste et incitative en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie;
Ces réclamants estiment que le projet de PRD reproduit, comme en matière de mobilité, la même approche disproportionnée de la problématique de la circulation automobile par rapport à l'impact réel et mesuré de celle-ci sur l'émission de gaz à effets de serre dans la région alors que la source de loin la plus importante des gaz à effet de serre provient du logement;
La Commission régionale de la mobilité marque son accord sur les objectifs proposés de réduction de la circulation automobile à l'horizon 2010 de 20 % par rapport à celle mesurée en 1999. Cela pourra être recherché par un meilleur partage des espaces publics entre tous les usagers, suite au succès de la réalisation déjà entreprise et au bon accueil que les riverains lui ont apporté;
En outre, cette commission souligne l'importance des objectifs qualitatifs concernant le trafic routier, en vue desquels il faut agir immédiatement. A savoir : la diminution de la consommation des véhicules, la promotion d'un style de conduite moins polluant et une diminution du trafic routier dans les quartiers résidentiels;
Toutefois, elle demande, au sujet d'objectifs chiffrés, plus de précisions concernant la façon dont l'objectif qui consiste à diminuer les émissions de CO^2 de 7,5 % (par rapport à 1990) se traduit par un objectif qui consiste à diminuer le volume global du trafic de 20 % (par rapport à 1999) : le lien entre les deux doit être formulé de manière plus claire et didactique. L'objectif ainsi équitablement chiffré doit ensuite être concrètement élaboré et intégré au plan de mobilité Iris;
Cette commission ainsi que le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale et d'autres réclamants insistent sur la nécessité d'une augmentation simultanée de l'offre ainsi qu'une amélioration de la qualité des transports publics. A cette fin, une politique radicale est nécessaire, pour laquelle les moyens requis doivent être mis à disposition;
Une commune est sceptique sur l'objectif de réduire de 20 % le trafic routier sans investissements massifs dans les infrastructures de transports en commun et sans aménagements des espaces publics et privés (parkings), réduisant la circulation automobile;
La réduction des déplacements en voiture de 20 % est ambitieuse et nécessite un plan de mobilité équilibré et sévère à très court terme;
Il faudrait que la réserve encore disponible des transports en commun (STIB, S.N.C.B., De Lijn et TEC) soit suffisante pour réduite la pression sur la région des navetteurs en voiture;
La Commission régionale de la mobilité ainsi que d'autres réclamants font valoir

qu'en l'absence de règles relatives au trafic, mais aussi à l'utilisation de l'énergie par le logement et les entreprises secondaires et tertiaires, le Protocole de Kyoto restera sans effets.
Ils demandent que les objectifs des autres secteurs (la consommation d'énergie dans les habitations, l'industrie et le secteur tertiaire,...) soient également chiffrés quantitativement et que les mesures adéquates pour les réaliser soient abordées;
Un réclamant demande que des solutions complémentaires pour une diminution des émissions de CO^2 dans le domaine du transport soient proposées :
fiscalité pénalisant fortement les utilisateurs de véhicules à consommation immodérée (+ de 8 l./100 km) et émission hors normes de particules nocives;
agir sur le parc automobile de société en diminuant la déductibilité de ces véhicules;
En effet, plus de 1 voiture sur 2 est un véhicule de société;
Certains réclamants insistent sur le fait que la problématique de l'air est surtout liée aux problèmes du trafic automobile. On assiste, en effet, à une augmentation continue du trafic automobile depuis 1999. L'automobile est responsable non seulement de l'émission de CO^2, mais également d'autres polluants, tels que les composés organiques volatiles, le dioxyde de soufre, l'azote, le monoxyde de carbone,...;
Certains réclamants estiment que la proposition de réduction des émissions de CO^2 par la baisse de consommation des véhicules est insuffisante;
Malgré les politiques mises en place par le premier PRD, les constats attestent d'une augmentation des émissions de CO^2 générées par le trafic routier;
Ils s'interrogent soit sur la pertinence des politiques précédentes soit sur leur mise en oeuvre. Le projet de PRD parle d'un modèle qui permet de calculer la réduction du volume de trafic nécessaire pour parvenir à une réduction des émissions de CO^2 de 7,5 % dans le secteur du transport. Dès lors, on peut également s'interroger sur l'application d'un tel modèle, plus théorique que pragmatique, puisque aucune mesure innovante n'est proposée;
La politique inchangée doit être expliquée;
En matière de pollution de l'air, le projet de PRD s'attache essentiellement à la diminution des émissions de CO^2 qui, dans le cadre de la problématique du changement climatique est le gaz à effet de serre le plus présent en région bruxelloise.
La Commission considère, comme certains réclamants, que le projet de PRD doit également s'attacher à déterminer des mesures pour réduire l'émission des autres gaz et polluants atmosphériques comme les NO_x, le SO_2, les composés organiques volatiles et métaux lourds.
S'il est, d'autre part, clairement établi que le transport participe aux émissions directes de CO^2 à concurrence de 18,6 %, la Commission souligne que le secteur du logement et le secteur tertiaire prennent une part non négligeable dans la part des émissions totales de ce gaz, soit respectivement 45,6 et 21,4 % des émissions.
Le programme climat en cours de réalisation pour la région bruxelloise mentionne en outre que les émissions de CO^2 ont une tendance à la hausse, surtout en ce qui concerne le secteur résidentiel (en terme d'évolution depuis 1990, les besoins énergétiques de la région ont augmenté de 19 % dans le secteur résidentiel, de 13 % dans le secteur tertiaire et de 11 % dans le secteur du transport).
La Commission relève également que l'amélioration technique des moteurs et de la composition du carburant permettront à l'avenir une nette diminution de l'émission de certains gaz à effet de serre, dont le CO^2, sans réduction du volume de trafic.
Aussi, la Commission considère que le projet de PRD doit être plus nuancé et ne pas lier le respect de ses engagements internationaux à la seule réduction du volume du trafic automobile. Il doit également s'attacher à chiffrer et à proposer des objectifs en

matière de réduction des émissions dues aux autres secteurs, à savoir le logement et le secteur tertiaire au travers d'une politique volontariste et incitative en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie : inventorisation de la situation énergétique du parc de logement et du parc de bureau privé et public, sensibilisation de la population sur l'amélioration de la performance des logements en matière de chauffage, mise en place d'incitants permettant d'améliorer la performance énergétique des logements et bureaux, mise au point de réglementations, ...
La Commission tient à relever que la pertinence de l'objectif de réduire le volume de la circulation doit s'apprécier également pour d'autres raisons que la réduction des gaz à effet de serre : le transport est en effet responsable de l'émission d'autres polluants dangereux pour la santé, comme les composés organiques volatiles (NMVOC) (75 % des émissions en région bruxelloise), l'oxyde de soufre (SO_2) (27 % des émissions en région bruxelloise), les oxydes d'azote (NO_x) (77 % des émissions), le monoxyde de carbone (80 % des émissions).
Le Programme Climat en cours d'élaboration devra se pencher sur ces éléments.
Suite à ces considérations, la Commission demande d'amender le projet de PRD de manière à :
dissocier le lien automatique entre le respect des accords internationaux et la diminution du volume de la circulation routière. Elle demande que la dimension environnementale de la mobilité soit traitée dans le chapitre mobilité;
intégrer et préciser les politiques à suivre relatives à la réduction des émissions du CO^2 par les autres secteurs émetteurs, à savoir le logement et le secteur tertiaire : objectifs chiffrés et mesures à mettre en oeuvre;
apporter plus de précisions quant aux mesures à mettre en oeuvre pour réaliser les autres objectifs internationaux (réduction des émissions de SO_2, NO_x, composés organiques volatils, métaux lourds,....).
La Commission demande en outre, à l'instar de certains réclamants, de préciser le lien existant entre l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7,5 % et la réduction du volume de trafic global de 20 %.
Des réclamants souhaitent que la Région précise ce qu'elle entend par : sensibilisation à ce mode de conduite plus respectueux de l'environnement;
Et quels seront les moyens mis en oeuvre pour atteindre cet objectif (mise en place d'infrastructures,... ?);
La Commission considère que le projet de projet de PRD est suffisamment explicite.
2. Réduction des nuisances sonores
2.1. Enjeux
La Commission demande de vérifier la traduction du 4e paragraphe du point 2.1.
Un réclamant demande d'ajouter aux objectifs environnementaux celui d' assurer la réduction du bruit partout dans la ville et surtout dans les parcs et autres espaces verts (circulation, survol des avions, marchands ambulants, radios,...);
La Commission rappelle que le projet de PRD propose un ensemble de mesures visant à réduire le bruit dans l'ensemble de la ville.
Des réclamants demandent de définir la lutte contre le bruit des avions comme une priorité au sein du PRD.
Plusieurs propositions sont formulées :
interdire les survols et les transports nucléaires;
freiner la croissance de l'aéroport de Bxl-national;
définir précisemment une zone limitée d'autorisation de survol (zones inhabitées du ring,..);
développer le chapitre relatif au trafic aérien et aux nuisances sonores;

La Commission relève que l'IBGE a mis au point divers instruments tels que le plan bruit et un arrêté relatif au bruit généré par le trafic aérien (arrêté du 27 mai 1999), ainsi qu'une programmation dans le temps pour atteindre ces objectifs. Cet arrêté, approuvé par le Conseil d'Etat est applicable depuis le 1er janvier 2000 et prévoit : la définition de zones dans lesquelles sont définies des valeurs limites d'immission et la définition de valeurs limites par passage d'avion et par période. La Région de Bruxelles-Capitale a été subdivisée en trois zones établies en fonction des couloirs aériens. Une carte reprenant ces zones est reproduite dans le plan bruit. Ces éléments font l'objet d'un accord entre l'Etat fédéral et la région. Cet accord entrera en vigueur le 1er juillet 2002.
La Commission appuie les réclamants et demande que le projet de PRD soit plus explicite quant aux politiques régionales entreprises en matière de lutte contre les nuisances sonores dues au trafic aérien et demande d'ajouter les éléments suivants au 4ème alinéa du point 2.1. :
l'insertion de la carte délimitant les zones les plus touchées par les nuisances sonores aériennes;
l'état des négociations entre le Gouvernement régional et l'Etat fédéral concernant le développement d'une politique de moindre bruit visant à respecter les normes définies par la Région pour les populations survolées, dont la délimitation d'une zone limitée d'autorisation de survol.;
Des réclamants relèvent l'importance de prendre en compte le bruit généré par le train d'autant plus avec les projets de mise en place du réseau RER. Ils demandent qu'une attention particulière y soit consacrée dans le PRD et formulent plusieurs propositions :
préciser les moyens pour parvenir à diminuer les nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire et notamment recourir à la couverture des voies du RER;
définir les mesures d'accompagnement pour la mise en place du RER en matière d'isolation phonique de réduction des vibrations du matériel roulant,;
mettre en place des conventions avec les S.N.C.B. pour le respect des normes de bruit;
Concernant le bruit des trains, un réclamant signale que l'absence de sanctions dans la convention passée entre la région et la S.N.C.B. ne garantit pas son respect;
La Commission appuie la remarque des réclamants et demande que le projet de PRD précise au point 2.1., 5e alinéa les termes de la convention négociée avec la S.N.C.B. ainsi que les mesures d'accompagnement définies avec cet organisme pour le bruit le long des voies ferrées.
Elle estime de plus qu'il faut imposer des normes en matière de bruit et en contrôler le respect. Par ailleurs, la société de transport doit imposer la technologie appropriée au respect de ces normes et se donner les moyens de vérifier l'opérationnalité des moyens techniques mis en oeuvre.
La Commission suggère, d'autre part, que le projet de PRD, pour plus de clarté, fasse référence aux éléments du plan bruit relatifs aux décisions prises en matière de réduction des nuisances sonores dues au trafic ferroviaire. Elle propose de reproduire dans le projet de PRD la carte relative à la détermination des zones potentielles de conflit entre le bruit du chemin de fer et la fonction d'habitation riveraine réalisée par l'IBGE et d'ajouter au point 2.1., 5e alinéa ce qui suit : "La région, en collaboration avec la S.N.C.B. et conformément au Plan de lutte contre le bruit en milieu urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale, établira :
un cadastre du bruit du chemin de fer régulièrement actualisé;
un calendrier d'étude des points noirs ferroviaires qui mettra en évidence les aménagements et/ou procédures de réduction de la gêne pour les riverains.

Le Gouvernement définira par arrêté des valeurs guides et des normes relatives au niveau sonore maximal admissible que peuvent subir les populations riveraines des voies de chemin de fer, ainsi que la programmation dans le temps de l'atteinte des objectifs de même que les conditions techniques de mise en oeuvre des voies et du matériel garantissant, en fonction de l'expérience réelle, des niveaux sonores et de vibration satisfaisants. »
La Commission renvoie à la convention existante avec la S.N.C.B. et à l'étude d'incidences réalisée dans le cadre de la demande de permis pour le tunnel Schumann-Josaphat.
Plusieurs réclamants estiment que la circulation ne constitue pas la seule source du bruit dans la ville et demandent que le PRD tienne compte des autres sources de nuisances sonores telles que :
- les entreprises, les systèmes de ventilation;
- les services d'urgence (ambulances) et de nettoyage;
- le problème spécifique de l'occupation des cours et jardins par le secteur Horeca;
- les nuisances induites par les trams en chaussée;
Un réclamant estime qu'il convient de renforcer la sévérité du futur règlement sur le bruit et les vibrations et d'imposer les prescriptions des zones résidentielles à toutes les zones dès qu'il y a un logement ou un terrain bâtissable à moins de 50 m de la source sonore ou vibratoire;
La Commission relève que l'analyse des plaintes en matière de bruit traitées par l'IBGE fait valoir que certaines installations sont plus souvent que d'autres sources de problèmes. Il s'agit principalement des installations de production de froid, de conditionnement d'air ou encore de chauffage. L'exploitation de ces installations est soumise à une procédure d'autorisation et à l'octroi d'un permis d'environnement limité dans le temps et définissant un certain nombre de conditions environnementales à respecter.
En outre, le Gouvernement a défini dans son arrêté du 2 juillet 1998 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générées par les installations les conditions acoustiques types qui doivent être respectées par ces installations.
2.2. Objectifs environnementaux
2.2.1. Objectifs chiffré en matière d'exposition au bruit
Une commune rappelle que la priorité numéro 1 doit rester la diminution du trafic dans le cadre de la lutte contre le bruit. Ce qui n'empêche pas des mesures d'isolation acoustique;
Un réclamant demande que les objectifs chiffrés et que les objectifs en matière de gestion de la circulation et d'aménagement de voiries soient maintenus car, en cohérence avec les politiques de mobilité, ils constituent des critères objectifs d'analyse et de planification concernant les nuisances sonores liées au trafic automobile;
Afin de proposer un environnement sonore de qualité, l'habitat doit être protégé d'une exposition trop importante au bruit routier. Le développement d'espaces publics agréables dans les quartiers résidentiels et dans certaines parties de la ville, par exemple les centres touristiques importants, les centres commerciaux, les parcs et places publiques, nécessite également des aménagements adaptés au bénéfice des moyens de locomotion "doux" et des transports publics;
La Commission régionale de la mobilité demande que des mesures de limitation de nuisances sonores s'appliquent à tous les moyens de transport;
Des réclamants demandent que le Plan Régional de Développement soit plus explicite au sujet des moyens concrets de réalisation et objectifs chiffrés en valeurs concrètes

de débit et de vitesse de véhicules, soit des références chiffrées en matière de pression automobile parfaitement compréhensibles et vérifiables par tous, citoyens et pouvoirs publics;
Des réclamants demandent de préciser les objectifs chiffrés et les moyens de mise en oeuvre ainsi que ce que l'on entend par "isolation moyenne". Ils font valoir qu'en matière de bruit il existe une part importante de subjectivité et la sensibilité au bruit peut varier d'une personne à l'autre;
La Commission renvoie au programme bruit pour ce qui relève du détail de la mise en oeuvre des politiques en matière de réduction du bruit. Le projet de PRD, s'il doit tenir compte des éléments principaux de ce programme, ne peut en détailler le contenu.
Un réclamant demande d'assurer la réduction des nuisances sonores générées par les "2 roues à moteurs" par un contrôle très régulier aux frais des contrevenants;
La Commission renvoie aux réglementations existantes en la matière.
2.2.2. Des objectifs en matière de gestion de la circulation et d'aménagement des voiries
paragraphe b) : Un réclamant demande que le conditionnel 'permettrait' soit supprimé au profit d'un mode affirmatif puisqu'il s'agit d'un objectif en matière de réduction du bruit et non d'une simple réflexion théorique. Ce réclamant demande la formulation suivante : "Sur les voiries interquartiers, une limitation du trafic combinée à une vitesse effective de 50 km/h et à une conduite douce, induit par l'aménagement des lieux, doit permettre d'atteindre les seuils diurne de 60dB et nocturne de 55dB. ";
paragraphe c) : Des réclamants demandent de changer les 'voiries régionales' par 'les voiries du réseau primaire'. Ceci afin de respecter la terminologie utilisée dans le reste du document et particulièrement dans la carte 5 'voiries';
Ils demandent de préciser le concept de voirie primaire en zone de logement, à laquelle priorité paraît devoir être donnée à l'isolation acoustique (carte 4) et les conséquences qui découlent d'être repris dans une telle zone. L'inscription dans ce type de voirie a uniquement pour conséquence d'imposer aux autorités chargées du réaménagement des espaces publics de veiller à ce que de telles mesures aboutissent à une diminution des nuisances sonores pour les riverains;
Ils relèvent que la référence à la zone de logement n'est pas heureuse dans la mesure où elle paraît faire des îlots délimités par de telles voiries comme étant affectés au logement, ce qui n'est exact ni en droit ni en fait. Admettre qu'une priorité devrait être donnée au logement dans ces îlots serait, en outre, manifestement déraisonnable et serait, pour ce motif irrégulier;
paragraphe c) : Des réclamant proposent d'accorder la priorité acoustique aux habitations riveraines de toutes les voiries générant plus de 60 dba ou plus, et aux voiries connaissant un trafic régulier nocturne;
Ils demandent d'ajouter à la suite du paragraphe 2.2.2. c) : "Les mesures préventives visant la vitesse de circulation et la qualité du revêtement seront appliquées avec une attention particulière et prioritaire sur les voiries définies comme 'axes structurant à intégration environnementale renforcée'";
Ils demandent, de plus que des mesures et aménagements soient prises pour réduire la vitesses sur ces axes principaux;
Il y a lieu de distinguer les 'espaces structurants à intégration environnementale renforcée' du reste du réseau primaire de voiries et de marquer clairement la volonté d'y réduire le bruit routier à la source afin de rencontrer et de préciser l'un de objectifs de ce concept du PRD développé plus loin dans le chapitre et repris sur les cartes 1 et 4;
paragraphe d) : Un réclamant propose de parler de "zone de confort" plutôt que de

"zone calme" et de faire figurer cette notion sur la carte N° 4 en en-tête de tout ce qui à trait aux espaces verts, maillage vert, promenade verte et aménagement de type semi-piétonnier;
D'autres 'zones de confort ' devraient être définies en accord avec les communes concernées. Ces 'zones de confort' (centres commerciaux et touristiques) doivent permettre de contribuer à l'amélioration du cadre de vie, de la convivialité de l'espace public et de la structure des tissu urbains;
Les liens et définitions relatives à cette notion doivent être faits dans les chapitres 'amélioration du cadre de vie' et 'mobilité';
Un réclamant soulève que le principe de spécialisation des voiries qui consiste à reporter, de fait, les 3/4 du trafic routier sur les voies les plus importantes (métropolitaines, principales et interquartier) où habitent aussi des milliers de citoyens, c'est admettre pour ceux-ci une discrimination (négative!) inacceptable;
Un réclamant relève que la gestion du report de trafic sur le réseau principal, corollaire à la diminution du trafic dans les quartiers d'habitation, n'est pas évoquée alors que ces voiries 'principales' sont également souvent bordées d'habitations. A cet effet, les mesures proposées pour réduire les nuisances sonores (par exemple, la pose de double vitrage) ne constituent que des pis-aller;
Car, non seulement ces voies reçoivent beaucoup plus de trafic, mais aussi un trafic très rapide auquel les autorités et le PRD ne semblent guère vouloir apporter des corrections;
Quels aménagements sont prévus pour améliorer la quiétude des voiries interquartier ?
Des réclamants estiment qu'il ne faut pas agir uniquement à l'intérieur des logements mais également à l'extérieur. Il faut trouver des solutions qui tendent à réduire de manière globale les niveaux sonores. Ils considèrent que l'isolation acoustique des logements ne peut résoudre à elle seule le problème de nuisance sonore. L'isolation acoustique ne peut se substituer à la nécessaire réduction des émissions (problème d'aération des logements,...);
Des réclamants demandent que des précisions soient apportées quant aux subsides octroyés par la Région pour l'isolation des logements (préfinancement, information à la population,...) et les voiries qui seront concernées par cette subsidiation :
intégration des subsides au sein des primes à la rénovation, assortis de critères (zones exposées, normes à respecter,...);
Ils demandent de prendre en compte le bruit du chemin de fer dans les politiques de subsidiation régionale;
Le renforcement de l'isolation acoustique des logements qui est proposé (Priorité 9, pt 3) va dans une tout autre direction et la CRMS ne peut y souscrire. Il s'agit ici d'une position défensive (interposition de matériaux isolants, difficiles à adapter de manière satisfaisante au bâti ancien) et non offensive;
D'autres réclamants demandent que l'on envisage également le placement d'écrans acoustiques :
augmentation du nombre de murs anti-bruit le long du ring et à côté des voies de chemin de fer;
augmentation du nombre de "murs végétaux" sur les bornes centrales des grands axes et à côté (ex. BD Lambermont, petite ceinture, etc...), etc...;
réduction du bruit, dans et autour des espaces verts;
Des réclamants relèvent que le PRD ne se préoccupe pas suffisammentde l'isolation acoustique et vibratoire des transports en commun. Ils demandent que soit ajouté au PRD l'objectif suivant : "Restaurer les conditions de vie des résidants par une

insonorisation effective des voies de tramway. »;
Ils font valoir que la STIB est seule responsable de la partie de la voirie qu'occupent ses rails ainsi que des deux zones latérales de 70 centimètres qui les bordent. Les travaux de remplacement et d'isolement vibratoire des rails ont amenés une réduction perceptible des bruits et vibrations. Mais ces travaux sont coûteux et nécessitent d'importants chantiers. Ne faut-il pas craindre qu'ils ne puissent être exécutés rapidement partout où circulent les trams 2000, ni même seulement dans la totalité de l'itinéraire repris pour Uccle sur la carte 6 comme "tronçon de ligne de tram à améliorer";
Paragraphe b) :
La Commission appuie le réclamant et demande la modification du paragraphe b) du point 2.2.2. comme suit : "Sur les voiries interquartiers, une limitation du trafic combinée à une limitation de vitesse et à une conduite douce, induite par l'aménagement des lieux, doit permettre d'atteindre les seuils diurne de 60dB et nocturne de 55dB. "
Paragraphe c) :
La Commission relève qu'il existe une confusion entre le réseau de voiries régionales et le réseau primaire. Elle demande de lever cette ambiguïté et de reprendre dans le texte du projet de PRD la même dénomination que celle reprise sur la carte 5 des voiries.
Elle propose de modifier le paragraphe c) du point 2.2.2. comme suit : "Sur les voiries du réseau primaire, les niveaux actuels de bruit dépassent souvent 70 à 75 décibels.... »
La Commission considère, comme le réclamant, que les termes "réseau primaire en zone de logement" repris sur la carte 4 Amélioration du cadre de vie peut prêter à confusion par rapport à l'affectation réelle des îlots au PRAS. Les îlots qui bordent ces voiries peuvent avoir une affectation mixte ou autre. La même remarque peut être formulée pour les termes "voiries interquartier en zone de logement".
Pour éviter toute confusion, elle demande de modifier la légende de la carte N° 4 et propose de parler simplement de "réseau primaire" et de "voiries interquartier".
Par ailleurs, la Commission demande qu'un lien plus étroit soit créé entre la carte N° 4 et le texte. Telle que libellée, la légende de la carte 4 (réseau primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique) laisse penser que seule des dispositions relatives à l'isolation acoustique seront prises le long des voiries du réseau primaire. Le texte du projet de PRD est plus complet à cet égard et mentionne des actions concernant la vitesse et le revêtement routier.
La Commission demande que la carte 4 en fasse état et propose de modifier la légende comme suit : "réseau primaire : amélioration de la quiétude par les mesures sur la vitesse et sur le revêtement routier; priorité à l'isolation acoustique. »
La Commission est d'avis, comme les réclamants, que la seule isolation acoustique des logements ne peut suffire à solutionner le problème de la gêne acoustique sur les voiries du réseau primaire. Elle suggère que le projet de PRD soit plus incisif et demande de reprendre la proposition des réclamants relative aux espaces structurants, à savoir : ajouter au point 2.2.2. c) : "Les mesures préventives visant la vitesse de circulation et la qualité du revêtement seront appliquées avec une attention particulière et prioritaire sur les voiries définies comme 'axes structurant à intégration environnementale renforcée'. »
Paragraphe d) :
La Commission rejoint le réclamant et demande que l'on parle de "zone de confort" plutôt que de "zone calme", tant à la carte 4 que dans le texte du projet de PRD. Elle

considère, comme le réclamant, que d'autres zones de confort pourraient être désignées par les communes dans le cadre de leur PCD.
Elle propose la modification suivante du paragraphe c) du point 2.2.2. : "Les voiries reprises dans le réseau de maillage vert,... Définis comme "zone de confort" feront l'objet... vitesse. D'autres zones de confort pourront être définies en accord avec les communes concernées. Ces zones doivent permettre de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et de la convivialité de l'espace public".
La Commission demande que cette notion soit ajoutée au sein de la carte N° 4 et définie au glossaire.
Sur la question de la pertinence du principe de hiérarchisation des voiries, la Commission renvoie à la priorité 8 relative à la mobilité.
La Commission considère, comme la CRMS, que l'isolation des bâtiments ne peut se faire au détriment de sa qualité patrimoniale. Elle relève que des solutions techniques existent qui permettent de respecter les caractéristiques et qualités du bâti, comme le placement de dispositifs d'isolation intérieure (pose de doubles châssis par exemple), ... Elle demande que les primes à l'isolation favorisent l'utilisation de techniques respectueuses du patrimoine. Elle propose l'ajout au paragraphe c) du point 2.2.2. de l'amendement suivant : "Les arrêtés d'applications relatifs à la subsidiation de l'isolation acoustique privilégieront le remboursement des travaux réalisés sur base de techniques respectueuses du patrimoine".
Sur la question des écrans acoustiques, la Commission estime que l'on ne peut généraliser cette solution difficile à intégrer de manière systématique dans un environnement urbain. Les aménagements à réaliser pour réduire les nuisances acoustiques doivent faire l'objet d'une étude au cas par cas.
La Commission rejoint le réclamant sur la question de l'aménagement des rails de tram de façon à réduire les vibrations des rails. Cet aménagement doit être réalisé de manière progressive.
Elle propose d'ajouter un paragraphe e) : "les voies de tram seront entretenues en permanence, de manière à améliorer les conditions de vie des résidents riverains. »
Maillage vert et bleu : un outil d'intégration urbaine
4.1 Enjeux
Alinéa 1er
Considérant que de plusieurs réclamants n'ont pas compris ce qu'est le maillage vert et bleu,
La Commission souhaite remanier la 1ère phrase de façon à en exprimer plus clairement le principe et propose d'écrire : "... l'enjeu du maillage vert et bleu consiste à relier les espaces verts entre eux afin de créer des continuités vertes et d'offrir ainsi au citoyen, où qu'il se trouve en ville,..."
Alinéa 2
Considérant que des réclamants demandent de modifier la description de la première des principales caractéristiques du maillage,
La commission propose de remplacer le 1er retrait du 2e alinéa par : "Favoriser la présence d'une végétation indigène, diversifiée, refuge de la faune sauvage et de haute qualité écologique et paysagère", les essences indigènes étant mieux adaptées à notre climat et plus résistantes aux maladies.
4.2 Objectifs généraux et définitions
Considérant que des réclamants demandent de prévoir une zone verte tampon entre les zones d'habitation et les zones d'industries urbaines,
La Commission est d'avis qu'une architecture et un urbanisme de qualité doivent pouvoir garantir une cohabitation harmonieuse des différentes fonctions de la ville et

sont préférables au recours obligatoire et systématique à des écrans verts.
Alinéa 3
Considérant que des réclamants demandent qu'un texte réglementaire reprenne les dispositions en faveur des enfants pour que des comités de quartier ou des habitants puissent y trouver un soutien pour leurs revendications,
La Commission constate que différentes réglementations existent et visent à rencontrer cette demande comme le Code de la route, le Code de la rue et le RRU.
Alinéa 5
Considérant que des réclamants demandent de remplacer au 5e alinéa du point 9.4.2 le terme "mêmes" par "complémentaire",
La Commission propose de modifier la 2ème phrase de l'alinéa comme suit : "Les fonctions de l'un et l'autre sont, en définitive, complémentaires".
Alinéa 6
Considérant que des réclamants demandent des précisions quant à la conciliation des différentes fonctions du maillage vert, d'indiquer que ces fonctions varient d'un milieu à l'autre et non au détriment l'une de l'autre et de numéroter ces 3 fonctions principales,
La Commission estime que le projet de plan est suffisamment explicite concernant les 3 fonctions mais accepte de modifier le 6ème alinéa comme suit :
« Le maillage vert remplit trois fonctions principales. Elles s'exercent simultanément mais dans des proportions variables et sans que l'une ne soit prépondérante par rapport aux autres :
1) la fonction paysagère;
2) la fonction sociale/récréative (promenade, jeux, repos,...) et utilitaire (déplacements);
3) la fonction écologique (assurant biodiversité et équilibres écologiques). »
4.3 Moyens d'action et mise en oeuvre des maillages verts et bleus
La Commission suggère de compléter l'intitulé du point 4.3 par "et bleu" afin de le rendre compatible avec le sous-titre du point 4.3.3. "Moyens d'action et mise en oeuvre du maillage bleu
La Commission fait part des remarques suivantes :
insistance pour que les projets soient réalisés dans des délais raisonnables;
Proposition de mettre en place une gestion de la Forêt de Soignes similaire, selon des labels et critères communs dans les 3 Régions.
Etant donné que certains réclamants demandent de réimplanter des arbres sur les grandes artères et les rues de toute l'Agglomération bruxelloise mais que d'autres, par contre, demandent de ne pas multiplier à tout prix les plantations en voirie,
La CRD estime que la décision de planter le long des voiries relève du cas par cas et que les critères d'analyse sont trop nombreux et diversifiés pour être repris dans le plan.
Etant donné que des réclamants demandent d'appliquer le principe de "gestion différenciée" à tous les espaces verts afin d'accroître la qualité et la biodiversité des espaces verts,
La Commission approuve cette approche mais estime qu'il n'y a pas lieu de modifier le texte du projet de plan à ce sujet étant donné cette question est abordée dans le point 9.4.3.2 traitant du réseau écologique où l'on peut lire que "Tous les espaces verts participent de ce réseau et contribuent à son fonctionnement" (1er alinéa) et que "... la gestion différenciée permet d'installer des zones plus écologiques dans des espaces où la vocation est d'abord récréative et ce, sans que cela nuise au bon fonctionnement de l'ensemble. » (5e alinéa).

4.3.1 Le réseau récréatif
Alinéa 1er
Considérant que des réclamants demandent de faire participer les réseaux de transport en commun au maillage vert, en verdurisant les stations, les ateliers, les accotements ou les sites propres,
La Commission décide de modifier la 3e phrase de l'alinéa comme suit : "Il vise à intégrer les espaces verts dans un tissu urbain où l'aménagement des voiries et des réseaux de transport en commun en assure le lien par le biais de plantations et de dispositifs sécurisants assurant le confort du promeneur par la création d'une liaison entre ces espaces verts. »
Considérant que des réclamants demandent d'accorder une attention particulière à la superficie des zones de cours et jardins, notamment dans les terrains à lotir,
la Commission estime que cette problématique est du ressort de l'octroi des permis de lotir et ne justifie pas d'amendement du projet de plan.
Considérant que des réclamants demandent de rendre le réseau récréatif moins minéral,
La Commission estime que cette question ne peut être réglée de manière générale et se discute au cas par cas pour chaque aménagement d'espace public.
Alinéa 2
Etant donné que des réclamants demandent de préciser les caractéristiques de la continuité verte de façon contraignante : largeur minimale, aménagements et qu'un réclamant précise que la définition ne pourra nullement porter atteinte au caractère constructible du bien".
La Commission constate une certaine confusion autour du concept de continuité verte et propose d'ajouter un alinéa après le 1er alinéa de façon à améliorer la compréhension du lecteur :
« Le maillage vert s'appuie conceptuellement sur la notion de continuité verte, concrétisée sur la terrain entre autres par des sites relais définis comme des espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou récréatif et /ou écologique. »
La Commission estime par ailleurs qu'il n'est ni possible ni nécessaire de définir cette continuité de façon plus contraignante. Elle rejette également la réclamation sur le caractère constructible du bien car celui-ci est défini par le PRAS.
Etant donné que des réclamants demandent que les continuités vertes relient le centre ville (chemins de la ville) à la périphérie (Linkebeek, etc...) et d'aménager un chemin piétonnier isolé de la circulation automobile le long de celles-ci ainsi qu'un espace réservé aux vélos et aux transports en commun,
La Commission estime que ces principes cadrent avec la politique générale du projet de plan qui toutefois ne mentionne pas explicitement les vélos. C'est pourquoi elle propose de modifier le 3e tiret (MB) du 2e alinéa comme suit :
« ... des interventions donnant la priorité à la circulation piétonne et favorisant les déplacements à vélo tout en veillant à garantir la vitesse commerciale des transports en communs..." La Commission fait cependant remarquer que la séparation des cheminements piétons et vélos du reste de la circulation ne peut être garantie dans tous les projets d'aménagement et se fera selon les possibilités de chaque site.
Etant donné que des réclamants demandent de baliser la promenade verte comme les sentiers de grande randonnée pour que les bruxellois sachent qu'elle existe autrement que sur un plan,
La Commission estime qu'il est effectivement utile de la baliser pour la rendre plus visible sur le terrain mais estime que les marquages doivent être différents de ceux des GR qui ont pour caractéristique de traverser l'Europe de part en part.

La Commission estime que ces points devraient être pris en compte de façon plus explicite et propose de compléter le 3e (MB) tiret du 2e alinéa par : "...notamment en attirant leur attention sur l'espace nécessaire au développement et l'entretien des arbres d'alignement".
Elle propose également l'insertion d'une phrase supplémentaire à la suite de la précédente, rédigée comme suit : "La Région assumera un rôle de coordination et de contrôle en ce qui concerne l'ouverture des voiries et le travail en sous-sol, de manière à préserver une capacité de plantation suffisante pour permettre la mise en oeuvre du maillage vert".
Etant donné que des réclamants demandent de développer dans les espaces verts récréatifs une politique de signalétique, de structure et de mobilier pédagogique concernant l'environnement, d'équipements collectifs tels que des sanitaires, de piste de santé et de doter progressivement les aires de jeux de structures accessibles aux enfants à mobilité réduite et aux handicapés,
La Commission estime que cette demande trouve sa place dans une politique volontariste d'amélioration du cadre de vie et propose d'ajouter un 4ème tiret à ce même alinéa :
« - une attention particulière devra être accordée à l'équipement des espaces verts récréatifs qui devra être de qualité et étudié en fonction des besoins d'une population diversifiée en ce compris les personnes handicapées. »
Alinéa 3
La Commission demande que soit explicitée la proposition suivante : "quel que soit le lieu où on se trouve, il sera possible de rejoindre le réseau en moins de 10 minutes"
Alinéa 4
Etant donné qu'un réclamants demande d'ajouter un alinéa libellé comme suit après le 4e alinéa de ce point :
« Le projet REVER vise la réalisation d'un réseau européen de voies vertes au travers l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest de l'Europe. Ce réseau vert transnational de voies vertes permettra de promouvoir les déplacements non motorisés sur de courtes ou de longues distances, de relier entre eux les agglomérations et les pôles d'intérêt, de stimuler le (re)développement de certaines zones, d'encourager la préservation d'infrastructures de communication autonomes et d'améliorer la sécuritédes usagers (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, etc) tout en valorisant le patrimoine naturel et bâti. En Région de Bruxelles-Capitale, le projet REVER s'est greffé en partie sur les projets de Maillage Vert et d'Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR). L'ensemble de l'itinéraire s'étend sur + 89 km. Carte REVER, p. 17)",
La Commission approuve la demande car le Réseau vert européen fait l'objet d'une carte mais n'est expliqué nulle part. Elle propose d'intégrer l'alinéa à l'endroit demandé.
Alinéa 5
Un réclamant demande de supprimer l'alinéa 5 du point 4.3.1. : "En périphérie, la promenade verte et les continuités de Haren et de Neder-over-Heembeek constituent les réalisations les plus urgentes. Il est à noter que les zones de Haren et de NOH sont fortement déstructurées sur le plan urbanistique. La réalisation du maillage vert doit, en priorité, faire naître une identité paysagère dans ces zones";
La Commission ne partage pas ce point de vue, la motivation du Gouvernement étant parfaitement pertinente.
Alinéa 6
Etant donné que des réclamants demandent que l'inventaire scientifique des arbres soit finalisé et communiqué aux communes,

La Commission souligne que ce "cadastre des arbres" est en passe d'être finalisé et qu'il devrait figurer dans le plan comme outil de mise en oeuvre. Elle propose d'ajouter un 3ème tiret au 6ème alinéa, rédigé comme suit :
- "la protection des arbres remarquables repris dans l'inventaire scientifique effectué par l'IBGE"
Alinéa 7
Etant donné qu'un réclamant demande de compléter la liste des parcs énoncée au 7e alinéa par :
« ..., Bois de la Cambre, Abbaye de la Cambre, Parc Josasphat, Parc Léoplod et Parc de Bruxelles. Ces espaces sont identifiés par le chiffre 2 sur la carte 4 Cadre de vie'. »
et de compléter cet alinéa par la phrase suivante :
« Une série d'autres espaces verts nécessitent des interventions relativement légères afin d'améliorer de manière significative leur attraction paysagère et récréative et leur valeur écologique. Une programmation de travaux nécessaires sera établie. Les espaces concernés sont identifiés par le chiffre 3 sur la carte 4 cadre de vie'. »
La Commission appuie la double demande pour des raisons de conformité et de lien entre le texte et la cartographie et ce, même si les travaux sont en cours dans la majorité des parcs cités. Elle propose de l'intégrer comme amendement
Alinéa 8
Etant donné qu'un réclamant demande de remplacer le 8ème alinéa par :
« Afin de protéger leur valeur et leur fonction, les nouvelles affectations en espace vert au PRAS (par exemple le Kauwberg, l'extension du Marais de Ganshoren,...), et certains autres espaces verts d'importance régionale (comme le complexe du Scheutbos, Gulledelle, etc...) nécessitent une nette amélioration de leur gestion. Cette gestion pourra éventuellement se concrétiser par le biais d'associations, sous le contrôle de la Région. Sur la carte 4 cadre de vie', ces espaces verts sont identifiés par le chiffre 1",
La Commission approuve la proposition car elle établit un lien clair entre le texte et les cartes et propose que l'amendement soit repris dans le plan définitif
Etant donné qu'un réclamant demande de supprimer l'alinéa 8 du point 4.3.1. : "Afin de protéger...";
Se basant sur le PRAS, la Commission ne considère pas cette demande comme justifiée. La position du Gouvernement est pertinante.
Etant donné que des réclamants demandent d'instaurer des mesures de défiscalisation pour les propriétaires privés dont des terrains sont en zone verte au PRAS et qui procèdent à la gestion écologique de leurs propriétés et d'octroyer des subsides complémentaire aux propriétaires de parcs privés classés,
La Commission estime qu'il est souhaitable d'introduire des mesures fiscales à l'instar de ce qui se pratique en Région wallonne et dans les pays voisins (suppression de l'impôt foncier et des droits de succession) comme reconnaissance par les pouvoirs publics de l'action de ceux qui contribuent au maintien ou l'amélioration de la biodiversité dans la Région et d'octroyer des subsides pour les travaux dans les parcs privés classés moyennant conditions. La Commission propose d'ajouter la phrase suivante au 8ème (avant dernier) alinéa :
« La Région instaurera des mesures fiscales destinées aux propriétaires privés dont les biens se trouvent en espace vert au PRAS et qui procèdent à la gestion écologique de leurs propriétés et étudiera les conditions d'octroi des subsides complémentaires pour les travaux dans les parcs privés classés, pour autant qu'ils soient accessibles au public de temps à autre. »
Alinéa 9

Etant donné que des réclamants demandent de mettre en évidence la rationalisation de la gestion des espaces verts entre les communes et la Région, d'assurer une coordination entre les communes et le service Espaces verts de l'IBGE, de mettre en place des plans de gestion contrôlés par le département "espaces verts" de l'IBGE de façon à maintenir et accroître la qualité des espaces verts et de développer une coopération inter régionale (régions flamande et wallonne) pour coordonner les interventions (aménagement, gestion, utilisation, préservation) en faveur du maillage écologique et améliorer la continuité des maillages vert et bleu,
mais que d'autres, notamment certaines communes, demandent a contrario de ne pas redistribuer la gestion des espaces verts afin de laisser à la commune un certain pouvoir en matière de politique de développement d'espaces verts et de mise en oeuvre d'une politique locale d'aménagement et de gérer librement les manifestation culturelles d'importance locale,
La Commission, en conformité de ce qui a été énoncé dans le présent avis au point 1.6.4 de la priorité 1, propose de modifier le 9e (dernier) alinéa comme suit :
« Une rationalisation des espaces verts s'impose. L'IBGE mettra au point des règles communes de gestion des espaces verts de manière à amener à une plus grande cohérence dans l'entretien des espaces verts en région bruxelloise. Par ailleurs, une redistribution des espaces verts entre les communes et la Région, selon qu'il s'agisse d'espaces de proximité ou de grands espaces, permettrait des économies déchelle et une spécialisation qui accroîtrait la qualité de la gestion. Cette redistribution sera discutée entre partenaires et la Région préparera ce dossier y compris pour les espaces qui sont encore propriétés de l'Etat Fédéral. »
4.3.1.1 La création d'espaces verts
La Commission émet les remarques suivantes :
le projet de PRD prévoit explicitement la création d'espaces verts dans les ZIR. Ces espaces constituent effectivement des réserves foncière importantes. La Commission demande que la RBC avance effectivement dans ce sens, d'autant plus qu'il existe déjà parfois des zones intéressantes de fait dans ces espaces, ex. Gare Josaphat;
Les aménagements d'espaces de sport par exemple Liedekerke et Rosée sont appréciés, mais les aménagements exclusivement minéraux devraient être complétés par des plantations significatives. Un véritable espace vert devrait également y être réservé. Il manque d'objectif en ce sens dans le projet de PRD.
4.3.1.2 Les actions locales de "verdoiement"
Considérant que des réclamants demandent d'indiquer "favorisera" dans la version française et non "favorisa" dans la 1ère phrase : "La Région favorisera des opérations visant la promotion des plantations...),
La Commission demande d'effectuer la correction dans la version française car il s'agit manifestement d'une faute de frappe.
Etant donné que des réclamants demandent de préserver la faune et la flore des talus de chemin de fer et d'élaborer un plan de gestion des talus de chemin de fer en concertation avec les communes,
La Commission appuie la demande d'élaborer un plan de gestion en concertation avec les communes pour autant que ce plan implique également la S.N.C.B.. Elle propose d'ajouter la phrase suivante à l'alinéa 1er de ce point :
« ... et pour lesquelles la Région élaborera un plan de gestion en concertation avec les communes et la S.N.C.B. »
Considérant que des réclamants demandent d'ajouter la verdurisation de petits espaces publics sous-utilisés aux actions locales de verdoiement pour répondre à des besoins locaux,

La Commission rejette cette demande car elle n'est pas adaptée à l'échelle du plan.
Considérant que des réclamants demandent de réglementer les plantations en façade et que leur promotion se fasse dans le respect des qualités architecturales du bâti,
La Commission estime que ce type de réglementation relève des règlements communaux qui imposent le respect des qualités architecturales du bâti
Considérant que des réclamants demandent de faire, via les communes, des distributions gratuites de plantes grimpantes,...
La Commission rejette cette demande qui n'a pas sa place dans un plan régional et suggère aux réclamants d'introduire leur demande auprès des communes.
4.3.1.3 Zone de "verdoiement" prioritaire
Considérant que des réclamants demandent de préciser si la zone de verdoiement prioritaire est en fait le périmètre de verdoiement et de création d'espaces verts non défini dans le texte mais repris sur la carte 4, d'assurer la cohérence entre les termes "verdurisation" et "verdoiement",
La Commission propose de rendre explicite le lien entre le texte et la légende de la carte en remplaçant d'une part le titre 9.4.3.1.3 par "zone prioritaire de verdoiement et de création d'espaces verts" et, d'autre part, de remplacer "périmètre" par "zone" dans la légende de l'aplat central vert clair de la carte 4.
La Commission propose également d'ajouter "verdurisation" au glossaire en donnant à ce mot la même définition qu'à "verdoiement"
Considérant que des réclamants contestent que : "...tout nouveau PPAS prévoira...le verdoiement des toitures plates des nouvelles constructions, celui des intérieurs d'îlots par la démolition de constructions existantes. » comme moyen de verduriser les intérieurs d'îlots, étant donné que cette mesure entre en contradiction avec la clause de sauvegarde du PRAS;
La Commission ne soutient pas la réclamation qui dénature l'objectif du Gouvernement.
Considérant que des réclamants demandent préciser si des primes sont liées à ce périmètre et d'octroyer des primes à la verdurisation des toitures plates y compris en dehors de ce périmètre pour encourager les proprios qui ont peu de moyens,
La Commission propose de lier clairement des primes à cette zone d'action prioritaire uniquement en s'inspirant des primes pour l'amélioration des intérieurs d'îlots citées au point 1.2.2 de la priorité 4 en modifiant comme suit le 2ème tiret du 3e alinéa : "- en intérieur d'îlot : un système de primes sera mis sur pied de façon à encourager les plantations en pleine terre et, sous réserve de contraintes patrimoniales ou esthétiques particulières, le verdoiement de murs et de toitures. »
Concernant les intérieurs d'îlots, des réclamants demandent d'imposer au moins 25 % de plantations en plein terre en intérieur d'îlot,
La Commission signale que ce type de mesures se trouve dans le RRU.
Considérant que des réclamants demandent de tenir compte dans les aménagements des différents besoins des différentes classes d'age,
La Commission estime que ce type de préoccupations doit faire l'objets d'actions de politique locale.
4.3.2 Le réseau écologique
La Commission relève la différence de superficie des espaces verts entre la figure 116 du projet de PRD et le PRAS (principalement pour les espaces verts à haute valeur biologique). La Commission attire l'attention du Gouvernement sur la nécessité de revoir les critères de sélection des sites repris sur la fig.116. En effet, la comparaison de cette carte du maillage écologique avec les zones vertes de haute valeur biologique met en évidence des différences flagrantes.

Il n'est pas à exclure que cette divergence accompagnée par le texte du projet "D'une façon générale, les décisions urbanistiques tiendront compte du réseau écologique pour faire des choix qui préserveront,voire amélioreront, son fonctionnement" (alinéa 4, point 3.2.) soit à l'origine de problèmes juridiques, par exemple en cas de refus de permis d'urbanisme motivé par la présente figure. La Commission suggère donc expressément au Gouvernement de revoir la carte du maillage écologique (MB : figure 116) pour la mettre en conformité avec le PRAS.
Considérant que des réclamants demandent une gestion attentive et différentiée du patrimoine naturel et semi-naturel et de préserver le réseau écologique restant,
La Commission estime que ces intentions sont clairement exprimée dans le plan et ne nécessitent pas d'amendement.
Considérant que des réclamants demandent de s'appuyer en premier lieu sur les espaces verts et bleus existants en intégrant dans le réseau les étendues présentant une valeur biologique élevée inventoriées par l'IBGE, les sites semi-naturels, les friches herbeuses et autres parcelles vertes de la Région, les zones humides et les zones spéciales de conservation pour répondre notamment aux exigences du réseau Natura 2000 et préserver les sites tels que le Plateau de la Foresterie, le Kauwberg, le Val du Bois des Béguines, le Vogelzang, le Donderberg etc...;
La Commission fait remarquer que le réseau Natura 2000 est en cours de finalisation et qu'il ne convient pas d'anticiper en la matière.
Considérant que des réclamants demandent de ne pas mette en place un éclairage public des zones semi-naturelles de haute valeur biologique mais de préconiser plutôt un éclairage périphérique dirigé vers l'extérieur du site,
La Commission estime que les option en matière d'éclairage trouvent leur place dans les plan de gestion des différents sites
Considérant que des réclamants demandent de se préoccuper de l'avenir des réserves naturelles bruxelloises et d'en tenir compte dans la mise en oeuvre du maillage vert,
La Commission estime que la politique de la région en matière de réserves naturelles est volontariste et en donne pour preuve l'augmentation du nombre de réserves naturelles
(Marais de Ganshoren, bois de Laerbeek,...).
Considérant que des réclamants demandent de donner les moyens financiers permettant l'acquisition des derniers sites semi-naturels et les zones à haute valeur biologique qui ne bénéficient pas de protection au PRAS et notamment pour Ganshoren : les sites de la vallée du Molenbeek (PPAS IX), entre le Molenbeek et la ligne 50 du chemin de fer, les sites du Coeur vert' entre l'avenue de Villegas et le rond point de la Liberté (le long des rues Demesmaeker, Lowet et Vanderveken), ainsi quel'acquisition des zones innondables,
la Commission rejette la réclamation car la politique actuelle de la Région consiste à confier la gestion à des tiers, comme l'indique le projet de plan et qu'il n'y a pas d'acquisitions prévues.
Considérant que des réclamants demandent de tenir les chiens en laisse en forêt de Soignes pour respecter le travail de protection de la faune et de la flore et de construire des "passages pour gibier" pour effectuer la liaison entre les secteurs de la forêt de Soignes traversés et scindés par l'autoroute E411 et par le Ring,
La Commission estime que ces mesures sont trop détaillées pour figurer dans un plan général comme le PRD et trouvent leur place dans le plan de gestion de la Forêt de Soignes.
Considérant que des réclamants demandent de contourner les sites naturels et semi-naturels avec le réseau récréatif et de distinguer les parcs accessibles au public des

zones plus sauvages ou doit être favorisée la biodiversité car celles-ci sont vulnérables, notamment au niveau de l'espace vital nécessaire à certaines espèces animales qui contribuent par leur présence à la richesse biologique des sites,
La Commission estime que ce type de question doit être réglée au cas par cas et ne peut faire l'objet d'un amendement du plan.
Alinéa 2
Considérant que des réclamants s'inquiètent de la protection des sites de haute valeur biologique et demandent d'ajouter à l'alinéa la phrase suivante : "Ces espaces verts doivent donc rester des espaces verts et ne peuvent en aucun cas recevoir une autre affectation. » , étant donné que la conservation de ces sites est le premier pas à franchir, avant même de pouvoir parler de gestion adéquate, de création d'un réseau ou de nouveaux espaces verts.
La Commission rejette la demande étant donné que tous les espaces verts participent au réseau écologique et que la question des affectations de ceux-ci est réglée par le PRAS.
Alinéa 3
Considérant que des réclamants demandent que la promenade verte n'emprunte que les chemins existants dans les sites semi-naturels et que ces chemins ne puissent être modifiés ni dans leur largeur ni dans leur revêtement et de rendre les espaces semi-naturels accessibles uniquement aux piétons, à l'exclusion des cyclistes,
La Commission se prononce en faveur d'une protection renforcée des sites sensibles déterminés au cas par cas et propose de compléter le 1er tiret du 3ème alinéa par la phrase suivante : "... avec une attention particulière pour les sites sensibles ou fragilisés. »
Considérant que des réclamants demandent de faire apparaître comme titre la phrase sans verbe au début de l'alinéa 5 ("le développement de la gestion différenciée"),
La Commission propose de déplacer l'entièreté de cet alinéa et de le transformer en 3e tiret de l'alinéa 3.
Considérant que des réclamants demandent la coordination des interventions entre régions,
La Commission appuie les réclamants et propose d'ajouter un 4ème tiret au 3ème alinéa : "- la coopération entre les régions de manière à coordonner les interventions"
Considérant que des réclamants demandent de supprimer le renvoi [point 4.3.2.] page 16 vers les cartes pages 17 et 18 qui est incorrect et de seulement renvoyer vers la carte 18 pour le réseau écologique,
La Commission rejette la réclamation.
Considérant que des réclamants demandent d'ajouter les lisières et les friches à l'énumération du 2ème tiret,
La Commission appuie la demande et propose de réécrire la phrase comme suit : "Il s'agit en l'occurrence, des talus et zones de chemin de fer, des lisières, des friches,..."
Considérant que des réclamants demandent d'ajouter un axe supplémentaire à la politique de la Région formulé comme suit : "il faut une attention spéciale pour l'aménagement et la gestion des vastes zones d'industries urbaines et d'activités portuaires. Ces zones ont des potentiels considérables en terme de fonctionnement dans le réseau écologique. Il faudra arriver à mieux les intégrer dans le tissu urbain. Dans ce cadre, leur verdoiement est un outil facile, très efficace et peu coûteux. Il faudra pour des nouveaux aménagements tenir compte de certaines directives concernant les aspects verts et bleus. Image de marque et aspects esthétiques peuvent très bien être réconciliés avec hautes valeurs écologiques",
La Commission rejette cette proposition en précisant que la fonction industrielle est

prioritaire dans ces zones et en rappelant que les berges du canal sont situées pour une grande partie dans la zone prioritaire de verdoiement et de création d'espaces verts et que la promenade verte les longe à son extrémité sud.
Alinéa 5
Considérant que des réclamants demandent de compléter l'alinéa par : "Il serait judicieux d'étendre cette pratique de gestion plus écologique à d'autres zones comme certaines bermes de voiries et les talus de chemins de fer. » ,
La Commission rejette la réclamation car elle considère que cette problématique fait plutôt l'objet des contrats de gestion des voiries et des talus de chemin de fer.
4.3.3. Moyens d'action et mise en oeuvre du maillage bleu
La Commission émet les remarques suivantes :
nécessité de coordination entre la RBC et les communes flamandes périphériques pour une prolongation du maillage bleu et vert hors des limites de la RBC, pour une gestion concertée et cohérente des vallées (ex. Woluwe, Vogelzangbeek, etc...), des forêts et des bois (Forêt de Soignes avec le bois de Hal, la forêt de Meerdaal, etc...)
la Commission approuve la nécessité de séparer les eaux de ruissellement des eaux usées, afin d'améliorer le débit des cours d'eau d'une part et l'efficacité des stations d'épuration d'autre part. La Commission précise qu'il s'agit d'un programme à élaborer sur 30 ans qui devrait être, géré par les intercommunales dont "IBRA". Un aménagement des égouts est par exemple urgent dans les communes d'Uccle et de Schaerbeek. La séparation des réseaux pourrait se faire à cette occasion. Toutes les communes devraient déléguer leur mission de gestion des égouts à ces intercommunales. La Commission souligne qu'un des problèmes qui risque de se poser réside dans le choix laissé aux communes en matière de délégation de mission. La Commission pense qu'un système de délégation unique et uniforme pour l'ensemble de la RBC serait plus pertinent. La Commission demande que le PRD et le plan "IBRA" soient plus explicites en matière de gestion des intercommunales et de politique d'assainissement. En effet, la séparation des réseaux a des implications fortes, tant du point de vue de la qualité de l'eau que d'un point de vue socio-économique (on peut espérer par ce biais une diminution du coût de gestion des eaux usées) et donc une diminution de la répercussion des coûts d'assainissement sur le prix de l'eau de distribution, celui-ci contenant une quote-part destinée au traitement des eaux usées. Il s'agit d'un enjeu écologique et financier important.
La Commission souligne également que la séparation des réseaux permettrait de diminuer le nombre de nouveaux bassins d'orage, même si la plupart sont déjà construits;
La Commission s'étonne que le PRD ne fasse pas allusion, (ni dans ce chapitre, ni dans le point 6.2 consacré à la "gestion de l'eau et dépollution des sols", p. 35910) aux études relatives à l'état des réseaux communaux d'égouttage réalisés par les communes dans le cadre d'une subvention régionale. Ces études comprennent l'inventaire des travaux urgents et l'évaluation du volume des investissements nécessaires.
Alinéa 2
Considérant que réclamants demandent de tout mettre en oeuvre pour assainir la Senne le plus vite possible.
La Commission appuie le réclamant et propose d'ajouter une phrase au 2ème alinéa : "Le Gouvernement met tout en oeuvre pour assainir la Senne le plus rapidement possible"
Considérant que des réclamants demandent de ne pas limiter la liste suivante : "La mise en oeuvre du maillage bleu se fera en commençant par les vallées de la Woluwe,

du Molenbeek sud (Geleytsbeek), du Molenbeek nord, du Neerpedebeek, du Vogelzangbeek et du Broekbeek. La Senne ne sera envisagée que lorsque que sa dépollution sera accomplie. Entre-temps, on veillera expressément à ne pas compromettre sa mise en valeur future",
La Commission rejette la remarque car l'énumération se veut pas exhaustive puisque, dans le texte français, elle est précédée de "en commençant par".
La Commission demande en outre au Gouvernement de vérifier la traduction néerlandaise.
Alinéa 3
Considérant que des réclamants demandent de généraliser l'installation du réseau séparateur afin de restaurer le maillage bleu et d'assurer le bon fonctionnement des stations d'épuration, d'ajouter l'installation de collecteurs comme priorité de mise en oeuvre du maillage bleu car il existe une législation et des directives européennes excluant les rejets pollués dans les cours d'eau, d'inciter plus activement à la récupération des eaux de pluie. parallèlement à la séparation des eaux propres et usées et d'introduire les canalisation séparées et les citernes d'eau de pluie dans les nouvelles constructions (bâtiments et routes) et à long termes dans les ouvrages existants, de réaliser des études sur les revêtements de voiries et d'espaces publics et les systèmes d'égouttage favorisant une meilleure diffusion ds le sol des eaux pluviales et une récupération de celles-ci,
La Commission approuve globalement la réclamation tout en faisant remarquer que l'essentiel de son contenu se trouve dans le projet et que par ailleurs il s'agit d'une matière communale traitée par un récent Arrêté du Gouvernement. Elle tient également à souligner le caractère progressif de la mise en oeuvre de telles mesures mais demande cependant d'ajouter 1 tiret supplémentaire au 3e alinéa : "- inciter plus activement à l'installation de citernes d'eau de pluie dans les nouvelles constructions"
Considérant que des réclamants demandent de prendre en compte la perméabilité des sols lors des concertations car ce n'est pas le cas actuellement et les permis accordés sont à cet égard dérogatoires,
La Commission rejette cette demande car cette matière est traitée dans le RRU.
Considérant que des réclamants demandent d'indiquer l'action suivante "Prévoir des zones de protection enherbées naturellement en bordure des berges des cours d'eau" pour éviter les pollutions provenant des eaux de ruissellement chargées d'engrais, de pesticides et d'hydrocarbures,
La Commission approuve et propose d'inclure la demande sous forme d'un tiret supplémentaire à l'alinéa 3 : "- Prévoir des zones de protection enherbées naturellement en bordure des berges des cours d'eau".
5. Espaces structurants à intégration environnementale renforcée
Alinéa 1er
Considérant que des réclamants demandent de préciser la notion d'espaces structurants à intégration environnementale renforcée,
considérant que des réclamants demandent d'ajouter après le 1er alinéa : "Il convient d'insister sur le fait que la place, souvent récupérée sur la voiture, que l'on veut réserver pour les usagers faibles et les transports en commun par le développement accru de sites propres, ne peut pas se faire au détriment d'autres aspects de l'environnement urbain, en particulier en ce qui concerne l'aspect vert des rues, avenues et places, et donc l'esthétique et l'attractivité du paysage urbain!";
La Commission propose d'ajouter les 2 alinéas suivants au 1er alinéa, suite à une remarque de l'IBGE :
« Un 1er groupe d'espaces structurants à intégration environnementale renforcée vise

une modération du trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie concernée. L'espace qui peut être gagné sur la voiture sera dévolu à l'amélioration des infrastructures pour les modes de déplacements doux et au verdoiement. Il s'agit surtout des anciennes chaussées où la vie a souvent été mise à mal pour diverses raisons : forte pression du trafic de transit, aménagement trop routier, développement parfois anarchique du commerce..."
« Un 2e groupe d'espaces structurants à intégration environnementale renforcée vise le renforcement de la part de l'espace voué à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité), Il s'agit plus particulièrement des rocades et des grandes voiries dans l'axe du Canal. Un des objectifs poursuivis est l'amélioration de la fonction de séjour et la requalification du paysage urbain. »
Alinéa 5 (MB)
Considérant que des réclamants demandent de préciser en quoi consistent les aménagements adéquats envisagés
La Commission estime que ces aménagements doivent être définis au cas par cas dans les plans d'investissement des pouvoirs publics concernés.
Alinéa 6 (MB)
Considérant que des réclamants demandent de préciser qu'il s'agit de noeuds intermodaux,
La Commission appuie la demande et propose d'écrire : "les noeuds intermodaux ..."
Alinéa 8 (MB)
Considérant que des réclamants demandent que tous les acteurs AED, AATL, IBGE, communes et sociétés de transport concernées, habitants et entreprises riveraines, ...)soient impliqués dans l'élaboration d'un plan directeur qui aborde les noeuds principaux,
La Commission estime que cette réclamation ne nécessite pas d'amendement car elle s'inscrit dans la politique générale de concertation de la Région.
Considérant que des réclamants demandent de ne pas autoriser l'expropriation de biens en vue de réaliser les objectifs de verdurisation, de ne pas imposer directement ou indirectement aux propriétaires ou utilisateurs des biens situés en "rives du canal : intégration des activités portuaires et de verdoiement" ou le long des "espaces structurants à intégration environnementale renforcée" de réaliser des travaux visant à réaliser les objectifs de verdurisation et de ne pas limiter le type de constructions pouvant y être érigées,
La Commission rejette la demande car elle estime qu'il n'est pas question dans le plan de telles mesures. Elle rappelle néanmoins qu'un pouvoir public peut exercer un droit d'expropriation pour intérêt public dans certaines situations.
5.1. Réhabilitation des places publiques
La Commission approuve la proposition faite dans le projet de PRD quant à la libération des places publiques, mais elle considère que le choix des places à traiter devrait être justifié.
Considérant que des réclamants demandent d'identifier clairement les places publiques d'importance régionale, de préciser quels sont les espaces concernés et les moyens de mise en oeuvre (citer des exemples) et de choisir 40 places à aménager en priorité en 2 ans en y supprimant le parking le cas échéant (par exemple : place Rouppe, place communale de Molenbeek, place de la Monnaie, place Astrid, place Schweitzer, Cimetière d'Ixelles),
La Commission rejette la demande car elle concerne des décisions qui doivent se prendre en collaboration avec les communes.
6. Poursuivre les efforts dans les autres secteurs de l'environnement

Considérant que des réclamants demandent de créer un organisme de contrôle et de répression tel qu'une "unité de police régionale de l'environnement et des nuisances" vu l'insuffisance d'une seule politique de prévention et de gestion,
La Commission fait remarquer qu'une telle police existe.
Considérant que des réclamants demandent que la politique de l'environnement soit guidée par la protection de la santé publique et l'amélioration de l'information des habitants notamment en publiant une version grand public de l'Etat de l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale (IBGE);
Considérant que des réclamants demandent de remanier le point 6 en 3 chapitres : déchets et propreté publique, gestion de l'eau et dépollution des sols, environnement et santé (avec sous-chapitre sur les antennes GSM), que certains demandent un chapitre séparé sur la propreté publique et que d'autres demandent que les déchets fassent l'objet d'un chapitre séparé,
Considérant que des réclamants demandent de créer un nouveau chapitre contenant le texte suivant : "Examen et contrôle de la relation complexe entre environnement et santé au moyen, entre autre, d'un monitoring des concentrations de polluants de l'environnement dans le corps humain et l'étude des effets de ceux-ci. En plus de ce monitoring qui permet d'obtenir une image de la situation globale dans la région, nous voulons aussi développer un système de monitoring autour de l'incinérateur de Neder-Over-Heembeek;
La Commission propose au Gouvernement de revoir la structure de ce point et de faire apparaître plus clairement le lien entre environnement et santé.
6.1. Prévention et gestion des déchets
Alinéa 1er
Considérant que des réclamants demandent de soutenir et s'appuyer sur les associations du secteur de la récupération par différentes mesures sur le terrain (prime à l'investissement, création d'un n° vert "récupération des déchets", etc.) et d'informer les Bruxellois de l'existence et du rôle de ces organisations,
La Commission propose d'ajouter un 7ème tiret rédigé comme suit : "- soutenir activement les associations du secteur de la récupération et informer le public de leur rôle".
Considérant que des réclamants demandent que des mesures plus régulières soient prises pour vérifier le respect des normes pour les dioxines (périodicité actuellement de moins de une fois par an) et les métaux lourds (actuellement 3 fois par an), comme en région wallonne où le suivi est beaucoup plus régulier, étant donné que c'est le polluant qui reste au-delà des normes européennes prescrites,
La Commission souligne que les contrôles et les normes en vigueur sont conformes aux exigences européennes mais suggère au Gouvernement de s'aligner sur les pratiques wallonnes qui sont plus strictes.
Considérant que des réclamants demandent de mieux étudier la problématique de la gestion des déchets de la construction au vu les problèmes qu'elle pose, notamment aux opérateurs de projets de rénovation,
La Commission propose d'ajouter au 5èmè tiret : "..., étudier la gestion des déchets de construction;"
Considérant que des réclamants demandent de privilégier en toutes occasions l'utilisation de matériaux naturels, d'étudier les alternatives aux matériaux non recyclables, d'interdire certains matériaux non recyclables et pour lesquelles des alternatives existent et d'instaurer des éco-taxes sur ceux-ci,
La Commission propose d'ajouter au 1er tiret les mots "... la promotion du compostage et des matériaux recyclables,..."

Considérant que des réclamants demandent d'instaurer le sac payant suivant les résultats de l'évaluation du plan Déchet et à la lumière des résultats en Wallonie et en Flandre où l'introduction de ces sacs a été un incitant puissant à la prévention des déchets et que d'autres demandent que l'Agence Bruxelles-propreté mette en oeuvre une information directe aux personnes non respectueuses des règles de collecte des déchets en partenariat avec les communes,
La Commission estime que ces questions relèvent du Plan déchets.
Considérant que des réclamants demandent que le principe du pollueur payeur soit aussi appliqué aux producteurs car mise à part l'extension de l'obligation de reprise, toutes les mesures proposées ici semblent viser le consommateur, que tous les moyens pour diminuer la mise à disposition et l'utilisation d'emballages inutiles soient mis en oeuvre et de tenir compte du fait que l'obligation de reprise n'incite pas à la diminution des emballages, mais favorise la société qui s'en occupe;
La Commission considère que ces considérations ne relèvent pas du PRD.
Considérant que des réclamants demandent que les autorités administratives jouent un rôle d'exemple dans la matière de la prévention des déchets (publications de la commune mises en oeuvre de façon moins polluante),
La Commission renvoie au Programme déchet et aux PCD en ce qui concerne les autorités communales.
Considérant que des réclamants demandent de mentionner les grandes surfaces commerciales pour les collectes sélectives citées au 3e tiret et de prévoir d'autres actions par rapport au monde économique (ex.. grandes surfaces) visant de nouveaux objectifs en la matière.
La Commission propose de remplacer dans le 3ème tiret le mot "commerçants" par "commerces".
Considérant que des réclamants demandent de modifier le point 3 de la façon suivante : "L'instauration d'un régime fiscal en rapport à la quantité de déchets produits qui garantit une participation accrue au tri et au recyclage, une diminution des déchets résiduels et même de la production de déchets. » (De cette manière, l'objectif est exprimé de manière univoque, tel qu'il figure dans le plan déchets 1998-2002);
La Commission rejette l'amendement et renvoie au Programme déchets pour les détails de mise en oeuvre des collectes sélectives.
Considérant que des réclamants demandent de prévoir une diminution de la capacité des fours (passer de 3 à 2 fours) pour réduire drastiquement la production des déchets, de mettre en oeuvre une politique de prévention en la matière et de veiller à ce que l'on ne retrouve pas de déchets non bruxellois dans les fours de Neder-over-Heembeek.
La Commission rejette la réclamation car cette problématique complexe ne peut être réglée en quelque lignes dans un plan global tel que le PRD. Elle renvoie encore une fois au Programme déchets pour les politiques de mise en oeuvre dans ce domaine.
Considérant que des réclamants demandent de réduire la quantité de déchets résiduels des ménages de la Région de Bruxelles-Capitale à 200 kg par habitant en 2007 (encore 306 kg/hab en 1999), car il s'agit là d'un chiffre ambitieux mais qui peut être atteint (objectif de la Région flamande : 150 kg en 2005). Le choix de 2007 comme échéance se justifie par le fait que le prochain plan déchets sera d'application de 2003 à 2007;
La Commission rejette la réclamation et renvoie au Programme déchets qui précise les objectifs à atteindre en la matière.
6.2. Gestion de l'eau et dépollution des sols
Alinéa 2

Considérant que des réclamants demandent de revoir l'objectif d'épurer la totalité des eaux en 2005, celui-ci étant impossible à atteindre au vu du fonctionnement actuel de la station Sud et de celui de la future station Nord,
La Commission rejette la demande car l'objectif concerné est issu d'une directive européenne à laquelle la RBC doit se conformer.
Considérant que des réclamants demandent d'opter complémentairement pour le 'lagunage' (plantes dépolluantes) dans les endroits adaptés (marécages etc...),
La Commission appuie l'idée globalement mais estime que les décisions doivent se prendre au cas par cas.
alinéa 3
Considérant que des réclamants demandent de concevoir un système tarifaire différencié selon les quantités consommées par les entreprises avec un retour à un tarif marginal pour les entreprises grosses consommatrices qui paient l'ensemble de leur consommation au prix du réseau de distribution contrairement aux entreprises de la Région Flamande qui pompent les eaux d'un canal sans les moindre frais (eau "industrielle"), d'encourager les industries à recycler leurs eaux usées et que les gros consommateurs bruxellois puissent profiter de tarifs dégressifs pour autant qu'ils mettent en oeuvre des mesures de récolte sélective des eaux de pluie et de dépollution de leurs eaux usées, que les administrations (IBGE et communes) utilisent leur pouvoir en matière de délivrance des permis pour sensibiliser les entreprises à l'installation d'un système de récupération et de réutilisation d'eau,
La Commission rappelle que l'Europe interdit les aides générales non spécifiques pour raison de distorsion de concurrence mais que dans le cadre de l'ordonnance sur les aides spécifiques le Gouvernement dispose d'un moyens pour encourager les industries à recycler et dépolluer leurs eaux usées sous forme d'aide à l'investissement aux entreprises qui contribuent à l'amélioration de l'environnement.
Considérant que des réclamants demandent que la lutte contre le gaspillage de l'eau soit soutenue par une tarification solidaire, écologique et sociale instaurant un prix identique pour une quantité de base permettant à chaque citoyen d'assurer ses besoins vitaux et une augmentation progressive au m^3 en fonction de la quantité consommée, de rendre le prix de l'eau beaucoup plus élevé (individus et entreprises) et d'adopter le principe du pollueur-payeur;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur cette remarque.
Considérant que des réclamants demandent d'encourager l'utilisation de l'eau de pluie dans certains projets de construction (logements sociaux par exemple),
La Commission rejette la demande car elle estime que ces encouragements doivent viser tous les types de bâtiments et pas uniquement un secteur déjà en proie à des difficultés financières particulières.
Alinéa 4
Considérant que des réclamants demandent d'interdire de bâtir du logement ou d'autres bâtiments sans précautions préalables en terrain inondable ou mal exposé,
La Commission rejette la demande car elle porte sur une question qui doit être réglée au cas par cas par les permis d'urbanisme.
Considérant que des réclamants demandent de terminer les plans d'égouttage dans les zones non égouttées et de programmer dès aujourd'hui la rénovation profonde du réseau d'égouts si on ne veut pas être confronté un jour à des coûts insurmontables et si on veut s'assurer que les égouts sont prêts à absorber d'importants surplus d'eau arrivant brutalement,
la Commission fait remarquer que l'égouttage est une matière communale (traitée dans un récent Arrêté du Gouvernement), même lorsqu'il s'agit d'égouts situés sous les

voiries régionales.
Alinéa 5
Considérant que des réclamants demandent de faire référence à la nouvelle directive cadre européenne, qui est d'application depuis le 22 décembre 2000, lorsqu'on parle d'un cadre légal qui déterminera les critères de qualité des eaux souterraines et des sols; de remplacer les 2 dernières phrases de l'alinéa par : "Une politique intégrale de l'eau doit être développée avec pour but une application de la Directive cadre européenne de l'eau dans les délais prévus, cette directive étant d'application depuis décembre 2000.
La Commission appuie la demande et propose de remplacer la 2e phrase par : "Une politique intégrale de l'eau déterminant les critères de qualité de l'eau souterraine et des sols doit être développée avec pour but une application de la Directive cadre européenne de l'eau dans les délais prévus, cette directive étant d'application depuis décembre 2000. »
Alinéa 6
En termes de pesticides, le projet de PRD fait allusion aux moyens de traitement alternatifs sur le domaine public. Il affirme que "le recours aux seuls moyens alternatifs n'est pas toujours suffisant" et que l'on devrait alors recourir aux produits les moins nocifs inventoriés comme tels. Or, la Commission fait remarquer qu'il existe des moyens alternatifs efficaces, presque toujours suffisants.
Considérant que des réclamants demandent d'interdire l'utilisation des pesticides dans les lieux publics en particulier les rodenticides et d'amener les particuliers à faire de même étant donné que le ministre Gosuin dans le manuel publié en 1993 à l'intention principalement du personnel en charge de la conception, de l'entretien et de la gestion des espaces publics, insistait pour bannir à tout prix l'attitude réflexe d'appliquer systématiquement des herbicides, le but étant à terme
d'arriver à une suppression complète de ceux-ci, que d'autres demandent d'interdire l'utilisation de pesticides dans et aux abords des cours d'eau, étangs, zones humides, d'appliquer un politique de prévention et de répression car l'utilisation de ces produits menace la qualité de l'air et le risque de combinaison avec autres substances toxiques existe et d'encourager les pratiques de bon sens (p.ex. la coupe du bois en hiver plutôt que tout au long de l'année) permettant de réduire l'utilisation de ces produits;
Considérant que des réclamants demandent d'organiser des campagnes d'information sur les dangers des pesticides pour la santé et l'environnement y compris sur la problématique des emballages et des restes de produits et de sensibiliser les jardiniers communaux à l'utilisation de moyens alternatifs en leur expliquant les dangers pour la santé et l'environnement des herbicides, rodenticides, etc...;
Considérant que des réclamants demandent d'autoriser des dérogations ponctuelles dans le temps et l'espace dans de rares cas où les moyens alternatifs s'avèrent insuffisants (ex. scolytes menaçant la Forêt de Soignes), d'actualiser la liste de substances (pesticides) autorisées en cas de dérogation (liste qui doit être revue ts les 3 ans et qui ne l'a plus été depuis 1993) et de n'autoriser la mise sur le marché que des produits pesticides dont l'innocuité est prouvée;
Considérant que des réclamants demandent de vérifier qu'il existe bien des normes au niveaux fédéral et européen en matière d'utilisation de pesticides dans le domaine public;
de préciser à quelles normes en vigueur on se réfère dans le dernier alinéa, de supprimer ou réécrire (si des normes sont en préparation) la phrase "Cette législation s'appuiera en particulier sur la nécessité de s'aligner en permanence sur les normes en vigueur au niveau fédéral et au niveau européen",

La Commission soutient l'interdiction d'utilisation des pesticides et signale qu'il n'existe pas de normes en matière d'utilisation de pesticides dans le domaine public. Elle rappelle que la liste des produits autorisés doit être mise à jour tous les trois ans, dans la mesure où les produits en question évoluent très rapidement.

6.3. Antennes GSM

Considérant que des réclamants demandent que la Région limite au maximum la multiplication des antennes GSM, qu'elle prenne des mesures pour décourager les propriétaires d'immeubles à rechercher un profit facile au détriment du cadre de vie des autres, qu'elle réalise un inventaire dynamique de toutes les antennes émettrices (dont antennes GSM) sur le territoire en concertation avec les communes et accessible au public, qu'elle crée un monitoring de l'état de santé des personnes travaillant et habitant à proximité immédiate des antennes et qu'elle gèle le maillage et le problème des antennes GSM aussi longtemps que l'étude des effets sur la santé n'ont pas conclu à l'absence de nocivité. »

Considérant que des réclamants demandent d'adopter une réglementation régionale plus stricte que la fédérale sur l'implantation des antennes ainsi que sur leurs normes d'émission en vertu du principe de précaution signé et ratifié par la Belgique à Rio en '92 qu'il faut appliquer dès qu'il y a doute, contradiction et non certitude dans le but de garantir un environnement sain et d'assurer un développement durable des technologies de télécommunications, d'éviter les sources radiantes dans les zones urbanisées ou de gd intérêt biologique,

Considérant que des réclamants demandent de prévoir l'élargissement de la gamme des fréquences incluant la totalité des fréquences micro-ondes et d'être attentif à une série d'appareils émettant en dehors du cadre visé par l'Ar. Fédéral relatif aux antennes émettant des ondes électromagnétiques entre 10 Mhz et 10 Ghz,

Considérant que des réclamants demandent de ne pas dépasser la norme proposée par le Conseil supérieur de l'Hygiène à savoir 3 V/m ou 0,024 W/m^2 : que ce soit pour les nouvelles demandes ou pour les installations existantes car elle est réaliste par rapport à la situation sur le terrain et prend en compte les effets non thermiques du rayonnement électromagnétique (même si elle est loin d'être la plus prudente) d'assurer le contrôle du respect des normes : l'autorisation fournie par l' IBPT ne doit être que temporaire afin de vérifier dans les 6 mois si l'installation correspond bien à la demande de l'opérateur et de prévoir la possibilité de contrôle de la puissance d'émission à tout moment grâce à un système de vérification efficace,

Considérant que des réclamants demandent d'exiger à terme un permis d'environnement pour ce type d'antenne de manière à pouvoir analyser chaque demande en fonction des caractéristiques du tissu urbain dans lequel elle s'insère car une certification de l'IBPT ne garantit pas une prise en compte suffisante des aspects concrets de l'habitat et du relief qui sont déterminants pour juger de l'impact réel du rayonnement,

La Commission rappelle que cette question est considérée comme une question de santé publique et relève donc clairement des compétences fédérales. Cependant, un nouveau système a été récemment mis en place, conforme à l'Organisation mondiale de la santé et au Conseil de l'Europe. Il prévoit deux niveaux de contrôle lors de l'octroi du permis d'urbanisme : le contrôle des émissions dans un 1er temps et le contrôle des taux de réception dans un 2e temps pour les antennes dont les émissions dépassent le seuil fixé par l'Arrêté royal (3 V/m). Des contrôles peuvent également être effectués après octroi du permis d'urbanisme et les antennes antérieures à l'instauration du système disposent d'un délai pour se conformer à l'Arrêté.

Elle suggère au gouvernement de modifier le texte comme suit : "...du respect des

normes fédérales d'émission et d'exposition aux rayonnements...".
Néanmoins, la Commission soutient les réclamants qui demandent l'instauration à terme d'un permis mixte urbanisme/environnement.
6.4. Eco-construction
Considérant que des réclamants demandent de promotionner des choses simples telles que la peinture sans solvants et qu'une information systématique sur les matériaux soit offerte aux candidats à la rénovation ou à la construction y compris via les inspecteurs régionaux;
La commission attire l'attention du Gouvernement sur cette remarque.
Considérant que des réclamants demandent de raccourci les délais d'obtention de permis de bâtir et autres autorisations nécessaires pour l'installation de dispositifs écologiques comme les panneaux solaires;
La Commission considère qu'il faut respecter les procédures existantes.
Considérant que des réclamants demandent d'instaurer des primes ou majorations de primes pour l'utilisation de matériaux écologiques, les innovations comme les toits végétaux, le renouvellement d'anciens appareils énergivores (chaudières, frigos,...), l'achat de matériel de compostage, les systèmes de récupération ou d'épuration des eaux de pluie qui limitent le tout-à-l'égout des eaux de pluie et donc le recours à des infrastructures coûteuses comme le bassin d'orage;
La Commission invite le Gouvernement à évaluer la situation et à apprécier l'importance des primes en cette matière.
7. Pour une politique énergétique durable
7.1. Les options du PRD en matière d'énergie
Observations générales de la Commission
La Commission se réjouit que le projet des PRD traite de la politique énergétique, car ce sujet, après avoir été fort à l'honneur suite au choc pétrolier de 1973 ne faisait plus l'objet de beaucoup d'attention de la part des pouvoirs publics ces dernières années.
Elle émet néanmoins les remarques suivantes :
- regret que le projet de PRD ne précise pas les compétences de la RBC dans le domaine de l'énergie alors que celle-ci a une marge de manoeuvre importante en la matière, e.a. en terme de politique d'approvisionnement en énergie ex. vers un approvisionnement en énergie plus propre;
- regret du caractère essentiellement technique et non politique du chapitre. Ainsi, en matière d'énergies douces, la Commission s'étonne que n'est pas mentionnée l'existence d'un fonds dont l'objectif est de promouvoir une réduction de la consommation d'énergie. Ce fonds, alimenté de manière continue par les producteurs, pourrait être bien davantage exploité (au-delà du paiement actuel des primes pour chauffage et chauffe-eau solaire).
Des réclamants demandent étant donné la régionalisation de la politique de l'énergie, de ne pas se contenter de transposer les directives européennes.
Plusieurs demandes sont formulées par des réclamants :
tenter d'améliorer la perception par les habitants des politiques énergétiques qui sont importantes mais difficilement perceptibles ce qui rend difficile leur mise en priorité absolue par rapport aux autres politiques,
orienter cette politique vers des incitants fiscaux supplémentaires et cibler davantage le monde professionnel, étant donné l'intérêt économique qui sous-tend en partie cette politique.
Des réclamants demandent d'ajouter au 1er point du 3ème alinéa la phrase suivante : "Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale montrera clairement par son attitude par rapport à l'énergie dans ces propres bâtiments que les intentions de Kyoto

sont aussi les siennes. Il le fera en s'engageant dans la voie des propositions du Plan fédéral de développement durable. Car c'est uniquement en appliquant les principes du développement durable que le Gouvernement peut faire la preuve de son intérêt réel pour les Accords de Kyoto. »
La Commission demande de rappeler dans le projet de PRD les compétences de la région en matière d'énergie. Elle demande également qu'il soit fait référence au Plan fédéral de développement durable.
Elle propose les amendements suivants :
au premier alinéa du point 7.1. : "Une politique énergétique durable à Bruxelles en accord avec le Plan fédéral de développement durable nécessite aujourd'hui..."
l'ajout d'un deuxième alinéa : "Les réformes institutionnelles de 1980 à 1993 ont conduit au transfert de certaines compétences vers les Régions dont une partie concerne l'énergie.
En ce qui concerne l'énergie, la Région est compétente pour :
la distribution et le transport local d'électricité au moyen de réseaux dont la tension nominale est inférieure ou égale à 70.000 volts;
- la distribution publique du gaz;
- les réseaux de distribution de la chaleur à distance;
- les sources nouvelles d'énergie (à l'exception de celles relatives au nucléaire);
- la récupération d'énergie;
- l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- l'ajout d'un alinéa à la fin du point 7.1. : "La déclinaison de ce programme pour la Région de Bruxelles-Capitale se répartit entre différents secteurs, au sein desquels les possibilités d'actions et les moyens à disposition varient considérablement. Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, les secteurs sont ceux du logement, des services et de la production et distribution d'énergie. »
7.2 Organisation de la politique de l'énergie
7.2.1 Priorité aux sources d'énergies renouvelables
Des réclamants demandent que des moyens soient octroyés aux communes qui s'inscrivent dans le processus Eco-Label mis en place par l'IBGE.
Des réclamants demandent
de dresser un bilan des dispositifs de sensibilisation déjà mis en place à propos de la rationalisation de la consommation d'énergie,
de faire un bilan des actions entreprises, notamment l'évaluation du travail fourni par le Centre Urbain et l'Agence Bruxelloise de l'Energie (ABEA),
de mettre sur pied ou de subsidier des démonstrations dans les secteurs suivants : industrie, tertiaire, habitat, le logement social, maison du futur, grande éolienne, parc des énergies, parc des transports, stimuler la faible intensité énergétique, les comparaisons énergétiques, la gestion performante, la récupération d'énergie, les nouvelles technologies, l'énergie solaire, les bioénergies (biocarburants), technologies propres, matériels performants, énergies renouvelables,...,
de mettre en place une tarification pour stimuler les transferts de consommations vers les heures creuses et le WE afin de rendre inutiles les augmentations de capacité (centrales, réseaux),
de mettre en place des incitants et des tarifications visant à faire de Bruxelles une région pilote en maîtrise de l'énergie, stimulant la cogénération, les énergies renouvelables, le chauffage urbain sélectif et de favoriser le chauffage au gaz par rapport au mazout,
d'augmenter les primes régionales pour les chauffe-eau solaires, très limitées jusqu'à présent et de les généraliser dans toutes les communes,

d'étudier la récupération de vapeur produite par l'incinérateur à des fins d'électricité combinée,
de supprimer le permis d'urbanisme pour les capteurs solaires de petite dimension,
de faire siéger aussi des délégués des consommateurs (ex. Test-Achat, experts, bénévoles,...).
Des réclamants demandent d'ajouter un alinéa au point 7.2.1 Priorité aux sources d'énergie renouvelables : "le Gouvernement bruxellois donnera l'exemple en faisant un maximum d'efforts pour s'impliquer dans une consommation de l'énergie, une construction et une rénovation écologiques des bâtiments publics, comme stipulé dans l'accord du Gouvernement.
Des réclamants demandent de définir l'architecture bioclimatique.
La Commission ne pense pas qu'il soit utile de définir l'architecture bio-climatique.
La Commission se réfère à ses considérations générales sur le constat et estime, comme les réclamants, qu'un bilan des actions entreprises aurait dû être réalisé.
Par rapport aux remarques relatives à la mise en place d'incitants et de tarifications particulières, elle renvoie à ses considérations générales sur l'énoncé des moyens et de la mise en oeuvre du plan.
Sur la question de l'exemple donné par les pouvoirs publics, elle renvoie également à ses remarques au point 7.2.6.
La Commission relève, enfin, que la Région pratique déjà la cogénération et récupère la vapeur produite par l'incinérateur à des fins d'électricité combinée.
7.2.2 Efficacité énergétique et utilisation rationnelle de l'énergie dans le bâtiment
Des réclamants demandent que le contrôle du respect de la norme K55 soit effectué par un service régional.
La Commission fait valoir que la norme K55 concerne les demandes de permis d'urbanisme. Le contrôle de son application est donc effectué dans le cadre de l'octroi des permis d'urbanisme par les communes.
Plusieurs réclamants demandent :
de développer les synergies avec la Commission européenne, les instances fédérales et régionales autour des directives européennes pour faible consommation et pour audits énergétiques et des normes CEN pour contribuer à leur élaboration, expérimentation, application, contrôle.
de s'aligner sur les deux autres Régions, sinon être plus sévère vu la densité de population à BXL.
d'adopter un décret stipulant qu'en l'absence d'une transposition spécifique d'une Directive européenne toutes les Directives Européennes sont réputées transposées et mises en vigueur intégralement à la date limite définie par l'UE.
combler le retard d'application des Directives Européennes
de participer à la coordination sur le plan européen en ce qui concerne l'abandon du nucléaire à l'horizon 2014
Des réclamants demandent d'ajouter un alinéa au point 7.2.2 L'efficacité énergétique... : "le Gouvernement bruxellois apportera les amendements légaux nécessaires pour garantir l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments tels que l'introduction d'une norme énergétique et URE dans les permis d'environnement", car l'instauration d'un cadre légal est indispensable pour garantir l'utilisation rationnelle de l'énergie à plus grande échelle;
La Commission renvoie à ses considérations générales sur la question de la coordination des politiques entreprises et des différents intervenants et acteurs ainsi que sur la détermination des moyens.
Elle suggère que les permis d'environnement comportent, quant c'est nécessaire, un

volet URE et propose d'ajouter un troisième alinéa au point 7.2.2. : "Le Gouvernement mettra en place les modifications légales nécessaires en matière de permis d'environnement, pour assurer une utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments. »
Et de supprimer un mot au dernier alinéa : "En ce qui concerne les installations de chauffage, une démarche similaire doit être entreprise... »
7.2.3 les gros consommateurs
Des réclamants demandent
de faire preuve de plus de volonté politique face aux gros consommateurs d'énergie.
de sensibiliser également tous les autres consommateurs : citoyens, commerces, entreprises et établissements publics aux réflexes de non-gaspillage en utilisant tous les moyens possibles : l'école, TV., etc...
de se pencher sur les moyens de rationaliser la consommation d'énergie du secteur tertiaire qui représente plus de 10 millions de m^2 à Bruxelles
La Commission estime, comme les réclamants, que le point consacré aux gros consommateurs manque de précision et d'envergure. Elle propose la réécriture de ce point comme suit :
Le secteur tertiaire :
Le marché du bureau est en plein mouvement : augmentation de la superficie, changements dans l'occupation des bureaux, rénovation de nombreux immeubles. La Région veut utiliser cette dynamique pour que les entreprises qui rénovent des bureaux investissent dans des installations performantes.
Un standard en matière d'exigences relatives à l'isolation thermique des bâtiments existe depuis l'année 2000 en Région bruxelloise. Le règlement s'applique tant aux bâtiments neufs qu'aux rénovations d'immeubles existants. La Région mettra au point un système de contrôle effectif sur chantier dans le cadre de l'application du règlement sur l'isolation thermique.
Un système de certification énergétique périodique sera développé. Pour amorcer cette démarche, la région a lancé un programme de recherche sur la mise au point d'un audit standardisé des immeubles de bureaux.
L'audit est un pré-requis qui permet de prendre conscience de ses consommations énergétiques, mais aussi d'en repérer les sources d'économies potentielles. Cette démarche associe les professionnels dans la conception d'outils d'aide à la décision.
A terme, les mesures seront progressivement rendues obligatoires.
La Région bruxelloise mettra sur pied un centre d'information technologique, à l'instar de l' "Agence de gestion énergétique d'Anderlecht-Forest". Ce centre aura pour rôle de familiariser les investisseurs et les gestionnaires de bâtiments avec les meilleures technologies disponibles et de les éclairer en matière de programme de soutien européen, national ou régional.
Le secteur industriel :
La Région se concertera avec les secteurs industriels concernés pour la conclusion d'accords aux termes desquels ceux-ci s'engagent à réduire leur intensité énergétique de x %, la possibilité leur étant laissée de prendre les mesures d'économies d'énergies les plus rentables.
7.2.4. De meilleures aides au secteur privé
7.2.5 Permettre à un consommateur averti de faire un choix énergétique
Des réclamants demandent
de diffuser l'information sur les coûts totaux de toutes les énergies càd en incluant l'impact sur la santé, l'environnement, l'emploi
de prévoir une subvention des audits énergétiques,

La Commission considère qu'il n'est pas possible de réaliser une étude des coûts totaux de toutes les énergies et de leur impact sur la santé, l'environnement et l'emploi. Ce type d'audit environnemental est trop complexe à réaliser.
Par contre elle considère que la Région doit être plus active dans sa politique d'aide aux investissements énergétiques et d'information au particulier et aux entreprises sur ces aides, ainsi que sur les techniques appropriées que l'on peut mettre en place pour une utilisation plus rationnelle de l'énergie.
Elle propose les amendements suivants :
au point 7.2.4. l'ajout d'un premier alinéa : "Les programmes d'aides aux investissements ecoénergétiques manquent actuellement de visibilité et sont dispersés entre diverses autorités compétentes. De plus, les programmes de soutien aux mesures d'économie d'énergie dans les bâtiments sont limités. La Région clarifiera ces programmes d'aide et travaillera à leur intégration dans une ordonnance- cadre "Energie".
une réécriture du point 7.2.5. comme suit, de manière à mettre l'accent sur l'information et la sensibilisation des ménages, le point 7.2.3. étant consacré aux gros consommateurs : "Les ménages constituent un groupe cible difficile et contrasté. A leur égard, des campagnes d'information, de sensibilisation et de soutien seraient utiles.
La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un "Guichet de l'Energie". L'aide fournie par ce guichet aux ménages porte tant sur la diffusion d'informations grand public que sur la guidance individuelle.
Les missions du guichet seront étendues à l'assistance directe aux ménages en ce qui concerne le conseil et l'aide à la décision pour la rénovation : tant sur les aspects d'isolation que sur les aspects de chauffage. Il donnera une aide aux audits énergétiques de type qualitatif, quantitatif, électrique ou thermique.
La Région travaillera également à l'élaboration d'une ordonnance-cadre "Energie" qui développera les mécanismes de subsides en matière d'audit énergétique, de chauffe-eau solaire, d'isolation de toiture, de chauffages performants,... en vue de motiver les publics cibles. A terme, le Code du logement incitera à la certification énergétique des logements. Il conditionnera l'octroi de certains labels de qualité aux logements sur base de critères de qualité thermique. »
7.2.6 le rôle d'exemple des pouvoirs publics
Des réclamants demandent
de soutenir et de développer une dynamique de "contrat énergie" suivant les principes de l'Utilisation Rationelle de l'Energie (URE)
de rétablir la subsidiation d'audits pour l'URE dans les bâtiments communaux comme dans les années 80
Considérant qu'une commune demande que la Région l'aide à mener une série d'audits énergétiques sur ses bâtiments afin de montrer l'exemple en matière d'économie d'énergie. Il en va de même pour le tri et le recyclage des déchets de construction,
Des réclamants demandent
de définir les écoles responsables de ces programmes de formation spécifiques et dans quels délais les seront accessibles
que soient formé et informé les gestionnaires de bâtiments publics et les professions de la construction aux énergies alternatives.
d'installer et de subsidier des capteurs solaires sur les grands édifices, les équipements collectifs, les grandes surfaces, les bâtiments régionaux
que la Région étudie la récupération de vapeur produit par l'incinérateur à des fins de chauffage domestique.

Des réclamants demandent
de s'appuyer sur les cahiers des charges pour inclure une série de mesures liées à la politique environnementale de la Région : utilisation rationnelle de l'énergie, gestion des espaces publics, politique en matière d'eau, etc car l'application de ces mesures n'est pas assurée par la seule imposition de critères à respecter
d'inclure des formations et des moyens pour accompagner les pouvoirs publics concernés dans la mise en oeuvre de ces cahiers
La Commission relève qu'une Agence de gestion énergétique a été créée avec l'aide de fonds européens, dont l'objectif est d'encourager et de promouvoir auprès des communes, des sociétés de logements sociaux et des P.M.E. la réalisation d'audits énergétiques. Cette agence, active aujourd'hui sur les territoires d'Anderlecht, Forest et Watermael-Boitsfort, dispense des conseils aux administrations communales en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments publics (administrations, écoles,....).
La Commission considère qu'il faudrait inciter l'ensemble des communes bruxelloises à adhérer à cette agence, de manière à promouvoir une réflexion générale auprès de ces pouvoirs publics quant à l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments dont ils ont la charge.
Elle est d'avis, comme les réclamants, qu'une série de mesures pourraient être prises dans le cadre de la détermination de cahiers de charges types imposés pour les travaux réalisés sur des bâtiments publics.
Elle propose d'amender le point 7.2.6. comme suit :
l'ajout d'un premier alinéa : "Les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple. A cette fin, des considérations relatives à l'efficacité énergétique seront intégrées dans les procédures de marchés publics. En matière de pouvoirs publics, un guide spécifiquement consacré à l'intégration des critères d'efficacité énergétique sera promu. »
la modification du premier alinéa actuel : "Le gouvernement développera un programme d'audit systématique des bâtiments publics à Bruxelles (...) via le développement d'une "Agence de gestion énergétique".
L'ajout d'un deuxième paragraphe : "La région établira un programme d'aides aux investissements économiseurs d'énergie dans le cadre de la mise en oeuvre d'une ordonnance-cadre "Energie". En première instance, l'effort portera sur la certification des établissements gérés par les pouvoirs publics. »
FIGURES DE LA PRIORITE 9
Observations générales concernant les figures n° 113 - Zones de conflit entre le bruit du trafic routier, le bruit du chemin de fer et la fonction d'habitation - et n° 114 - Points noirs prioritaires en matière de bruit -
Remarques générales de la Commission sur les figures issues du plan bruit :
- La Commission fait remarquer qu'il serait utile de préciser l'origine des données des cartes 113 (simulation du bruit provoqué par le trafic) et 114 (points noirs relevés suite aux plaintes, dans le cadre du Plan Bruit de l'I.B.G.E.);
- Le lien entre le texte et les figures n'est pas clair. Dans la priorité 9, il est fait état à deux reprises d'actions à entreprendre en matière de réduction du bruit en faisant référence clairement à la figure n° 114, mais par contre, il n'est pas dit à quoi correspondent les figures, ni quel est le lien entre elles. L'isolation acoustique des logements est abordée dans les points 2.2.1. et 3.3., mais pas de manière cohérente. La Commission demande de revoir le texte de façon à ce que les primes soient abordées, non pas dans les objectifs mais dans les moyens;
- Le bruit dû au chemin de fer n'est pas abordé dans les moyens de mise en oeuvre

(point 3.1.), pourtant il est repris sur la carte des zones de conflit avec le logement. On pourrait faire référence également, dans ce point à la convention conclue avec la S.N.C.B. par laquelle celle-ci s'engage à agir sur les voies de chemin de fer pour réduire l'émission de bruit (qui est citée dans le point 2.1.);
- La Commission insiste sur le fait que des primes à l'isolation acoustique constituent des mesures insuffisantes qui coûteront cher à la Région. Il serait utile de coupler celles-ci à d'autres mesures telles qu'une réduction réelle du trafic automobile ou du nombre de voies de circulation;
- La Commission estime qu'il faudrait rendre les figures plus lisibles. En particulier, pour ce qui concerne la représentation des zones de conflit acoustique et des points noirs. En effet, la Commission estime qu'il serait plus judicieux de représenter les points noirs par des traits sur les voiries (et le chemin de fer) et les zones de conflits par des zones autour des voiries (et le chemin de fer), or c'est le contraire actuellement. La Commission propose de représenter les parcs soumis au trafic par des surfaces hachurées.
Figure n° 113 - Zones de conflit entre le bruit du trafic routier, le bruit du chemin de fer et la fonction d'habitation
Considérant que un réclamant estime que la figure "Zones de conflit entre le bruit du trafic routier, le bruit du chemin de fer et la fonction d'habitation" (figure n° 113) est peu lisible à cette échelle et présente de ce fait peu d'intérêt;
La Commission estime qu'effectivement il faut revoir cette carte afin de la rendre plus lisible (Cf. introduction point 5).
Considérant que la Commune d'Evere s'étonne que la rue du Gibet soit reprise en "voiries > à 70 dB (A)" sur la figure n° 113,
Car il s'agit d'une voie sans issue;
La Commission constate qu'en effet, il s'agit manifestement d'une erreur.
Considérant que la Commune d'Evere s'étonne que le tronçon de la rue Stroobants compris entre les rues Walckiers et Carli ne soit pas repris en "Voiries > à 70 dB (A)" dans la figure n° 113,
Car la rue Vandenhoven quant à elle est reprise en "Voiries > à 70 dB (A)";
La Commission suggère que le Gouvernement examine la remarque de la Commune.
Figure n° 114 - Points noirs prioritaires en matière de bruit
Considérant que les Communes de Saint-Gilles, d'Evere, de Ganshoren et d' Uccle, ainsi que l'I.B.G.E. soulèvent un problème d'inversion des couleurs dans la légende de la figure des "Points noirs prioritaires en matière de bruit" dans la figure n° 114,
En effet sur la figure les "parcs soumis au bruit du trafic routier" sont entourés de rouge contrairement à ce qui est indiqué dans la légende, et les "points noirs lies au bruit du trafic routier" sont eux entourés de vert contrairement à ce qui est indiqué sur la légende;
La Commission constate qu'il s'agit manifestement d'une erreur. Il faudra veiller à corriger la carte et à la rendre plus lisible.
Considérant que la Commune d'Uccle demande d'inscrire le parc de Wolvendael en "Parc soumis au bruit du trafic routier" plutôt qu'en "Points noirs lies au bruit du trafic routier",
La Commission estime qu'il s'agit de l'erreur d'inversion des couleurs visée ci-dessus.
Considérant que la Commune d'Evere demande de mieux différencierla couleur des traits pour les "points noirs liés au chemin de fer" et les "points noirs liés au bruit du trafic routier",
Car ces deux couleurs sont trop proches;
La Commission émet un avis favorable, afin de rendre la figure plus lisible.

Considérant que la Commune d'Anderlecht demande que les tronçons du "réseau primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique" de la carte de "l'amélioration du cadre de vie" (carte n° 4) soient repris entièrement sur la figure des points noirs,
Car il existe des incohérences entre les tronçons considérés comme priorités à l'isolation acoustique de la carte n° 4 et la figure n° 114;
La Commission estime qu'un éclaircissement à ce propos dans le texte est nécessaire.
Une certaine incohérence existe entre le texte, les figures et la carte 4 - Amélioration du cadre de vie.
Il s'agit également de vérifier la cohérence de cette figure par rapport au Plan Bruit de l'I.B.G.E. (notamment à la gare de Watermael et avenue de la Couronne - interruption de la zone point noir).
Considérant qu'un réclamant demande que la zone de l'avenue de la Couronne soit placée en priorité absolue en ce qui concerne les actions en matière de traitement du bruit,
Car elle cumule le bruit du trafic routier et celui du chemin de fer;
La Commission émet un avis favorable. Elle propose que cette avenue soit reprise en "point noir" en matière de bruit lié au chemin de fer et au trafic. Toutefois, les zones à reprendre dans les deux cas ne sont pas les mêmes. En effet, l'avenue Nouvelle souffre plus du chemin de fer que du trafic routier, même si elle souffre du trafic routier de transit aux heures de pointe.
Il s'agit surtout ici d'un problème de représentation : en effet le fait de représenter les "points noirs" par des zones plus ou moins étendue peut prêter à confusion quant aux problèmes existants dans ces zones (voir remarque générale à ce propos).
La Commission fait remarquer que la figure doit être rendue plus lisible en distinguant les voiries par des traits et les zones par des hachures.
Considérant qu'un réclamant demande d'inclure plusieurs voiries dans les 'points noirs soumis au trafic routier (Avenue de l'Exposition Universelle, Démosthène Poplimont, Jacques Sermon);
Considérant que la Commune de Ganshoren dans son avis appuie cette réclamation;
La Commission émet un avis favorable, car ces avenues souffrent en effet des nuisances sonores dues au trafic routier.
Figure n° 115 - Réseau vert européen
Considérant que la Commune d'Uccle demande d'énoncer quels sont les critères qui ont déterminé le tracé du Réseau Vert Européen;
La Commission partage cette demande. En effet, ce plan doit expliquer les critères choisis pour définir le tracé du R.E.V.E.R., donner une définition précise de celui-ci, les moyens de sa mise en oeuvre et de sa promotion (signalisation, information à la population, ...).
Considérant que la Commune d'Evere s'étonne de ce que le tracé du Réseau Vert Européen ne corresponde pas à celui de la Promenade Verte Régionale;
La Commission partage cette remarque dans le sens où il faut définir clairement les deux tracés : le tracé de la promenade verte et celui du réseau vert européen.
De plus, la Commission souligne qu'il faudrait une concertation entre les auteurs des tracés.
Elle souligne également que le R.E.V.E.R. et la promenade verte devraient correspondre pour les tracés qu'ils ont en commun ou qui sont proches à Berchem-Sainte-Agathe et Evere notamment.
Il faut également vérifier si le tracé dans le Bois de la Cambre est conforme à celui défini dans l'étude réalisée par la Ville pour l'aménagement de la circulation dans le

bois.
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire la promenade verte régionale dans la liste des Voies Vertes Européennes, c'est-à-dire d'en réaliser les aménagements indispensables :
« Cette inscription ne veut pas dire qu'il suffise de le reprendre sur un plan, mais bien d'en réaliser les aménagements indispensables. Cette voie verte européenne relierait les différents espaces verts de la périphérie bruxelloise mais ne devrait en aucun cas les traverser";
La Commission demande que la mise en oeuvre soit explicitée clairement dans le texte.
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer la protection des espaces de qualité situés le long des 2 tracés traversant Anderlecht,
En effet, le réclamant souligne le manque de protection de sites considérés de haute ou très haute valeur biologique dans le P.R.A.S. car ils sont affectés en zone d'habitation, en zone d'industrie, etc. De plus, il signale que l'urbanisation des dernières zones ouvertes et vertes signifierait, à coup sûr, une perte importante des valeurs scientifiques de ces espaces;
La Commission considère la demande sans objet : le P.R.A.S. a retenu de nombreux espaces verts à haute valeur biologique.
Observations générales concernant les figures n° 116 - Maillage écologique - et 117 - Maillage bleu -
La Commission fait remarquer que les titres des figures n° 116 et n° 117 ne correspondent pas à une volonté de mise en oeuvre d'actions planifiées. Elle propose donc les titres suivants : pour la figure n° 116 - "Actions en matière de maillage écologique" et pour la figure n° 117 - "Actions en matière de maillage bleu".
Aussi, la Commission invite le Gouvernement à revoir la carte du maillage écologique pour qu'elle traduise les volontés d'action du gouvernement (et pas seulement un état supposé de la situation existante), en veillant à être compatible juridiquement avec le P.R.A.S. et les permis délivrés pour éviter toute source de litiges.
Figure n° 116 - Maillage écologique
Considérant, d'une part, que des réclamants demandent que cette figure soit (comme les figures 83 à 119) exclue des prescriptions à valeur indicative du P.R.D.,
Car l'Art. 1er du projet de P.R.D. considère que le projet de ville est illustré par les six cartes au 1/25 000e,
Car la figure n° 116 (comme les figures 83 à 119) est représentée au 1/100.000e et est donc illisible (incapacité de distinguer un bien au sein de cette figure),
car il y apparition de contradictions entre la figure n° 116 et la carte n° 4 du présent projet de P.R.D. ainsi que la carte de la situation existante de fait et la carte d'affectations du P.R.A.S.,
Qu'il y a donc non-conformité de la figure n° 116 avec les 6 principales cartes du projet de P.R.D. et avec les options prises par le Gouvernement dans le cadre du P.R.A.S.;
La commune d'Uccle dans son avis estime que les objectifs de réalisation des continuités vertes ne doivent pas faire l'objet d'une cartographie précise mais au contraire d'une étude de détail approfondie, notamment pour rencontrer pleinement les objectifs du P.R.A.S. en matière de création d'espaces verts proportionnés en fonction de la surface des terrains à urbaniser;
Considérant que d'autre part, deux autres réclamants demandent que cette figure soit maintenue,
Car cette figure est une reconnaissance des zones de haute qualité biologique.

De plus, cette figure montre qu'Uccle est riche en espaces verts à haute valeur biologique et que le maillage vert y est de bonne qualité sur plus des 2/3 du territoire communal;
Considérant que la commune d'Uccle estime qu'il est impossible de faire une analyse critique de la délimitation des zones de haute et très haute valeur biologique,
Car l'échelle de cette figure est très petite, ces zones sont très nombreuses sur son territoire et sont représentées de manière plus fine que dans le P.R.A.S.;
Considérant que les communes d'Anderlecht et d'Evere demandent de corriger la figure du "Maillage écologique" (figure n° 116), et en particulier au niveau du boulevard Maurice Carême,
En effet, une partie de ces espaces verts n'étant plus d'actualité, il est nécessaire de mettre cette figure à jour;
Considérant que la commune d'Evere demande de mettre la figure du "Maillage écologique" (figure n° 116) en conformité avec le Plan Régional d'Affectation du Sol;
Pour la Commission, le maillage écologique se base sur trois types de zones différentes qui se complètent et forment le maillage : les zones centrales (zone de haute valeur biologique - zones noyaux), les zones de développement (zones importantes au niveau écologique qui impliquent un type de gestion permettant d'accroître leur biodiversité) et les couloirs de liaison. Il faudrait dès lors préciser que, dans l'optique du maillage, il est important de préserver des continuités.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de tous les espaces qui possèdent encore une valeur biologique considérable,
Car ils sont une ressource non renouvelable de la Région de Bruxelles-Capitale et que dans ce monde où les hommes se sentent de plus en plus souvent nombreux et déboussolés, où nos enfants et adolescents ont de plus en plus de mal à trouver de vraies valeurs de vie, la connaissance de cette nature et des autres espèces qui font partie de notre environnement nous apporte non seulement une satisfaction, mais élargit notre horizon et fait que dans l'existence, nous nous sentons complètement vivre. Il faut tenir compte du développement durable;
La Commission estime que les espaces verts à protéger sont mentionnés dans la carte d'affectation du P.R.A.S.
Considérant que des réclamants demandent d'indiquer et de reconnaître officiellement les étendues qui représentent une valeur biologique élevée qui ont été inventoriées par l'I.B.G.E.;
La Commission estime que cette reconnaissance a été faite par le P.R.A.S.
Considérant qu'un réclamant demande d'indiquer l'étang du parc Jadot sur la figure n° 116,
Car cet étang apparaît sur la carte 4;
La Commission émet un avis défavorable. En effet, non seulement cet étang n'apparaît pas sur la carte n° 4, mais de plus sa surface est trop petite pour qu'il n'apparaisse sur la figure n° 116.
Considérant d'une part qu'un réclamant demande de ne pas reprendre le plateau de la Foresterie sur la figure n° 116,
Car seuls les "espaces verts à fonction écologique dominante" au sens de la carte de la situation existante de fait du P.R.A.S. présentent "un intérêt particulier du point de vue de la faune et de la flore" (note méthode du projet de P.R.A.S., pt. 1.3 "Les espaces verts" et 1.4 "Les terrains non bâtis autres que les espaces verts", <MB> du 02/09/99, la carte de la situation existante de fait du P.R.A.S. publiée au <MB> du 14/06/01 reprenant la zone... en "terrain non bâti verdurisé" et non en "espace vert à fonction écologique dominante", ni dans aucun autre des 8 espaces verts repris dans la

carte de la situation existante de fait,
Car la carte des affectations du P.R.A.S. reprend le site en zone de réserve foncière, de sorte qu'à terme le site est destiné à la construction, la condition étant que son aménagement doit être établi par P.P.A.S. dès que la nécessité de son affectation a été établie (prescription littérale 20 du P.R.A.S.),
Car l'arrêté de motivation qui accompagne le P.R.A.S. est éloquent à cet égard en disposant que le site comprend "des potentiels non négligeables de constructions futures" et que "le site ne possède aucun statut juridique qui justifierait une protection spécifique du site" (arrêté du 03/05/01 adoptant le P.R.A.S., <MB> 14/06/01, p. 20.140). De même, la Commission régionale de développement qui était appelée à remettre son avis sur le sort de la zone de réserve foncière a majoritairement rejeté les demandes visant à y établir un espace vert au motif que le site comprend "des potentiels non négligeables de constructions futures" et que "les environs du site sont (déjà suffisamment) denses en espaces verts" (avis de la Commission Régionale de Développement du 28/04/00, <MB> 14/06/01, BRU 260),
Car enfin, la carte n° 4 "Amélioration du cadre de vie" du même projet ne reprend pas, la zone de réserve foncière en "espaces verts", ni en "espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique",
Considérant d'autre part qu'un réclamant demande la reconnaissance officielle et la protection du Plateau de la Foresterie comme site de haute valeur biologique,
Car il s'agit de la dernière zone de lisière de la Forêt de Soignes et cette reconnaissance officielle permettrait d'y pratiquer des mesures de gestion pour y maintenir sa richesse biologique,
Considérant que dans son avis la commune de Watermael-Boitsfort se réjouit que la Région projette de classer le Plateau de la Foresterie en "site de haute et très haute valeur biologique" dans le cadre du maillage écologique;
La Commission renvoie à son avis dans la Priorité 5 (points 8, 9, 10 - demande de modifications du P.R.A.S.).
Figure n° 117 - Maillage bleu
La Commission propose de reprendre davantage d'informations concernant le maillage bleu dans la carte, c'est-à-dire les cours d'eau qui ont un potentiel écologique (des parties à ciel ouvert à conserver, ou des parties voûtées à rouvrir si possible), les bassins d'orage,... A ce propos, elle propose d'intégrer à la figure les bassins d'orage repris sur une carte de l'A.E.D. (carte des bassins d'orage à réaliser dans les dix ans à venir).
Elle propose également de rendre cette figure plus lisible en rajoutant les îlots, les limites communales,... (la Commission fait remarquer qu'une carte plus claire est parue au <MB> du 29 septembre 1999).
Il faudrait également indiquer les délais de réalisation du maillage bleu, sur la figure et dans le texte et adapter la légende de celle-ci.
Considérant que la commune d'Uccle demande de préciser que les cours d'eau voûtés sur leur entièreté ne sont pas indiqués sur la figure n° 117;
La Commission demande également que cette précision soit placée dans le texte et dans la légende de la figure.
Considérant qu'un réclamant demande de rendre la figure lisible,
Car "dans quelle mesure le Linkebeek, et en aval, le Verrewinkelbeek sont-ils bien concernés par la mise en oeuvre prioritaire du maillage bleu",
Car il est difficile de "déduire que la volonté est que ce ruisseau soit réhabilité (en synergie avec la commune de Linkebeek et la Vlaamse Gemeenschap)";
La Commission émet un avis favorable à cette demande.

Considérant que des réclamants demandent de faire figurer clairement le Linkebeek sur la figure du "Maillage bleu" (figure n° 117),
En effet, il forme la limite de la Région entre Uccle et Linkebeek et comporte de nombreuses zones biologiquement intéressantes : entre autres la zone humide du Moensberg, qui est classée, et une zone située rue de la Brasserie à Linkebeek qui est un site de haute valeur biologique;
La Commission émet un avis favorable à cette demande.
Considérant que la commune d'Uccle demande de rendre plus lisible le tracé du Verrewinkel,
En effet, celui-ci est peu lisible sur la figure du "Maillage bleu";
La Commission émet un avis favorable à cette demande.
Considérant que des réclamants demandent de reprendre tous les étangs, ruisseaux et zones humides (par exemple le Linkebeek, le Kerkebeek, Le Moensberg, le Vuylbeek, etc.) sur la figure du "Maillage bleu" (figure n° 117);
Considérant que d'autres réclament d'ajouter les bassins d'orage à ciel ouvert lorsque leur intégration au réseau de surface et dans le paysage s'avère réalisable (en prévoyant que les rejets se feront dans le réseau après les crues);
La Commission soutient ces demandes.
Considérant que la commune d'Evere et d'autres réclamants demandent de faire figurer le "Kerkebeek" (alimentant la réserve naturelle du Moeraske) sur la figure du "Maillage bleu";
La Commission émet un avis favorable.
Considérant que dans son avis la commune d'Anderlecht demande d'inclure le canal et la Senne à ciel ouvert dans le maillage bleu du projet de P.R.D.,
En effet, le territoire d'Anderlecht comprend un des rares tronçons à ciel ouvert de la Senne en région bruxelloise et qu'il faut le protéger,
De même, il est étonnant que le canal ne soit pas repris dans le maillage bleu alors qu'il fait partie intégrante de la structure régionale à valoriser,
Alors que la Senne est citée dans le texte relatif à la figure n° 117, en tant que maillage bleu non prioritaire, c'est-à-dire soumis à certaines conditions préalables;
La Commission demande de préciser dans quel délai la mise en oeuvre du maillage bleu sera réalisé et ceci, en particulier, pour la Senne.
Elle estime la remarque fondée et propose que le canal fasse partie du maillage bleu pour certaines des actions à entreprendre.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les moyens de mise en oeuvre du maillage bleu,
Car si la vallée de Geleystbeek est retenue comme élément prioritaire du maillage bleu, il ne peut déterminer si cela implique que la Région subsidiera son assainissement en amont de la plaine du Bourdon;
La Commission renvoie la question au Gouvernement.
Considérant qu'un réclamant demande de remettre à l'air libre le Geleytsbeek,
Car le réclamant insiste sur la remise à l'air libre du Geleytsbeek, le long de la chaussée de Saint-Job et sur la récupération des eaux en provenance du Papenkasteel vers le tronçon réhabilité du Geleytsbeek;
Considérant que la commune d'Uccle estime devoir disposer d'une étude technique avant de se prononcer sur une remise à l'air libre intégrale du lit du Geleytsbeek;
La Commission demande de définir la mise en oeuvre du maillage bleu.
Carte N° 4
amélioration du Cadre de Vie
La Commission relève :

Le manque de lien entre la carte, les concepts développés sur celle-ci et le texte du projet de ville. Par exemple, le texte n'explicite nulle part les intentions de la R.B.C. pour les espaces verts classés en "espace vert d'importance régionale à requalifier" sur la carte.
L'absence de critère explicite quant au classement des différents espaces verts en espace vert "à gérer", à "requalifier" ou "à améliorer". La Commission propose de classer l'ensemble des 25 espaces verts résiduels dans une de ces 3 catégories.
La Commission renvoie à propos de cette carte à son avis relatif aux priorités 8 et 9 car elle n'a pas eu le temps matériel de fusionner les remarques relatives aux mêmes thèmes.
C4.1. Divers
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la carte n° 4;
En effet, le réclamant est heureux de voir que les éléments qui font le bonheur de vivre dans un quartier fassent l'objet d'une mise en carte. Même si tout les éléments ne sont pas repris, et loin de là, cette planification est un premier pas dans la bonne direction;
La Commission est également favorable au maintien de la carte n° 4 - Amélioration du cadre de vie.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'améliorer la lisibilité de cette carte (illisible à cette échelle);
En effet, les "zones 30" sont pratiquement illisibles surtout lorsque d'autres informations recouvrent le tracé des voiries (par exemple avenue Louise);
La Commission marque son accord avec la demande de la commune. Les "zones 30" ne doivent pas figurer sur cette carte mais sur la carte n° 5 - Carte des voiries.
Considérant que dans son avis la Commission Régionale de Mobilité soutient l'idée que la politique de mobilité doit être directement liée à la politique d'amélioration du cadre de vie. La carte n° 4 du projet de PRD en constitue l'expression cartographique. Elle considère également qu'une cohérence doit être assurée entre les cartes et le texte du PRD;
La Commission est du même avis que la Commission Régionale de Mobilité.
Considérant que dans son avis la Commission Régionale de Mobilité propose :
de faire mieux adhérer la carte n° 4 au texte des priorité 8 et 9 du PRD;
de mieux définir, dans le texte, un certain nombre de notions qui apparaissent dans la légende de la carte n° 4 (par exemple : aménagement semi-piétonnier, noeuds intermodaux structurants,...);
de donner plus de contenu aux notions de la carte n° 4, les élaborer davantage et les rendre plus opérationnelles;
Afin de faire de la carte n° 4, carte de synthèse, un instrument encore plus efficace pour l'amélioration du cadre de vie urbain;
La Commission soutient cet avis de la Commission Régionale de Mobilité et demande que les précisions nécessaires soient apportées au PRD définitif.
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande de reprendre la "zone du canal" sur la carte n° 4 plutôt que sur la carte n° 1,
En effet, la "zone du canal" qui figure sur la carte n° 1 n'est pas décrite dans les zones d'interventions prioritaires. La dénomination de zone du canal n'apparaît que fortuitement dans le texte au 1.5.3. (p. 9) de la priorité 1, à propos d'aménagements paysagers de l'espace public. S'il ne s'agit donc que d'embellissement du paysage urbain, cette zone aurait donc plus sa place sur la carte n° 4;
La Commission partage cet avis.
C4.2. Situation existante

Considérant qu'une commune et d'autres réclamants demandent de rectifier les contours de certains espaces verts (par exemple le parc des Sources à Woluwé-Saint-Lambert, le parc de Roodebeek, Hof ten Berg, le Bempt à Forest, le plateau de la Foresterie à Watermael-Boitsfort,...);
En effet, la superficie a été réduite par rapport à la carte 4 de l'annexe à l'Ar. 9/7/1998 supplément au <MB> du 19/09/1999, et le projet de PRD prévoit la préservation et l'extension des sites assurant le bon fonctionnement du réseau écologique;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande des réclamants : il y a lieu de reprendre les espaces verts tels qu'ils ont été définis par le P.R.A.S.
En effet l'adoption du P.R.A.S. est trop récente que pour remettre ce dernier en cause, ceci afin d'assurer une certaine sécurité juridique.
En ce qui concerne plus particulièrement la Foresterie, la Commission renvoie à son avis partagé de la Priorité 5.
C4.3. Maillage vert récréatif
Considérant qu'un réclamant demande que le réseau récréatif (chemins) contourne les sites naturels et semi-naturels avec le réseau récréatif,
Afin de limiter les perturbations;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant que des réclamants demandent des précisions concernant les "espaces verts à créer". Quels sont leur superficie, leur fonction, par qui seront-ils gérés, quand seront-ils mis en oeuvre ?
Dans leurs avis, des communes soutiennent le réclamant, sauf en ce qui concerne certaines exigences cartographiques qui risquent d'altérer la lisibilité des cartes;
La Commission marque son accord avec la demande des réclamants.
Considérant que la Ville de Bruxelles, la Commission Régionale de Mobilité et d'autres réclamants demandent de préciser la différence entre les trois types d'espaces verts que sont : les "espaces verts à gérer", les "espaces verts d'importance régionale à requalifier" et les "espaces verts à améliorer",
En effet ces trois notions manquent de précisions;
La Commission soutien la demande de ces réclamants.
Elle propose de reprendre les définitions fournies par l'I.B.G.E. ultérieurement à l'adoption du projet de plan :
« Espaces verts à gérer" : Cette catégorie d'espaces verts (définie dans le P.R.A.S.) concerne souvent des friches ou des sites semi-naturels qui ont une valeur écologique, historique ou paysagère à respecter. L'idée est d'éviter de laisser ces espaces à l'abandon et de les intégrer pleinement dans le maillage vert régional.
Si ces espaces verts connaissent déjà souvent une forme de gestion légère, ils nécessitent néanmoins une mise en valeur. Concrètement, celle-ci peut s'obtenir par une gestion effectuée :
par des tiers : associations de protection de la nature, associations de potagistes, etc.
par les divers pouvoirs publics concernés, via un soutien technique, une expertise, des directives (ex. plan de gestion) ou via un soutien financier aux associations gestionnaires.
Vu la diversité des lieux concernés et des situations sur le terrain, une approche au cas par cas est indispensable.
"Espaces verts à requalifier" et "espaces verts à améliorer" :
La distinction porte surtout sur l'ampleur des investissements et des travaux de réaménagements à effectuer.
La catégorie des espaces verts à requalifier concerne principalement des grands parcs

historiques (Josaphat, Léopold, Astrid, ...) qui ont subi une dégradation importante, et qui nécessitent une rénovation structurelle d'envergure.
Les espaces verts à améliorer doivent également être restaurés mais ils nécessitent moins de moyens : aménagements plus ponctuels, gestion adaptée et renforcée, etc.
Considérant qu'un réclamant s'interroge sur l'interprétation à donner à la légende suivante (carte n° 4) : "Espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique sur les continuités vertes";
En effet cette notion demande des éclaircissements;
La Commission apporte son soutien à la demande du réclamant.
Considérant que la commune d'Uccle demande de mieux distinguer les représentations des "promenade verte" et "continuité verte";
En effet la différence est à peine perceptible, voir illisible;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant que la commune de Berchem-Sainte-Agathe se réjouit de la réalisation de la promenade verte et demande de préciser les moyens financiers pour atteindre cet objectif;
La Commission partage cet avis et se réfère à ses considérations générales demandant plus de précisions quant aux moyens d'exécution des programmes du plan.
Considérant que la Ville de Bruxelles ne juge pas que le parc Maximilien est en état de sénescence contrairement à ce qui est dit dans le texte du projet de PRD (pt. 4.3.1, p. 35907);
La Commission soutient la Ville.
Considérant que dans son avis le Conseil de l'Environnement demande le maintien de l'effort de transversalité relatif au projet de "maillage vert";,
En effet le Conseil constate que le projet de "maillage vert" est intégré dans plusieurs priorités;
La Commission soutient cet avis du Conseil de l'Environnement.
Considérant que la commune d'Uccle demande le maintien du subside régional prévu pour une politique de revitalisation du parc communal de Wolvendael,
En effet, cela répond à un besoin urgent;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande de modifier le Plan Régional d'Affectation du Sol afin d'intégrer le maillage écologique,
Afin de rendre le maillage réglementaire et d'assurer sa sauvegarde;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande du réclamant. En effet l'adoption du P.R.A.S. est trop récente pour remettre ce dernier en cause, ceci afin d'assurer une certaine sécurité juridique.
Considérant que, dans son avis, la Commission Régionale de Mobilité demande d'inclure les bermes des voies ferrées en tant qu'élément à part entière du réseau vert;
Afin de faire de la carte n° 4, carte de synthèse, un instrument encore plus efficace pour l'amélioration du cadre de vie urbain;
La Commission marque son accord avec la demande de la Commission Régionale de Mobilité. Elle considère qu'elle va dans le même sens que l'accord qui a été conclu entre la Région et la S.N.C.B.
Considérant que des réclamants demandent de reprendre sur la carte n° 4 : les sentiers, les vieux chemins communaux, les sentiers de Grandes Randonnées, les chemins piétonniers, les étangs (par exemple l'étangs des Invalides à Uccle);
Car leur présence sur la carte n° 4 signifierait qu'ils existent et ne risquent donc pas de disparaître;
La Commission marque sont désaccord avec la demande faite par les réclamants. En

effet, la carte n° 4 n'est pas une carte d'inventaire, mais bien une carte de planification.
Considérant que des réclamants demandent d'inclure les zones spéciales de conservation proposées par la Région de Bruxelles Capitale dans le cadre de Natura 2000 (Directive "Faune flore Habitats" 92/43/CEE),
En effet, le PRD ignore le réseau Natura 2000, réseau européen de protection de l'habitat de la faune sauvage (particulièrement avifaune et chiroptères). La Région doit désigner les zones concernées pour se conformer à cette directive européenne et mettre en place des mesures de maintien de la biodiversité. Le maillage vert s'inscrit partiellement dans cette optique;
Dans l'état d'avancement de ce projet à Bruxelles, la Région a retenu comme zones à inscrire dans le plan les espaces verts du nord de Bruxelles (parc Roi Baudouin, etc...), la Forêt de Soignes et au Sud-ouest, à Uccle une zone comprenant le Kiensendael - Kriekenput et le bois de Verrewinkel. Le réclamant estime que cette zone devrait être utilement étendue vers l'est au Keyenbempt et vers l'ouest au Broeck, à la glacière de la propriété Spellman, au Kauwberg et au parc Fond'Roy de sorte qu'elle corresponde au maillage vert du PRD et qu'elle inclue le maillage bleu de la vallée du Geleytsbeek;
La Commission marque son accord avec la demande des réclamants.
Considérant que des réclamants demandent d'inclure les sites de haute valeur biologique dont l'inventaire a été dressé par l'I.B.G.E. (voir figure 55, p. 38 du Constat Introductif),
Afin de concrétiser la reconnaissance officielle de ces espaces;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande du réclamant. Le réclamant fait erreur : la carte du Constat ne mentionne pas les sites de haute valeur biologique.
Considérant que des réclamants demandent d'inclure à la carte n° 4 : le maillage écologique (figure n° 116) et le maillage bleu (figure n° 117) du projet;
Dans son avis une commune appuie cette demande en ce qui concerne le maillage bleu. Ce qui lui confèrerait un statut plus officiel;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande du réclamant. En effet la carte du maillage vert posant de nombreux problèmes évoqués dans le chapitre 9.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande d'intégrer au réseau de promenade verte proposé, les sentiers de Grandes Randonnées (Schaerbeek est concerné par le GR n° 12);
En effet, les sentiers de Grandes Randonnées sont maintenant balisés jusqu'au coeur de la ville;
La Commission marque son désaccord avec la demande faite par la commune. En effet, la carte n° 4 n'est pas une carte touristique, mais bien une carte de planification.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande d'inclure dans les continuités vertes, le réseau écologique;
Ce réseau est pourtant présenté dans les textes comme moyen d'action et de mise en oeuvre du maillage vert (exemple : talus de chemin de fer);
La Commission marque son accord avec la demande des réclamants.
Considérant que dans son avis la commune de Ganshoren demande de vérifier la correspondance entre le P.R.A.S. et le PRD, en ce qui concerne la zone verte comprise entre la rue au Bois et la rue Nestor Martin à Ganshoren;
En effet, cette dernière semble trop petite telle que représentée sur le PRD;
La Commission considère que la demande de la commune n'est pas fondée. En effet, il n'existe pas de différence entre les "Espaces Verts" du PRD et ceux de la carte des

affectations du P.R.A.S., car il s'agit du même fichier informatique pour les deux cartes.
Considérant que la commune d'Evere demande d'agrandir la zone verte du complexe sportif d'Evere jusqu'à l'avenue des Anciens Combattants;
Afin de se conformer à la réalité;
La Commission considère que la demande de la commune n'est pas fondée. En effet, l'espace vert tel que dessiné sur la carte n° 4 est conforme à l'espace vert de la carte des affectations de P.R.A.S. L'agrandissement demandé correspond à une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre le petit "Bois du Bosveldweg" en "espace vert" sur la carte n° 4,
En effet, alors qu'il occupe une surface comparable à d'autres espaces verts du PRD, comme ceux localisés en face de l'hospice de Boitsfort, avenue du Ramier ou à la place Jos Wauters. De plus ce petit bois est mentionné sur le plan de fait. La couleur verte rassurerait la centaine d'habitants qui défendent la protection du petit Bois de Bosveldweg;
Dans son avis la commune d'Uccle constate que le plan particulier d'affectation du sol n° 51 prévoit une affectation d'espace vert et constitue, en tant que plan d'affectation non abrogé implicitement par le plan régional d'affectation du sol sur ce point une garantie du maintien du bois en espace vert. Elle constate en outre que le plan particulier d'affectation du sol réglemente l'aménagement des zones de recul;
La Commission considère que la demande du réclamant n'est pas fondée. En effet, cet espace vert n'avait pas été repris sur la carte des affectations du P.R.A.S. car il n'avait pas la superficie requise pour être représenté.
Considérant que dans son avis la commune d'Anderlecht regrette que le tracé du lit de la Senne ne soit pas représenté sur la carte n° 4,
En effet, ce tracé représente à la fois un témoin patrimonial du passé ainsi qu'une liaison naturelle entre différentes communes limitrophes. Les contrats de quartier des commune d'Anderlecht, Molenbeek et de Bruxelles Ville, ont souhaité requalifier ce tracé du lit de la Senne en prévoyant des actions de ré-appropriation par les communes des parcelles actuellement privatisées ainsi que leur verdurisation;
La Commission considère que la demande de la commune n'est pas fondée. En effet, les tronçons de la Senne à ciel ouvert sont représentés sur la carte. De plus les zones vertes de la carte des affectations du P.R.A.S. situées sur les berges ou sur l'ancien lit de la Senne sont également reprises sur celle-ci.
C4.3.1. Espaces verts à créer
Considérant q'un réclamant souhaite savoir si l'inscription du parc de l'Ecole Vétérinaire (n° 11) en "espaces verts à créer" (qui en fait donc un parc régional), signifie que les pouvoirs publics comptent investir de quelconque manière dans la réalisation de ce parc ?
En effet le parc existe et les permis qui sont délivrés (urbanisme, patrimoine, environnement) affectent un parc public aux heures diurnes. Cette initiative privée permettra d'offrir au quartier un parc qui en manque cruellement;
Le réclamant est ouvert à toute proposition : participation financière à la réalisation du parc, gestion, entretien,... Tout est possible, tant que cela se fait en concertation avec les concepteurs;
La Commission considère que la mention reprise au plan est conforme aux projets en cours et que cela ne signifie pas automatiquement une intervention financière publique.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de diminuer la superficie prévue pour

"l'espace vert à créer n° 8 - Entonnoir" de Neder-Over-Heembeek;
En effet celle-ci semble exagérée vu les possibilités réelles sur terrain;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, elle demande au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant que des réclamants demandent de préserver la flore spontanée diversifiée existant dans la zone ouest du site du nouvel espace vert prévu près de la gare Josaphat,
Car il est fait mention de cette flore sur la carte d'évaluation biologique établie par l'I.B.G.E. et l'Instituut voor het Natuurbehoud (version 2.1 de 2000);
La Commission soutient la demande des réclamants.
Considérant qu'un réclamant souhaiterait qu'apparaisse plus exactement les localisations de "l'espace vert à créer n° 2b - Gaucheret et n° 2 - Héliport",
En effet, ces localisations n'ont pas été arrêtées par le plan régional affectation du sol;
La Commission considère que la demande du réclamant n'est pas de ce niveau de plan. C'est au niveau du P.P.A.S. que seront fixées les localisations exactes de ces espaces verts à créer.
Considérant que la commune d'Ixelles ainsi que d'autres réclamants demandent de mieux expliciter la création d'un espace vert sur le site de C.I.B.E. rue de la Vanne;
La Commission considère que la demande est inopportune, il s'agit d'un espace existant dans les faits.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de "l'espace vert à créer n° 8 - Entonnoir",
Il faut prévoir une "entrée verte à Neder-Over-Heembeek". Cette entrée verte devra servir d'écrin à une oeuvre artistique faisant office de porte au quartier. Trop de gens qui viennent dans ce quartier se perdent dans les méandres du carrefour (Avenue des Croix de Feu - chaussée de Vilvorde) et dans la multiplicité des panneaux indicateurs. Il faut inscrire dans le paysage, un élément fort. L'image d'entrée du quartier doit-être verte;
La Commission marque son accord avec la demande du réclamant.
Considérant que la Ville de Bruxelles insiste, comme elle l'a d'ailleurs fait pour le P.R.A.S., pour que le plan impose qu'un minimum de 3ha du site de Tours et Taxis soit aménagé en espace vert (1ha est prévu dans le programme Z.I.R.). Elle insiste également pour que les talus de chemin de fer du site soient protégés;
En effet, le projet de plan indique le site de Tours et Taxis comme l'unique possibilité de créer encore un vaste poumon vert urbain (point 4.3.1.1., p. 35907 du <MB>);
La Commission considère que la demande de la commune n'est pas de ce niveau de plan. En effet, rien n'empêche la Ville de préciser dans son P.P.A.S. la superficie minimale de l'espace vert a aménager.
Considérant qu'un réclamant demande de créer des espaces verts au coeur de Saint-Josse-ten-Noode,
Afin que les enfants puissent jouer au coeur de Saint-Josse-ten-Noode;
La Commission soutient la demande du réclamant mais fait remarquer que Saint-Josse-ten-Noode figure dans la zone de verdoiement prioritaire.
Considérant la commune de Schaerbeek demande la création d'un espace vert à vocation sociale entre le parc Walckiers et les habitations de l'avenue Zénobe Gramme;
La Commission considère que la demande de la commune ne relève pas du niveau de ce plan. En effet, elle considère que le création de cet espace vert est manifestement de la compétence de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un "espace vert à créer" avenue du

Sippelberg, dont la localisation cartographique est à préciser avec l'auteur de la carte, Car cet espace vert est repris au point 4.3.1.1., premier paragraphe, (p. 35907 du <MB>), dans les "espaces verts à créer";
La commune émet un avis défavorable. Il n'y a pas de parc à créer avenue du Sippelberg. Le terrain dont il est question est repris en zone d'habitation au plan régional d'affectation du sol;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande du réclamant, elle est favorable à l'avis de la commune. Elle propose donc le maintien du P.R.A.S. c'est-à-dire l'affectation en zone d'habitation.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un "espace vert à créer" à l'angle de l'avenue de Villegas et du rond-point de la Liberté à Ganshoren;
En effet, ces terrains ont été achetés par la Régie Foncière et ont été aménagés par l'I.B.G.E.;
La Commission considère que la demande du réclamant est sans objet.
Considérant que la commune de Schaerbeek s'oppose à la création d'un espace vert de 2,2 ha, numéroté 2b, sur la carte n° 4. La commune demande également les modifications nécessaires au P.R.A.S.,
En effet :
le dossier de base du P.P.A.S., approuvé par le gouvernement le 14 janvier 1999 prévoit la création d'un parc d'une superficie d'environ 1,1 ha. Cette superficie permet la création d'un parc parfaitement à l'échelle du quartier;
la reconstruction de l'îlot 61s permettra la création d'un bâtiment important qui clôturera la perspective du boulevard Albert II et permettra de recréer un ensemble de logements qui renforcera la fonction résidentielle dans ce quartier déstructuré et offrira une façade habitée permettant un meilleur contrôle social du parc Gaucheret;
la Région prévoit la création d'un espace vert de plus de 8 ha à proximité (parc Maximilien);
La Commission estime qu'il ne faut pas accéder à la demande de la commune. Elle propose le maintien du projet conforme au P.R.A.S.
Considérant qu'un réclamant émet des réserves quant à la superficie de 8 ha concernant "l'espace vert à créer" situé à l'Héliport;
Car en ce qui concerne la zone d'intérêt régional n° 1 "Héliport", l'espace vert à créer est de 8 ha alors que le programme de cette Z.I.R. parle de 8 ha au total. Le réclamant rappelle également que le programme de cette Z.I.R. autorise une augmentation des surfaces affectées à usage de bureaux de 150.000 m^2;
La Commission est favorable à la demande du réclamant. Elle demande de corriger la superficie de l'espace vert à créer n° 2.
Considérant qu'un réclamant demande la suppression de "l'espace vert n° 4" qui, non seulement va à l'encontre des investissements du réclamant, mais également à l'encontre du principe de bon aménagement des lieux;
En effet la nouvelle affectation donnée par le nouveau projet de PRD va en effet, à l'encontre de :
- de l'affectation donnée par le plan régional de développement (A.G. du 03/03/1995);
- de l'affectation donnée par le plan de secteur (A.R. du 28/11/1979);
- de l'ensemble des investissements consentis par le réclamant;
Eu égard à son implantation en milieu urbain, caractérisée par l'existence dans ses environs immédiats de nombreux commerces et logements, le requérant estime que le principe de bon aménagement du territoire implique que son terrain puisse être affecté, notamment, à la construction d'un ensemble immobilier comprenant à la fois du logement, des commerces ainsi qu'un parking, comme l'utilisation actuelle de son

terrain à cette fin en démontre l'utilité;
Lors de l'enquête publique du second projet de P.R.A.S., le réclamant avait également introduit une réclamation allant dans le même sens. La Commission avait alors émis l'avis suivant : "La Commission est favorable à une affectation du terrain en zone d'habitation qui n'hypothèque pas le programme du contrat de quartier (le réaménagement de l'îlot dans le cadre du contrat de quartier doit prévoir un espace vert). D'autre part, il s'agit d'un espace vert déjà inscrit au plan de secteur, mais qui n'a jamais été aménagé en parc".
La Commission estime qu'il ne faut pas accéder à la demande du réclamant. Elle propose le maintien du projet conforme au P.R.A.S. puisque le Gouvernement n'a pas suivi la proposition de la Commission sur le second projet de P.R.A.S.
C4.3.2. Espaces verts à gérer
Considérant que la commune d'Anderlecht souhaiterait une plus grande intervention de la Région notamment pour permettre le développement de projets environnementaux et pédagogiques sur le site du Scheutbos. Pour ce faire, il importerait de procéder à des expropriations afin d'avoir la maîtrise du site,
En effet, il s'agit d'un site de grande qualité qui a été classé par la Région en 1997;
La Commission n'est pas favorable à la demande de la commune. Elle considère qu'il n'est pas nécessaire de procéder à des expropriations pour gérer le site du Scheutbos. En effet, la gestion de terrains privés peut se faire par contrat, ou encore être réalisée par l'I.B.G.E. contre rémunération.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre sur la carte n° 4, le Square Marie-Louise en "espace vert à gérer",
En effet, le parc et le lac méritent un meilleur entretien;
La Commission suggère de reprendre le square Marie-Louise en "espace vert à requalifier" plutôt qu'en "espace vert à gérer". En effet, cette catégorie semble mieux correspondre à l'état actuel du square.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre les intérieurs des îlots situés entre l'avenue des Croix de Guerre, les rues des Faines, Marjolaine et Biebuyck en "espace vert à gérer" sur la carte n° 4,
En effet, il s'agit d'espaces privés ouverts dont la qualité pourrait contribuer grandement à la qualité de la vie si des caravanes, camions, conteneurs et détritus n'en gâchaient l'entrée;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun d'accéder à la demande du réclamant. En effet, il s'agit d'espaces verts privés qui de plus ne sont pas repris sur la carte des affectations du P.R.A.S.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre "la zone écologique" du parc de Meudon en "espace vert à gérer",
Le parc Meudon est bien entretenu par la Ville de Bruxelles. Par contre en ce qui concerne la "zone écologique" avec son étang, elle devrait être gérée un minimum, même si le principe est de la laisser évoluer naturellement. La nettoyer de ses détritus, contrebalancer les déséquilibres d'une niche dont tous les paramètres ne sont plus "naturels";
La Commission considère que la demande du réclamant ne relève pas du niveau d'échelle de la carte.
Considérant qu'un réclamant demande d'inclure le Bois de Saint-Landry en "espace vert à gérer",
En effet ce bois est très important car c'est, d'une part, un lieu doublement historique et d'autre part il contient des richesses botaniques et faunistiques assez rares en région bruxelloise. Il abrite la source du Ransbeek;

La Commission est favorable à la demande du réclamant.
Considérant que des réclamants demandent d'inscrire le Broeck en "espace vert à gérer",
En effet, actuellement le réclamant participe à la gestion d'une partie de ce site marécageux, dans le cadre d'un projet soutenu par la Fondation Roi Baudouin et avec l'autorisation des propriétaires. L'autre partie appartient à un autre propriétaire peu sensible à la gestion de sa propriété (alors même qu'il s'y était initialement engagé).
Des mesures fiscales favorables aux espaces verts gérés dans le respect de la biodiversité pourrait encourager ce propriétaire à respecter ses engagements,
L'inscription du Broeck parmi les espaces verts à gérer serait à tout le moins un soutien à la réhabilitation de cette zone humide inscrite dans le maillage vert ainsi que dans le maillage vert et bleu dont les eaux devraient être dirigées vers le lit du Geleytsbeek plutôt que vers les égoûts de la chaussée de Saint-Job;
Dans son avis, la commune d'Uccle, estime intéressante l'idée d'étudier la mise sur pied de mesures appropriées pour faciliter la gestion d'espaces verts privés;
La Commission est favorable à la demande du réclamant.
Considérant que des réclamants demandent de reprendre en espace vert à gérer :
le marais du Moensberg à Uccle,
le plateau de la Foresterie à Watermael-Boitsfort;
En effet, il s'agit de mosaïques de biotopes riches en espèces botaniques et animales, de sites de haute valeur biologique. Et en ce qui concerne le Foresterie plus particulièrement, il s'agit de la dernière zone de lisière forestière;
La Commission marque son accord avec le réclamant en ce qui concerne le Moensberg. Elle propose de reprendre ce dernier en "espace vert à gérer", en effet celui-ci est classé. Par contre en ce qui concerne le plateau de la Foresterie, elle renvoie à son avis de la priorité 5.
Considérant que dans son avis la commune de Ganshoren demande de prendre la zone semi-naturelle et paysagère du plan particulier d'affectation du sol "Coeur vert" (approuvé par A.G. du 23 novembre 2000) en "espace vert à gérer";
La Commission est favorable à la demande de la commune.
Considérant que la commune de Woluwé-Saint-Lambert demande de supprimer "l'espace vert à gérer" situé au nord de l'avenue de la Nielle (Val d'Or),
Car il s'agit d'une propriété privée, gérée par les prescriptions du P.P.A.S. n° 60 approuvé le 17/07/1991;
La Commission considère que la demande de la commune n'est pas fondée. En effet, la gestion de cet espace vert inscrit au P.R.A.S. peut être effectuée par le privé.
Considérant que la commune d'Uccle demande que le plan détermine avec précision les objectifs et les moyens de la gestion du site du Kauwberg, dans le contexte actuel de la multitude de propriétaires du secteur privé;
Car le PRD prévoit explicitement un contrôle de la Région pour la gestion du Kauwberg. Cet espace semi-naturel de très grande qualité des points de vue biologique, pédagogique, social et paysager est un enjeu d'importance régionale;
Un autre réclamant demande de distinguer le Kauwberg en deux parties l'une à gérer et l'autre n'ayant besoin d'aucune gestion;
Actuellement, dans la zone à gérer (qui correspond à "l'espace vert à gérer" sur la carte n° 4), sur les 34 ha non bâtis plus de la moitié (20 ha) sont gérés en pâturages, en potagers autorisés par les propriétaires dans le maintien d'une tradition. L'autre partie (en espace vert sur la carte n° 4) est un ancien versage devenu pâturage et ancienne carrière devenue dépôt de terre recolonisée par une végétation abondante, ces lieux n'ont pas besoin de gestion;

Par contre d'autres réclamants demandent de reprendre la totalité du site du Kauwberg en "espace vert à gérer", y compris la partie orientale située de l'autre côté de l'avenue Dolez;
En effet, la partie occidentale du Kauwberg, telle que définie par le Plan Régional d'Affectation du Sol, a été rangée en "espace vert à gérer". Il conviendrait de ranger dans la même catégorie la partie orientale. La figure n° 116 "Maillage écologique" intègre la zone dans les "sites de haute et très haute valeur biologique - zones noyaux". En conclusion de son plan de gestion du Kauwberg de 1994, M. J.-M. Couvreur, dit que "le Kauwberg II (la partie concernée) constitue un complément indispensable, différent et plus sauvage dont l'intérêt didactique est par conséquent très élevé". La commune d'Uccle dans son avis se rallie au souhait de gestion de l'espace vert à l'est de l'avenue Dolez, sans estimer que cette gestion doive être forcément identique à celle de l'espace vert à l'ouest de l'avenue Dolez;
Et enfin un réclamant demande la suppression de "l'espace vert à gérer" du Kauwberg,
La commune d'Uccle émet un avis défavorable à la suppression. Elle estime que les plans de gestion de tels espaces verts doivent faire l'objet d'une approche intégrée, sectorielle et ponctuelle, dans le respect de la situation existante de droit;
La Commission propose d'étendre la qualification "d'espace vert à gérer" à l'ensemble du site du Kauwberg.
C4.3.3. Espaces verts d'importance régionale à requalifier
Considérant que la commune de Molenbeek-Saint-Jean demande de préciser le type d'aide que la Région va octroyer pour la requalification des parcs Marie-Josée et Albert;
En effet, cette requalification est imposée à la commune par la Région;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant que la commune d'Uccle demande de préciser dans le PRD que les options qui seront retenues pour la mobilité dans le Bois de la Cambre devront tenir compte de leur impact sur les voiries et quartiers avoisinants;
La Commission renvoie à son avis sur la priorité 8.
Considérant que la commune de Berchem-Sainte-Agathe demande d'inscrire le Zavenlenberg en "espace vert d'importance régionale à requalifier" en lieu et place d'un "espace vert assurant un rôle de relais paysager";
Car il est indispensable de mieux inscrire cet espace dans le tissu urbain et social tout en veillant à préserver sa spécificité biologique. A plus forte raison encore que l'exploitation agricole actuellement locataire des lieux, devrait cesser ses activités sous peu;
La Commission suggère de reprendre le Zavenlenberg en "espace vert à gérer" plutôt qu'en "espace vert d'importance régionale à requalifier". En effet, il s'agit d'une réserve naturelle régionale.
C4.3.4. Espaces verts à améliorer
Considérant que la commune d'Uccle demande que le plan détermine les modalités de la participation de la Région dans la mise en oeuvre de l'amélioration du Bois de Verrewinkel. Elle demande également en quoi consiste cette amélioration;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien du parc d'Osseghem en "espace vert à améliorer";
En effet, selon le voeu même de Léopold II qui avait acheté ce domaine dans ce but là, le parc d'Osseghem était destiné à être un parc public avec des arbres exceptionnels. Certains spécimens y sont encore visibles, d'autres ont disparu.

Certains arbres sont arrivés en fin de vie. Par ailleurs, l'allée de hêtres rouges taillés en colonnes a souffert ces dernières années. Les berges de l'étang de l'atomium s'effritent et les escaliers sont interdits;
Il faudrait :
améliorer ce patrimoine qui est en train de disparaître,
replanter des espèces un peu exceptionnelles,
refaire les berges et les escaliers de l'étang,
assurer une imperméabilité générale du sol afin que la nappe phréatique ne diminue pas,
retracer certains chemins en fonction du déplacement réel des promeneurs, certains raccourcis fortement empruntés nuisent à la qualité des lieux;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire le parc Astrid à Anderlecht en "espace vert à améliorer" plutôt qu'en "espace vert d'importance régionale à requalifier";
La Commission propose de maintenir l'inscription en "espace vert d'importance régionale à requalifier". En effet, elle correspond mieux à la situation actuelle du parc Astrid.
C4.3.5. Espaces verts relais
Considérant que plusieurs réclamants demandent de reprendre divers espaces verts en "espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique sur les continuités vertes",
Ces espaces verts sont :
la Forêt de Soignes;
l'entièreté du parc de Roodebeek y compris les chemins creux en lisière à Woluwé-Saint-Lambert,
Hof ter Musschen (y compris le creux à l'est) à Woluwe-Saint-Lambert,
la zone d'espace vert du Val d'Or à Woluwe-Saint-Lambert,
l'espace vert de l'Ecole Internationale à Watermael,
le bois du Wilder à Berchem,
le Hogenbos à Berchem,
le Bois de Dieleghem à Jette,
le site situé entre la rue de la loyauté et la rue Amélie Gonand à Jette,
la Plaine à Ixelles,
le parc du Complexe à Evere,
Neerpede à Anderlecht,
le bosquet marécageux Hof-ten-Berg à Woluwe-Saint-Lambert,
le parc des Sources (compléter le périmètre au nord-est) à Woluwe-Saint-Lambert,
le parc Brugmann (dans son entièreté) à Uccle,
le vallon de la Chênaie à Uccle,
la réserve naturelle régionale du Kinsendael-Kriekenput à Uccle,
le Keyenbempt à Uccle,
le Buysdelle à Uccle,
la propriété Blaton,
la partie sud du parc Parmentier à Woluwe-Saint-Pierre,
les étangs Mellaerts à Woluwe-Saint-Pierre,
le parc de Val Duchesse à Auderghem,
le parc régional du vallon du ruisseau du Rouge-Cloître (Bergoje) à Auderghem,
le parc Seny,
le parc Ten Reuken à Auderghem;

la grande propriété entre le boulevard du Souverain et la lisière de la Forêt de Soignes à Watermael,
le parc Leibeek,
le parc Jagersveld;
En effet :
- ces espaces verts méritent d'être repris dans cette classe pour leurs qualités d'espaces verts de liaison et de récréation,
- ces espaces verts jouent un rôle de relais écologique sur les continuités vertes,
- la plupart de ces sites sont reconnus officiellement "de haute valeur biologique" par "l'Inventaire des sites régionaux à haute valeur biologique" de l'I.B.G.E. et par la "Carte d'évaluation biologique" établie par l'I.B.G.E. et l'Instituut voor Natuurbehoud (version 2.1 de 2000),
- la Forêt de Soignes est : un site classé de très haute valeur biologique, une zone "Habitat", une forêt régionale comprenant 5 réserves naturelles,
- le site compris entre les rues de la Loyauté et Amélie Gomand, présente des caractéristiques de jonction entre deux rues;
La Commission propose de reprendre les espaces verts en "espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique sur les continuités vertes", les sites qui font effectivement partie d'une continuité verte, par exemple : le parc Seny, le parc Ten Reuken, ... A cette fin, elle propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la prescription graphique "espace vert assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique sur les continuités vertes" sur le bien sis à l'angle de la rue du Klesper et de la rue du Pré aux Oies, en vue d'y permettre une affectation à des fins d'habitation;
La Commission considère que la demande n'est pas fondée puisqu'il s'agit d'un espace vert reconnu par le P.R.A.S.
C4.3.6. Rives du canal
Considérant que l'I.B.G.E. demande d'étendre la zone des rives du canal vers le nord et/ou le sud,
En effet, il est important d'étendre cette zone pour l'aspect de verdoiement. C'est précisément la zone où ce verdoiement semble le plus évident qui ne figure pas sur la carte actuelle;
La Commission propose de suivre partiellement la demande du réclamant. Elle propose d'étendre la rive du canal vers le sud, le long du bassin du Batelage, des quais de Aa et de Veeweyde. Mais elle attire l'attention sur le fait qu'il faut assurer l'accessibilité des rives par les industries.
Par contre, elle propose le statu quo vers le nord. En effet, les implantations industrielles situées le long du canal ne permettent pas l'extension de la zone vers le nord.
C4.3.7. Promenade verte
Considérant que la commune de Jette demande de prévoir un aménagement de qualité pour l'entrée du parc Roi Baudouin,
En effet la Région pourrait s'inspirer du réaménagement effectué par la commune au carrefour de l'avenue du Sacré-Coeur et du square Lorge pour l'entrée du parc;
La Commission considère que la demande de la commune ne relève pas du niveau d'échelle de la carte.
Considérant qu'un réclamant demande que la promenade verte reprise dans les cartes n° 1 et n° 4 entre la limite sud de la Région et l'écluse d'Anderlecht, ne soit pas une contrainte pour le bon déroulement des opérations de transbordement au droit du quai

d'Aa;
Car une liaison efficace entre les terrains portuaires et la voie d'eau doit également être maintenue au niveau du quai d'Aa (rive droite, en amont de l'écluse d'Anderlecht) en vue de transbordements à cet endroit;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant qu'un réclamant demande de mentionner en "promenade verte" :
le tronçon de l'avenue Nouvelle située du côté du boulevard Général Jacques, la rue des Deux Ponts,
la rue des Champs-Elysées;
Ceci permettrait de créer deux "chemins de la ville", l'un passant par le campus de la Plaine des Manoeuvres, le parc Léopold et le "mail" européen, l'autre, partant du Bois de la Cambre, déboucherait sur la chaussée d'Ixelles;
La Commission propose de suivre partiellement la demande du réclamant. Elle propose de reprendre l'avenue Nouvelle et la rue des Deux Ponts en "promenade verte", elles pourraient faire la liaison entre la "promenade verte" passant par le boulevard Général Jacques et celle passant par la rue Gray.
Considérant qu'un réclamant demande de faire passer la "promenade verte" par Neder-Over-Heembeek;
Car pour le réclamant il est inadmissible que le quartier de Neder-Over-Heembeek soit à nouveau ignoré par la promenade verte régionale, alors qu'il contient de très beaux sites paysagers avec des espaces verts variés et de grands panoramas;
Dans cette occultation mentale de Neder-Over-Heembeek, le réclamant voit, une fois de plus, l'indifférence due à cette sorte de supériorité inconsciente dont le centre de gravité se situe au sud-est de la Région. Le nord n'est pas aimé parce qu'ignoré;
Il serait totalement injuste de ne pas faire passer la promenade verte par Neder-Over-Heembeek, eu égard aux habitants qui sont bruxellois autant que les autres et en tenant compte de leur histoire et de la richesse paysagère du quartier;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant qu'un réclamant demande pourquoi la promenade verte n'apparaît-elle pas sur la promenade dite de la S.N.C.B. à Auderghem ?
La Commission marque son accord avec la demande du réclamant.
Considérant que dans son avis la commune de Ganshoren souhaite que la "promenade verte" passe le long de la peupleraie Nestor Martin;
En effet, il s'agit d'une propriété de la S.D.R.B. et elle est gérée par l'I.B.G.E.;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande la suppression de la "promenade verte" inscrite sur son bien situé dans l'îlot compris entre la rue du Château d'Or, les chaussées de Saint-Job et d'Alsemberg;
En effet, le PRD fait de la promenade verte, un "démembrement" des continuités vertes, espaces librement accessibles au public. Le réclamant s'oppose à une telle mesure qui équivaut à l'exproprier de son bien sans indemnité;
La Commission considère que la promenade verte est un projet continu sur l'ensemble de la seconde couronne. Sa réalisation pourra impliquer des négociations avec les propriétaires concernés et si le passage n'existe pas, sa création pourra entraîner des indemnisations, voire une expropriation.
C4.3.8. Continuités vertes
Considérant que des réclamants demandent la concrétisation du maillage vert (continuités vertes) au travers du site de l'Arsenal et du site d'Interbrew dans le quartier de l'Amitié à Auderghem;

Car les réclamants considèrent que ce maillage vert, qui permet de joindre Etterbeek via l'Arsenal et le Campus de la Plaine via Interbrew et la Chasse Royale, constitue à leurs yeux, un cheminement piétonnier idéal reliant les quartiers et les commerces;
La Commission soutient la demande des réclamants.
Considérant qu'un réclamant constate que le tracé de la "continuité verte" entre le village de Haren et l'ancienne gare de formation n'est pas celui défini entre les habitants, la Ville de Bruxelles et la S.N.C.B. (Financière T.G.V.);
En effet, il n'emprunte pas le rue de Verdun entre la rue Ranson et le pont (la gare) de la L36, mais reste en surplomb de la gare de formation, de même, après le Harenberg entre ce même pont et le Castrum, mais reste là aussi, en surplomb de la gare de formation (+/- rue Klespers prolongée) avec point panoramique;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'analyser et d'étudier le sujet.
Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Pierre demande que la "continuité verte" ne traverse plus l'îlot compris entre les avenues du Chant d'Oiseau, des Frères Legrain, des Eperviers et le parvis des Franciscains. Elle propose de dévier la continuité verte par le Parvis des Franciscains et l'avenue des Eperviers;
En effet, cet îlot est formé de parcelles privatives, sans aucun chemin traversant. Les autres îlots comportent par contre des chemins piétonniers qui s'inscrivent dans ce tracé;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant que la commune de Koekelberg demande de supprimer la "continuité verte" le long de la rue des Tisserands et du chemin du Foyer Koekelbergeois jusqu'à la rue Van Hoegaerd;
Car il s'agit d'un passage privé du Foyer Koekelbergeois;
Considérant qu'un réclamant s'oppose à la prescription graphique relative aux continuités vertes dès lors qu'elle empiète au moins en partie sur leur terrain sis à l'angle de la rue du Klesper et de la rue du Pré aux Oies;
La Commission considère que les demandes de la commune et du réclamant ne sont pas fondées. En effet, le principe de la continuité verte n'entrave pas nécessairement la propriété privée d'un bien, elle peut aussi se réaliser moyennant la passation d'une convention avec le propriétaire.
Considérant que la commune d'Auderghem demande d'indiquer sur la carte n° 4 des continuités vertes :
entre la fin de la promenade S.N.C.B. avenue Dehoux, le parc de la Héronnière et les parcs Seny et Tenreuken,
entre la promenade S.N.C.B. (chaussée de Wavre), le parc Bergoje et Rouge-Cloître,
entre le parc Seny, les espaces verts des H.L.S. (logements sociaux), le square du Sacré-Coeur, l'avenue Schaller et la Forêt de Soignes;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande d'aménager une "continuité verte" qui relierait la chaussée de Neerstalle au parc Jacques Brel;
Car cette continuité verte permettrait de rejoindre agréablement la gare de Uccle-Stalle depuis la chaussée de Neerstalle, les rues existantes (Merlo, Keersbeek) imposant un détour important. Elle permettrait également de préserver le cadre verdoyant qui entoure l'arrière des immeubles sociaux dit "immeubles du Merlo" (propriété de la Société Uccloise du Logement);
Dans son avis la commune d'Uccle constate que la réclamation se situe principalement sur le territoire de la commune de Forest et répond, dans le respect du bon aménagement des lieux, soit de l'étude d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol,

soit de l'instruction d'une demande de permis de lotir ou d'urbanisme;
La Commission considère que la demande du réclamant n'est pas fondée. En effet, le plan prévoit une "continuité verte" qui relie le Parc Jacques Brel à la chaussée de Neerstalle.
Considérant que la commune d'Anderlecht demande d'ajouter des "continuités vertes" le long des boulevards Marie Groeninckx-Demay et Prince de Liège, de l'avenue de Scheut et autres,
Car ces "continuités vertes" ne figurent pas sur la carte et sont très importantes;
La Commission considère que cette demande ne relève pas du niveau d'échelle de cette carte. En effet, elle relève plutôt du plan communal de développement (continuités vertes locales).
Considérant que la commune d'Ixelles demande d'inscrire le boulevard Général Jacques dans le système de "continuités vertes";
Car ce boulevard correspond au concept historique de boulevard planté, or il est actuellement très faiblement verdurisé et son inscription devrait permettre de programmer la verdurisation du site propre et la plantation d'arbres d'alignement;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de prolonger les "continuités vertes" qui s'interrompent à l'entrée du Pentagone; s'il s'agit réellement de continuité,
En effet, il faut les prolonger s'il 'agit de réelles "continuités vertes";
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant qu'un réclamant demande que la "continuité verte" partant du square Marie-Louise et passant par la rue du Marteau soit prolongée jusqu'au Parc de Bruxelles;
Cette continuité pourrait se faire par l'intermédiaires de plantations;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de mentionner la petite ceinture et l'avenue Louise en "continuités vertes";
Afin d'être en conformité avec son plan communal de développement;
La Commission soutient la demande de la commune.
C4.4. Espace structurant à intégration environnementale renforcée
Considérant que la commune d'Evere demande d'ajouter les "zones résidentielles (20 km/h)" sur la carte n° 4;
Car la commune souhaite maintenir les "zones résidentielles (20 km/h)" sur son territoire;
La Commission considère que le PRD n'est pas opposé au maintien de ces zones résidentielles. Par contre, elle considère qu'il n'est pas utile de les mentionner sur la carte.
Considérant que dans son avis la commune d'Etterbeek demande de définir le statut et la fonction des "espaces structurants a intégration renforcée";
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'en ce qui concerne la modération du trafic selon la spécialisation des voiries et le rééquilibrage en faveur de la mobilité douce :
un réclamant pense que, par définition et par logique, cette option doit prévaloir sur toutes les voiries, sans quoi l'ensemble de la spécialisation/hiérarchisation des voiries ne sera jamais effective,
que toutefois, si cette catégorie est maintenue, elle devrait alors s'appliquer à l'ensemble des autoroutes et voies métropolitaines, principales et interquartiers;

La Commission ne peut se prononcer sur cette réclamation. En effet, elle est incompréhensible.
Considérant que, dans son avis, la Commission Régionale de Mobilité demande de préciser la différence entre "noeuds intermodaux structurants" et "noeuds intermodaux : renforcement de la priorité aux usagers faibles";
Afin de faire de la carte n° 4, carte de synthèse, un instrument encore plus efficace pour l'amélioration du cadre de vie urbain;
La Commission appuie l'avis de la Commission Régionale de Mobilité.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de reporter les annotations concernant les noyaux intermodaux de la carte n° 4 à la carte n° 6;
En effet les noeuds intermodaux concernent manifestement principalement les transports en commun. Ces derniers ne sont cependant pas indiqués sur la carte n° 6;
La Commission soutient la demande de la Ville.
Considérant que la Ville de Bruxelles trouve que les noeuds intermodaux sont trop nombreux et trop rapprochés pour être réellement structurants (cfr. Yser - Sainctelette);
La Commission soutient la remarque de la Ville. En effet, le système des noeuds intermodaux n'est pas très clair.
C4.4.1. Aménagement de type semi-piétonnier
Considérant qu'un réclamant demande la suppression de "l'aménagement de type semi-piétonnier" sur la rue Haute, ou à défaut de définir le concept;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette demande, propose au Gouvernement d'étudier celle-ci.
Toutefois elle s'interroge sur la définition des aménagement semi-piétonnier et sur le choix des axes repris sous cette dénomination.
C4.4.2. Modération du trafic
Considérant que, dans son avis, la Commission Régionale de Mobilité propose d'accorder tout à fait la carte n° 4 avec les autres cartes du PRD, surtout avec la carte n° 5 des spécialisations des routes :
- certaines voies qui, sur la carte n° 5, sont des voies interquartier (ou même des voies de quartier), sont indiquées en orange sur la carte n° 4 (renforcement de cette partie de l'espace dédiée aux usagers vulnérables de la route, respectant le statut de réseau primaire). Parmi celles-ci ont trouve : la chaussée de Vilvorde, les voies qui longent les deux berges du canal entre la Porte de Ninove et la frontière sud de la région, le tronçon entre le boulevard Prince de Liège et la chaussée de Mons,
- le boulevard Prince de Liège est à la fois indiqué en orange (renforcement de cette partie de l'espace dédiée aux usagers vulnérables de la route, respectant le statut de réseau primaire), et en bleu clair (voies entre quartiers, en zone résidentielle : amélioration de la tranquillité par des mesures portant sur le trafic ainsi que des aménagements routiers),
Afin de faire de la carte n° 4, carte de synthèse, un instrument encore plus efficace pour l'amélioration du cadre de vie urbain;
La Commission appuie la proposition de la Commission Régionale de Mobilité.
Considérant que la commune d'Auderghem demande le maintien du classement des chaussées de Wavre et de Tervueren;
En effet, des investissements doivent y être faits pour notamment y renouveler les trottoirs et l'éclairage public mais aussi pour y améliorer les liaisons piétonnes et cyclistes et les noeuds intermodaux.
Outre ce qui est prévu dans le PRD pour la chaussée de Wavre, le square Degreef devrait constituer en espace public à améliorer en "resserrant" le carrefour par

réduction de la surface dévolue à la circulation automobile au profit des piétons en tenant compte du passage des bus et de l'affectation des diverses voiries qui y aboutissent.
Le Collège demande que des refuges centraux pour les piétons soient créés chaussée de Wavre au droit des passages protégés. La chaussée de Tervueren doit être reprofilée en la munissant de trottoirs conformes au R.R.U. La vitesse doit y être limitée à 30 km/h sur le tronçons urbain. L'éclairage public doit y être renouvelé;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant que la commune de Koekelberg demande que la chaussée de Jette ne soit plus représentée en "espace structurant à intégration environnementale renforcée";
Car elle n'est pas un espace structurant du P.R.A.S. Cette chaussée est en partie en sens unique sur le territoire de Koekelberg et ne correspond pas à la définition d'"espace structurant" du projet de PRD, à savoir, un axe majeur de mobilité;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
C4.4.3. Renforcement de la partie d'espace voué à la mobilité douce dans le respect du statut de réseau primaire des axes concernés
Considérant qu'un réclamant demande le maintien du classement de la chaussée de Vilvorde en "renforcement de la part d'espace voué à la part de mobilité douce";
En effet, il faut profiter des travaux du réaménagement du grand collecteur pour réaménager complètement la chaussée de Vilvorde;
La Commission soutient la demande du réclamant.
C4.4.4. Noeuds intermodaux structurants
Considérant que la commune d'Auderghem demande que l'aménagement du "noeud intermodal" Delta comprenne la possibilité de virer vers l'axe E411 depuis le boulevard des Invalides;
La Commission considère que la demande de la commune n'est pas fondée. En effet, il existe déjà un accès.
Considérant que la commune d'Anderlecht considère qu'il serait plus judicieux de placer un "noeud intermodal structurant" à proximité de la drève Olympique plutôt qu'à proximité de l'hôpital Erasme;
En effet, quels seraient les différents modes de transports publics envisageables à Erasme ?
La Commission considère que la demande de la commune n'est plus fondée. En effet, la gare R.E.R. à Erasme a été supprimée au profit de celle du C.E.R.I.A.
Considérant que, dans son avis, la commune d'Etterbeek demande que le "noeud intermodal" du carrefour de la chaussée de Wavre et du boulevard Général Jacques soit étendu à la portion de l'axe des boulevards L. Schmidt et Général Jacques comprise entre la rue des Père Blancs et le Boulevard du triomphe;
En vue de réaliser une étude complète comprenant le dégagement de l'espace public entre les anciennes casernes (Rolin et Arsenal), la matérialisation de la continuité verte, la coordination avec la problématique de la circulation des sites universitaires, et ce éventuellement par la création d'un tunnel routier;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien du "noeud intermodal" situé avenue des Pagodes, moyennant quelques améliorations;
Il faudrait :
- aménager les quais de la S.T.I.B. pour les usagers, les piétons et les cyclistes, la convivialité n'est qu'une affaire de mentalité, c'est aussi une affaire d'aménagement,

- que les chicanes pour cyclistes ne soient pas pénalisantes comme elles le sont maintenant (trop serrées). Il ne conteste toutefois pas leur utilité,
- que les aménagements de voiries restreignent la vitesse. La mobilité dépend plus de la régularité du débit que de la vitesse des véhicules,
- obtenir une prise de conscience nette que le comportement sur autoroute doit céder le pas au comportement de conduite en ville, par des aménagements physiques,
- en ce qui concerne le rond-point du Gros Tilleul, faire exception à la règle qui donne la priorité constante aux automobilistes qui sont sur le rond-point. La circulation y est dense et rapide, et de longues minutes sont nécessaires pour certains qui ne trouvent pas le moment propice pour y pénétrer, essentiellement pour ceux qui proviennent de l'avenue des Croix de Feux. Dès lors les risques sont pris. Une régulation par feux devrait permettre des moments de rotation;

La Commission soutient la demande du réclamant.

Considérant que la commune d'Etterbeek demande que le carrefour de "la Chasse" soit considéré comme noeud intermodal important;

En effet, le pont du Germoir ou le carrefour de la chaussée de Wavre et du boulevard Général Jacques sont eux repris en "noeuds intermodaux structurants";

La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.

Considérant qu'un réclamant demande de reprendre la gare d'interconnection R.E.R. de Haren en "noeud intermodal structurant";

La Commission considère que la demande du réclamant est sans objet. En effet, la gare R.E.R. de Haren est déjà reprise en"noeud intermodal structurant".

C4.4.5. Entrée de ville

Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter des parkings performants aux entrées de ville;

La Commission renvoie à son avis dans la priorité 8.

Considérant que la commune d'Evere demande que des "entrées de ville" soient prévues non seulement sur les routes mais également sur le canal et les voies ferrées;

La Commission considère que la demande de la commune n'est pas fondée. En effet, elle ne voit pas son utilité.

Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une entrée de ville sur la route de Lennik et qu'un réclamant demande d'en ajouter une autre sur la chaussée de Vilvorde;

En effet, le réseau d'entrées de ville est insuffisant;

La Commission soutient la demande du réclamant.

Considérant qu'un réclamant demande que certaines entrées de ville (Charles-Quint, boulevard de la Woluwe, chaussée de Ninove, avenue de l'Exposition Universelle, chaussée de Haecht,...) soient déplacées encore plus vers la périphérie;

De manière générale, il faudrait les mettre là où le tissu urbain (résidentiel) commence, à l'intérieur de la région. A partir de cet endroit les automobilistes doivent être conscients qu'ils rentrent dans une zone où leur "liberté" est réduite. Le choix semble assez arbitraire pour le moment;

Considérant que la Ville de Bruxelles, la commune d'Evere et un autre réclamant demandent que les entrées de ville situées sur l'A12, la chaussée de Haecht et le boulevard Léopold III soient rapprochées de la limite régionale;

En effet, le principe des portes de ville est précisément d'attirer l'attention sur la nécessité de modifier le comportement de celui qui franchit ces portes;

Considérant qu'une commune demande de déplacer l'entrée de ville située sur l'avenue de l'Exposition Universelle vers le carrefour avec l'avenue de l'Arbre Ballon; en effet,

les dimensions de ce carrefour se prêtent mieux à l'aménagement d'une entrée de ville, qui serait par la même occasion plus proche de l'entrée de la commune et de la région. De plus cet aménagement pourrait aller de pair avec un réaménagement complet du carrefour, tel que prévu. Il viserait à modérer le trafic automobile et à le rééquilibrer en faveur de la mobilité douce jusqu'à l'entrée effective de la commune, ainsi qu'à améliorer les liaisons piétonnes et cyclistes à cet endroit;
La Commission estime que ces remarques méritent considération.
Considérant que la commune d'Evere apprécie le fait que les entrées de ville soient considérées comme des éléments permettant d'agir sur la maîtrise du trafic routier. Elle souhaite qu'il en soit ainsi pour l'entrée de ville à Evere, au carrefour formé par l'avenue Bordet, le boulevard Léopold III, ceci dans le cadre du projet à l'étude de la réalisation d'un tunnel et d'un rond-point à la hauteur de l'O.T.A.N., tunnel qui augmenterait considérablement la vitesse des automobilistes. Un aménagement qui marquerait l'entrée de la ville paraît donc, dans ce contexte, essentiel et pourrait d'ailleurs s'accompagner d'une amélioration des plantations sur la berme centrale du boulevard;
La Commission soutient cet avis.
C4.5. Renforcement de la fonction de séjour
Considérant que la commune d'Anderlecht demande de faire correspondre les axes de la priorité à l'isolation acoustique avec les "points noirs" de la figure n° 113;
La Commission estime que cette remarque mérite considération.
Considérant que des communes relèvent qu'il existe une non concordance entre les voiries dites "interquartiers" mentionnées dans la carte n° 4 et celles ainsi qualifiées dans la carte n° 5;
Pour préciser les voiries interquartiers, il y a lieu de ne se référer qu'à la carte n° 5. La carte n° 4, tout au moins sa légende, doit être corrigée pour éviter toute ambiguïté;
La Commission estime que la cohérence des cartes est nécessaire.
Considérant que le Port de Bruxelles demande que les mesures sur le trafic et les aménagements routiers concernant les "voirie interquartier en zone de logement" de la carte n° 4 préservent l'accès des poids lourds au domaine portuaire et notamment au site TIR et à son extension;
Car deux tronçons de voiries (de la rue Claessens depuis le pont De Trooz jusqu'à l'avenue du Port - du tronçon de la rue Dieudonné Lefèvre, au niveau de la rue de Molenbeek, jusqu'à la rue Demeer) qui sont des accès importants à la zone portuaire et TIR sont repris en "voiries interquartier en zone de logement : amélioration de la quiétude par des mesures sur le trafic et des aménagements routiers". Ils sont empruntés régulièrement par des poids lourds pour accéder au domaine portuaire;
La Commission estime que cette réclamation mérite un examen approfondi pour concilier les nécessités de desserte du port (et du site T.I.R.) et la quiétude nécessaire aux riverains de la rue Claessens.
Considérant qu'un réclamant demande s'il ne serait pas plus indiqué de réserver les "zones 30" à des quartiers plus ciblés et d'obtenir le respect d'une limitation généralisée à 50 km/h dans toute la Région;
En effet, la carte n° 4 prévoit une extension excessive des "zones 30", ce qui reviendrait à reporter l'essentiel du trafic urbain motorisé dans les artères principales, le long desquelles séjournent un nombre important d'habitants. Même réduit, ce trafic resterait source de nuisance pour les riverains (pollution, bruit, insécurité);
Considérant que des communes demandent de rendre plus aisé la lecture des rues classées en zones 30 km/h;
En effet, l'échelle de la carte et la teinte grise utilisée pour marquer les "zones 30"

rendent ces dernières peu lisibles;
Considérant qu'une commune demande de vérifier la conformité des "zones 30" de la carte n° 4 avec la figure n° 105;
La Commission considère que la localisation des "zones 30" doit être mentionnée dans la carte n° 5 (Voiries) et supprimée dans la carte n° 4. Cela éviterait les erreurs et les confusions.
Considérant que la commune d'Evere demande d'ajouter les zones 30 en voies principales et interquartiers devant les équipements sportifs, culturels et les écoles (en particulier Chaumontel - Stroobants);
La Commission estime que cette demande mérite d'être approfondie par le Gouvernement, dans la ligne des obligations nouvelles en matière de sécurisation des abords des écoles.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un nouvel élément reprenant les zones longées par le chemin de fer prioritaires à l'isolation acoustique,
En effet, le PRD prévoit une priorité à l'isolation acoustique pour certains quartiers touchés par des voiries trop bruyantes, alors que le chemin de fer peutêtre la cause de nuisances acoustiques importantes;
La Commission marque son accord avec la demande du réclamant.
C4.5.1. Réseau primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique
Considérant que l'I.B.G.E. demande de limiter le "réseau primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique" au site de la Basilique de Koekelberg à l'entrée et la sortie du tunnel;
En effet, il semble y avoir une erreur au site de la Basilique de Koekelberg, qui est tout à fait entourée par une ligne bleue foncé;
La Commission marque son accord avec la proposition de correction du tracé de l'I.B.G.E. faite par l'I.B.G.E.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien du carrefour de la rue du Trône et de la rue du Commerce en "réseau primaire en zone de logement priorité à l'isolation acoustique";
En effet, il y a beaucoup trop de bruit à ce carrefour. Si on veut vraiment améliorer la qualité de la vie et donner envie aux habitants de revenir y vivre, il faut faire face au problème du bruit;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant que la commune d'Auderghem demande l'isolation acoustique de façon prioritaire sur l'E411,
Car il faut tenir compte du trafic élevé et des vitesses pratiquées qui sont pratiquées sur l'E411;
La Commission propose d'étendre l'isolation acoustique tout le long de l'E411.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre en "réseau primaire en zone de logement priorité à l'isolation acoustique", les voiries suivantes : l'avenue des Croix de Feu, la rue Bruyn et l'avenue des Croix de Guerre;
D'après la carte n° 4, il n'y a que l'autoroute A 12 qui correspond à la définition de en "réseau primaire en zone de logement priorité à l'isolation acoustique". En fait ce qui devrait compter c'est la nuisance sonore effectivement enregistrée le long d'une voirie. L'actuelle avenue des Croix de Feu subit ce traumatisme acoustique.
Mais il y a aussi le rue Bruyn qui, à son corps défendant, sert de liaison abusive avec le Ring. Dans la liste dressée par l'I.B.G.E., elle est la 3e rue la plus bruyante de la Région Bruxelloise. A moins que l'on ne prenne des mesures physiques contraignantes, il faut aussi donner cette priorité aux maisons riveraines de l'avenue des Croix de Guerre, car si le trafic n'y est point intense, la largeur sans contrainte de

la voirie y permet une vitesse excessive qui engendre un taux très élevé de dba. Les pointes sonores nocturnes y sont excessives;
La Commission appuie la demande du réclamant.
Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande que l'isolation phonique de la carte n° 4 soit complétée à l'angle du boulevard du Souverain et de l'avenue du Houx,
Car il s'agit d'une zone d'habitat au P.R.A.S.;
La Commission propose d'étendre le liseré de priorité à l'isolation acoustique à hauteur des logements.
Considérant que la commune de Koekelberg demande de reprendre l'avenue du Karreveld et la place Simonis en "zone de renforcement de la fonction de séjour : priorité acoustique";
Car l'avenue du Karreveld et la place Simonis sont reprises comme "voiries à plus de 70 dB, zone de conflit entre bruit du trafic routier et la fonction d'habitation" sur la figure 113. Elles devraient être intégrées en "zone de renforcement de la fonction de séjour : priorité acoustique" même si elles ne sont pas des voies primaires étant donné qu'elles subissent les mêmes nuisances;
La Commission marque son accord avec la demande de la commune.
C4.5.2. Amélioration de la quiétude par des mesures sur le trafic et des aménagements routiers
Considérant qu'un réclamant attire l'attention du Gouvernement sur l'incompatibilité entre la carte n° 4 et la carte n° 5 (Voiries) en ce qui concerne la place Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky;
En effet, ces deux voiries sont indiquées sur la carte n° 4 en voiries dont il faut améliorer la quiétude. Par contre sur la carte des voiries elle sont reprises en voirie principale pour l'avenue Plasky et en voie métropolitaine pour la place Jamblinne de Meux;
La Commission estime que cela n'apparaît pas incompatible moyennant de bons aménagements des lieux et une limitation de vitesse.
Considérant que la commune de Berchem-Sainte-Agathe demande de ne plus reprendre la rue de Ganshoren en "voirie interquartier" conformément à la carte n° 5;
En effet, le statut mentionné sur la carte n° 4 est totalement incompatible avec la notion d'amélioration du cadre de vie d'une voirie de très petit gabarit, située dans un quartier essentiellement résidentiel. Et afin d'éviter toute confusion et rassurer les riverains, il est indispensable de corriger cette erreur;
La Commission propose d'accéder à la demande de la commune et donc de corriger la carte.
C4.5.3. Zones 30
Considérant que des réclamants demandent que l'entièreté de l'avenue J. et P. Carsoel, l'entièreté de l'avenue Winston Churchill, et de toutes les voies des réseaux primaire et interquartier de la Région de Bruxelles Capitale classées en zone de logement, fassent l'objet d'un classement en "zone 30", ou tout au moins de contraintes de protection des riverains équivalentes à celles d'un tel classement, ce qui apparaît comme parfaitement compatible avec les autres fonctions que le projet de PRD attribue à ces voies;
En effet, le problème à résoudre est clairement décrit dans les multiples passages du projet de PRD. Il s'agit de réduire l'ensemble du trafic automobile de transit en zone de logement, ce qui est le cas de l'immense majorité des voiries urbaines du réseau viaire de la région de Bruxelles Capitale, aussi bien celles du réseau primaire et celles du réseau interquartier que celles mises en zone 30. Les efforts à faire dans ce sens

doivent tenir compte de la dimension humaine de la problématique liée à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme en général et à l'affectation du sol en particulier.
S'il faut admettre que la vie en ville peut avoir, par nature, des conséquences néfastes pour la santé, le respect de l'article 23 de la Constitution impose d'une part l'interdiction d'aggraver une situation existante et d'autre part de tout mettre en oeuvre pour diminuer les atteintes existantes à la santé. Sur ce point le projet de PRD viole cet article en aggravant pour les riverains, la situation actuelle de fait.
Les articles 10 et 11 de la Constitution garantissent encore un traitement égal et non discriminatoire entre tous les Belges. Aucune justification raisonnable ne peut-être donnée au regard du traitement différencié infligé aux riverains d'avenues primaires ou interquartiers par rapport aux autres habitants de la Région et tout particulièrement par rapport aux habitants riverains de voiries au gabarit et aux caractéristiques comparables classées en zone 30.
En conclusion, le maintien ou le développement du trafic automoteur de grande circulation dans les voiries principales et interquartiers, tel que prévu au projet de PRD, est incompatible avec l'habitat riverain sur base des mesures dérisoires et fallacieuses de protection prévues par le projet. Ces mesures doivent être accrues très considérablement de manière à assurer aux personnes riveraines une protection complètement adéquate comparable à celle accordée par la mise en zone 30 des réseaux viaires de quartier;
La Commission considère qu'il n'est pas opportun de mettre en "zone 30" les voies du réseau primaire et interquartier à l'exception des abords d'écoles, mais qu'il faut prendre des mesures en vue de réduire le bruit et les vitesses excessives et l'agressivité du trafic. Le principe de spécialisation des voiries implique nécessairement un traitement différencié. Les mesures d'aménagement qui tentent de résoudre les problèmes en vertu de l'intérêt général, se traduisent par des options différentes selon les lieux, ce qui n'est pas en soi discriminatoire en vertu du principe d'égalité des citoyens devant les charges publiques.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre l'avenue des Gloires Nationales en "zone 30", ou a défaut la reprendre en "voirie interquartier en zone de logement : amélioration de la quiétude par des mesures sur le trafic et des aménagements routiers";
L'avenue des Gloires Nationales, une voie interquartier, longe le parc Elisabeth sur toute sa longueur et est de plus en plus chargée de trafic - en particulier aux heures de pointe, c'est-à-dire principalement par une circulation de navetteurs - au détriment de la sécurité, du niveau sonore général et de la qualité de vie des riverains et utilisateurs du parc.
Cette avenue, qui est à sens unique, doit principalement et en toute priorité faire l'objet d'aménagements visant à ralentir la vitesse des usagers (voitures, camions mais aussi bus/transports en commun) :
le réclamant demande des plateaux rehaussés (uniquement) au droit des carrefours. Il ne veut pas de plateaux ailleurs car les automobilistes y freinent et y accélèrent et y occasionnent donc beaucoup de bruit;
pour combattre la vitesse excessive et les dépassements par la gauche (ou la droite) sur les places de parking, il demande que soient mis en place des demi-cylindres en béton dans la chaussée. Il doivent être positionnés de manière à bien délimiter (rétrécir) la voie carrossable centrale afin d'assurer une vitesse adaptée à la proximité d'une zone verte récréative fortement fréquentée par des enfants et d'empêcher des dépassements intempestifs. Les demi-cylindres ne doivent pas être trop grands car ils

doivent permettre aux voitures de les franchir sans les heurter pour se garer dans les places de parking de part et d'autre de la voie de circulation;
enfin il demande que la chaussée soit rétrécie au droit des passages pour piétons.
Le réclamant laisse le soin aux autorités compétentes de classifier l'avenue dans la catégorie qui correspond aux exigences des utilisateurs du parc et aux riverains :
soit en "zone 30" (nettement préféré),
soit en voirie interquartier en "zone de logement - amélioration de la quiétude par des mesures sur le trafic et des aménagements routiers", pour autant que soient intégrés les aménagements décrits précédemment;
La Commission propose de ne pas changer le statut de cette voirie, c'est-à-dire de conserver le statut interquartier (50 km/h).
Considérant que des communes demandent de reprendre en "zone 30" les voiries suivantes :
- l'avenue Michiels à Auderghem,
- la rue de la Vignette à Auderghem,
- l'avenue de l'Eglise Saint-Julien à Auderghem,
- la chaussée de Watermael à Auderghem,
- la rue de la Pêcherie à Auderghem,
- l'avenue de Beaulieu à Auderghem,
- l'avenue des Volontaires à Auderghem,
- la rue Ravenstein à Bruxelles,
- la rue de Loxum à Bruxelles,
- la rue aux Laines à Bruxelles,
- l'avenue de la Béatitude à Evere,
- la rue du Bon Pasteur à Evere,
- la rue Dupont à Evere,
- l'I.Z.H. (bas Evere) à Evere,
- la rue de Genève à Evere,
Car il semble que ces voiries ont été oubliées. De plus en ce qui concerne Bruxelles les voiries citées sont reprises en "zone 30" dans le plan communal de développement de la Ville;
La Commission propose de reprendre en "zone 30" les trois voiries situées sur Bruxelles c'est-à-dire la rue de Loxum, la rue aux Laines et la rue Ravenstein. En effet, celles-ci sont reprises en tant que telle dans le plan de circulation du Pentagone.
Par contre, en ce qui concerne les autres voiries, la Commission propose au Gouvernement d'approfondir la question.
La Commission rappelle qu'elle appuie la demande du Conseil économique et social que tout aménagement en "zone 30" - principalement dans les zones commerçantes - fasse l'objet d'études et de concertations préalables avec les riverains.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre en "zone 30" les voiries suivantes :
- la rue de la Paroisse,
- la rue du Doddelenberg,
- la rue Prés aux Oies;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas reprendre l'avenue de la Woluwe à Haren en "zone 30";
La Commission soutient la demande du réclamant.
C4.6. Cheminements piétons et cyclistes
Considérant que la commune d'Uccle demande de distinguer les itinéraires cyclables

existants des itinéraires cyclables programmés sur la carte n° 4;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant que, dans son avis, la commune d'Etterbeek demande de définir les "liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer";
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant souhaite que l'on donne la priorité à l'aménagement cyclable sur les ponts et les tunnels. Il faut une politique plus courageuse et plus volontariste;
En effet, ceux-ci constituent des obstacles au cheminements des cyclistes et isolent certains quartiers du reste de l'agglomération : pistes de la rue de la Loi et amélioration de l'accès aux pistes des ponts Van Praet et Teichman. Pour ce qui concerne le pont de Laeken, le réclamant pense que les passerelles ne sont pas nécessaires à cet endroit. Il y a en effet assez de place à reprendre sur la chaussée pour établir une piste de chaque côté du pont. Par contre une passerelle serait fort utile de part et d'autre du pont Fraiteur sur la ligne de chemin de fer de Namur près du Campus ULB/VUB, où il n'y a pas assez de place pour établir un passage piétons/cyclistes;
La Commission estime que cette réclamation est fondée.
Considérant qu'un réclamant demande d'accompagner la mise en place des "itinéraires cyclables" de "liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer";
En effet, afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, il faudrait améliorer d'autres carrefours que ceux qui sont déjà inscrits;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant qu'un réclamant dit que les liaisons piétonnes proposées sont totalement insuffisantes,
En effet :
les accès et les traversées d'espaces verts ceinturés ou traversés par des voiries à intense circulation sont systématiquement omis (Cinquantenaire, Bois de la Cambre, Parc Royal,...),
les traversées de grands axes routiers sont insuffisantes (Avenue de Tervueren), au point que l'on peut craindre que les liaisons qui n'ont pas la mention "à améliorer" deviennent les liaisons inexistantes "à ne pas améliorer";
La Commission estime que cette remarque est fondée.
Considérant que la commune d'Auderghem demande la création de stationnements pour vélos adéquats et en nombre suffisant dans les stations de métro;
La Commission renvoie à l'Avis de la Commission Régionale de Mobilité, qui est favorable à la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande de créer un réseau de promenades piétonnes radiales;
En effet, ce réseau devrait permettre de joindre la Grand Place à la périphérie (Uccle, Linkebeek, Woluwe, Molenbeek, ...);
La Commission considère que la demande faite par le réclamant n'est pas opportune.
En effet, ces itinéraires existent (Grandes Randonnées) et la carte n° 4 n'est pas une carte touristique.
C4.6.1. Noeuds intermodaux : renforcement de la priorité accordée aux usagers faibles
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir des "noeuds intermodaux" à proximité des trois nouvelles stations de métro et gares R.E.R. à Anderlecht;
Le réclamant est satisfait de voir que les problèmes de traversées sont pris en compte et il le sera encore plus lorsque cela deviendra réalité;

La Commission marque son accord avec la demande du réclamant.
C4.6.2. Itinéraires cyclables
Considérant qu'un réclamant demande si la prolongation des "itinéraires cyclables" est prévue sur Dilbeek et Sint-Pieters-Leeuw;
La Commission considère que cette demande pourrait être envisagée dans le cadre d'une concertation avec la région flamande.
Considérant que la commune d'Auderghem demande que le tracé de "l'itinéraire cyclable" reliant le carrefour Herman-Debroux au boulevard des Invalides soit précisé sur la carte n° 4;
Car cet itinéraire doit permettre une circulation sûre dans les deux sens;
La Commission propose d'améliorer la lecture de la carte et de mieux faire apparaître cet itinéraire cyclable.
Considérant qu'un réclamant demande quels sont les aménagements prévus pour l'itinéraire cyclable passant au niveau de la rue Willemyns à Anderlecht,
En effet, la rue Willemyns est très étroite et très fréquentée en raison de la présence d'une école primaire et des véhicules qui accèdent au parking des étages du Westland-Shopping Center;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'analyser cette demande.
Considérant que la commune d'Evere demande de faire passer "l'itinéraire cyclable" par la rue de Zaventem plutôt que par l'avenue Cicéron;
La Commission propose d'améliorer la lecture de la carte et de mieux faire apparaître cet Itinéraire cyclable. En effet, cet itinéraire passe déjà par la rue de Zaventem mais il est caché par d'autres éléments de la carte. De plus il n'emprunte pas l'avenue Cicéron.
Considérant qu'un réclamant demande que la "piste cyclable" continue le long du canal et ne contourne pas le site de Carcoke;
En effet, selon la carte n° 5 du Plan Régional d'Affectation du Sol, la véloroute continue le long du canal. Le fait de rouler le long de l'eau est un attrait naturel malgré l'environnement industriel. Cela a en plus l'avantage de ne traverser ni carrefours ni sorties d'entreprise;
Tandis qu'un autre réclamant demande le maintien de la piste cyclable sur le dévoiement de la chaussée de Vilvorde, qui contourne les terrains portuaires (site Carcoke);
En effet, il est indispensable de maintenir une liaison efficace entre le site Carcoke et la voie d'eau. Or pour des raisons évidentes de sécurité, le passage des cyclistes ne peut s'effectuer en-dessous d'engins de transbordement;
La Commission estime qu'il faut maintenir la piste cyclable sur le dévoiement de la chaussée de Vilvorde. En effet, il est indispensable de maintenir une liaison entre le site de Carcoke et le canal.
Considérant que la commune de Berchem-Sainte-Agathe demande le maintien des itinéraires cyclables ainsi que des précisions sur les moyens financiers pour atteindre cet objectif;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande que des rectifications importantes soient réalisées sur la piste cyclable le long du boulevard Léopold II, en accord avec les associations de cyclistes quotidiens;
En effet, la piste cyclable est mal conçue en certains endroits, obligeant les cyclistes à des ralentissements et à des arrêts pour l'emprunter de bout en bout.
Dans son avis, la commune de Molenbeek-Saint-Jean marque son accord avec le

réclamant, d'autant plus que le plan VICOM de la S.T.I.B. tient compte de l'amélioration proposée;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant qu'un réclamant demande qu'un "itinéraire cyclable" passe par la gare R.E.R. d'Erasme;
En effet, la liaison de la nouvelle gare au réseau d'itinéraires cyclables permettrait à certains navetteurs de rejoindre leur lieu de travail à vélo, à condition qu'un système de garage soit aménagé;
La Commission considère que la demande du réclamant n'est plus fondée. En effet, la gare R.E.R. a été supprimée au profit de celle du C.E.R.I.A.
Considérant qu'un réclamant demande que "l'itinéraire cyclable" terminant au bout de la rue Willemyns soit :
relié au nord vers "l'itinéraire cyclable" de la rue Van Soust en utilisant une partie du boulevard Shakespeare, ainsi qu'une des rues de la Cité de Moortebeek,
prolonger vers le sud, en passant en- dessous du pont du ring. Il rejoindrait ainsi la Cité du Bon Air, l'avenue du Luizenmolen et la rue de Neerpede;
La Commission estime qu'il s'agit d'une proposition intéressante à approfondir.
Considérant que la commune de Koekelberg demande d'ajouter des "itinéraires cyclables" le long du boulevard Mettewie et de l'avenue Bossaert;
En effet, les deux tronçons dont il est question, sont présents sur la Figure n° 104 "Infrastructures cyclables";
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande de mentionner le caractère cyclable de la promenade verte de l'ancien chemin de fer de Tervueren,
En effet, ce caractère est bien mentionné sur la carte infrastructures cyclables;
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant qu'un réclamant demande de construire une piste cyclable le long de la chaussée de la Hulpe (côté Bois de la Cambre). Ce même réclamant demande également une rénovation urgente de l'itinéraire de la drève de Lorraine, tandis que d'autres itinéraires devraient être mieux entretenus ou préservés des effets des travaux en sous-sol (comme celui sur la partie est de la chaussée de la Hulpe, section urbaine),
Pour le moment, si la chaussée de la Hulpe est pratique pour les cyclistes, elle est soit dangereuse si on roule sur la chaussée, soit peu confortable si on roule sur ce qui fait office de "piste".
Si on veut promouvoir l'usage de vélo, il est temps d'accorder plus d'attention à l'entretien des pistes cyclables existantes et des accotements de voiries régionales (Cf. état de la piste cyclable le long du boulevard du Souverain et les trous sur la chaussée de Waterloo à hauteur de la Bascule);
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir un "itinéraire cyclable" le long de la rue Stroobants à Evere;
Pour inciter une partie des personnes qui y transitent d'utiliser ce mode de déplacement;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'examiner celle-ci.
Considérant qu'un réclamant demande que l'avenue Saint Augustin à Forest soit reprise en "itinéraire cyclable" sur la carte n° 4;
En effet, le réclamant considère qu'il serait souhaitable de faire passer "l'itinéraire cyclable" par l'avenue Saint Augustin plutôt que par les voirie avoisinantes;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au

Gouvernement d'examiner celle-ci.
C4.6.3. Liaisons piétonnes et cyclistes a améliorer
Considérant qu'un réclamant constate que les pouvoirs publics ont indiqué comme "liaisons piétonnes à améliorer" des lieux où des aménagements récents ont dégradé les liaisons piétonnes. Par exemple le boulevard du Triomphe au droit de l'école européenne, où l'un des passages piétons a été supprimé et où le feu piéton à la demande est très lent à réagir;
La Commission estime que la réclamation est judicieuse, mais constate que ce problème fait déjà l'objet d'une étude dont les résultats devraient être intégrés au plan.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la "liaison piétonne et cycliste à améliorer" entre le parc de Laeken et le Pavillon Chinois d'une part, et celle sur le boulevard du centenaire d'autre part;
Le réclamant est satisfait de voir que les problèmes de traversées sont pris en compte et il le sera encore plus lorsque cela deviendra réalité;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant que la commune d'Auderghem demande que le PRD prévoie des "liaisons piétonnes et cyclistes" (double sens) entre la fin de la promenade S.N.C.B. avenue Dehoux et respectivement le boulevard des invalides, le parc de la Héronnière et le carrefour Hermann-Debroux sur le boulevard du Souverain;
La Commission estime que la demande de la commune est fondée.
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire le carrefour entre l'avenue des Croix de Feu et de l'avenue Van Praet en "liaison piétonne et cycliste à améliorer";
En effet, ce carrefour est dangereux pour les cyclistes et les piétons notamment;
La Commission soutient la demande du réclamant.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande que soient repris en "liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer", les passages sous les voies de chemin de fer aux abords de la Gare du Nord tels que :
- la rue Quatrecht,
- le tunnel Thomas,
- le tunnel de l'avenue de la Reine,
- le tunnel de la rue des Palais,
- le tunnel de la rue du Pavillon;
La Commission propose de reprendre sur la carte, les passages sous les voies de chemin de fer qui ne sont pas encore réaménagés.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande que la création d'une nouvelle "liaison piétonne et cycliste à améliorer" sous les voies de chemin de fer au niveau de la rue Rogier, soit mise à l'étude;
En effet, cette nouvelle liaison devrait rétablir la continuité urbanistique de la rue Rogier et désenclaver le quartier Gaucheret (cfr. Etude Eurostation sur l'intégration urbanistique de la Gare du Nord);
La Commission soutient la demande de la commune.
Considérant que la commune d'Evere demande d'indiquer en "liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer" sur la carte n° 4, les traversée suivantes :
les traversées de l'itinéraire Stroobants/Picardie à hauteur de la rue Walckiers, de la rue Carli, de la rue Saint Vincent et du Houtweg,
la traversée du boulevard Léopold III à hauteur de l'avenue de Bâle et du début de l'avenue du Pentathlon,
la traversée de la gare Josaphat au milieu,
la traversée de l'autoroute de Liège au bout de la rue de Lombaerde,
la traversée de la chaussée de Haecht au niveau de la rue Papermans;

Considérant que la commune d'Evere demande que la traversée existante au-dessus du chemin de fer soit agrandie jusqu'au boulevard Léopold III;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une "liaison piétonne et cycliste à améliorer" sur le boulevard Louis Schmidt;
En effet, une demande a été faite en 2001 à la Région pour étudier une traversée sécurisée de piétons au boulevard Louis Schmidt;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une "liaison piétonne et cycliste à améliorer" au carrefour entre le boulevard Groeninckx-Demay et la rue Mercator à Anderlecht;
En effet, il s'agit d'un carrefour très dangereux, les véhicules y passent à une vitesse élevée et quelques collisions frontales y ont lieu chaque année;
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'indiquer une "liaison piétonne et cycliste à améliorer" entre le boulevard Adolphe Max et la rue du Progrès;
Considérant qu' un réclamant demande de créer des passerelles piétonnes sur la canal pour relier le centre ville à Molenbeek;
Considérant que dans son avis, la commune de Ganshoren demande de reprendre toutes les traversées de l'avenue Charles-Quint sous la rubrique "liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer";
La Commission ne pouvant se prononcer sur ces demandes des communes et des réclamants, propose au Gouvernement d'étudier celle-ci.
C4.6.4. Périmètre de création d'une zone semi-piétonne
Considérant la Ville de Bruxelles pense qu'il n'est pas souhaitable qu'il y ait une définition aussi précise de la zone semi-piétonne dans le Pentagone sur la carte n° 4;
En effet, cette définition relève davantage du niveau communal (dans le Plan Communal de Déplacement, la zone semi-piétonne s'étend également aux rues de Lignes et Vandermeulen), de plus l'indication la définition de la zone "semi-piétonne" sur la carte n° 4 est en contradiction avec la zone intitulée "zone à réorganiser" (qui couvre l'entièreté du Pentagone) de la carte n° 5;
La Commission estime que la demande de la Ville ne tient pas compte de la position centrale urbaine du Pentagone : il est donc nécessaire que les options globales figurent sur les cartes du plan régional car elles ne peuvent être laissées à l'appréciation de la seule Ville de Bruxelles. Toutefois la Commission partage l'avis de la Ville et considère que la "zone à réorganiser" devrait être supprimée au profit d'une définition claire des liaisons interquartiers, zones 30 et aménagements semi-piétonniers (concept à préciser).
Considérant qu'un réclamant :
estime que le "périmètre de création d'une zone semi-piétonne" est beaucoup trop restreint et correspond globalement à l'espace que NoMo prône comme devant être piétonnier (plan "-50 % de trafic automobile dans le Pentagone", médiatisé à l'automne 2000);
estime également que le "périmètre de création d'une zone semi-piétonne" recommandé devrait s'étendre autour du périmètre proposé par le PRD, à l'exception de quelques voies d'accès au centre-ville;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette réclamation, propose au Gouvernement d'approfondir le sujet.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la zone semi-piétonne le long du canal;
Car le canal est horizontal et donc excellent pour un itinéraire cyclable;
La Commission considère que la demande du réclamant est sans objet. En effet, il n'y a pas de "zone semi-piétonne" le long du canal, le réclamant confond la "zone semi-

piétonne" avec "la rive du canal"
Considérant que la commune de Jette demande de créer des aménagements de type semi-piétonnier rue Léon Theodor et rue Pierre Timmermans,
En effet, ce type d'aménagement permettrait en plus de son impact sur les transports en commun, de participer à l'amélioration du cadre de vie et à la réalisation des cheminements piétons et cyclistes;
La Commission ne pouvant se prononcer sur cette demande de la commune, propose au Gouvernement d'étudier celle-ci.
PRIORITE 10 : UNE OUVERTURE SUR LE MONDE
La Commission constate un manque de structure et de cohérence du texte, de nombreuses répétitions avec les autres priorités, un manque de pertinence quant à l'emplacement des développements, etc. La Commission propose que le PRD fasse mention de renvois explicites si les matières doivent absolument être développées aux endroits choisis dans le projet
La Commission regrette, compte tenu du temps nécessaire pour examiner les autres priorités, de n'avoir pu approfondir suffisamment cette matière.
Considérant qu'un réclamant estime que ce chapitre est redoutablement mal construit;
La priorité a le mérite de mettre en évidence la richesse interculturelle et le rôle international de Bruxelles mais elle comporte néanmoins d'importantes lacunes :
La Commission regrette la confusion entre "interculturalité" et "fonction internationale". Elle relève une confusion entre les 3 éléments distincts que sont :
1° la citoyenneté et l'identité des Bruxellois;
2° la politique internationale de Bruxelles (accords multilatéraux et la politique étrangère);
3° les institutions internationales présentes à Bruxelles.
La Commission regrette que le PRD ne distingue pas plus clairement les objectifs à mettre en place pour les différents types de culture.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la manière dont sera "développé un modèle de vie basé sur la diversité culturelle" (2ième alinéa du point 1;
Considérant qu'un réclamant demande de faire des propositions concrètes en matière de "pluri" ou "inter" culturalité;
Considérant qu'un réclamant demande que le concept d'interculturalité soit clarifié et approfondi;
La Commission renvoie à ses observations générales;
Considérant qu'un réclamant demande de rechercher un fonds commun au niveau culturel ou politique et social afin de trouver une identité intégratrice à Bruxelles;
Que ce réclamant estime que la problématique interculturelle est beaucoup trop simplifiée. Il ne faut pas penser principalement en fonction du rôle international de la Région.
Considérant qu'un réclamant demande d'encourager le caractère multiculturel de Bruxelles pour renforcer la tolérance à l'égard du prochain;
La Commission appuie la proposition faite par le réclamant et demande de modifier le projet de manière à ce qu'il développe mieux l'aspect de l'interculturalité de la Région de Bruxelles-Capitale.
La Commission renvoie à son avis relatif au point 2.3. Rôle international de la Région.
Considérant qu'un réclamant fait la proposition suivante : "les populations étrangères établies dans la Région devraient être aidées à la compréhension de nos institutions par l'édition, en de multiples langues, de brochures d'information pédagogiques mises à disposition des services d'accueil des communes;

Que ce réclamant demande de préciser les moyens mis en oeuvre pour atteindre l'objectif suivant et préciser un "étagement temporel" de ces moyens : il s'agit dès lors de veiller à la mise en oeuvre effective de l'égalité de principe en droits et en obligations de tous, en matière de citoyenneté, en matière culturelle, d'enseignement, d'accès au logement, à l'emploi et aux services publics;
Point 1. Bruxelles, Ville du Monde : La Richesse de son "interculturalité"
La Commission regrette que ce point, consacré à la citoyenneté et à l'identité des Bruxellois, soit aussi faible car l'interculturalité constitue un aspect très important de la vie en région de Bruxelles-Capitale. En effet, d'une part il y a la présence de nombreux citoyens européens en relation avec le rôle de capitale de l'Europe (nombre appelé à s'accroître avec l'extension de l'Union européenne) et, d'autre part, les populations issues de l'immigration extra-européenne.
La Commission estime par ailleurs que ce point devrait être inséré dans la priorité 6 - Culture (voir plus haut) puisqu'il s'agit bien d'un acquis culturel.
Toutefois il lui paraîtrait plus logique de le restructurer dans l'ordre suivant : 1.1. L'apport positif des populations d'origine étrangère à la spécificité bruxelloise; 1.3. Accueil, intégration et information; 1.2. La reconnaissance de la citoyenneté et la lutte contre l'extrême droite.
La Commission s'étonne que le chapitre ne mentionne pas la problématique liée aux illégaux et aux "régularisés", y compris les besoins à rencontrer pour ces personnes. Elle demande d'ajouter un alinéa sur ce sujet au point 1.
Point 1.1. L'apport positif des populations d'origine étrangère à la spécificité bruxelloise
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la disposition qui propose la création d'un musée de l'immigration;
La Commission estime qu'en créant un musée on ne résout pas les problèmes de l'immigration. Elle opte pour la création d'un centre de rencontres multi-fonctionnel dans lequel pourraient se faire des études, des expositions, c'est-à-dire une maison vivante de l'immigration. Elle propose de modifier le projet dans ce sens au deuxième alinéa du point 1.1.
Point 1.2. La reconnaissance de la citoyenneté et la lutte contre l'extrême droite
La Commission s'interroge sur la place de ce point. Vu l'importance de cet enjeu, il conviendrait de le mettre plutôt dans les conditions transversales de mise en oeuvre.
Considérant qu'un réclamant demande que les associations qui s'occupent de développer la vitalité de la société civile soient soutenues financièrement de manière transparente et équitable;
La Commission soutient la remarque.
Que ce réclamant estime que les pratiques contraires aux droits de l'homme doivent être proscrites : supprimer la mention de la répudiation sur les cartes d'identité des femmes concernées;
Tout en partageant ce point de vue, la Commission constate que ce point est réglé par la législation fédérale.
Que ce réclamant estime que les associations ou les partis politiques dont les programmes visent, à court ou à moyen terme, à renverser les valeurs démocratiques (laïcité, égalité...) doivent être interdits;
La Commission constate que cela relève du fédéral.
Que ce réclamant demande de faire appliquer les lois et en particulier la "loi Moureaux";
La Commission constate que cela relève du fédéral.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la disposition suivante : "A cet

égard, le médiateur régional qui sera institué aura en particulier pour mission de veiller à l'absence de discrimination dans l'accès aux services offerts par les institutions régionales, par les pouvoirs locaux et les organismes qu'ils financent";
La Commission trouve que le texte proposé par le Gouvernement est suffisamment explicite.
Par ailleurs la Commission rejoint l'avis du Conseil économique et Social selon lequel : "si l'observation de ces divers phénomènes doit être spécifique, les politiques à mener en conséquence doivent être globales, s'adresser de manière indistincte à toutes les personnes concernées afin de créer un sentiment d'appartenance à une seule et même communauté, les domaines de l'enseignement et de la formation devant, quant à eux, faire l'objet d'approches ciblées et appropriées".
Considérant qu'un réclamant estime qu'il faut abolir toutes les discriminations, en ce compris respecter les droits de la femme musulmane dans la société occidentale;
La Commission estime que cela rejoint la préoccupation exprimée par le Gouvernement.
Point 1.3. Accueil, intégration et information
Considérant qu'un réclamant demande d'intégrer dans les écoles des cours d'histoire de toutes les religions donnés par des historiens;
Qu'un autre réclamant demande de mettre l'accent concrètement sur la maîtrise de l'écriture et de la lecture des deux langues régionales via un enseignement spécifique;
La Commission renvoie à ses considérations sur la priorité 7.1. Améliorer les systèmes éducatifs et de formation.
Considérant qu'un réclamant estime que des avancées en matière de naturalisation et de droit de vote sont indispensables. Que la Région doit stimuler le fédéral dans ce sens. Qu'il faut réprimer sévèrement la traite des êtres humains, les employeurs de clandestins, les exploiteurs de taudis et les marchands de sommeil;
La Commission relève que la question relève de la compétence fédérale.
Considérant qu'un réclamant estime que le plan aborde à plusieurs reprises la lutte contre la discrimination à l'embauche et que celle-ci doit commencer dans les services publics;
La Commission signale qu'un avant-projet d'ordonnance existe sur ce sujet en vue de l'accès aux emplois publics aux mêmes conditions que celles déterminées pour les citoyens ressortissants de l'UE;c'est-à-dire pour tous les emplois qui n'impliquent pas une participation directe ou indirecte à la puissance publique et qui n'ont pas pour objet la sauvegarde des intérêts généraux de l'Etat ou des autres collectivités publiques.
Considérant qu'un réclamant demande de penser aussi aux "vieux belges isolés" qui se sentent parfois menacés par les jeunes issus de l'immigration;
La Commission constate que cette demande relève du chapitre sécurité.
Point 2. Le rôle international de la Région de Bruxelles-Capitale
La Commission se réjouit du texte qui met en évidence le rôle international joué par la Région.
Point 2.1. Introduction
Considérant qu'un réclamant fait remarquer ce point : "compte tenu de la taille de la Région et de ses difficultés budgétaires, il semble peu raisonnable de vouloir des représentations extérieures égales à celles des états nationaux";
La Commission constate l'inexactitude des propos. La représentation extérieure de la Région se limite aux attachés économiques et commerciaux.
Point 2.2. La politique bilatérale
Considérant qu'un réclamant demande d'illustrer ce point par des exemples, les villes

et régions capitales pressenties pour des relations bilatérales;
La Commission laisse au Gouvernement le soin d'apprécier cette remarque.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre l'accent sur la promotion des droits fondamentaux et des principes d'émancipation et d'intégration de valeurs démocratiques, plutôt que "le gouvernement s'appuiera sur le redéploiement du réseau des attachés économiques et commerciaux pour intensifier l'essor de ses relations internationales et renforcer l'image de la Région";
Qu'un autre réclamant estime que les partenariats ne doivent pas se limiter au domaine économique;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le sujet des accords bilatéraux;
La Commission considère que cette remarque dépasse le cadre du PRD.
La Commission propose l'amendement suivant : "Le Gouvernement prendra en compte, dans ses relations internationales, la question du respect des droits de l'homme.
Point 2.3. La politique multilatérale
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le sujet des accords multilatéraux;
La Commission considère que cette remarque dépasse le cadre du PRD.
2.3.1. Les institutions multilatérales
La Commission estime que le chapitre aurait intérêt à être subdivisé selon les 3 points suivants :
Coopération au sein des organisations internationales;
Coopération interrégionale;
Coopération en matière de problématique des grandes villes.
Point 3. Bruxelles, Capitale de l'Europe : Une fonction porteuse de développement, un défi à rencontrer
Point 3.1. L'élargissement de l'Union Européenne
Le point 3.1. constitue un constat lucide des enjeux et des difficultés inhérentes à l'élargissement. La Commission déplore cependant la faiblesse du document en matière d'objectifs et particulièrement de moyens.
Considérant qu'un réclamant demande de mettre en place dans le PRD des mécanismes pour faire face aux demandes qui afflueront dès 2004. Pour ce faire il faut quantifier l'accroissement en besoin immobilier et le prendre en compte dans un programme de gestion;
Considérant qu'un réclamant demande de planifier et gérer les besoins en la matière;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce point : prévoir l'encadrement de l'augmentation de la demande en logements et bureaux;
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer comment gérer les implantations des services complémentaires à l'UE dans le tissu résidentiel ainsi que la création de logements de qualité ou de prestige sans que cela ne se fasse au détriment des habitants actuels;
En ce qui concerne le logement et les bureaux la Commission estime qu'il faut se référer au PRAS.
Le projet ne donne pas de réponse précise aux craintes des habitants.
La Commission souligne que le défi en matière d'élargissement de l'UE incluant aussi comme beaucoup d'autres régions un risque de perte de compétitivité et donc de délocalisations face auquel des efforts particuliers doivent être faits.
Considérant qu'un réclamant demande d'éclaircir l'impact de l'élargissement de l'UE sur Bruxelles;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une réflexion profonde sur l'adéquation des implantations européennes dans le tissu urbain de la Région;

Pour les entreprises, la Commission propose que la Région de Bruxelles-Capitale entame, comme la plupart des régions d'Europe occidentale, un "city marketing" économique sérieux permettant d'anticiper la situation économique de demain et d'assurer le développement régional.
La Commission rappelle à ce sujet son avis à propos du projet de constat : "Il a toujours existé une certaine méfiance de nombreux Bruxellois vis-à-vis de l'impact sur la ville de la présence des Institutions européennes. Néanmoins de nombreux bruxellois sont conscients du fait que, malgré les grands travaux en matière immobilière et d'infrastructures de transport, l'Europe est un atout pour Bruxelles. De plus, un nombre croissant de fonctionnaires européens s'intègrent dans la vie socio-culturelle bruxelloise et s'engagent au niveau de leur quartier ou de leur commune, ce qui atténue les préjugés existants. Cependant un reproche reste tenace : du fait de leur pouvoir d'achat plus élevé, les fonctionnaires européens sont accusés d'être à l'origine de la hausse des prix du marché résidentiel. Un autre reproche fait aux institutions européennes est leur manque d'enthousiasme à prendre leurs responsabilités et à oeuvrer à une intégration de qualité de leur implantation dans la ville conforme aux politiques qu'elles poursuivent au niveau européen. Le dialogue initié au sein du Comité de suivi Habitants-Europe et plus récemment de la Task-Force Bruxelles-Europe est encourageant. »
La Commission propose de créer un dialogue entre les différents acteurs (habitants, administrations européennes, autorités nationales, régionales et communales, partenaires sociaux...)
Considérant qu'un réclamant demande de réviser les systèmes de ristournes de la mainmorte et de soulever auprès de l'Etat fédéral la problématique des autres taxes non perçues;
La Commission estime que cette problématique est bien connue du Gouvernement.
Considérant qu'un réclamant souhaite souligner que l'infrastructure future de l'UE doit se développer sur des sites de préférence inhabités sans empiéter sur le tissu urbain existant tout en étant bien desservie par les transports publics;
La Commission considère qu'il faut se référer au PRAS en la matière.
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une étude sur les besoins et comportements des Européens en matière de logement, d'apport fiscal qu'ils représentent et les compensations qui sont rétrocédées par l'Europe à la Région;
Considérant que des réclamants demandent d'expliquer comment éviter la flambée des prix du marché immobilier due à l'élargissement de l'UE et de rendre l'offre d'habitations suffisante;
La Commission constate que le point 3.1. n'apporte pas de données précises à ce sujet.
Point 3.2. Evolution des infrastructures européennes dans le cadre de l'élargissement
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de déterminer la localisation des sommets européens en accord entre la Ville et l'Etat fédéral; si nécessaire cette localisation pourrait être le Heysel;
Considérant qu'un réclamant demande de traiter dans le PRD la satisfaction des besoins de sécurité des institutions et des futurs sommets.
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur la remarque de la Ville de Bruxelles.
Pour les problèmes de sécurité, la Commission regrette qu'aucune mention ne soit faite quant aux implications en matière de sécurité des futurs sommets et de leur impact sur le fonctionnement général de la Région y compris ses fonctions économiques et commerciales (voir également avis de la Commission sur le point 4).
Il y a lieu de se pencher sur la question de l'indemnisation des acteurs économiques et

riverains victimes de casse éventuelle lors de ces sommets.
Point 3.3. Perspectives à long terme
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre dans le PRD le "schéma directeur pour le développement du quartier européen" et d'en agrandir le périmètre afin d'inclure les quartiers limitrophes à la zone administrative qui sont ceux qu'il faut protéger et réhabiliter;
La Commission renvoie à son avis sur la zone levier n° 7.
Considérant qu'un réclamant demande dans le cadre de l'élargissement de l'Union européenne de chercher les moyens budgétaires nécessaires pour adapter le quartier européen à sa nouvelle fonction, au niveau fédéral;
Que ce réclamant demande de faire prendre en charge par le fédéral, l'aménagement des espaces publics. D'obtenir le financement des 7 ilôts-cadre et l'affectation adéquate des immeubles remarquables du quartier;
La Commission renvoie à ses considérations générales.
Point 5. Les projets-phares, symboles dynamiques du "projet de ville
La Commission relaie le souci du Conseil économique et social de voir l'optimalisation des retombées sociales et économiques. Cette optimalisation doit reposer sur une concertation entre tous les acteurs concernés :
Considérant qu'un réclamant demande de définir la capacité financière de la Région pour réaliser de tels projets. En outre il faut préciser que la Région de Bruxelles-Capitale doit privilégier le contenu solide et durable par rapport à l'événementiel;
Considérant qu'un réclamant demande de définir également les moyens;
Que ce réclamant demande de préciser qu'il ne peut s'agir d'opérations uniques et limitées dans le temps. Ils doivent avoir des effets induits et une continuation assurée au-delà de leur terme;
La Commission se réfère à ses considérations générales sur ce point.
Considérant qu'un réclamant se demande pourquoi ne pas créer une vaste cité qui serait à la technologie, à l'industrie et à la science, ce que Hollywood est au cinéma...puisque notre pays fut l'un des principaux berceaux de l'industrie mondiale; le réclamant voudrait voir émerger dans notre pays une solution originale comme Poitiers a trouvé la sienne en créant le Futuroscope et près de 15.000 emplois directs et indirects. La Belgique a besoin d'un grand projet mobilisateur susceptible de marquer la début d'une nouvelle ère de prospérité, comme l'Expo 58 a ouvert notre pays aux golden sixties;
Que ce réclamant demande d'inscrire le projet d'ouverture d'une Cité des Sciences dans le cadre d'une grande vitrine mondiale;
Considérant qu'un réclamant s'oppose aux Jeux Olympiques, Championnats du Monde et autres projets mégalomaniaques;
Considérant qu'un réclamant insiste pour que les projets-phares s'inscrivent dans un cadre dynamique de revitalisation durable de la Ville et visent à atteindre le maximum de retombées socio-économiques pour la Région, dans le cadre d'une concertation avec tous les acteurs économiques;
La Commission livre ces suggestions à la réflexion du Gouvernement dans le cadre de l'appel à projets.
Considérant qu'un réclamant demande d'organiser systématiquement de "véritables" concours internationaux pour tous les projets publics majeurs;
La Commission renvoie à la problématique du "Bouwmeester" traitée par la Commission dans la priorité 1., point 8.3. Une redéfinition du patrimoine
PRIORITE 11 : ASSURER LA CONVIVIALITE URBAINE PAR LA SECURITE DES PERSONNES ET DES BIENS

Généralités
Un réclamant demande d'ajouter la proposition suivante : la Région se dotera d'un système d'indemnisation des riverains et commerçants, victimes de casse, de vandalisme et autres actes de violence survenus à l'occasion de réunions européennes et internationales. Le projet positionne la fonction internationale parmi ses priorités. Dans ce contexte, un nombre important de sommets européens et internationaux auront lieu de manière récurrente à Bruxelles;
La Commission renvoie au Gouvernement cette proposition, de même que la question de l'encadrement des manifestations lors des sommets européens; y compris les questions liées à la définition d'un "périmètre de sécurité" (zone neutre) qui mériterait un développement dans cette priorité.
La Ville de Bruxelles demande de donner plus de moyens aux communes pour poursuivre la politique visant à assurer la sécurité, car les mesures de sécurité visent tant le cadre de vie (espaces publics, mixité logement, circulation, etc...) que les politiques de prévention (réinsertion, lutte contre le décrochage scolaire, médiateurs sociaux, scolaires, éducateurs de rue, police de proximité etc.) et le projet se borne à les citer en préconisant leur développement;
La Commission renvoie aux remarques générales concernant les moyens : il est en effet difficile pour la Commission de savoir si les communes disposent de moyens suffisants ou non et si l'allocation des ressources disponibles est optimale.
La commune d'Uccle demande de prévoir une campagne d'information soutenue, tant dans la Région qu'en périphérie, de manière à promouvoir la réalisation des différentes actions projetées dans cette priorité. Cette campagne doit faire valoir la qualité grandissante de la vie urbaine et ce faisant, rendre plus attractif le retour d'habitants en ville;
La Commission renvoie à la priorité 1 et estime que cette proposition peut être intégrée dans le city marketing.
Introduction
La commune d'Evere demande de définir le "contrat de sécurité et de société";
La Commission considère que cette demande est justifiée d'autant que le point 5.2. relatif à ces contrats n'en précise pas le contenu.
La commune d'Uccle précise que la prévention sécurité ne peut s'appréhender au niveau du territoire communal mais plutôt en termes de zones fragilisées; ainsi la prévention doit porter une attention toute particulière sur les alentours des zones fragilisées qui s'étendent parfois de part et d'autre des limites communales;
La Commission renvoie au travail de concertation des communes.
Un réclamant demande de prendre des mesures efficaces pour assurer la tranquillité des citoyens, mettre fin à la délinquance et faire que "nous nous sentions à nouveau chez nous ici". » 1- Lire chaque jour Le Soir et son hebdo Vlan qui documentent objectivement sur l'insécurité à Bruxelles et ses 19 communes; 2- mesures efficaces voir Londres où l'on déconseille ouvertement les "no-go areas" (à Bruxelles 9 sur 19); 3- mettre fin à la délinquance qui mine déjà 9 des 19 communes et éviter le "mal" dans le centre et les communes menacées. Engager comme consultant l'ancien commissaire en chef d'Anderlecht, le sage R. Vandelanotte; 4 - prendre toutes les mesures nécessaires afin que nous nous sentions de nouveau chez nous ici. » ;
La Commission considère que cette remarque, comme beaucoup d'autres, montrent l'importance de restaurer un sentiment de sécurité et pense que les propositions du plan vont dans ce sens.
Des réclamants et la commune d'Uccle demandent d'alerter tous les acteurs (préventifs ou répressifs) des risques d'amalgames possibles. La stigmatisation de certains

groupes cibles peut engendrer elle-même, certains comportements délinquants. A force d'être considérés comme des coupables en puissance, certains en arrivent à se comporter comme ce que l'on attend d'eux;
La Commission estime que le projet de plan ne fait pas d'amalgames.
Un réclamant demande de "ne plus accepter le "chantage au casse" dès que la police arrête un délinquant ou qu'il lui arrive de faire une bavure (à force de cas et de tension, c'est inévitable). » "Bref, on n'en est pas à la "tolérance 0" new-yorkaise, et peut-être n'est-ce pas justifié à ce point-là : mais mieux vaut prévenir que guérir : c'est plus sain à tous les niveaux et ça coûte bien moins cher!;
La Commission considère que cette remarque n'est pas pertinente.
Un réclamant demande de désenclaver les quartiers (associations de contacts intercommunautaires, embellissement,....), empêcher la formation de "gangs" ou de lieux où l'européen se sent mal venu. Augmenter la surveillance;
La Commission considère que c'est le rôle de la police de proximité notamment.
Un réclamant demande "en cas grave : prévention d'un plan global par l'Armée de mesures urgentes de bouclage des quartiers sensibles, en cas de raids et si l'on avait des soupçons fondés sur des complicités organisées en son sein, il faudrait alors faire le nécessaire pour boucler sélectivement toutes les frontières. »
Etant donné la menace terroriste et après les USA et Londres, ne doutons pas que la troisième cible pourrait être Bruxelles en tant que lieu de convergence des intérêts de tous les pays européens, et éventuellement pour déstabiliser la Belgique et frapper des sites stratégiques à vaste action de nuisance comme les centrales nucléaires. »
Il faudrait donc, et ce n'est que prudence logique élémentaire : établir des ceintures de garde permanente, détecteurs infrarouge; et installer au pied de chacun de ces sites stratégiques une batterie de missiles sol/air,...
Protéger les institutions internationales et lieux essentiels (centrales nucléaires,...) de la menace terroriste.
« Toujours dans la même optique, il est essentiel de : recenser tous les abris possibles et de les lister pour intervention efficace rapide avec bonne coordination; réévaluer nos réserves de masques à gaz; former du personnel à la mise en place rapide des mesures de sécurité civile; faire le plus possible de réserves en produits pétroliers, et si besoin en gaz,.... »
... Or, en comparaison de ce que coûteraient ces catastrophes, payer des équipes de garde et installer des batteries de missiles n'est pas bien cher payer... et notre rôle sur Terre, n'est-il pas de gérer notre héritage en "bons pères de famille"? Cela inclut la prévoyance. » ;
La Commission considère que cette remarque n'est pas pertinente : les services de sécurité fédéraux sont compétents pour la sécurité du territoire.
La commune de Watermael-Boitsfort demande de prendre en compte les enfants et jeunes qui sont les adultes de demain, et de rénover les lieux d'accueil (écoles, crèches, maisons de jeunes, etc...),
« Ce chapitre évoque la nécessité d'une action sur l'urbanisme et la rénovation urbaine pour induire une citoyenneté responsable. La rénovation des lieux d'accueil devrait également être considérée comme l'un des éléments indispensables à la restructuration des enfants et des jeunes. Leur offrir un cadre de vie agréable atteste du respect et de l'intérêt qu'on leur porte; cette revalorisation ne peut qu'induire des attitudes positives. Si le PRD est un projet d'avenir, c'est aussi aux adultes de demain qu'il doit s'intéresser;
La Commission estime que les enfants et les jeunes sont pris en compte dans plusieurs priorités, dont la priorité 7. Elle signale que les locaux et les bâtiments sont des

bâtiments communaux, cependant elle appuie la démarche au vu des subsides réduits (voire inexistants dans les crèches) et précise qu'il serait utile d'y remédier.

1. Le cadre de vie

1.1. Urbanisme

La Ville de Bruxelles demande d'élargir les subventions données aux communes pour l'éclairage public; ceci afin de donner plus de latitudes aux communes en matière de typologie de luminaires selon les quartiers visés. Les subsides doivent privilégier les luminaires qui rétablissent un éclairage convivial des trottoirs par rapport aux voiries;

La Commission appuie cette remarque qui va dans le sens des objectifs du plan (ambiance nocturne conviviale).

La commune de Schaerbeek demande d'assurer que du logement soit présent partout, surtout dans les zones dont ce n'est pas la fonction principale (Zone Administrative, Zone d'Industries Urbaines,...);

La Commission indique que c'est prévu dans le projet, principalement pour les artères commerçantes et les zones administratives. Elle estime qu'il n'y a pas lieu de développer du logement en zone d'industries urbaines.

La commune d'Evere demande de supprimer le point concernant les alignements à respecter. Par "respect des alignements" on comprend des alignements droits. Ceci est l'urbanisme à la Haussman : avec une mitraillette on tient toute une rue sous contrôle. Heureusement l'urbanisme a évolué. En appliquant ce principe on peut démolir tout Louvain-la-Neuve et Louvain en Woluwe;

La Commission propose d'ajouter le mot "au respect raisonné des alignements.. » .

La commune de Saint-Gilles demande de reformuler le 4ème point "augmentation uniformisée de l'intensité de l'éclairage (...) usagers faibles (piétons, enfants, cyclistes...)", car il ne se lit pas comme les autres points et porte à confusion;

La Commission appuie cette demande et propose la phrase suivante : "à préférer la recherche de la qualité de l'éclairage plutôt que l'augmentation uniformisée de son intensité et l'installation de luminaires de type sécuritaire...".

Le réclamant refuse que l'on mette en place un éclairage public des zones semi-naturelles de haute valeur biologique et préconise plutôt un éclairage périphérique dirigé vers l'extérieur du site. Il estime que l'éclairage des parcs urbains est excessif et souhaite un éclairage plus bas et dirigé vers le sol;

La Commission estime que la gestion de l'éclairage de ces espaces doit se faire en trouvant un équilibre entre les impératifs de la sécurité et le respect des rythmes biologiques et de la biodiversité. Il faut peut-être choisir entre mettre un éclairage adéquat ou fermer certains parcs la nuit.

Un réclamant considère que beaucoup de réverbères ont un potentiel insuffisant, ou sont pourvus d'un verre dépoli empêchant une bonne luminosité ou encore sont placés de façon inefficace vis-à-vis de la rue qu'ils devraient éclairer. Une modernisation, un déplacement ou une manoeuvre encore plus simple pourrait probablement augmenter leur rendement;

La Commission estime qu'il faut veiller à la qualité de l'éclairage.

1.2. Logement

Un réclamant demande de traiter les lieux "d'entre-deux", de faire en sorte qu'ils ne soient pas appropriés par les habitants comme une extension de leur logement.

Les lieux "entre-deux" (halls, couloirs, escaliers) fonctionnent comme des sas entre l'espace privé et l'espace public mais qui sont appropriés par les habitants. Il s'agit moins de traiter leur sécurisation (caméras, cartes à puce) que leur ouverture/fermeture, leur lisibilité et leur éclairage. Les architectes et urbanistes se penchent trop peu souvent sur ceux-ci à partir desquels se développent de fort

sentiments d'insécurité;
La Commission considère que cette remarque rejoint la question de la sécurisation des accès aux logements.
1.3. Circulation
Un réclamant demande de préciser ce point en y introduisant la notion suivante : renforcement du contrôle et de la répression des infractions en ce qui concerne les excès de vitesse et de parking sauvage. Le renforcement des sanctions en Angleterre après la guerre a fait baisser de moitié les accidents (voir tiret "pour les piétions (...) mesures préventives et répressives efficaces contre le parking sauvage sur les trottoirs", p. 35921).
La Commission renvoie à la priorité 8.
La commune d'Uccle demande d'assurer de manière prioritaire la protection des personnes à mobilité réduite (handicapés, seniors, voitures d'enfant,...)
« Il faut prendre conscience qu'en matière de circulation, la sécurité de tous les types d'usagers n'est pas toujours possible dans tous les espaces publics, conformément aux respect des exigences du Règlement Régional d'Urbanisme. » ;
La Commission renvoie à la priorité 7 (7.4.) et 8, ainsi qu'au RRU (espaces publics) qui prévoit des conditions d'accès pour les personnes à mobilité réduite.
Un réclamant demande d'ajouter dans le point 1.3 en ce qui concerne la sécurité des piétons "... aux endroit sensibles (écoles, entrées des parcs,.";
La Commission marque son accord pour amender le texte selon la proposition du réclamant, soit alinéa 1, tiret 1 : "... aux endroit sensibles (écoles, entrées des parcs,...)".
Un réclamant demande d'ajouter : "installation et protection de pistes cyclables confortables et en sécurité. » , cela veut dire entre autres, sans le risque du dangereux effet cake-walk'.
Un réclamant demande de faire disparaître l'affaissement des trottoirs, car il y a des parties de trottoirs affaissés dans toute la ville et c'est désagréable et dangereux pour les personnes âgées et les landaus.
La Commission partage l'importance à accorder au bon état des trottoirs (voir la priorité 8) et accepte la proposition d'amendement du réclamant, soit alinéa 1, tiret 2 : "construction et protection des pistes cyclables confortables et en sécurité ..."
Un réclamant demande de prévoir plus sérieusement le contrôle des parking, étant donné l'insécurité dans les parkings;
En absence de données clarifiées sur la question, la Commission renvoie la question au Gouvernement.
Un réclamant demande d'introduire le point suivant : il faut lutter contre le manque total de sécurité dans les TC et particulièrement dans les stations "fantômes";
La Commission estime que dans le point 1.3., une attention toute spéciale doit être portée à la sécurité dans les transports publics (même si c'est l'insécurité qui est plus subjective qu'objective).
Un réclamant demande d'ajouter un point concernant l'éducation relative à la mobilité (essentiellement pour : respect du code de la route pour les cyclistes, respect des limitations de vitesses pour les automobilistes, respect des pistes cyclables par les piétons). Cette éducation pourrait se faire via une collaboration avec les TV locales, fédérales et l'IBSR.
Il faut éduquer les différentes acteurs de la mobilité à un plus grand respect mutuel (automobilistes, cyclistes, piétons, cyclomotoristes et la police - cette dernière doit être éduquée à être moins laxiste). Cette éducation passe par l'utilisation de moyens audiovisuels pour mieux faire comprendre certains comportements;

La Commission appuie le réclamant.
Un réclamant demande de ne pas prévoir des trottoirs avancés sans les protéger des voitures par des obstacles;
La Commission soutient cette remarque et demande d'ajouter les mots suivants dans la phrase : "trottoirs avancés inaccessible aux voitures ...".
Un réclamant demande de mettre un accent sur la prévention et de prévoir la participation des écoles primaires à celle-ci.
« Les étudiants des écoles primaires devraient participer à cette prévention (sécurité routière et actes civils de la vie courante). » ;
La Commission considère cette proposition utile et suggère de la retenir.
1.4. Comportement citoyen
La commune d'Uccle demande de "déterminer les moyens (locaux, ressources, etc.) pour répondre à l'objectif d'intensification des programmes d'éducation à la citoyenneté et de connaissance des institutions, du fonctionnement administratif et politique de la cité. » ;
La Commission estime utile que le plan précise les moyens et les acteurs concernés.
Un réclamant demande d'accroître les sanctions pour les automobilistes non respectueux (i.e des passages pour piétons, respect des trottoirs, utilisation de GSM au volant,..);
La Commission considère que la répression des infractions est de compétence fédérale.
Un réclamant dit que les pistes cyclables sont la cause d'un aggravation du risque de collision aux points de connexion avec la voirie ordinaire. Des études étrangères démontrent qu'une longueur minimale d'un kilomètre est nécessaire pour que l'amélioration de la sécurité sur la piste compense l'aggravation du risque aux accès. Il me paraît nécessaire de préciser cela dans le PRD pour que les concepteurs, qui ne sont généralement pas cyclistes, aient leur attention attirée sur ce point;
La Commission renvoie à ses remarques sur la question à la priorité 8.
Un réclamant demande de prévoir dans ce point une partie qui traiterait de la conduite automobile et des dangers qui y sont liés, de donner les moyens pour cela notamment en instaurant une verbalisation des conduites dangereuses.
« Des "verbalisants" de terrain sanctionnant une conduite dangereuse seraient plus efficaces. Combien de conducteurs ne passent-ils pas par la bonne file, ne collent-ils pas à 1 m sur le ring à 120 km/h, le flash ne les montrera pas (valable d'autant plus pour les camions et camionnettes pourtant plus difficiles à arrêter);
La Commission considère que cette remarque n'est pas de la compétence de la Région.
Des réclamants et la commune d'Uccle demandent de prévoir une formation des enseignants permettant l'apprentissage de méthodologies spécifiques en matière de gestion de conflits; de donner l'importance nécessaire aux conseils des élèves et, dans l'éducation à la citoyenneté, d'attirer l'attention des enfants sur les contraintes de la vie en société et de la solidarité qui doit y être associée, car la formation des enseignants doit permettre aux jeunes encore à l'école d'expérimenter des solutions alternatives face aux discordes. Le conseil des élèves permettrait à chacun de s'exprimer et de développer son esprit critique mais également de disposer d'un espace de parole, d'expression, de dialogue et d'apprentissage au débat démocratique;
La Commission considère cette proposition utile et propose une éducation à la citoyenneté pour les élèves, les parents et les enseignants.
2. Les politiques de prévention
Le réclamant demande que s'arrête la surenchère de dispositifs et que fonctionne le

principe de subsidiarité conduisant à renforcer l'existant, en particulier l'associatif, de garantir l'autonomie du secteur associatif. C'est indispensable car souvent la mise en place de dispositifs de lutte contre l'insécurité est assortie d'une véritable mainmise sur le secteur associatif par les communes. Sous couvert de coordination on assiste à la centralisation du pouvoir de décision dans les mains de la commune et à l'instrumentalisation de l'associatif, qui s'accompagne parfois d'une superposition de dispositifs et d'une concurrence entre eux;
La Commission estime que la coordination évoquée dans les priorités 4 et 7 devraient permettre d'éviter les concurrences.
La commune d'Uccle précise qu'il est indispensable de déterminer les moyens pour répondre à l'objectif d'augmentation des budgets accordés aux politiques de prévention, alors que la création des zones de police a déjà induit des augmentations sensibles du budget;
La Commission renvoie aux remarques générales concernant les moyens : elle ne dispose pas des données détaillées à propos de cette question qui semble avoir récemment trouvé une solution.
Un réclamant demande de définir le rôle des gardiens de parc, ceci pourrait faire l'objet d'un point 2.7. (suite au point 2.6. qui définit les éducateurs de rue);
La Commission appuie cette remarque et trouve que ce serait utile de le reprendre ici malgré que cela soit détaillé dans la priorité 9.
2.1. Politiques de réinsertion sociale des personnes fragilisées
Des réclamants font constater que l'insertion économique est le premier levier d'une réelle intégration mais ceci sans négliger les efforts à faire pour amener les habitants à participer à des projets qui les concernent;
La Commission renvoie aux priorités 2 et 7 concernant la formation et l'insertion socioprofessionnelle.
2.2. Lutte contre le décrochage scolaire
Un réclamant demande d'investir dans la formation et le suivi des enfants absents de l'école plutôt que dans des travailleurs sociaux. Le retrait des allocations familiales peut également constituer un moyen de pression sur les parents démissionnaires;
La Commission estime qu'il y a lieu de responsabiliser les parents par d'autres moyens que la suppression des allocations familiales.
2.3. Travailleurs de prévention
Un réclamant demande l'accès, pour les jeunes des quartiers défavorisés, aux activités existantes. Pour cela, des moyens supplémentaires doivent être prévus (cela pourrait être dans les contrats de sécurité où les frais de fonctionnement sont trop faibles pour entreprendre des actions audacieuses), car il est important de mener des interventions sociales au niveau des quartiers mais celles-ci doivent être des tremplins vers d'autres lieux, encourager les activités existantes et celles qui prônent l'ouverture et les échanges. Ceci nécessite des moyens (cf. infrastructures sportives pas ouvertes aux jeunes des quartiers populaires pour des raisons financières ou autres,...);
La Commission renvoie à la priorité 7 (social).
2.4. Les médiateurs sociaux
Un réclamant demande de garantir l'autonomie des métiers du social.
Si le réclamant estime le travail des médiateurs important, il pense qu'il est primordial de garantir la neutralité du médiateur qui souvent est employé par une des parties en litige;
La Commission partage ce souci.
2.5. Les médiateurs scolaires communaux
La commune d'Evere demande de prévoir des moyens supplémentaires pour permettre

aux médiateurs scolaires communaux de travailler. "S'ils sont du ressort de la commune";
La Commission renvoie aux remarques générales concernant les moyens.
Un réclamant et la commune d'Uccle demandent de prévoir des moyens matériels et humains pour mettre en place une réelle coordination entre tous les travailleurs de prévention., de prévoir des budgets spéciaux pour des intervenants spécialisés (décrochage scolaire) mais aussi pour mettre en place une réelle coordination entre tous les travailleurs de prévention, car c'est important de lutter contre le décrochage scolaire car c'est un fléau qui met le jeune dans une situation de décrochage pas seulement scolaire mais également social. La somme d'interventions individuelles ne pourra jamais atteindre le résultat d'interventions coordonnées de façon spécifique;
La Commission renvoie aux remarques générales concernant les moyens.
2.6. Les éducateurs de rue
Un réclamant revendique la spécificité sociale du travailleur de rue pour éviter le double emploi avec des métiers existants.
Le travailleur de rue doit faire du travail communautaire mais également prévenir les incivilités. Cette juxtaposition de deux missions génère des confusions, coinçant ceux-ci entre logiques sécuritaire et sociale. Or, un travailleur de rue n'est pas un agent de la prévention situationnelle (afin de réduire le sentiment d'insécurité) mais doit mener un travail éducatif avec des publics présents dans la rue;
La Commission suggère, dans la marge de manoeuvres des négociations avec les Communautés, de tenir compte des spécificités d'une zone urbaine telle que la Région de Bruxelles-Capitale, ceci entre autre en vue de veiller à une meilleure adéquation de la formation (et notamment des programmes concernant la formation des éducateurs de rue) par rapport aux lignes directrices de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de politique de prévention.
Un réclamant demande de valoriser le travail de l'éducateur de rue et de promouvoir les "maisons de quartier";
La Commission souhaite l'ajout au point 2.6. "dans ce cadre, la promotion des maisons de quartiers est à souhaiter".
Le réclamant demande le maintien et le développement des éducateurs de rue, en effet il faut mobiliser, former et surtout rétribuer convenablement un grand nombre d'animateurs de groupes de jeunes dans tous les quartiers et ce dans toutes les zones de la ville, et faire en sorte que les éducateurs viennent de tous les pays (pays dont proviennent les jeunes dits "à problème"), afin que les jeunes désoeuvrés trouvent à s'occuper intelligemment. L'installation d'aires de jeux est également demandée, quelques misérables terrains de Basket dans de vilains endroits ne servant à rien de bon !;
La Commission constate que les éducateurs de rue sont déjà souvent des personnes originaires de tous pays.
Le réclamant souhaite une meilleure sécurité dans les parcs. Il faudrait s'inspirer d'autres villes. A Florence, par ex. des carabinieri sillonnent la ville et ses environs jour et nuit, par équipe de deux;
La Commission renvoie à la priorité 9.
3. Nouveaux métiers de la sécurité
3.1. La technoprévention
3.2. Les données statistiques
Un réclamant précise la nécessité de pouvoir évaluer ces nouvelles politiques et donc mettre sur pied des critères d'évaluation.
Les données statistiques sont importantes mais ne peuvent rendre compte de toute la

complexité de l'insécurité. Un travail qualitatif en profondeur doit être mené;
La Commission partage cet avis.
La commune d'Ixelles précise que le PRD devrait tracer les lignes directrices des moyens d'évaluation de la sécurité, appelées à les remplacer ou à les compléter, car les statistiques détaillées de la police sont essentiellement utiles en terme de management interne aux services de police, mais sont inopérantes pour l'évaluation du degré de sécurité d'un territoire;
La Commission partage l'avis de la commune.
Un réclamant demande de prévoir plus de nouveautés en matière de sécurité, une évaluation des dispositifs existants dans cette matière et des statistiques précises, car "le projet rappelle que la sécurité est un droit fondamental du citoyen. La lutte contre l'insécurité nécessite une politique globale commune qui concerne en amont l'enseignement, l'éducation de chacun à la vie sociale et à la citoyenneté et en aval une diminution du sentiment d'impunité par la mise en oeuvre effective des poursuites judiciaires. Le projet rappelle les actions à mener ou à développer sans grande nouveauté ou sans évaluation des dispositifs existants (politique de réinsertion des personnes fragilisées - lutte contre le décrochage scolaire, travailleurs de prévention, médiateurs sociaux, médiateurs scolaires communaux, techno prévention,...) et "le passage du projet relatif à la sécurité n'apporte rien de neuf : aucune statistique précise, aucune évaluation des nombreuses initiatives mises sur pied depuis plusieurs années dont on aimerait connaître l'impact... pour en réorienter certaines";
La Commission considère que les données de la situation actuelle figurent dans le constat mais qu'il manque une évaluation des initiatives prises.
4. Les politiques spécifiques de sécurité
4.1. Police de proximité
La commune de Schaerbeek demande d'obtenir la garantie, auprès du gouvernement fédéral, que le financement de la réforme soit neutre pour les communes et plus équilibré entre les collectivités urbaines et rurales.
En effet, des incertitudes persistent malgré le fait que le coût de la réforme des polices ne peut être connu aujourd'hui et la promesse du Ministre de l'Intérieur qu'elle ne devrait pas alourdir les finances communales. Le Gouvernement fédéral n'a que très faiblement corrigé le déséquilibre du financement policier qui existait au désavantage des grandes villes et de Bruxelles en particulier.
Le Gouvernement, en assurant les surcoûts de la réforme, continue à octroyer plus de moyens financiers et non humains aux entités ayant peu investi jusqu'ici dans la sécurité. Dans les communes urbaines ayant fait cet investissement, les surcoûts policiers sont plus faibles et "elles reçoivent moins et sont grugées financièrement dans la réforme";
La Commission estime que cela relève de la négociation en cours avec le Gouvernement fédéral.
Plusieurs réclamants suggèrent la généralisation des brigades policières à vélo, car il faut encourager la police de proximité et les brigades policières à vélo qui sont plus proches du citoyen et améliorer la présence des policiers sur le terrain et plus particulièrement les agents de quartier;
La Commission fait remarquer que celles-ci existent déjà dans les communes de la Ville de Bruxelles, Schaerbeek et Auderghem et propose d'insérer cet amendement au 1er tiret de l'alinéa 4.
Plusieurs réclamants demandent une présence policière accrue le soir, étant donné l'insécurité le soir dans les rues;
La Commission considère qu'il s'agit des compétences et des obligations des zones de

police. Dans ce cadre, chaque zone se donne des objectifs.
Un réclamant demande dans le même contexte l'augmentation de la présence policière "et/ou de Stewarts communaux", "pour rassurer, aider, dissuader" et rendre la police plus visible et plus rapide. Ces réflexions valent aussi bien pour la sécurité routière que pour la sécurité des personnes;
La Commission considère que la définition de ces différentes fonctions serait utile dans le glossaire et qu'il faut ajouter dans le point 2 de la priorité : "les stewards urbains communaux, les auxiliaires de polices".
4.2. Les effectifs
Le réclamant demande de revoir la fusion des polices car celle-ci a entraîné une réduction de la présence policière à Ixelles,
Cette situation devrait être revue car la sécurité est un élément important de l'attraction du quartier commerçant et de la convivialité des citoyens;
La Commission considère qu'il s'agit d'une remarque qui ne concerne pas le PRD : la fusion est une opération définitivement engagée et en cours d'aboutissement.
4.3. Lutte contre la criminalité spécifique
La commune de Saint-Gilles demande de supprimer le point de la criminalité en col blanc, car c'est peu pertinent dans le cadre de la sécurité urbaine;
La Commission estime la remarque pertinente.
La commune d'Ixelles demande d'expliquer la contradiction existant entre l'option régionale de l'approche de la criminalité spécifique et celle du parquet qui vise plutôt une approche par zone. Elle précise qu'il faudrait dans cette priorité indiquer comment la Région compte faire valoir les charges de maintien de l'ordre liées à sa fonction de capitale régionale et communautaire, nationale et internationale;
La Commission considère que ce point mérite d'être indiqué dans le plan qui devrait mentionner les négociations en cours à ce sujet.
5. La coordination des acteurs
5.1. Les zones pluricommunales de police
Des réclamants émettent des doutes sur l'efficacité de la réforme des polices, et souhaite un renforcement de la présence policière dans les quartiers, et précise "même remarque pour le Parquet" évidemment. Lorsque certains veulent faire quelque chose, ils ne sont pas suivis. Ce n'était pas la réforme des polices qu'il fallait réaliser mais une réforme de LA police. »
« Sur le terrain on constate une réelle perte de visibilité des forces de l'ordre";
La Commission considère que les objectifs du plan à ce sujet devront être évalués.
La commune de Watermael-Boitsfort demande de mener la politique de prévention sur l'ensemble du territoire régional. "La concentration des efforts sur les "quartiers à risques" induit un déplacement des foyers d'insécurité vers d'autres lieux auparavant calmes. » ;
La Commission considère qu'il est logique de donner certaines priorités aux quartiers à risques.
Un réclamant demande de désengorger la justice par le recours plus fréquent aux peines alternatives;
La Commission suggère que le Gouvernement incite toutes les communes à participer à l'organisation des peines alternatives.
La commune de Saint-Gilles demande de créer des conditions susceptibles d'assurer le cadre actuel du personnel policier, voire leur extension, car les difficultés de recrutement que rencontrent les zones les plus difficiles doivent amener les pouvoirs de tutelle à créer des conditions différentes;
La Commission estime que ce problème est d'ordre fédéral, elle pense cependant que

la Région pourrait avoir un rôle supplétif (du type "prime" de risque, de bilinguisme,...).
La commune de Saint-Gilles demande de réserver des dispositifs tels que les 'contrats de sécurité et de société' aux communes qui possèdent des quartiers socialement difficiles et qui ne disposent que de peu de moyens financiers pour mettre en place des dispositifs de prévention, car "une politique de sécurité ne peut se concevoir qu'en mettant en parallèle les aspects préventifs et sécuritaires, en luttant contre les incivilités quotidiennes dont sont particulièrement victimes les plus fragiles des Bruxellois. »;
La Commission marque son accord.
La Ville de Bruxelles demande de prendre en compte en matière de sécurité les aspects suivants : 1- Survol de Bruxelles; le plan devrait reprendre la position des différents couloirs aériens situés au-dessus des zones d'habitation car "les évènements récents ont prouvé que le survol des zones densément peuplées et des zones SEVESO présente des risques non négligeables. L'accroissements du trafic aérien augmentera encore ces risques;
La Commission appuie la demande.
2- intervention des véhicules d'urgence : il faut prévoir plus de moyens et privilégier les services d'intervention d'urgence tant en matériel qu'en personnel car "les embouteillages aux heures de pointes, la localisation centrale de la caserne principale des pompiers sont de nature à diminuer la rapidité des interventions. »;
La Commission appuie la demande.
3- la sécurité des abords de l'école car "il s'agit d'une problématique particulière qui tient aussi bien à l'aménagement des espaces publics qu'à l'éducation";
La Commission rappelle que ce point est largement développé dans la priorité 8.
4- Mettre en place des plans de secours liés à l'application des normes SEVESO (notamment l'établissement d'un poste avancé de pompiers dans la zone SEVESO);
La Commission rappelle qu'il s'agit d'une responsabilité communale, régionale, accord donné par la Gouverneure.
5- Etendre le principe de Police de proximité aux espaces verts;
La Commission appuie la demande.
Le réclamant insiste sur l'importance du volet sécurité, qui devrait être LA priorité du PRD. "Il ne peut y avoir de projets ni de vie ni de ville sans sécurité".
Il est inutile d'améliorer à grands frais un environnement qui sera vandalisé si on ne trouve pas de solution à la criminalité environnante. NY a réussi (10 millions d'habitants), en Angleterre les moyens humains ont été remplacés par des moyens de vidéo surveillance avec succès. Située à Anderlecht depuis, 1931 le réclamant constate que cette commune est devenue un véritable coupe-gorge. 42 000 PV pour agressions diverses depuis 01/2001 soit 4200 citoyens agressés par mois. Les visiteurs étrangers arrivant à la Gare du Midi se trouvent dans une véritable "cour des miracles".
Il faut une volonté du Gouvernement fédéral pour aider les communes sinistrées de notre pays. Si des mesures importantes ne sont pas prises, ces communes iront vers la dérive sociale et politique. Les discours xénophobes y trouveront un écho favorable et l'Histoire nous a appris les conséquences de ce genre de gestion;
La Commission estime que le projet répond à ces inquiétudes.
PRIORITE 12 - Développer une politique scientifique orientée vers les nouvelles technologies porteuses de croissance économique en veillant à ce que les acquis des recherches soient valorisées dans la Région par les transferts technologiques en particulier entre le monde académique et les entreprises

La Commission remarque que ce chapitre est largement inspiré d'un rapport du Conseil de la politique scientifique de la Région, organe consultatif composé de représentants d'universités, d'entreprises et d'experts; et que son objectif consiste à faire de Bruxelles un Centre d'Excellence en la matière. Elle rappelle que ce Conseil vise à rapatrier les chercheurs qui sont partis à l'étranger faute d'offres intéressantes en Belgique; les charges sociales étant comparativement fort élevées chez nous. Il faut donc valoriser le potentiel de recherche, par exemple via un soutien des universités par le privé.
La Commission estime que faire de Bruxelles un centre de recherche constitue un vrai défi, mais qu'il existe un véritable potentiel à valoriser; elle fait remarquer que de nombreux centres de recherche existent, mais que les entreprises en aval sont souvent dispersées bien loin de Bruxelles.
Considérant que plusieurs réclamants se réjouissent du traitement de la priorité 12, car elle est précise et en concordance avec ce que l'on attend d'un PRD :
les objectifs et moyens de mise en oeuvre sont clairement définis; les pistes de financement sont précisément évoquées;
elle englobe toutes les problématiques liées à la recherche et l'innovation, notamment l'importance de la formation, l'attrait des chercheurs étrangers, le développement de centres internationaux de recherche et de développement. Il est également fait référence à une affectation du sol appropriée et tenant compte de la rareté du sol en Région de Bruxelles-Capitale, notamment dans les zones où se concentrent les activités à haut potentiel scientifique (CERIA, ERASME,...);
Mais qu'un réclamant demande tout de même de définir par qui seront réalisés les objectifs énoncés dans les priorités 2 et 12, avec quels moyens, sur quelles bases;
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives aux objectifs et moyens de mise en oeuvre.
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Auderghem réagissent quant aux priorités à effectuer :
la commune d'Auderghem, tout en soutenant une meilleure politique de la recherche, estime que l'importance qui y est accordée est disproportionnée au regard des enjeux qu'elle représente. Il est étonnant de constater que la recherche, qui représente une problématique spécifique, transversale aux deux grandes matières que sont l'économie et la formation, puisse être intégrée au même niveau de priorité que les 11 autres;
certains secteurs de la recherche -tels que l'environnement, la maîtrise de l'énergie y compris les énergies alternatives, la mobilité (dont l'étude des facteurs qui influent sur la régularité des transports en commun) et l'éco-construction- devraient être subsidiés en priorité, par l'obtention d'une aide humaine et en subsides de la part des autorités supérieures; ou en les valorisant par des mesures transversales (comme par exemple l'intégration d'un partenariat entre la STIB et les milieux universitaires concernés dans le contrat de gestion qui la lie au Gouvernement régional);
La Commission estime que le projet a le mérite de mettre l'accent sur une telle priorité (alors qu'auparavant, la recherche ne constituait qu'un sous-chapitre de l'économie); mais elle regrette qu'il n'existe que peu d'indicateurs dans ce domaine; elle soutient donc le projet d'observatoire (cité point 1, alinéa 5 sous la forme d'un "outil statistique d'évaluation comparative -benchmarking- et de bonnes pratiques") évoluant dans le sens de l'avis de la Commission relatif aux observatoires (Conditions transversales de mise en oeuvre).
Considérant que plusieurs réclamants demandent de définir au glossaire les termes suivants : "start up", "tiers investisseur", "R &D", ainsi que les expressions "ex ante" et "ex post" mentionnés dans la priorité;

La Commission soutient les réclamants et renvoie aux considérations générales relatives aux demandes de définition. Ainsi, la Commission demande au Gouvernement de définir, les termes "start up", "ex ante", "ex post" et "tiers investisseur", de même que "services périphériques", et de mentionner "R & D" en toutes lettres. Elle fait remarquer que certains de ces termes, tels que "start up" peuvent recouvrir des compréhensions diverses. Pour la Commission, le terme "start up" désigne une "société en phase de démarrage". Les sociétés considérées sont-elles nécessairement de haute technologie dans le chef du Gouvernement? En ce qui concerne les "services périphériques", la Commission demande au Gouvernement de dresser une liste non exhaustive des "services périphériques" tels que l'entend le Gouvernement.
Par ailleurs, la Commission demande également de préciser les notions de : "parc industriel à vocation scientifique", "micro vallée technologique imbriquée", "incubateurs", "cluster", "grappes", "nichoirs", etc., et de localiser la "biomedical valley".
1. La Région de Bruxelles-Capitale, carrefour de la recherche scientifique et de l'innovation technologique
La Commission :
relève que les critères de choix des secteurs "fer de lance" cités alinéa 6 sont peu explicités dans le projet. Elle demande au Gouvernement de le faire;
regrette que la recherche en sciences humaines ne soit pas développée(mais juste citée au point 3, alinéa 3), alors que comme le signale le projet dans le même alinéa, elle permet "d'éclairer les politiques régionales" et permettrait donc de contribuer à la connaissance des phénomènes urbains et au suivi du PRD;
Considérant qu'un réclamant s'interroge quant au projet de création d'un outil statistique d'évaluation comparative (benchmarking) et de bonnes pratiques cité alinéa 5. Il demande s'il ne faut pas envisager des synergies avec le travail déjà effectué au bureau du plan.
La Commission renvoie à ses remarques générales relatives à la priorité 12, ainsi qu'à son avis relatif aux observatoires (conditions transversales de mise en oeuvre). La Commission considère par ailleurs que ce n'est pas l'objet d'un PRD d'entrer dans ce degré de détail opérationnel, mais qu'il va de soi que l'observatoire doit tenir compte des données pertinentes existantes en la matière (y compris les travaux du bureau du plan si jugés utiles). Le Commission demande au Gouvernement d'y veiller.
Considérant qu'un réclamant demande que les domaines d'excellence de la région soient cités dans le projet;
La Commission constate que le projet mentionne un domaine d'excellence : le pôle biomédical. D'autre part, sont cités des secteurs "fer de lance" de la Région (point 1, alinéa 6) ainsi que des "secteurs - clé" (priorité 2, point 4.1, alinéa 9). La Commission se demande si elle doit comprendre "domaines d'excellence" pour l'ensemble de ces secteurs affichés comme "fer de lance" ou "clé". Dans l'affirmative, elle demande de l'expliciter; dans la négative, elle demande de citer les domaines d'excellence.
2. Les enjeux de la recherche scientifique et de l'innovation technologique
Considérant que plusieurs réclamants et le C.E.S. se prononcent quant au traitement économique / technologique de la recherche :
le C.E.S. "estime que le secteur de la recherche constitue, en tant que tel, un secteur économique à part entière, participant à la création d'emplois et de valeur ajoutée en Région de Bruxelles-Capitale, et qu'à ce seul titre, il doit être promu comme tout autre secteur";
regret que la recherche scientifique soit ici réduite à un aspect économique, ou perçue

(et utilisée) uniquement en rapport avec le développement technologique. Ses autres facettes (intellectuelles) sont trop peu prises en compte; le plan n'évoque pas le développement de la recherche en sciences humaines qui peut également profiter à la Région;
La Commission constate que le projet met l'accent sur le volet économique et créateur de valeur ajoutée de la recherche (points 2 et 3). Afin d'accroître la cohérence du projet, elle renvoie à ses observations générales relatives à la priorité 2 demandant de citer le secteur de la recherche dans la priorité 2 comme secteur économique à part entière.
Par ailleurs, la Commission signale que le projet mentionne tout de même : "(...). Les recherches scientifiques à conduire pour éclairer les politiques régionales dépassent donc largement le cadre de la recherche appliquée à finalité économique" (point 3, alinéa 3) et renvoie à son avis relatif au point 1..
Considérant qu'un réclamant demande de veiller à ce que les aides financières et logistiques soient accordées de manière judicieuse à des activités durables et non à des sociétés éphémères très nombreuses de nos jours;
Considérant que le C.E.S. "demande qu'une attention particulière soit portée aux PME et petits opérateurs économiques quant à leur accès réel aux aides prévues et insiste pour que celles-ci fassent l'objet de bilans globaux, réguliers et circonstanciés";
La Commission demande que l'ensemble des aides octroyées par le Gouvernement le soient de manière judicieuse et à des fins d'activités durables.
En ce qui concerne l'aide particulière aux PME, la Commission signale que le projet mentionne déjà que "la Région veillera tout particulièrement à aider les PME à profiter" des opportunités offertes par "l'ouverture des Programmes de recherche régionaux aux autres états membres" (point 2, alinéa 11) et "s'intègrera pleinement au cadre européen en termes de promotion des PME" (point 2.1, alinéa 6).
D'autre part, la Commission signale la présence de "mesures spécifiques aux PME" (art 8) dans la récente ordonnance relative à "l'encouragement et au financement de la recherche scientifique et de l'innovation technologique".
2.1. Créer un outil d'encouragement et de valorisation de la recherche et de l'innovation qui s'intègre au contexte européen
Considérant que plusieurs réclamants réagissent positivement quant au projet de création d'une cité des sciences, des arts et des congrès;
Mais qu'un réclamant s'oppose à ce que cette cité des sciences et des arts soit également une cité des congrès. Il rappelle par ailleurs que les terrains appartiennent dorénavant à des privés et qu'il sera difficile d'installer un tel centre sans intervention régionale ou nationale, voire internationale;
Considérant que plusieurs réclamants et le C.E.S. réagissent positivement quant au projet de création du "European Research and Innovation Center - Brussels" mais demandent de prendre en compte les éléments suivants :
l'orienter dans la perspective du développement durable de la ville;
le C.E.S attire l'attention sur le danger de doubles emplois avec la Technopol, Ecobru, l'EEBIC, Brussels Congres,... et demande que les missions et tâches de ces divers organismes soient précisément définies";
La Commission est également favorable à la création d'un Centre de la recherche et de l'innovation. En ce qui concerne son orientation vers une perspective du développement durable, la Commission constate que le projet cite le "développement durable" comme "fer de lance" de la Région (point 1, alinéa 6, tiret 6)..
La Commission soutient le réclamant attirant l'attention sur le danger de double emploi des divers organismes existants et à créer. Elle demande que les missions de

chacun d'eux soient clairement définies par le Gouvernement.
La Commission relève le problème de rentabilité (cité alinéa 9) relatif au projet de cité des sciences. La Commission considère qu'il doit s'agir d'un projet public, éventuellement associé au privé et propose l'amendement suivant : "(...). Concept (...) bâtiments existants. Une telle initiative devrait être portée par le secteur public, lequel pourrait se faire aider d'investisseurs privés, (...)".
En ce qui concerne l'appartenance des terrains de Tour et Taxis au privé, la Commission estime qu'il appartient au Gouvernement d'examiner cette problématique.
Par ailleurs, la Commission fait remarquer une différence, dans le texte, entre la version légale (parue au moniteur) et la "version classeur", soit l'absence de : "spin-out, de spin-off;" au point 2.4, alinéa 2, tiret 2 de la "version classeur".
2.4. Attirer les centres de décision et de recherche
Considérant qu'un réclamant et le C.E.S. soulèvent les difficultés de subordination systématique de l'aide régionale à une exploitation industrielle intra muros; difficultés dues à l'exiguïté du territoire et à la dimension internationale ou nationale des entreprises et groupes concernés. A défaut, il y aurait lieu de rechercher des mécanismes complémentaires visant à assurer à la Région un "return" sur les aides accordées;
La Commission est favorable à la "récupération" des investissements de la Région dans la recherche, via l'instauration d'un système de type "royalties" sur les inventions exploitées.
Par ailleurs, elle demande au Gouvernement de créer des mécanismes de réinvestissement en s'inspirant de concepts existants dans les autres régions, tels l'invest "Wallimage" en Région wallonne.
2.5. Réserver et développer l'espace géographique affecté à la Recherche et à l'innovation en Région de Bruxelles-Capitale
Considérant que plusieurs réclamants et la commune d'Ixelles réagissent quant au lien fait avec la réglementation d'affectation du sol (PRAS) :
n'aurait-il pas fallu appliquer dans le PRAS la politique de réservation d'espaces aux activités de recherche et à l'innovation telle que promue dans le projet ?;
la mixité des fonctions n'est-elle pas assurée par le PRAS ?;
La Commission regrette que le point 2.5 ne fasse pas suffisamment référence au PRAS.
La Commission rappelle qu'en termes de réglementation d'affectation du sol, les activités de recherche peuvent être assimilées aux "activités de haute technologie" selon le glossaire du PRAS, lesquelles sont incluses dans la catégorie "Activités productives". Elles peuvent à ce titre être localisées dans toutes les zones d'affectation du PRAS (à l'exclusion des zones vertes) moyennant des maxima et mesures particulières de publicité éventuelles prévues par celui-ci. En particulier, les activités productives sont autorisées sans limitation de surface en zone de forte mixité, zone d'industrie urbaine, reconversion de zones d'équipements, reconversion de bâtiments inexploités, etc... En outre, les "zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public" peuvent accueillir les activités de recherche et d'innovation, à condition que ces activités émanent directement des universités ou de hautes écoles. Le PRAS définit également des activités dites "accessoires"; les activités de recherche pouvant ainsi s'installer à titre accessoire à proximité d'une autre activité.
Considérant que plusieurs réclamants réagissent quant à la notion de parc scientifique :
les parcs scientifiques à Bruxelles ne sont pas des lieux de recherche; il n'y a aucun intérêt à promouvoir une politique de recherche si on est incapable de lui fixer des

axes spécifiques différents des "tartes à la crème de l'innovation technologique. » ;
il est positif que le PRD prévoit de revoir la notion de parc industriel à vocation scientifique. Encore faudra-t-il que cela se fasse de sorte à ce que les aides financières et logistiques soient accordées à des entreprises qui ont une activité durable de R&D et pas uniquement celles qui n'ont eu qu'un seul projet de départ, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui;
les zonings SDRB Evere Nord et Sud ont été créés comme parcs à vocation scientifique. Encore faut-il que cette vocation soit respectée et que les changements d'affectation soient signalés;
en matière de recherche scientifique, le PRD doit intégrer la réflexion en cours au niveau du Gouvernement Fédéral en vue de développer sur le site de l'Institut Pasteur le regroupement de diverses institutions ayant trait à la médecine et à la santé. En effet, la délocalisation du CERVA, actuellement implanté au coeur d'un quartier résidentiel ucclois pour lequel il est source de nuisance chronique, doit être envisagée. Le site de l'Institut Pasteur paraît tout indiqué pour concrétiser cette intention.
La Commission renvoie au Gouvernement l'examen de la pertinence de la réclamation relative aux zonings SDRB Evere Nord et Sud.
La Commission soutient le réclamant quant à la mention dans le PRD du développement du site de l'Institut Pasteur via l'amendement suivant : "(...) Les espaces où se concentrent (...) et/ou leur domaine d'activité (Institut Pasteur, CERIA, ERASME, PLAINE, WOLUWE, etc... (...)" (point 2.5, alinéa 3).
Carte des "Centres et parcs de recherche" (fig. 119)
La Commission souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur l'incohérence graphique de la carte des "Centres et parcs de recherche", entre autres le site de la Plaine pour lequel l'ensemble de la partie sud du site (ULB et autres), y compris les parcs et jardins, l'école européenne, les kots d'étudiants sont repris pour la totalité des parcelles en "centre universitaire"; alors que dans la partie nord (VUB), seuls les bâtiments sont répertoriés comme tel.
Considérant que plusieurs réclamants relèvent les insuffisances relatives à la carte des "Centres et parcs de recherche" :
le zoning Carli n'a jamais eu la vocation de "centre de recherche" telle que renseignée sur la carte;
la représentation de l'observatoire d'Uccle (IRM) manque sur la carte (fig. 119);
La Commission demande que cette carte soit vérifiée et complétée.
Considérant que plusieurs réclamants considèrent la notion de "vallée" ou "valley" comme peu adaptée à la réalité. La carte des "centres et parcs de recherche" (fig. 119) montre des implantations très disséminées; la notion de vallée n'y apparaît pas;
La Commission soutient les réclamants. Elle estime le terme de "vallée" (et donc la référence à la "Silicon valley") inadapté. La Commission rappelle que le terme "vallée" correspond à une forme de relief, appropriée pour la Silicon valley. Par contre, le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est bien constitué de plusieurs vallées (Senne, Maelbeek, Woluwe, etc.), mais de là à dire que le "territoire régional constitue plusieurs micro-vallées technologiques imbriquées" est un pas que la Commission ne franchit pas.
Considérant qu'un réclamant relève que la carte "projet de ville" ne traduit pas la volonté régionale décrite dans la priorité 12. En effet, cette "carte 1" ne recense que les implantations universitaires; les autres centres étant englobés dans l'affectation industrielle. La carte ne reprend pas les espaces réservés aux entreprises de recherche, le concept de 'vallée', etc...;
La Commission reconnaît que la carte 1 "projet de ville" mentionne les "centres

universitaires" ainsi que les "zones d'industries urbaines et d'activités portuaires et de transport". En ce qui concerne la transposition cartographique des mesures prônées au point 2.5 de la priorité 12 dans le sens d'une concentration spatiale de la recherche et de la réservation d'espaces aux entreprises innovantes et/ou possédant une capacité de recherche etc., la Commission estime que cela s'avère délicat car il n'y a pas à proprement parler de "vallée" scientifique à Bruxelles ainsi qu'elle l'a précédemment fait remarqué.
Considérant que plusieurs réclamants demandent des éclairci ssements quant à la pertinence et à la mise en oeuvre du projet de "Cadastre des espaces disponibles ou des utilisations possibles" :
considérant les impératifs de mise à jour et l'absence de nécessité d'un tel outil pour connaître les besoins des entreprises que la Région souhaite attirer;
une fois que les jeunes pousses provenant d'incubateurs, de grappes ou de clusters pourraient se relocaliser au sein même de la Région, à qui sera confiée cette tâche? Une nouvelle structure, un nouvel observatoire est-il prévu? Pourquoi ne pas utiliser d'autres structures existantes comme par exemple la SDRB ou encore Technopol ?;
La Commission renvoie à son avis relatif aux observatoires (conditions transversales de mise en oeuvre).
3. La recherche, activité à part entière, facteur de croissance et de développement régional durable
Considérant qu'un réclamant demande que la dénomination tiers "investisseurs" soit expliquée afin de pouvoir juger de la pertinence de la proposition (alinéa 6);
La pertinence de l'existence d'un cadastre, tel que cité au point 3, alinéa 6 ne pourra en effet être établie qu'au vu de la définition des termes "tiers investisseurs" et "services périphérique", telle que demandée par la Commission en réponse à une réclamation générale pour la priorité.
3.1. Doter la Région d'un cadre juridique ad hoc
La Commission demande au Gouvernement d'actualiser ce point au regard de la nouvelle ordonnance du 21.02.2002 relative à "l'encouragement et au financement de la recherche scientifique et de l'innovation technologique".
3.2. Encadrer la recherche & l'innovation en Région de Bruxelles-Capitale par la mise en place d'une administration bruxelloise performante
La Commission se réjouit de la création d'une administration bruxelloise performante afin de pallier aux lacunes persistantes suite à la disparition de l'IRSIA.
La Commission demande au Gouvernement de clarifier le tiret 4 du point 3.2, alinéa 3 qui dans sa formulation entraîne une confusion quant à ce qui ressort de la gestion de l'IRSIB et des collèges d'experts extérieurs. Elle propose de supprimer, dans la version francophone, la virgule entre "ex post" et "par des collèges d'experts extérieurs;".
13. LES CONDITIONS TRANSVERSALES
Observations générales
La Commission propose, conformément à ses considérations générales introductives relatives à la structure générale du document, de déplacer le chapitre consacré aux conditions transversales de mise en oeuvre, et de l'intégrer entre l'introduction du projet de plan et la priorité 1, afin d'éviter les répétitions inutiles.
La Commission souligne le manque de structure de la priorité qui entache sa lisibilité. Elle propose de restructurer celui-ci en rassemblant les points 3, 7 et 8.
Remarque relative au contenu de la priorité
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une mention à la sécurité dans les conditions transversales,

Parce que la sécurité constitue un élément de convivialité également pour les investisseurs, les entreprises et les travailleurs et qu'il y a donc lieu de souligner la dimension transversale de la sécurité;
La Commission estime cette dimension prise en compte à la priorité 11 "Assurer la convivialité urbaine par la sécurité des personnes et des biens".
Remarques relatives à la structure de la priorité
Considérant qu'un réclamant estime que les redites présentes dans ce chapitre devraient être remplacées par des renvois aux cahiers dans lesquelles les différentes problématiques sont définies;
La Commission estime pertinente la proposition du réclamant et renvoie à ses observations générales relatives à ce chapitre.
Considérant qu'un réclamant demande de diviser ce chapitre, pour chaque niveau de pouvoir, entre la situation existante et les visées politiques du Gouvernement régional et ceci de façon pédagogique afin que soit clairement dit dans quel cadre on se situe et ce que veut y obtenir,
Parce que par exemple, il est difficile de distinguer les 3 piliers (social, économique et environnemental) de même que les 5 principes (précaution,...) qui fondent le développement durable dans ce chapitre. Ayant mal défini le cadre, le projet ne précise nullement ce que la Région fera pour s'y conformer. Citons deux exemples : le plan aurait pu préciser que l'administration s'engageait à définir une grille d'analyse des projets régionaux ou de son propre fonctionnement, il aurait pu aussi expliquer concrètement quel est l'engagement de la Région dans les accords de Kyoto. Le plan définitif devrait également réaliser ce travail pour le schéma de développement de l'espace communautaire, le Deuxième Esquisse de Structure Benelux, la zone de coopération transnationale de l'Europe du nord, les accords avec les autres régions et... l'Etat fédéral dont le projet ne dit mot;
La Commission estime la suggestion de mieux marquer l'articulation du plan avec les principes du développement durable, intéressante. Cette dernière rejoint le souci de la Commission d'avoir un document qui soit pédagogique. Dans ce même objectif elle rappelle son souci que le lien soit toujours explicite avec les éléments du constat.
1. Territorialité des interventions prioritaires
Introduction
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer la philosophie qui a mené à la "territorialité des interventions prioritaires", dont le choix de découper par zones,
Parce que le découpage par zonage, s'il a des avantages, a aussi beaucoup d'inconvénients;
Considérant qu'un autre réclamant demande de préciser que le principe des zones d'interventions prioritaires ne peut conduire à exclure de l'application des régimes d'aide à l'expansion économique, tout investissement qui ne serait pas localisé dans ces zones,
Car une telle sélectivité nuirait à l' attractivité des zones par rapport aux régimes d'aides à l'investissement existant dans d'autres régions;
La Commission accepte le principe de la discrimination positive en faveur de certaines zones qui font l'objet d'aides renforcées mais considère par ailleurs que le principe de "territorialité des interventions prioritaires" ne peut devenir le seul critère pour l'accès aux aides publiques.
Considérant qu'un réclamant demande une hiérarchisation des priorités dans les zones prioritaires et un allègement des procédures de subsidiation;
La Commission estime qu'il existe différents types d'aide et que la création de zones

prioritaires ne devrait pas remettre en cause les aides existantes (par exemple en matière d'environnement, de rénovation urbaine ou de développement économique).
Elle marque son accord avec la demande du réclamant concernant la hiérarchisation des priorités.
Considérant qu'un réclamant estime que la lecture des cartes montre un certain recouvrement entre l'EDRLR par des zones leviers et qu'il ne faudrait pas que les zones en double appartenance soient pénalisées dans leur remise à niveau, en attendant les schémas directeurs;
La Commission estime que l'hypothèse soulevée par le réclamant n'entre pas dans les intentions du Gouvernement.
Considérant qu'un réclamant affirme que le PRD se focalise sur les quartiers centraux et manque de projet pour les commune de la seconde couronne,
Car les grandes cartes en témoignent;
La Commission estime que la priorité est mise sur le développement des quartiers en difficulté qui ont souffert d'un manque d'investissement et d'équipement.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant estime que la coordination des efforts Région/Commune sur les zones prioritaires ne doit pas s'appliquer qu'aux plans triennaux d'investissement. Les PCD, notamment, devraient y répondre;
La Commission estime pertinente la remarque du réclamant et suggère au Gouvernement de la préciser dans le texte du plan.
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande d'effectuer un arbitrage entre la fonction économique tertiaire et le logement et surtout dans les zones où le logement est déjà fragilisé,
Car si l'on prend par exemple la carte 2 "EDRLR" et la carte 3 "Zones leviers" et que l'on constate que le projet dit que "la Région concentrera prioritairement ses moyens budgétaires dans ces périmètres (périmètre de rénovation et zones leviers) de manière à multiplier les effets d'entraînement" et "Dans les zones leviers, toutes les politiques régionales peuvent concentrer leurs moyens en vertu des objectifs spécifiques de développement de chaque zone. » On risque de se trouver devant des objectifs différents, il revient alors au Gouvernement d'arbitrer ces deux concentrations de moyens;
La Commission estime qu'il s'agit là d'une question de priorité et demande au Gouvernement de se prononcer clairement.
Considérant qu'un réclamant demande de décrire précisément et systématiquement quelles politiques sont mises en oeuvre dans les zones susmentionnées, par ex : les primes à la rénovation dans l'EDRLR,
Afin que la pertinence des zones soit plus évidente pour chaque citoyen;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité de rendre le plan plus précis et plus didactique.
1.1 Les espaces de développement renforcés du logement et de rénovation
Alinéa 1er
Considérant qu'une commune et plusieurs réclamants demandent d'expliciter clairement le contenu du concept EDRLR en ce compris la définition des subventions,
Parce que le contenu du concept EDRLR n'est pas explicité clairement dans le texte;
La Commission marque son accord avec les demandes des réclamants et renvoie à ses considérations générales introductives relatives au manque de précision du projet de plan.
Alinéa 3

Considérant qu'un réclamant souhaite que tant les particuliers (propriétaires et locataires) que les sociétés (s.p.r.l., s.a.,...) puissent bénéficier de ces primes et que ces primes soient augmentées;
La Commission précise que les primes à la rénovation sont, moyennant conditions, accessibles tant aux particuliers qu'aux sociétés dans les périmètres des contrats de quartier. Les primes façades sont accessibles à tout propriétaire qu'il soit une personne physique ou morale.
1.2 Les zones de programmes de revitalisation
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant propose une intervention privilégiée de la SDRB - étendue au Service Expansion économique et pas seulement celui de la rénovation urbaine -, afin d'accompagner chaque nouveau contrat de quartier d'un quasi-volet 6 ce qui permettrait d'accélérer ce mouvement de reconversion,
Car il faut constater qu'aujourd'hui ce type de contrat ne comporte pas de véritable volet économique, alors qu'un effort réel est fait en matière de réinsertion sociale;
La Commission estime qu'il ne lui revient pas de dire qui doit être l'opérateur. Il appartient au Gouvernement d'apprécier à qui il convient de confier cette mission.
1.3 Zones leviers
Avis global de la Commission par rapport aux notions de Zones Leviers, Schémas Directeurs et Sites d'Intérêt Régional :
Eu égard au fait que ces notions (Zone Levier, Schéma Directeur et Site d'Intérêt Régional) recoupent diverses priorités, la Commission propose le regroupement des textes ayant trait à ces notions dans une seule priorité, la priorité intitulée "Conditions transversales". Dans cette dernière, le Gouvernement veillera à faire un lien clair avec les cartes où figurent les zones leviers.
L'appellation "Schéma Directeur" étant employée avec d'autres significations dans le langage de l'Aménagement du Territoire et évoquant plutôt un outil réglementaire (alors que ce concept n'est pas défini dans l'OOPU), la Commission regrette son utilisation et propose de la remplacer par "Programme de Développement" afin d'éviter la confusion et d'affirmer le caractère souple, non réglementaire d'un tel programme, ce dernier devant être défini comme un programme opérationnel convenu entre plusieurs acteurs publics et/ou privés. Ainsi précisé, le concept de Programme de Développement est utile.
Par ailleurs, la Commission rappelle qu'il existe d' autres "plans" sans statut réglementaire (i.e. Plan IRIS).
La Commission rejoint les réclamants qui demandent de préciser les motivations qui ont conduit aux choix des zones leviers et à la définition de leurs périmètres et ce, zone par zone. Cette "présentation" pourrait utilement prendre la forme d'un tableau à double entrée (en-tête de colonnes mentionnant les noms des zones leviers et en-tête de lignes mentionnant les motivations).
En outre, vu les décisions prises par le Gouvernement (Déclaration Gouvernementale du 5 octobre 2001), le PRD doit mentionner l'ordre de priorité retenu dans la mise en oeuvre des zones leviers à savoir le choix de 6 zones prioritaires : Erasme, Midi, Tour et Taxis, Europe, Neder-over-Heembeek, Gare de l'Ouest.
La Commission souhaite que la procédure d'élaboration des programmes de développement soit définie, plus précisément, dans le PRD.
Quant aux programmes de ces zones, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu de les définir dans le PRD. En effet, ces programmes seront définis avec l'ensemble des partenaires prenant part au programme opérationnel et devraient être soumis à des mesures particulières de publicité (enquête publique et procédure de concertation).

La Commission estime que le PRD devrait préciser que les périmètres des zones leviers sont indicatifs. En effet, les Zones Leviers et les Programmes de Développement ayant pour finalité la coordination des acteurs dans un territoire, il n'y a pas lieu de fixer, de manière intangible, les périmètres des zones leviers. Ces périmètres devraient être précisés, lors de l'élaboration détaillée des programmes de développement.
Cependant, la Commission constate qu'il s'agit de donner plus de cohérence dans le tracé des périmètres des zones leviers. La description des motivations qui ont conduit à la création des zones leviers devrait également comprendre une description des motivations qui ont guidé les tracés des périmètres des zones leviers.
Enfin, la Commission est favorable à la demande de suppression de la notion de Site d'Intérêt Régional. Ce dernier concept, non explicité dans le projet de PRD, apparaît superflu dès lors qu'il s'agit d'établir un programme opérationnel sur l'ensemble de la zone levier.
1. Demandes de suppression
Considérant que plusieurs réclamants demandent la suppression des Schémas Directeurs (organisant les zones leviers) et/ou des zones leviers,
Car certains réclamants posent les questions suivantes : "est-ce nécessaire d'ajouter dans la panoplie juridique de la Région, cet instrument dont les paramètres sont flous et qui sera une nouvelle source d'incompréhension, de conflit et de perte de temps ?", "est-il nécessaire que dans chaque plan un nouveau concept soit développé ?",
Car ce principe (zone levier) apporte plus de confusion et de risques spéculatifs que d'avantages,
Car la création de zones leviers est contraire au désir de simplification administrative énoncée dans le projet de PRD;
Considérant que plusieurs réclamants constatent l'illégalité des Sites d'Intérêt Régional, l'illégalité des Schémas Directeurs, et l'absence d'opportunités des prescriptions des zones leviers résidentielles,
Car le Schéma Directeur n'est pas prévu par l'OOPU : le Gouvernement a outrepassé ses compétences en tentant de créer cet instrument par le biais du PRD,
Car ces nouveaux instruments sont inutiles car ils feront double emploi avec les plans existants à valeur réglementaire (PRAS, PPAS, PCD),
Parce que le Schéma Directeur n'aurait qu'une valeur indicative, mais que son contenu devrait contenir "les types d'activités et leur localisation, la définition et l'ampleur des équipements collectifs" ce qui lui donnerait un caractère de plan à valeur réglementaire,
Car les priorités des zones leviers ne sont pas précisées et donc l'enquête publique est vidée de son sens - et doit même être recommencée - car les réclamants ne peuvent, à la lecture du projet, déduire quelles pourraient être les conséquences pour leur bien d'être inscrit dans telle ou telle zone levier,
Car, à l'intérieur des zones leviers, la carte indique des "sites d'intérêt régional" sans préciser les critères retenus pour définir ces sites et les conséquences éventuelles que cela pourrait entraîner;
La Commission renvoie à ses observations générales.
2. Demandes de précisions
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes et la Commission Royale des Monuments et Sites) demandent de définir et d'expliquer clairement les notions de Site d'Intérêt Régional, Schéma Directeur et Zone Levier (en ce compris les objectifs qui sous-tendent la création de ces outils et/ou définir un programme minimum des zones leviers),

Car "la définition" du Schéma Directeur est ambiguë; le schéma directeur est présenté comme non réglementaire et indicatif, ... mais aussi comme outil de planification existant (priorité 5),
Car il n'y a pas lieu de prévoir d'autres outils de planification que ceux explicitement prévus par l'OOPU,
Car il s'agit de définir en quoi les zones leviers se distinguent des ZIR,
Parce qu'un réclamant s'interroge sur la notion : "les objectifs de développement de chaque zone" (priorité 13),
Car il s'agit de redéfinir clairement les objectifs, moyens et la valeur juridique à donner aux schémas directeurs,
Parce que les zones leviers, dans certains de leurs objectifs, entrent en concurrence avec des interventions telles que CQ, QI. : "Quel arbitrage se fera entre les moyens dévolus aux uns ou aux autres ? Ne va-t-on pas vers un conflit de gestion entre deux Ministres différents ?",
Car il s'agit de définir comment éviter que les schémas directeurs n'entrent en contradiction avec les plans déjà présents (notamment les ZIR du PRAS qui définissent déjà le développement de certaines de ces zones ou des PPAS qui déterminent fortement les options d'aménagement),
Même si les zones leviers semblent un concept intéressant, la notion de schémas directeurs semble floue et devrait être expliquée,
Car il s'agit de définir l'utilité de ces Sites d'Intérêt Régional qui n'est pas expliquée dans les textes du PRD, de même que leurs critères de détermination. En outre, ils ne constituent ni explicitement une zone d'intervention prioritaire, ni un des critères de délimitation des zones leviers,
Car il s'agit de définir la relation entre les Zones Leviers et les Sites d'Intérêt Régional;
La Commission pense, en effet, qu'il s'agit de préciser les notions de Programme de Développement et Zone Levier.
En outre, la Commission rappelle que les moyens accordés par la Région peuvent varier d'un projet (Contrats de Quartier, Quartiers d'Initiative, Zones Leviers) à l'autre.
Cependant, la Commission attire l'attention du Gouvernement sur l'adéquation entre les moyens (humains, financiers) nécessaires et des délais raisonnables.
Considérant qu'un réclamant demande d'expliciter clairement les choix des zones leviers et le programme qui y est attaché,
Car si les zones leviers doivent répondent au moins à un des 6 critères définis par le Gouvernement, le choix de chacune des zones leviers n'est pas explicité,
Parce qu'au moins trois de ces zones (Erasme, Schaerbeek-formation et Heysel) ne correspondent à aucun critère;
La Commission renvoie à ses observations générales.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de préciser si le fait d'être dans une zone levier donne droit à l'octroi d'éventuelles primes,
Car certaines zones leviers incluent des parties du tissu traditionnel du Pentagone (partie Sud-Ouest du Pentagone dans la zone levier 3 "Midi") ainsi que des zones résidentielles typiques (quartier situé au Sud de la Cité Modèle dans la zone levier 9 "Heysel");
La Commission estime que la création de zones leviers ne devrait pas remettre en cause les systèmes de primes actuels.
Considérant que le Conseil de l'Environnement demande de préciser que "l'aide ne doit pas être exclusive à ces zones tout particulièrement en matière d'investissements environnementaux",

Parce qu'il existe des risques d'impacts environnementaux considérables;
La Commission estime qu'il existe différents types d'aide et que la création de zones leviers ne devrait pas remettre en cause les aides existantes (par exemple en matière d'environnement, de rénovation urbaine ou de développement économique).
De plus, en terme de logement, la création des zones leviers ne doit pas nuire à la concentration des aides actuelles dans l'EDRLR.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de préciser les éventuels projets sous-tendus par les subdivisions entre les sites d'intérêt régional (parfois contigus),
Car certaines zones leviers regroupent plusieurs sites d'intérêt régional;
La Commission renvoie à ses observations générales.
3. Demandes relatives au cadre juridique et à la valeur réglementaire
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser la valeur juridique et le cadre réglementaire relatifs aux outils suivants : Schémas Directeur, Site d'Intérêt Régional et Zone Levier;
Considérant que la commune d'Uccle demande de préciser la notion de Schéma Directeur :
définir la procédure de l'élaboration et ses arrêtés d'application dans l'OOPU
faire apparaître les Schémas Directeurs comme un outil dynamique et non une étape supplémentaire, fastidieuse et préalable à l'obtention de permis ou de certificats d'urbanisme et/ou d'environnement
de prendre en compte le délai, qui devrait être inférieur aux délais cumulés de l'élaboration d'un PPAS et, le cas échéant, du recours aux procédures régies par les rapports et études d'incidences
l'outil ainsi défini doit être concurrentiel et attractif en regard de l'attrait que suscitent les divers zonings de la périphérie et autres objectifs de développement mis sur pied par la CE;
Considérant que la commune d'Uccle demande de :
définir le cadre réglementaire (s'il doit y en avoir un) et les délais d'étude et de validité ou de mise en oeuvre
définir la relation entre le Schéma Directeur et les procédures de permis et certificats
tirer parti de l'évaluation des PAP et de leur efficacité pour la définition des Schémas Directeurs,
Car le schéma directeur n'a pas force obligatoire et "l'absence de hiérarchie parmi les plans existants rend peu crédible un document intentionnel qui s'ajoute aux PCD",
Même si la mise en place d'un schéma directeur comme outil pour le maintien ou renforcement d'un tissu résidentiel de qualité est une bonne mesure,
Car certains réclamants s'interrogent : comment éviter que les schémas directeurs n'entrent pas en contradiction avec les plans déjà présents ?,
Car il s'agit de redéfinir clairement les objectifs, moyens et la valeur juridique à donner aux schémas directeurs, où des PPAS déterminent fortement les options d'aménagement,
Car les ZIR du PRAS définissent déjà le développement de certaines de ces zones,
Car l'outil ainsi défini doit être concurrentiel et attractif en regard de l'attrait que suscitent les divers zonings de la périphérie et autres objectifs de développement mis sur pied par la CE,
Même si, en matière de développement économique, le schéma directeur est intéressant,
Car l'enjeu des zones leviers est au moins aussi important et, dans la plupart des cas, beaucoup plus que les enjeux relatifs aux PPAS,
Car les zones leviers sont des "sites stratégiques prioritaires" dans lesquels un effort

particulier doit être fourni en vue, soit d'en préserver, voire d'en améliorer les qualités résidentielles, soit de profiter de l'opportunité majeure que représente le site en question pour le développement régional;
La Commission renvoit à ses observations générales.
Considérant que plusieurs réclamants dont la Commission Royale des Monuments et Sites demandent le maintien du concept de zones leviers et demandent, afin de rendre ce concept efficace, d'expliquer clairement l'articulation entre :
les Sites d'Intérêt Régional et les ZIR (PRAS)
les zones leviers et les ZIR (PRAS)
les Schémas Directeurs et les PPAS;
Considérant que la commune de Schaerbeek (1)demande de clarifier la relation entre les Schémas Directeurs et les autres instruments juridiques existants, les premiers ne pouvant en aucune manière porter préjudice aux procédures juridiques déjà établies;
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'intégrer, lors de l'élaboration d'un schéma directeur, les actions déjà en cours pour certaines ZIR (ainsi que le projet de redéfinition des programmes des ZIR lancés par la Région),
Même si certains réclamants constatent que le schéma directeur est une bonne chose car il précise les options pour une zone concernée,
Alors que les PPAS sont rigides, coûteux, longs à modifier et qu'une ville évolue rapidement; qu'il est donc positif de prévoir un outil dynamique afin de revitaliser certaines zones de Bruxelles,
Même si le projet de PRD a innové, de manière intéressante, en introduisant les zones leviers;
Considérant que la commune d' Uccle insiste, en outre, sur le volet économique à aborder dans le schéma directeur,
Même s'il est bon que le concept de zones leviers existe car une Région doit se diversifier et accueillir des entreprises diverses sur son territoire. Une tutelle de la Région pour développer ces zones serait très utile afin que les synergies puissent se mettre en place,
Car il est impératif de définir en quoi les zones leviers se distinguent des ZIR;
Car il s'agit de préciser que cette notion "ne peut pas se substituer à d'autres périmètres de développement prévus dans le PRAS (en particulier les PPAS)",
Même si un schéma directeur est très intéressant dans la mesure où il peut donner une vision globale, urbanistique, architecturée accompagnée d'un programme et servir de base de réflexion avant d'être figé dans un PPAS,
Car il faut simplifier la lecture et expliquer pourquoi les Sites d'Intérêt Régional' ne correspondent pas entièrement aux ZIR du PRAS,
Parce que certains réclamants demandent que le schéma directeur n'ait pas une valeur indicative mais une valeur réglementaire;
La Commission considère que, définis comme étant dynamiques et ayant pour objectif la coordination, il est évident que les zones leviers et leurs programmes de développement, par nature non réglementaires, n'entreront pas en concurrence avec les plans à valeur réglementaires, prévus par l'OOPU.
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent le maintien et la confirmation de la valeur réglementaire des schémas directeurs et/ou zones leviers,
Car, parmi les zones, on retrouve les réserves foncières dont celles de la S.N.C.B. et des zones où les opportunités sont grandes,
Car "Il faut tirer la leçon de l'échec des Plans d'Aménagement Prioritaires",
Car "malgré l'objectif de renforcement de l'attractivité résidentielle, l'examen des

contours, très vastes, de ces zones, de leur localisation et de leur potentiel en bureaux (PRAS), les désignent aux investisseurs comme les nouvelles zones d'investissement",
Car "rien ne sera possible hormis la hausse des prix des terrains stimulée par la spéculation, si les schémas directeurs ne sont pas contraignants",
Car les zones leviers n'apparaissent pas uniquement vouée à l'attractivité résidentielle mais aussi comme de futurs pôles de développement, c'est-à-dire de bureaux,
Car l'OOPU doit être mise en révision afin d'y intégrer ce nouvel outil et prévoir un processus de participation de la population,
Car "Les zones-leviers sont des "sites stratégiques prioritaires" dans lesquels un effort particulier doit être fourni en vue, soit d'en préserver, voire d'en améliorer les qualités résidentielles, soit de profiter de l'opportunité majeure que représente le site en question pour le développement régional,
Car ce concept (les zones leviers) permettra à la Région de se diversifier et d'accueillir des entreprises diverses sur son territoire. Une tutelle de la Région pour développer ces zones est très utile afin que les synergies puissent se mettre en place;
Pour rappel, la Commission n'est pas favorable à conférer une valeur réglementaire aux programmes de développement (ex-schéma directeur).
4. Demandes relatives aux moyens de mise en oeuvre
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent de préciser et/ou de prévoir les moyens alloués,
à la réalisation des zones leviers,
à l'élaboration des schémas directeurs;
Considérant que ces réclamants demandent de définir clairement les objectifs, moyens et la valeur juridique à donner aux schémas directeurs,
Car le principe des zones leviers dans certains de leurs objectifs, entrent en concurrence avec des interventions telles que contrat de quartier (CQ), quartier d'intitiative (QI). "Quel arbitrage se fera entre les moyens dévolus aux uns ou aux autres ? Ne va-t-on pas vers un conflit de gestion entre deux Ministres différents ?,
Car "Comment éviter que les schémas directeurs n'entrent en contradiction avec les plans existants",
Car les moyens budgétaires régionaux doivent être concentrés dans les périmètres de rénovation urbaine,
Car il s'agit des zones d'intervention stratégique,
Parce qu'il s'agit de définir les "moyens financiers spécifiques" alloués à la mise en oeuvre des zones leviers,
Parce qu'il s'agit de préciser le budget d'investissement pour la réalisation des schémas directeurs (moyens financiers et humains en ce compris les moyens mis à disposition des communes; les communes concernées par les schémas directeurs devraient se voir doter d'une aide type "manager zone levier" pour assurer la mise en oeuvre de ces schémas directeurs)
Parce que les zones leviers prises en charge par l'administration régionale nécessitent un renforcement des services régionaux concernés (service planification et autres qui suivent habituellement les études d'incidences) car ces études constituent des charges de travail supplémentaires,
Parce que ces études (Schéma Directeur, Zone Levier) constituent des charges de travail supplémentaires pour les communes concernées,
Car, actuellement, le PPRD ne prévoit pas le budget d'investissement pour la réalisation des schémas directeurs;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur l'adéquation entre les moyens (humains, financiers) nécessaires et des délais raisonnables. La Commission suggère

que la problématique de la répartition des tâches (Région, communes, ...), dans l'exécution des programmes de développement, et la problématique de la formation du personnel soient envisagées.
Considérant que plusieurs réclamants (dont la commune de Woluwe-Saint-Lambert) demandent de définir la mise en oeuvre des interventions et la coordination des acteurs intervenant pour la réalisation des zones leviers et du schéma directeur,
Car les zones leviers sont des "sites stratégiques prioritaires" dans lesquels un effort particulier doit être fourni en vue d'en préserver, voire d'en améliorer les qualités résidentielles, et/ou de profiter de l'opportunité majeure que représente le site en question pour le développement régional,
Car la mise en oeuvre d'investissements régionaux sur certains territoires pose de nombreuses questions, notamment au niveau des zones leviers, et comporte insuffisamment de données sur les besoins que pour permettre de mesurer l'efficacité et l'effet d'entraînement que ces priorités sont susceptibles d'engendrer;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de prévoir un chef de projet pour la gestion des zones leviers,
Car c'est au niveau du PRD et des zones leviers que les acteurs, les pistes opérationnelles et le contrôle de la Région sur ceux-ci auraient pu être identifiés en fonction du contexte. Le plan fait apparaître les zones leviers comme des zones de démission en attendant la réalisation de "schémas directeurs", une nouvelle notion, peu explicite dans le PRD;
La Commission préconise un renforcement des services concernés de l'administration régionale et/ou des administrations communales. Il n'est pas dans les attributions de la Commission de déterminer la structure des services de l'administration. Néanmoins, la Commission estime qu'un coordinateur par programme devra être désigné et que ce dernier doit avoir un mandat clair.
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis, soutient le principe de priorités spatiales, qui vise à concentrer sur certains territoires les investissements régionaux;
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent de préciser et d'expliquer comment se fera la mise en oeuvre des zones leviers (acteurs concernés, coordination, initiateur, coordination avec les autres outils - CQ, PPAS, droit de préemption -...). Car "la définition des schémas directeurs aurait mérité une meilleure description en terme de compétences d'élaboration du schéma directeur, d'impacts attendus, de moyens, etc... »;
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis demande qu'une coordination Région/communes soit assurée pour l'élaboration des schémas directeurs;
La Commission constate que les acteurs concernés varieront selon les programmes de développement bien que l'organisation de la coordination entre la Région et les communes soit nécessaire pour l'ensemble des zones leviers.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que les schémas directeurs soient soumis à enquête publique,
Afin de s'assurer de la consultation des riverains,
Parce que la commune d'Ixelles, dans son avis, demande que la Région prévoit, dès à présent, la mise en place d'un chef de projet pour la gestion des zones leviers,
Parce que le volet relatif aux zones leviers se présente comme un des outils essentiels de la stratégie d'investissement de la Région et que, par contre, leur contenu et leur mise en oeuvre sont toutefois insuffisammentdétaillés,
Parce que la mise en oeuvre des zones leviers devrait être coordonnée avec les autres leviers d'action, tels que le contrat de quartier, les PPAS, le droit de préemption, etc.,
Parce que la commune d'Ixelles, dans son avis, soutient les initiatives régionales de

coordination des politiques transcommunales. Si les zones leviers semblent être un moyen en ce sens, elles sont entourées d'un tel flou juridique qu'elles génèrent avant tout l'inquiétude : pas de programme, pas de règles de concertation et de participation, etc.;
La Commission renvoie à ses observations générales.
Considérant qu'un réclamant demande :
que les principes des schémas directeurs soient exposés dans un dossier de base
qu'une enquête publique soit réalisée sur le contenu du schéma directeur
que les schémas directeurs comportent (cf. ZIR dans PRAS) une esquisse de programme doté d'un objectif minimal de 25 % de logement afin d'assurer la fonction résidentielle et la mixité de la zone,
Car il s'agit de rendre opérationnel le concept des zones leviers (maître d'ouvrage, relation commune/acteurs privés et publics, budgets visés,...),
Parce qu'il s'agit de définir par qui sera établi le schéma directeur, d'intégrer la commune dans le processus, de consulter les habitants et enfin, de modifier l'OOPU afin de régler le principe des schémas directeurs;
La Commission considère qu'il n'y a pas lieu de prévoir un dossier de base.
Par contre, il y a lieu prévoir une enquête publique. La Commission considère qu'il est également illusoire de fixer à priori, dans toutes les zones leviers, un quota minimum de logement car un tel quota n'a pas de sens dans l'ensemble des zones leviers (i.e. Heysel). La Commission pense que le programme des zones leviers doit être discuté avec l'ensemble des acteurs et qu'il n'y a pas lieu d'esquisser, d'ores et déjà, le contenu des programmes. Néanmoins, la Commission considère qu'il y a lieu, dans les zones leviers concernées par la problématique de l'attractivité résidentielle, de veiller à établir un programme de logement conséquent.
Considérant que la commune d'Uccle demande de :
1) préciser le cadre et les délais d'élaboration des schémas directeurs,
2) privilégier les délais de mise en oeuvre,
3) ne pas limiter cet outil (Schéma Directeur) aux seules zones leviers,
4) permettre la réalisation de schéma directeur couvrant des zones transfrontalière et qui serait élaboré par plusieurs communes,
Car, actuellement, la procédure d'élaboration des schémas directeurs n'est pas prévue par l'OOPU,
Parce qu'il faudrait veiller à ce que, en terme d'incidences sur l'environnement, les programmations correspondant aux annexes A et B de l'OOPU,
Car il s'agit "de ne pas imposer une procédure en plus",
Parce qu'il faudrait faire un outil "dont les communes pourraient trouver avantage dans leur PCD",
Car la procédure d'élaboration des zones leviers et schémas directeurs doit être définie précisément (rôle des communes - avis, participation -, concertation des citoyens, partenariat public-privé, interlocuteurs régionaux - AATL, SDRB...);
La Commission considère qu'il revient au Gouvernement de décider où peuvent s'appliquer des Programmes de Développement. Même si ces derniers sont prévus dans les zones leviers, la Commission ne s'oppose pas à ce que les Programmes de Développement s'appliquent également dans d'autres zones (i.e. autres zones d'intervention prioritaires).
Vu les décisions prises par le Gouvernement (Déclaration Gouvernementale du 5 octobre 2001), le PRD doit mentionner l'ordre de priorité retenu dans la mise en oeuvre des zones leviers à savoir le choix de 6 zones prioritaires : Erasme, Midi, Tour et Taxis, Europe, Neder-over-Heembeek, Gare de l'Ouest.

Considérant que la Ville de Bruxelles demande de prévoir la mise en place d'outils publics de développement pour déterminer et accompagner ces programmes de revitalisation. Ceux-ci devront associer tous les partenaires institutionnels ainsi que les comités de riverains concernés;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une disposition concernant les zones leviers [figurant sur la carte 1 du projet de PRD] et préciser les éléments suivants : les autorités chargées de mettre en oeuvre les projets doivent tenir compte des avis des acteurs de terrain dont les résidents, commerçants, hôteliers, ...via un système de consultation et de participation des intervenants locaux. Un mécanisme de publicité et de rencontre, fût-ce par voie informatique
Car les projets "en zones leviers" ont une dimension locale avérée;
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent de déterminer la procédure d'élaboration des Schémas Directeurs et/ou des Zones Leviers;
Considérant que plusieurs des ces réclamants demandent de prévoir une enquête publique lors de l'élaboration des schémas directeurs,
Demande d'une enquête publique préalablement à l'adoption du cahier des charges auquel devra satisfaire l'étude portant sur cette zone levier,
Demande d'un suivi de l'étude par un comité ad hoc,
Demande d'une enquête publique sur les conclusions de l'étude,
Car il s'agit de s'inspirer des procédures de consultation publique relatives aux études d'incidences,
Parce qu'il est impératif d'imposer une enquête publique pour l'adoption du schéma directeur (en ce compris définir qui va les réaliser) et non uniquement l'avis de la CRD,
Car l'enjeu des zones leviers est au moins aussi important, voir beaucoup plus que l'enjeu des PPAS;
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir des mesures particulières de publicité pour les schémas directeurs,
Car, il importe de consulter les habitants le plus en amont possible et pas seulement sur les réalisations qui en résulteraient (PPAS, permis);
La Commission renvoie à ses observations générales.
5. Demandes relatives à la notion de "zones leviers résidentielles"
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent de clarifier le concept de zone levier, de préciser les enjeux présents dans les différentes zones leviers et demandent d'indiquer les objectifs généraux de développement des zones leviers,
Car, dans la priorité 1, les zones leviers sont décrites comme des zones où il s'agit de donner la priorité à l'attractivité résidentielle. Or, la carte localisant les zones leviers montre clairement leurs diversités; bon nombre de zones leviers ne sont nullement destinées à devenir d'importantes zones résidentielles,
Car plusieurs zones leviers comprennent des terrains appartenant à la S.N.C.B. qui ne prend pas en compte le logement dans "leur souhait",
Parce que la description des critères de choix des zones leviers semble privilégier une autre logique : la priorité semble donnée à des territoires dans lesquels un instrument nouveau doit être mis en oeuvre afin de résoudre des problèmes multiples et de permettre la coordination d'acteurs multiples,
Car il existe une ambiguïté entre la description de la notion de zone levier dans la priorité 1 et celle de la priorité 13;
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent de

préciser et de confirmer que les zones leviers serviront réellement l'attractivité résidentielle et le développement du logement;
Considérant qu'un réclamant demande de définir, dans les zones leviers, un quota minimum de logements,
Car il faut éviter l'augmentation des bureaux dans ces zones;
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir des mesures d'accompagnement pour encourager la rénovation de logement dans les zones leviers,
Car l'objectif cité par le PRD (création ou la rénovation de logements y sera encouragée par des mesures spécifiques - page 35834) est difficilement crédible sans définir des mesures concrètes d'accompagnement;
Considérant qu'un réclamant demande d'opérer un arbitrage entre le développement économique et le logement dans les quartiers couverts par une zone levier,
Car il s'agit d'éviter le déséquilibre des fonctions dans ces zones;
Considérant que la commune d'Evere demande "d'expliquer comment, si la zone levier est une zone en déficit ou en retard de développement, mener des actions pour stimuler le développement local et comment protéger le logement face à des projets "plus rentables" comme la construction d'entreprises et de bureaux";
Pour rappel, en ce qui concerne le point 2.1 (priorité 1), la Commission regrette le caractère ambigu de l'intitulé du titre. Selon la Commission, la totalité des zones leviers n'est pas concernée par la fonction résidentielle. Il serait nécessaire de mentionner explicitement les zones leviers comportant un volet résidentiel. Selon la Commission, les zones leviers concernées sont : les zones du quartier Nord, de Tour et Taxis et des quartiers anciens de Molenbeek, Anderlecht et Forest, soit les zones n°s 2, 3, 4, 5, 6 et 14 tels que représentées sur la carte n° 2 relative à la "définition des zones leviers". Les autres zones leviers sont davantage concernées par le développement d'infrastructures et d'activités économiques.
6. Demandes relatives à la représentation cartographique des Zones Leviers, Schémas Directeurs et Site d'Intérêt Régional
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de reprendre les ZIR (PRAS) sur la carte des zones leviers du PRD;
La Commission rejoint la demande du réclamant et pense qu'il serait judicieux d'y ajouter les ZIR et ZIRAD (PRAS).
Considérant que plusieurs réclamants demandent (dont plusieurs communes) d'énoncer et d'expliquer clairement les critères qui ont permis de déterminer les périmètres des zones leviers,
Car, dans le carnet 1, les zones leviers sont définies comme des espaces qui disposent d'une attractivité résidentielle. Or, sur la carte elles sont essentiellement situées autour du canal et de la zone du chemin de fer, c'est-à-dire dans des quartiers axés sur le développement économique et ne correspondent donc pas aux zones spécifiquement résidentielles décrites dans le texte,
Car soit, ces zones visent les quartiers résidentiels et elles ne sont pas bien localisées, soit elles visent le redéploiement économique et doivent alors être définies en terme d'objectifs. Idéalement, ces zones doivent rester des espaces d'accueil et de développement économique,
Parce que certains périmètres pourraient être moins étendus (i.e. Pourquoi le Parc des étangs se trouve-t-il inclus dans la zone levier Erasme?) et d'autres périmètres pourraient être davantage élargis en fonction d'objectifs sans doute louables mais encore inconnus de la Région,
Car il existe un "risque d'induire des mouvements spéculatifs dans les zones en attente d'un schéma directeur qui pourra inciter à la création de PPAS dont certains peuvent

espérer tirer des bénéfices (augmentation des gabarits, concentrations administratives,...)",
Car les enjeux entre les différentes zones sont différents. Le "manque de contenu" du schéma directeur entraîne l'incompréhension des enjeux réels de chaque zone,
Car "l'objectif des zones leviers n'est pas clair. L'absence de programme défini dans le PRD ne permet pas de juger de leur opportunité ou des critères qui ont abouti à leurs délimitations";
Pour rappel, la Commission rejoint la demande des réclamants et propose que le Gouvernement énonce les motivations qui ont conduit à déterminer les périmètres des zones leviers.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande de définir les périmètres des zones leviers à titre indicatif dans le PRD,
Car la notion de paysage urbain doit être prise en compte dans la délimitation des zones leviers,
Car l'étude précise de la zone levier appellera peut être de revoir le périmètre en fonction des constats et propositions pour la zone concernée;
La Commission renvoie à ses observations générales.
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre les zones leviers hors de la Région de Bruxelles-Capitale, en traits discontinus sur la carte 1 (projet de ville) du PRD,
Car le réclamant s'interroge sur les zones leviers dépassant la limite régionale. Y a-t-il eu concertation avec la Région Flamande ? Si c'est le cas, et si on veut garder cette zone, il faut encore adapter la légende (les traits discontinus verts ne sont définis nulle part);
La Commission suppose que les traits discontinus (sur la carte 2) représentent le souhait de la Région de Bruxelles-Capitale d'agir en concertation avec la Région Flamande. Dans ce cadre, la Commission propose d'ajouter ces traits discontinus sur la carte 1 (Projet de Ville). De plus, la Commission propose d'ajouter des traits discontinus (sur la carte 1) là où une telle coordination s'avère nécessaire.
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande de supprimer les sites d'intérêt régional de la carte intitulée "Zones Leviers" du PRD,
Car la localisation des zones leviers ne correspond pas aux descriptions des textes (cf. 2.1, p 14 priorité 1 : "zone résidentielle"),
Car le site mentionné à Saint-Gilles ne correspond pas à une ZIR du PRAS, ni même à une PIR du PRD 1,
Car l'utilité de ces sites n'est pas expliquée dans les textes, de même que leurs critères de détermination. En outre, ils ne constituent ni explicitement une zone d'intervention prioritaire, ni un des critères de délimitation des zones leviers;
Pour rappel, la Commission propose de supprimer la notion de Site d'Intérêt Régional.
7. Demandes relatives à la structure du PRD
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'exposer la notion de "zones leviers" au sein de la priorité 2 (économie),
Car, dans le PRD, on ne parle pas de la notion de Zone Levier dans la priorité 2 (économie) alors que ce thème est repris dans la priorité 13;
Considérant que la CRMS demande, dans son avis, que les zones leviers soient mentionnées dans toutes les priorités du PRD (les 12 priorités),
Car les zones leviers, qui auraient dû être un outil de transversalité du PRD, ne sont reprises que dans la première priorité (zone levier de l'attractivité résidentielle) parmi les 12 retenues. Dans les faits, le PRD n'est donc pas conséquent vis-à-vis des intentions annoncées et de l'importance qu'il réserve à ce nouveau concept de zone

levier;
Considérant que la commune d'Evere demande que les parties de texte relatives aux zones leviers (point 1.2 de la priorité 1, point 1.3 de la priorité 13 notamment) fassent référence à la carte des zones leviers,
Parce qu'il s'agit d'améliorer les liens entre les cartes et le texte afin d'améliorer la compréhension du document;
La Commission renvoit à ses observations générales.
8. Demandes concernant la politique foncière à mener dans les zones leviers
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent de préciser comment maîtriser la spéculation que ne manquera pas d'attirer la création des zones leviers; plusieurs réclamants proposent de prévoir un droit de préemption dans ces zones;
Considérant que la commune d'Evere demande également d'accélérer l'adoption de l'ordonnance relative au droit de préemption,
Car il s'agit d'éviter la spéculation,
Parce que le projet d'ordonnance relative au droit de préemption est actuellement au Conseil d'Etat;
Considérant que la commune de Saint-Gilles demande d'expliquer le dernier alinéa du point 5.2.3 (priorité 5) : "en quoi les schémas directeurs ont un rôle dans la régulation des mécanismes spéculatifs ?";
En ce qui concerne l'exercice d'un droit de préemption dans les zones leviers, l'avis de la Commission est partagé comme sur le principe de l'exercice de ce droit (voir priorité 5) :
a) 13 membres de la Commission pensent qu'il s'agit, en effet, de prendre des mesures (dont le droit de préemption) afin d'éviter la spéculation dans les zones leviers. Dans ce cadre, il s'agit, au préalable d'adopter une ordonnance relative au droit de préemption.
b) 6 membres de la Commission sont, au contraire, opposés à l'application du droit de préemption dans les zones leviers.
c) 1 membre s'abstient
En ce qui concerne l'utilisation d'un droit de préemption, la Commission renvoie à ses observations relatives à l'exercice d'un droit de préemption contenues dans l'avis de la Commission concernant la priorité 5.
Enfin, la Commission regrette vivement de ne pas avoir été consultée sur l'avant-projet d'ordonnance relative au droit de préemption.
9. Demande concernant la prise en compte du patrimoine dans les zones leviers
Considérant que la CRMS demande, dans son avis, que : "La politique patrimoniale à définir transversalement doit également faire l'objet d'une approche spécifique particulière dans les schémas directeurs qui encadreront les 14 zones leviers. Imposer un 'volet patrimonial' dans chaque schéma directeur et le désigner aux acteurs à privilégier comme un outil et une piste de réflexion, notamment dans les arbitrages qui seront nécessaires entre les intentions générales déclarées dans les 12 priorités et les programmes développés dans les schémas directeurs. Elle devrait être soutenue par une réflexion originale portant sur l'intérêt exceptionnel de certains ensembles urbains, monuments ou sites",
Car le premier PRD le faisait,
Car "ce parti" est d'autant plus important que les zones leviers concernent 50 % de la population bruxelloise (la densité de population fait défaut pour toutes les cartes du PRD, mais la plus forte densité est concentrée dans les zones fragilisées),
Parce que les zones leviers renferment toutes des éléments importants du patrimoine

(protégé ou non protégé). Le site de Tour et Taxis, le Parc du Cinquantenaire, le parc Léopold, l'école vétérinaire, le tissu urbain néo-classique de certains quartiers d'Ixelles et celui des quartiers jouxtant le canal, constituent autant d'atouts pour le développement de ces zones.;
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis, demande que le patrimoine soit un élément constitutif du Schéma Directeur dans chaque zone levier;
Pour la Commission, l'objectif des Programmes de Développement est d'étudier le développement d'une portion du territoire régional de façon transversale et sous l'angle du développement durable. Les domaines d'intervention (i.e. patrimoine, environnement, économie,...) devront nécessairement être définis dans le programme de chaque zone.
10. Divers
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas traiter l'ensemble d'une zone levier par un seul et même schéma directeur ou de découper les zones leviers en des zones plus petites,
Car les périmètres des zones leviers contiennent des problématiques "disparates", dont le traitement nécessiterait plus qu'un seul schéma directeur pour une même zone. Ex : quel rapport existe-t-il entre la problématique de la pl. de Brouckère, bd Jacqmain et Max et la Cité administrative? Pourquoi lier la problématique des anciennes brasseries Wielemans et celle du quartier de la Rosée ou des abords de la gare du Midi ?;
La Commission pense, au contraire, qu'une seule et même zone levier doit être traitée par un seul et même programme de développement puisque la finalité est de coordonner les actions sur un territoire.
En ce qui concerne la cohérence des périmètres, la Commission e à ses observations générales.
Synthèse des demandes de "Nouvelles" Zones Leviers
1. Demande (extension de la zone levier 2 et/ou nouvelle zone levier Calevoet)
Considérant que plusieurs réclamants (dont la commune d'Uccle) demandent de créer une nouvelle zone levier dite zone "Calevoet" (y compris le quartier Stalle, Merlo et chaussée de Neerstalle),
Parce que cette zone comporte un chancre industriel tout en étant au coeur d'un patrimoine vert à préserver (Kinsendael, Vallée du Geleytsbeek, bois du Wolvenberg avec le site du moulin du Nekkergat). La protection de ces sites, via l'élaboration d'un Schéma Directeur, permettrait d'offrir un cadre de qualité aux emplois éventuellement créés dans cette zone,
Car la plaine du Bourdon est une friche qui mérite d'être revalorisée,
Parce que cette zone comporte des zones d'habitation,
Car il serait nécessaire d'investir au sein de cette zone, de façon coordonnée et cohérente, afin que toutes les fonctions urbanistiques puissent coexister de façon harmonieuse,
Car Uccle est peu "pris en compte" dans le PPRD,
Parce que le seul espoir de réalisation concrète à moyen terme, pour les habitants de Uccle, est le PCD,
Car cette zone a besoin d'être rénovée,
Parce qu'un "beau projet", via l'élaboration d'un Schéma Directeur et avec la participation des habitants, devrait être mis en oeuvre sur cette zone,
Parce que la rue E. Van Ophem est devenue, dans sa partie supérieure, un chancre industriel (vastes bâtiments dégradés recèlent à l'arrière d'importants terrains),
Car on pourrait créer, rue Van Ophem, des entités artisanales diverses de moyennes dimensions (par ex. de l'habillement) tout en évitant l'implantation d'activités

polluantes et de bureaux (déjà "trop nombreux (2) à cet endroit. Via l'élaboration d'un Schéma Directeur, on pourrait également prévoir la diminution des emplacements de stationnement en demandant un engagement au départ pour la plupart des ouvriers et employés à utiliser les transports en commun "si proches",
Parce que cette zone répond à tous les critères énoncés dans le PPRD (cette zone levier avait d'ailleurs été retenue lors des études préparatoires),
Cette zone comporte plusieurs affectations différentes au PRAS : zones vertes, zones d'habitat, zone de forte mixité, zone mixte et zone d'équipement collectif (le rôle de la zone levier sera d'ailleurs de veiller à faire coexister les différentes fonctions),
Ce quartier comprend des "bâtiments à usage industriel vides et récupérables", des terrains en friche et la zone du Bourdon qui est un espace vert de fait mais à réurbaniser sur les 2/3 de sa superficie,
Cette zone est noeud privilégié de transmodalité (gare de Calevoet qui serait un futur arrêt du RER, tram 55 que l'on doit prolonger jusqu'à Linkebeek et ensuite Beersel, divers bus de la STIB et de De Lijn, proximité de la sortie "Drogenbos" du ring et arrêts des trams 91 et 52 proche),
Ce quartier a de grands potentiels de développement mais ce développement risque de se faire d'une manière anarchique et a besoin d'un schéma directeur afin de planifier de manière dynamique et structurée son développement. Une coordination de divers acteurs (pouvoir communal, S.N.C.B., STIB, pouvoir régional, MIVB, et ... investisseurs privés) est nécessaire,
Car l'absence de zone levier à Uccle ne peut être expliquée par le fait qu'il s'agit d'une commune riche; Uccle a besoin, au même titre que les autres communes, d'une zone levier. En effet, la création d'une zone levier apporterait des emplois de qualité et, très certainement, de nouveaux habitants,
Car le quartier "Stalle/Calevoet" est devenu une "cité dortoir" avec de nombreux commerces (grandes surfaces pour la plupart) alors qu'il était, jadis, un quartier "vivant",
Car la zone "Calevoet" est une zone qu'on peut qualifier de zone "à problèmes urbanistiques",
Parce qu'il s'agit de l'unique potentiel de développement (à structurer) de la commune d'Uccle,
Car l'inscription de ce quartier en zone levier (+ établissement d'un schéma directeur) est nécessaire pour "donner à ce quartier, bien desservi par les transports, sa pleine dimension dans une vision polycentrique de la ville" [+ voir une liste impressionnante d'arguments page 10 et 11 de la lettre];
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'étendre la zone levier n°2,
Car ce quartier, à cheval sur deux communes, est un seul et même quartier avec les mêmes caractéristiques socio-économiques et urbanistiques. Il semble dès lors logique de prolonger la zone levier au quartier ucclois du même nom,
Car il semble que les zones leviers aient été exclues de la logique d'axe préconisée par le PPRD lui-même[point 1.5 de la priorité 1 et intro de la priorité 1] : la chaussée de Neerstalle doit être dans une zone levier,
Car cette zone (Neerstalle, Calevoet,..) constitue un tout qui nécessite des aménagements,
Parce que la chaussée de Neerstalle est un axe structurant au PRAS,
Parce que l'intervention des deux communes sera nécessaire pour rénover cet axe,
Car la friche urbaine, majeure, est un problème récurrent d'aménagement et de développement de cette zone,
Car cette zone se situe à proximité d'un noeud de communication,

Car le PPRD dit lui-même qu' "Il faut éviter de contempler un environnement urbain dégradé de la fenêtre d'un logement de qualité ou de regarder un espace public convenable depuis la fenêtre d'un taudis. » (priorité 3),
Parce qu'il est nécessaire, dans ce cadre, de rénover le quartier du Merlo (logements sociaux à l'état de taudis),
Car il s'agit d'un quartier à revitaliser,
Car les caractéristiques de ce quartier sont les mêmes que ceux sis à Forest dans la zone levier 2,
Car le réclamant regrette qu'aucune zone levier ne figure sur le territoire d'Uccle, alors que, contrairement à certaines idées reçues, certains quartiers ucclois auraient bien besoin d'un "coup de fouet" pour être réhabilités;
Considérant que la commune d'Uccle, dans son avis, constate la pertinence de la demande,
Pour rappel : le bureau d'étude avait, il est vrai prévu une zone levier à Calevoet (Zone Levier 18) : voir carte. : la zone levier demandée correspond donc aux critères définis dans le PPRD;
La Commission est favorable à la création d'une zone levier sur le quartier Calevoet. Le Gouvernement doit, en tout état de cause, examiner cette question attentivement. En effet, il s'agit de prévenir le développement anarchique dans cette zone.
En outre, la Commission s'interroge sur la logique qui a présidé à la définition du périmètre de la zone levier 2 intitulée "Forest".
2. Demande (ou nouvelle zone levier "site Josaphat")
Considérant que plusieurs réclamants (dont plusieurs communes) demandent une nouvelle zone levier sur le "site Josaphat",
Car cette zone répond, en effet, à tous les critères définis dans le PPRD; "Nous en avons pour preuve qu'elle figurait parmi les 17 zones leviers identifiées par le bureau d'étude chargé de définir les zones leviers",
Car, au regard du choix et de la localisation des différentes zones leviers, il apparaît opportun d'intégrer également le site Josaphat;
La Commission est favorable, à la création d'une zone levier sur le site Josaphat. En effet, ce site correspond à certains critères énoncés par le PPRD (Critères permettant de délimiter les zones -leviers cités de manière exhaustive et non cumulative - priorité 13, point 1.3).
3. Demande (nouvelle zone levier "Louise")
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de reprendre l'avenue Louise en Site d'Intérêt Régional et en zone levier (autour de l'av. Louise),
Car l'avenue Louise ne peut se penser uniquement sur le territoire de Bruxelles, mais doit se réfléchir en concertation avec plusieurs communes adjacentes. Il est en de même pour la zone Van Praet;
Considérant qu'un réclamant demande de créer une zone levier sur le bien sis Av. Louise, 162-164, à 1050 Bruxelles,
Car le PRD intègre les modifications à apporter au PRAS,
Car le bien susmentionné est repris en ZIR (ZIR n° 12) à la carte 3 du PRAS alors que réclamant avait déjà demandé (ZM au PPRAS I) de mettre son bien en ZA (ou, à tout le moins en ZFM). Ce qui a pour conséquence de limiter les possibilités de valorisation du bien, considérant le programme de la ZIR qui vise à "organiser le redéploiement du logement le long de l'avenue et stabiliser la situation des bureaux à l'état des bureaux existants à l'entrée en vigueur du plan, de manière à ne pas accroître la pression administrative sur l'ensemble de la zone. »,
Car le bien du réclamant est affecté en bureau depuis 1955;

La Commission n'est pas d'accord avec les réclamants qui souhaitent créer une zone levier sur l'avenue Louise. Elle souligne aussi que, même en l'absence d'une zone levier, la concertation entre plusieurs communes est possible.
4. Demande (nouvelle zone levier "Van Praet")
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre la zone Van Praet en Site d'Intérêt Régional et en zone levier,
Car la zone Van Praet ne peut se penser uniquement sur le territoire de Bruxelles, mais doit "se réfléchir" en concertation avec plusieurs communes adjacentes;
La Commission n'est pas d'accord de reprendre la zone Van Praet en zone levier. Elle souligne que, même en l'absence d'une zone levier, la concertation entre plusieurs communes est possible.
5. Demande (nouvelle zone levier "Jette - quartiers Sud et Ouest")
Considérant que la commune de Jette demande de créer une zone levier sur le territoire de Jette, qui permettrait de prendre en compte la modification de la composition sociologique d'une partie du territoire et des problèmes qui y sont liés,
Parce que la commune "subit" une modification de la composition sociologique d'une partie de son territoire : arrivée d'habitants qui, suite aux vastes opérations de rénovation, ont dû quitter les quartiers du centre de la Région pour trouver un logement abordable. Ces nouveaux propriétaires ont malheureusement peu de moyens pour investir dans les travaux de rénovation (voir dans constat étude réalisé par le CRU - ULB);
La Commission émet un avis défavorable par rapport à cette demande car elle relève plutôt de la question de l'aide à la rénovation et parce qu'il existe des primes applicables sur l'ensemble du territoire régional.
Demandes de maintien et/ou de modification(s) du périmètre des zones leviers existantes
ZL 1 - Erasme
Considérant qu'un réclamant signale des contradictions entre les objectifs du PRD et la politique menée depuis de nombreuses années dans la zone levier n°1 : développement de nombreux projets qui détériorent l'attractivité résidentielle (i.e. traversée du ring, développement du site hospitalier U.L.B.-Erasme, implantation du Cora et du Merlin,...). Le réclamant s'interroge; les trois SIR reflètent-ils le développement de nouveaux projets ? Le réclamant rappelle qu'il s'agit de préserver le site classé du Vogelenzang afin de préserver le paysage (condition de l'attractivité résidentielle dans la zone). Le réclamant remet en cause le PRAS qui affecte une partie du site classé en zone urbanisable. [pas de proposition explicite];
La Commission préconise, comme indiqué précédemment, la suppression de la notion de Site d'Intérêt Régional.
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la zone levier 1,
Car sa présence devrait être favorable au maintien et au développement des activités économiques dans la commune;
Considérant que la commune d'Anderlecht demande de mener une réflexion sur les limites de la zone levier 1,
Même si les limites des zones levier ne sont pas définitives,
Car la commune ne comprend pas pourquoi la zone des étangs est intégrée dans ce périmètre;
La Commission rejoint le réclamant et propose que le PRD mentionne que les périmètres des zones leviers sont indicatifs. Dans ce cadre, ce périmètre pourrait légèrement varier, si besoin est, lors de la mise en oeuvre du Programme de Développement.

ZL 2 - Forest
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la zone levier 2,
Car sa présence devrait être favorable au maintien et au développement des activités économiques dans la commune;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre la zone levier 2 en y incluant les sites Poxcat, Paepsem et Quai d'Aa (sites d'activités économiques de la SDRB);
La Commission émet un avis défavorable par rapport à la demande vu qu'il n'existe plus d'enjeux majeurs de niveau régional sur ces sites; ces sites sont viabilisés et les projets y sont, du moins en partie, réalisés.
ZL 3 et ZL4 - Midi et Canal
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la zone levier 3,
Car sa présence devrait être favorable au maintien et au développement des activités économiques dans la commune;
Considérant que la commune d'Anderlecht, dans son avis demande le maintien de la ZL 3,
Car il s'agit de tout mettre en oeuvre pour valoriser "ce milieu urbain";
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'exclure la partie de la zone levier 3 comprise dans le Pentagone,
Considérant que la commune de Molenbeek demande de maintenir et d'élargir le périmètre de la zone levier au quartier Heyvaert,
Car la problématique de ce quartier (quartier dégradé par l'unique activité - vente de voitures d'occasion) doit mieux être prise en compte dans les zones leviers,
Parce que les zones leviers se veulent intercommunales alors que la zone levier 3 a été limitée à Anderlecht,
Car ce quartier a plus de liens avec le canal que la gare du Midi,
Car il faudrait que ce quartier fasse l'objet d'une étude de reconversion économique (afin de retrouver une mixité sociale et fonctionnelle),
Parce qu'une "nouvelle articulation devrait voir le jour entre les contrats de quartier et le développement économique, notamment en associant la SDRB aux CQ",
Considérant que la commune de Saint-Gilles signale que, à Saint-Gilles, la zone levier n°3 est déjà gérée dans sa presque totalité par des PPAS (France, Fonsny 1 et 2), en cours de réalisation. La commune estime que, dans ce cadre, l'ajout d'un plan supplémentaire n'est pas utile et, au contraire, risque d'entraîner des incohérences entre les différents plans (PRAS, PPAS, ZL);
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la zone levier 4,
Car sa présence devrait être favorable au maintien et au développement des activités économiques dans la commune;
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'exclure la partie de la zone levier 3 comprise dans le Pentagone;
Avis global de la Commission par rapport aux ZL 3 et 4
La Commission estime que, de manière générale, il y a lieu de conférer plus de cohérence aux zones leviers. Dans ce cadre, il s'agit notamment de redéfinir les périmètres des zones leviers 3 et 4 et ce afin :
de recentrer la zone levier 4 autour de la gare du Midi;
d'inclure le quartier Heyvaert, la zone canal et le quartier Cureghem à la ZL 3.
Il n'y a pas lieu de tenir compte des limites communales dans le cadre de la définition des périmètres des zones leviers 3 et 4.
En outre, il n'y a pas lieu d'exclure le pentagone des zones leviers.
Enfin, la Commission souligne que l'existence d'outils de planification sur une zone ne doit pas exclure la création de zones leviers, les zones leviers étant un moyen

d'exécuter les plans déjà existants.
ZL 5 - Tour et Taxis
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de scinder la zone levier 5 en deux zones, de part et d'autre du canal,
Afin de traiter les rives du canal dans deux zones leviers différentes;
Considérant que la commune de Schaerbeek demande le maintien de la zone levier 5,
Car cette zone levier constitue un enjeu majeur pour la commune de Schaerbeek;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la zone levier 5,
Car ces zones sont reprises en ZIR au PRAS (ZIR 6A et 6B) et que des programmes précis existent donc sur ces zones;
La Commission émet un avis défavorable et demande le maintien de la zone levier 5.
ZL6 - Botanique
La Commission s'interroge quant à la cohérence du périmètre de la zone. Elle estime qu'il serait utile d'étendre cette zone depuis la Cité administrative jusqu'au "bas de la ville" (rue Neuve, place de la Monnaie, place des Martyrs, porte d'Anvers).
ZL 7 - Europe
Considérant que la commune de Schaerbeek demande le maintien de la zone levier 7,
Car cette zone levier constitue un enjeu majeur pour la commune de Schaerbeek;
Considérant que la commune d'Ixelles demande d'étendre la zone levier 7, d'une part, jusqu'à la rue du Trône et, d'autre part, au-delà de la chaussée de Wavre (notamment les îlots de rénovation prioritaires de l'accord-cadre AQL/SEL/SDRB),
Car il existe des engagements de la RBC concernant les îlots cités comme prioritaires pour la rénovation,
Parce que, outre les Sites d'Intérêt Régional de l'Espace Bruxelles Europe (la gare du Luxembourg, le parc Léopold, le quartier Schuman, le Cinquantenaire,...), la zone levier s'étend également à l'ensemble du Quartier Léopold qui a un statut essentiellement administratif (entre le quartier européen et la petite ceinture). La commune pense que l'influence de la présence européenne porte au-delà de cette limite. Pour rappel, l'ancien bâtiment de la sûreté de l'Etat (rue du Trône 36), aujourd'hui occupé par certains services de la Commission Européenne, est situé à la limite, mais en dehors de la zone levier. Par ailleurs, certains des îlots sont inscrits dans l'accord cadre AQL/SEL/SDRB relatif à l'implantation du Parlement européen, signé en 1989, dont l'îlot 36 qui devait accueillir le projet dit Linden II;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre la zone levier 7 au quartier européen en y incluant les quartiers d'Ixelles, de Bruxelles-Ville et d'Etterbeek,
Car il s'agit de maintenir les habitants dans la zone dévolue à l'Europe afin de garantir la mixité de fonctions et l'animation dans la zone concernée;
Considérant qu'un réclamant demande d'inclure les îlots jouxtant la rue du Marteau (y compris la partie sur Saint-Josse) dans la ZL n° 7,
Car, au niveau sociologique, ces îlots font partie du même quartier, dit "des squares" (cf. étude Typologie des quartiers VUB),
Car il n'existe pas de bonne raison pour ne pas prendre en compte les critères sociologiques (ces critères ne sont pas moins objectifs ou moins pertinents que d'autres),
Car la rue du Marteau subit déjà une pression spéculative, due à la présence de bureaux. Il est donc d'autant plus nécessaire de reprendre ces îlots en zone levier puisque ces zones ont pour finalité de protéger l'attractivité résidentielle, de lutter contre la spéculation);
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre le périmètre de la zone levier à celui de l'étude Espace Bruxelles-Europe,

Car c'est ce périmètre, qui est à considérer pour mettre en oeuvre les mesures d'accompagnement de la fonction européenne et ce afin de juguler la spéculation dans les quartiers riverains de la zone levier,
Car il s'agit d'éviter le « grignotage » de la fonction résidentielle dans ces quartiers,
Parce que le PRD devrait examiner les conséquences de la fonction administrative de la zone centrale du quartier européen dans les quartiers résidentiels jouxtant cette zone (quartier N-E, Jourdan, Wavre, Luxembourg). Or, force est de constater que le PPRD n'examine pas cette problématique;
La Commission est favorable à l'extension du périmètre de la zone levier 7. Elle rejoint le réclamant qui propose de reprendre, par exemple, le périmètre de l'étude Espace Bruxelles-Europe.
En outre, la Commission suggère de prendre en compte, dans la définition de ce périmètre, hormis les besoins de l'Europe, les besoins découlant de la présence des institutions européennes (lobbys,...). En effet, jusqu'à présent, ces besoins n'ont pas été pris en compte.
ZL 8 - Toison d'Or
Considérant que la commune d'Ixelles demande d'étendre la zone levier 8 en y incluant les îlots entourés par les rues de Stassart, Keyenveld et du Prince Royal (îlots 37 et 38),
Parce que, depuis les sites d'intérêt régional que sont le quartier Saint-Boniface / Matongé / chaussée d'Ixelles, le quartier Toison d'Or et le quartier Prince Albert/Egmont, la zone levier s'étend le long de la rue de Namur, jusqu'au Mont des Arts. Tout projet d'importance (projet Heron City, ancien projet Fabrimétal rue Crespel,...) aura une influence sur les habitations voisines;
La Commission émet un avis défavorable sur cette demande car ces deux îlots sont bâtis et ne sont pas l'objet d'enjeux importants vu l'existence du PRAS.
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de scinder la zone levier 8 en deux parties,
Car le périmètre de la zone levier 8 "ne correspond à aucune réalité"; il faut que le "côté d'Ixelles" soit séparé du "côté Sablon";
La Commission estime que les deux quartiers cités ont, en effet, des typologies tout à fait différentes. Il est donc justifié de scinder cette zone.
ZL 9 - Heysel
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'étendre le périmètre de la ZL 9 et d'y inclure le quartier contigu à l'A12;
La Commission émet un avis défavorable par rapport à cette demande car le quartier d'habitation relève d'une problématique qui n'a rien à voir avec le plateau du Heysel.
La Commission rappelle que, pour elle, les périmètres des zones leviers devraient être indicatifs.
ZL 11 - Schaerbeek - Formation
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre la zone levier 11 et d'y inclure l'entièreté de la gare d'interconnexion RER de Haren,
Car "cette zone levier (Haren-Formation) possède deux problèmes de limite/extension : pourquoi ne pas avoir repris l'entièreté de la gare d'interconnection RER de Haren dans la zone levier (la gare de Haren-Sud (L36)) fusionnant avec la gare de Haren (-Tilleul) (L26) située à 200m, croisement de 4 lignes RER, passage d'une ligne à l'autre, connexion flagrante avec les bus de Lijn et de la STIB (avec desserte des zonings d'Haren-Diegem), c'est aussi un site d'intérêt régional (carte 2)";
Considérant que la Ville de Bruxelles demande d'étendre la zone levier 11 sur les zones d'influences qu'elle engendrerait, notamment à Haren;

Considérant que la commune de Schaerbeek demande d'étendre la zone levier 11 à "sa zone d'influence naturelle" à savoir : son extension jusqu'au canal et l'inclusion du Moeraske et du quartier d'habitation autour de la place Elisabeth;
Considérant que la commune d'Evere demande d'étendre la ZL 11 jusqu'au canal;
Considérant que la commune d'Evere demande de limiter la ZL à la SIR ("partie orange") afin de ne pas "porter atteinte" au Moeraske;
La Commission juge opportun d'étendre la zone levier 11 jusqu'au canal et d'y inclure la gare d'interconnexion RER de Haren. Si le Moeraske devait être inclus dans le périmètre de cette zone levier, il s'agit impérativement de rappeler que ce site est classé et donc protégé.
ZL 12 - RTBF - VRT
Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert demande (implicitement) de supprimer la zone levier 12,
Parce qu'il existe sur la zone un PPAS presque entièrement réalisé entre l'E40 et l'avenue Marcel Thiry,
Car le site VESALIUS a déjà fait l'objet de plusieurs demandes de PU,
Car, plus à l'ouest, le long de l'E40, les immeubles de bureaux face à la cité sociale des Constellations sont déjà construits,
Car, sur la partie située au nord de l'autoroute et s'étendant jusqu'à la chaussée de Louvain, reprise au PRAS en ZIU et ZFM, un projet est actuellement en cours d'élaboration,
S'interrogeant comme la commune, sur la pertinence de la zone levier, la Commission propose d'exclure la partie de la zone levier 12 sise sur le territoire de la commune de WSL.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande que la zone levier 12 soit considérée comme une zone levier prioritaire (à l'instar des 6 zones présentées par le Ministre-Président - déclaration gouvernementale du 05/10/2001) et que le programme de cette zone levier prévoit un plan de développement du site intégrant la problématique de l'autoroute sur le site,
Car cette zone est la seule qui possède un ancrage effectif sur le territoire de la commune de Schaerbeek,
Car cette zone possède un potentiel très important pour le développement économique de la Région, le site étant amené à devenir un pôle technologique majeur et parce que ce site constitue une réserve foncière appréciable,
Car l'enjeu principal se situe en terme d'accès et mobilité,
Parce qu'on ne peut concevoir un réel report modal sans prendre des mesures pour restreindre l'accès en voiture à Bruxelles;
Pour rappel, la Commission estime que les décisions prises par le Gouvernement (Déclaration Gouvernementale du 5 octobre 2001) doivent être mentionnées dans le PRD, à savoir : l'ordre de priorité retenu dans la mise en oeuvre des zones leviers à savoir le choix de 6 zones prioritaires suivantes : Erasme, Midi, Tour et Taxis, Europe, Neder-over-Heembeek, Gare de l'Ouest.
Il appartient au Gouvernement d'examiner s'il est opportun d'agrandir la liste des zones prioritaires.
Considérant qu'un réclamant demande de justifier le périmètre de la zone levier 12 ou de le diminuer,
Car cette zone est très large sans "que l'on comprenne pourquoi";
La Commission rappelle qu'elle souhaite que le PRD mentionne que les périmètres des zones leviers sont indicatifs.
ZL 13 - Delta

Considérant que plusieurs réclamants (dont la commune d'Ixelles) demandent l'intégration du campus universitaire et des "pans de ville" attenants au site du chemin de fer dans la zone levier 13,
Même si la commune d'Ixelles "ne s'oppose pas au principe de prévoir une modification du PRAS en affectant la zone de Delta (site S.N.C.B.) en ZIR (demande de la S.N.C.B.), pour autant que le programme y attaché prévoit une affectation mixte (par exemple : CDU, parking longue durée camions, parking de dissuasion, mais aussi des surfaces administratives au moins aussi nombreuses que les surfaces de logement à construire) adaptée aux potentialités des lieux (couverture des voies, compatibilité des affectations) et dotée d'une structure viaire primaire en relation étroite avec le tissu urbain avoisinant. Par conséquent, la commune s'oppose au programme demandé par la S.N.C.B. sur ce site (affectation chemin de fer + bureaux), qui permet surtout une meilleure rentabilisation, sans contraintes de bon aménagement des lieux. »
Car "cette zone -levier comprend la zone administrative du boulevard de la Plaine, la zone ferroviaire dite du Triangle d'Etterbeek, l'ensemble Delta-Beaulieu et les quartiers situés entre le boulevard du Triomphe et la chaussée de Wavre et parce qu'on constate donc que la zone se développe autour des boulevards de la Plaine et du Triomphe, sans intégrer le campus universitaire. Or, ce site représente un pôle de recherche et un potentiel important pour le développement des quartiers avoisinants (ex : l'Arsenal), et pour la zone -levier,
Car, il faut permettre une liaison avec les quartiers avoisinants et une bonne intégration du campus au tissu urbain avoisinant;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre la zone levier 13 afin d'y inclure le site de l'Arsenal,
Parce que le quartier est repris simultanément en zone levier et en EDRLR et que le site d'Interbrew est compris dans la zone levier. Car le site de l'Arsenal correspond aux mêmes critères et que reprendre le site Arsenal favoriserait une approche mieux coordonnée avec intervention de la région sur les aménagements de ces sites et sur leurs conséquences pour le quartier (urbanisme, mobilité, voiries, parking et politique de stationnement);
Considérant que la commune d'Auderghem demande que "les limites de la zone levier puissent être étendues ou limitées suivant les besoins mis en évidence",
Car le projet de PRD ne fixe pas de manière intangible les limites des zones leviers;
Considérant que la commune d'Ixelles, dans son avis, demande qu'une zone de stationnement de longue durée des poids lourds et un parc scientifique soient envisagés dans le programme de la zone levier 13 (Delta);
La Commission considère que l'extension de cette zone levier (Campus universitaire et site de l'Arsenal) serait indéniablement intéressante afin de gérer cette partie du territoire régional de façon réellement transversale.
Quant aux domaines (i.e. patrimoine, environnement, économie,...) abordés dans les programmes, ils seront définis lors de l'élaboration de la convention relative à une zone levier précise.
ZL 14 - Gare de l'Ouest
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la zone levier 14,
Car sa présence devrait être favorable au maintien et au développement des activités économiques dans la commune;
Considérant que la commune d'Anderlecht demande le maintien de la ZL 14,
Car cette ZL a toute sa raison d'être vu le transfert modal qui va s'y développer et qui aura un impact considérable sur son voisinage immédiat;
Considérant que la commune de Molenbeek demande d'étendre le périmètre de la ZL

14 vers le quartier Osseghem et vers la place de l'Ouest,
Afin de "récupérer" cet espace, il importe que la zone d'intervention régionale soit définie plus largement pour prendre en compte les structures urbaines existantes de part et d'autre du chemin de fer;
Bien que la Commission rappelle que les limites des zones leviers sont indicatives, elle rejoint la commune de Molenbeek et juge judicieux d'étendre le périmètre à la zone d'influence de la Gare de l'Ouest.
Considérant que plusieurs réclamants demandent que leur bien (une ou plusieurs parcelles) soit exclus ou inclus dans le périmètre d'une zone levier;
La Commission estime que ces demandes ne sont pas fondées : les zones leviers sont des zones d'études et de programme qui doivent nécessairement être appréhendées dans leur totalité. Il serait donc aberrant d'en exclure telle ou telle parcelle ou de proposer une zone levier sur une seule parcelle, à moins que cette parcelle, de par sa taille, ne constitue une zone.
Demandes relatives aux "programmes" des zones leviers.
Concernant l'ensemble des réclamations relatives aux programmes des zones leviers, la Commission renvoie à ses observations générales relatives aux programmes de développement; la Commission rappelle que les programmes seront définis ultérieurement (l'objectif du programme opérationnel étant la définition et l'exécution d'un programme).
La Commission suggère toutefois au Gouvernement de prendre en considération des propositions des réclamants mentionnées ci-dessous lors de l'élaboration des "programmes de développement".
ZL 1 - Erasme
Considérant qu'un réclamant demande de définir quel sera l'impact de la ZL 1 sur la ZIR 1 (PRAS),
Parce que l'élaboration des schémas Directeurs et des Zones Leviers ne doit, en aucun cas, être un frein à la mise en oeuvre des ZIR;
ZL 7 - Europe
Considérant que la commune d'Etterbeek demande que la fonction logement soit maintenue comme fonction essentielle lors de l'étude de la zone levier 7 dans la partie comprise entre la clinique hospitalière, la rue Froissart, la rue Belliard et la chaussée d'Etterbeek,
Car la mise en oeuvre de la zone levier devrait être conforme au dossier de base du PPAS,
Car le PPRD mentionne les politiques suivantes :
« Certaines zones qui conjuguent de fortes possibilités d'attraction résidentielle avec d'autres dimensions du développement futur de la région retiennent l'attention spécifique du gouvernement"
« L'instrument de base qui organise la zone levier est le schéma directeur. Il trace le contour précis de la zone et détermine les principales options d'intervention qui y seront développées, ainsi que les moyens requis. Le schéma directeur est adopté par le Gouvernement après avis de la CRD. » ,
Parce que l'îlot 533 est repris en ZFM au PRAS;
Considérant que la commune d'Etterbeek demande, dans son avis, le retrait du bloc 533 de la zone levier 7 Europe;
Considérant que la Ville de Bruxelles demande de prendre en compte, lors de la réalisation du schéma directeur relatif à la zone levier 7, le schéma d'implantation de bureaux européens (Conseil, Commission, Parlement) établi par le Ministère des Communications et de l'infrastructure;

Considérant qu'un réclamant demande que la fonction résidentielle soit réellement une priorité pour le Gouvernement au sein de la zone levier 7,
Pour freiner l'exode des habitants de ce quartier, suite aux rachats des maisons par, notamment, des fonctionnaires européens, entités fédérées, régionales, lobbys, ...,
Car la circulation automobile, qui augmente dans ce quartier, génère des nuisances (bruit,...),
Parce que l'augmentation de la circulation due, en grande partie, à la présence de "trop" de bureaux dans ce quartier, génère également de l'insécurité pour les piétons et cyclistes,
Car il s'agit de favoriser le logement dans le quartier Nord-Est, ce qui accentuerait la rénovation des immeubles de bureaux à la rue de la Loi;
ZL 9 - Heysel
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le programme de la zone levier 9 comme suit :
réduire l'accès automobile de cette zone levier par l'autoroute A 12
mettre des obstacles physiques progressifs pour obliger la circulation de l'autoroute à respecter réellement la vitesse de la zone urbaine
créer un passage piéton, avec feu de signalisation activé par les piétons ou une passerelle
mettre la circulation à double sens avenue Van Praet et rendre l'avenue Croix de Feu à circulation locale,
Car, cette zone, éminemment touristique et évènementielle, est contiguë au quartier,
Car la circulation vient engorger l'un des 2 seuls accès possibles vers le centre ville,
Car l'accès piéton ou cycliste n'est possible que par les tunnels de la station de tram du Gros-Tilleul,
Car "aller du Pavillon Chinois aux Serres de Laeken demande un détour de 1,300 km!",
Parce que l'avenue Van Praet est considérée par les automobilistes comme une autoroute urbaine;
ZL 10 - Hôpital Militaire
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le programme de la zone levier 10; cette zone doit être une zone de développement social de service public, avec comme noyau central l'Hôpital militaire et doit répondre à des défis sociaux importants dus à des catastrophes, conflits ou problèmes récurrents. Le tout dans une logique de développement durable,
Parce qu'il s'agit de "cesser de jouer aux chaises musicales" pour des institutions indispensables qui ont fait preuve de leur utilité,
Car la vocation nationale et internationale de la zone permettrait de répondre à des défis sociaux,
Parce que cette zone est un potentiel économique important pour la RBC : centre de recherche Solvay, zone portuaire Carcoke, zone portuaire Kemira et de La Baz - Sanofi, le parc de recherche industrielle;
ZL 11 - Schaerbeek - Formation
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le programme de la zone levier 11 comme suit :
Optimaliser l'usage de la voie d'eau,
Optimaliser la multi-modalité,
Se réserver suffisamment d'espace ferroviaire pour garantir un redéploiement futur de l'utilisation du rail,
Maintenir les liaisons du rail avec le canal,

Prévoir une éventuelle liaison ferrée avec la rive gauche,
Réaménager la gare existante plutôt que d'en créer une nouvelle,
Ne plus y admettre de nouvelles entreprises consacrées à la gestion des déchets sous quelque forme que ce soit,
Ne plus admettre d'industries produisant des pollutions aériennes, aquatiques, du sol ou encore sonores, chimiques ou générant un trafic important,
Tenir compte du protocole d'accord,
Car cette grande zone ferroviaire et la zone industrielle dans laquelle elle s'insère offrent de grands terrains pour un redéploiement industriel. Parce qu'il ne faut pas non plus supprimer les possibilités de redéploiement du rail, ni sa connexion avec le canal, voire le futur rétablissement d'une liaison ferroviaire avec la rive gauche;
Considérant qu'un réclamant demande de rebaptiser la zone levier 11 "Haren - Formation",
Car "la zone levier doit être absolument rebaptisée, car il n'y en a pas un m^2 sur la commune de Schaerbeek (depuis 1921, même le bâtiment de la gare voyageur est sur le territoire de la Ville de Bruxelles),
Car la majeure partie de la ZL est située sur Haren (et un morceau sur Evere) et des extensions ferroviaires sur Haren ne font pas parties de l'ancienne gare de Formation (atelier travaux et voies, ancienne gare marchandise de Haren- Nord),
Car une moitié du village (en tant qu'habitat) de Haren est inclus dans cette "zone levier",
Parce que ce changement de nom, après l'échec de "Bruxelles-Formation", est indispensable;
ZL 13 - Delta
Considérant que la commune d'Auderghem demande de préciser le programme de la zone levier 13 :
« Le Collège demande que soit précisé et strictement limité l'objectif poursuivi par la création de cette zone levier à savoir l' étude coordonnée entre communes concernées et Région des dispositions à prendre pour améliorer de manière conséquente au profit des divers usagers les circulations particulièrement denses et complexes dans cette zone vu les interactions étroites entre les infrastructures importantes de transport public et privé et en regard de l'ensemble des affectations de la zone. » ,
« Le Collège souhaite également que soit mentionnées explicitement à cet égard les dispositions consécutives à l'étude d'incidence réalisée préalablement au permis d'urbanisme délivré pour la 3ème école européenne. Il s'agit en particulier de la réalisation d'une desserte locale le long du boulevard du Triomphe dans le quartier de la Chasse Royale. »;
Considérant que la commune d'Ixelles demande de préciser le programme de la zone levier 13 et d'y envisager une zone de stationnement de longue durée des poids lourds et un parc scientifique;
ZL 14 - Gare de l'Ouest
Considérant que la commune de Molenbeek demande de préciser le programme de la zone levier 14 comme suit :
amélioration rapide de la passerelle de Beekkant,
conception d'un pôle multimodal performant (liaison efficace et agréable entres les différents modes de transports - attention particulière aux personnes à mobilité réduite),
création de stations multifonctions (ouvrir les stations de métro et les gares aux commerces et autres services),
terminus de la ligne 1A,

valoriser la grande accessibilité du site en y créant un véritable pôle d'activités (économique, logement, parc, voire équipement),
ne pas mettre en péril la desserte RER de la ligne 28 RER, du point de vue de la desserte urbaine car sur une partie de son territoire elle vient doubler une desserte, du point de vue de sa configuration elle fonctionnera en boucle vers Alost uniquement;
1.4 Autres zones d'interventions
La Commission constate que la plupart des zones spécifiques mentionnées dans le point 1.4. ont fait l'objet dans le projet de plan d'une cartographie à petite ou grande échelle (cf. maillage vert et bleu, la zone de verdoiement prioritaire, les espaces structurants, les zones de développement liées aux aides à l'expansion économiques).
Elle s'étonne que les deux derniers points concernés, soit les contrats d'axe et la politique de revitalisation des noyaux commerciaux ne soient nullement précisés par des cartes et suggère que le gouvernement précise dans le plan qu'il "définira en concertation avec les acteurs concernés les zones spécifiques d'intervention prioritaires pour ces deux matières".
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de ce point mais souhaite que ce récapitulatif des autres zones d'intervention, donne plus de précisions et soit complété par un résumé des avantages liés à ces zones;
La Commission suggère de préciser lors de leur énumération, les objectifs de chacune des zones d'intervention.
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter la zone "canal" parmi les zones prioritaires,
Parce qu'aucune mention n'y est faite dans le projet de PRD sauf au point 1.5.3.;
La Commission estime la demande peu précise et ne peut se prononcer, le réclamant ne disant pas quel type de zone prioritaire il vise.
2. Un consensus fort, mobilisant l'ensemble des acteurs du développement urbain
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que par "Tous les acteurs du développement", on entend "à commencer par ceux qui habitent la Région",
Parce que "on ne construit pas un consensus fort avec des acteurs centripètes, aux intérêts divergents", c'est pourquoi le réclamant souhaite que les fonctionnaires soient encouragés à habiter la Région;
La Commission souscrit à cette assertion.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande que soient proposés des moyens pour parvenir au consensus,
Car il estime l'appel au consensus tout à fait justifié;
La Commission laisse au Gouvernement le soin de développer ce point de manière plus pragmatique.
Alinéa 3
Considérant qu'un autre réclamant souhaite que "la procédure dite de "publicité concertation" soit revue,
Parce qu'il convient que les citoyens soient mis au courant d'office et immédiatement des décisions finales intervenues,
Car dans les faits, les citoyens ne sont pas mis au courant d'office et immédiatement des décisions finales intervenues ce qui leur ôte toute possibilité de recours en temps utile;
La Commission estime pertinentes les demandes des réclamants. Elle considère qu'au minimum les citoyens ayant demandé à être entendus doivent avoir accès au P.V. de la concertation et doivent être informés de la décision.

Alinéa 7
Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce point (c.-à.-d. qu'il manque à Bruxelles "des coalitions de développement" réunissant autour d'objectifs communs les habitants et les acteurs politiques, économiques),
Car il estime que s'il manque des coalitions, cela vient du fait que les acteurs économiques administratifs, associatifs et académiques sont en partie des personnes qui habitent les autres régions dont l'intérêt peut être divergent;
La Commission estime le texte du plan suffisamment clair.
3. Cohérence de l'action des différents pouvoirs publics
La Commission considère que le PRD n'est pas suffisamment explicite sur la nécessité pour la Région de négocier avec les autres autorités, vu les limites de ses compétences quant à son développement. La Commission suggère d'intégrer un paragraphe explicitant que le plan traite non seulement des matières relevant de la compétence régionale mais également de matières relevant de compétences non régionales dont il s'agit de négocier l'orientation et la mise en oeuvre avec les autorités compétentes.
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande ce qu'il y a lieu de faire lorsque que l'on habite une rue comme la rue du Marteau et que, comme c'est le cas pour beaucoup d'autres rues à cheval sur deux communes, deux autorités administratives sont nécessaires pour régler les problèmes de revêtement ou d'entretien de la voirie, etc. Cela pose également des problèmes de coordination en matière de mobilité et de stationnement... La Région n'a-t-elle aucun moyen d'intervenir afin de faciliter cette collaboration ou même d'assumer cette tâche afin que les habitants ou les passants puissent plus facilement s'y retrouver,
D'autant qu'un seul interlocuteur rend également les politiques plus facilement compréhensibles et acceptables. Ceci est vrai pour l'urbanisme, la sécurité, le transport, la mobilité et le stationnement,
Car un seul interlocuteur facilite grandement le contact entre le citoyen et l'autorité et résout tant de problèmes de façon tellement plus simple. Certaines réalités dépassent le niveau communal, c'est le cas notamment lorsque ces communes font partie d'une entité urbanistique, qui a préexisté aux communes;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il y a actuellement, en matière de mobilité, un manque de concertation entre communes,
Et qu'en outre, il est indispensable d'obtenir une coordination à tous les niveaux entre les communes et le service Espaces Verts de l'IBGE, de même qu'entre les deux autres Régions (cf. la Vallée de la Woluwe et de la Forêt de Soignes en ce qui concerne l'aménagement, la gestion, l'utilisation, la préservation, la politique de l'eau, etc...);
La Commission constate que pour ces questions il convient de s'adresser à la Région dans le cadre de son pouvoir de tutelle sur les communes.
Considérant qu'un réclamant demande la révision des accords de coopération avec l'Etat fédéral,
Car les accords de coopération entre l'Etat et la Région doivent être modifiés de manière à assurer aux Bruxellois l'autonomie et la responsabilité de leurs choix. La Région doit avoir les moyens d'assumer le statut de Région Capitale entre autre par l'extension de l'assiette fiscale (résidents européens);
La Commission estime la demande du réclamant non fondée. L'accord de coopération Région - Etat fédéral porte sur la fonction de "capitale" assumée par la Région. Les priorités et moyens sont négociés avec l'Etat Fédéral.
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens que la Région compte

négocier ou mettre en oeuvre pour garantir la convergence des politiques bruxelloises avec les politiques des autres Régions et de l'Etat,
Parce qu'aucune orientation de politique n'est donnée par rapport à la situation difficile de la Région et des 19 communes due : 1- aux charges liées au statut de capitale nationale et internationale en terme de manque à gagner fiscal (main morte, perte IPP, non-perception de certaines taxes); 2- l'inadéquation des limites administratives avec la réalité urbaine,
Parce que ce sont les communes qui sont les premières touchées car pour elles, la situation n'est pas compensée par la dotation fédérale de solidarité dont bénéficie la Région,
Ceci afin de ne pas augmenter le déséquilibre d'attractivité économique et résidentielle existant;
La Commission suggère au Gouvernement de se pencher sur ces remarques. Elle estime en effet qu'il est regrettable que les enjeux et les objectifs en matière de négociation avec le fédéral ne soit pas clairement identifiés. Par ailleurs elle renvoie à ses observations générales relatives à la nécessité de mieux cerner pour chaque niveau institutionnel quels sont les enjeux des négociations et les objectifs de la Région.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant demande que les rôles des différents partenaires / opérateurs dans la mise en oeuvre du PRD soient clairement inventoriés,
Parce que parmi les douze priorités sectorielles inscrites au projet de PRD, dix au moins ressortent des compétences communales;
La Commission renvoie à ses considérations générales introductives relatives à la nécessité d'être plus précis en ce qui concerne les acteurs responsables de la mise en oeuvre des différentes mesures.
Considérant que la ville de Bruxelles demande à être associées à l'élaboration du PRD; que la commune d'Uccle souhaite que l'on prenne en compte les remarques des communes tant dans les réclamations que dans les avis et souhaite être consultée dans l'élaboration et la mise en oeuvre du PRD;
Car les communes sont souvent appelées à relayer les objectifs poursuivis, Car les moyens octroyés aux communes ne sont pas précisés;
Des réclamants regrettent qu'il n'y ait eu aucune consultation préalable entre la Région et les communes pour l'élaboration de ce plan,
Parce que les élus communaux ont une connaissance approfondie du territoire et des besoins de leur commune. Ils auraient donc pu être des interlocuteurs privilégiés,
Parce que les orientations prises par le projet de PRD sont pour la plupart liées à des domaines relevant de compétences communales,
Parce qu'il n'y a aucune certitude quant à une interrogation des autorités régionales sur la capacité financière des communes à mettre en oeuvre l'ensemble des politiques ambitieuses de la Région;
La Commission considère que les communes ont eu l'occasion de faire leurs remarques dans le cadre de la procédure existante.
Considérant que le réclamant se demande comment vont se gérer les divergences observables entre le futur PRD et le PRAS récemment adopté et suggère que le PRD s'impose au PRAS; Exemple : des transports en commun en site indépendant figurent au PRAS mais pas au projet de PRD, cela rend-il automatiquement une partie du PRAS caduque ?;
La Commission rappelle que le PRD s'impose à tous les autres plans régionaux (OOPU, art.23, alinéa 2) aussi bien les plans stratégiques tels que les PCD que les plans réglementaires d'affectation tel que PRAS et PPAS.

Considérant qu'un réclamant demande de préciser les modalités des différents contrats que la Région souhaite conclure avec les communes (notamment financement);
La Commission rejoint la demande des réclamants et suggère au Gouvernement d'être plus précis quant aux modalités d'exécution des divers plans et/ou programmes proposés dans le projet de PRD.
Considérant que la commune de Schaerbeek constate que le principe essentiel, dans la mise en oeuvre du PRD par la Région bruxelloise, de non report sur les finances communales des décisions prises à un niveau institutionnel supérieur, qu'il soit européen, fédéral, régional ou communautaire (principe du décideur payeur), n'est pas respecté;
Considérant que la commune de Schaerbeek regrette que le projet de plan n'explore pas suffisamment les pistes nécessaires à un refinancement global de la Région et des communes bruxelloises (i.e. : révision de la fiscalité, réflexion à propos de la mainmorte,...);
La Commission estime, comme le réclamant, que le refinancement global de la Région et des communes bruxelloises est une question essentielle. Cette dernière devrait être étudiée et faire l'objet, dans le prochain PRD, d'un chapitre consacré aux recettes et dépenses de la Région et des communes.
Considérant que le réclamant propose une refonte des limites communales,
Car elles sont dues à d'anciens découpages et des limites plus cohérentes auraient des répercussions positives dans différents domaines,
Considérant qu'un réclamant estime que le PRD doit traiter des problèmes locaux qui méritent une modification des limites communales;
La Commission estime que des modifications techniques des limites communales devraient être réalisées (exemple : pour les parcelles se trouvant sur deux communes, si possible que chaque îlot se trouve sur une seule commune).
Considérant que le réclamant souligne la difficulté d'avoir un interlocuteur capable de fournir directement des informations techniques sur les différentes notions;
La Commission constate qu'il n'est pas logique qu'un fonctionnaire communal doive expliquer un plan régional, c'est pourquoi elle estime que l'enquête publique doit être organisée en totalité par la Région.
Considérant que le réclamant propose de rendre cohérentes les procédures d'obtention de documents soumis à enquête publique entre les différentes communes. Prix maximum = prix coûtant. Gratuité pour les renseignements urbanistiques généraux (consultation des PPAS...);
Dans un souci de transparence, de démocratie et d'équité entre les citoyens,
La Commission marque son accord sur la proposition.
Considérant qu'un réclamant demande quels sont les critères d'obtention et la clef de répartition entre les communes, des subsides en adéquation avec les projets régionaux;
La Commission estime que ce bilan aurait dû figurer dans le Constat et suggère au Gouvernement de l'y inclure à l'avenir.
Considérant qu'un réclamant demande que les communes soient soutenues dans l'accomplissement de leur mission,
Parmi les douze priorités sectorielles inscrites au projet de PRD, dix au moins ressortent des compétences communales;
La Commission estime nécessaire que les communes soient soutenues dans l'accomplissement des différentes missions que le plan leur confie, les communes étant des partenaires incontournables pour la mise en oeuvre du plan. Elle suggère au Gouvernement de préciser clairement les différentes missions confiées aux communes ainsi que les options budgétaires prévues pour les mettre en oeuvre.

Alinéa 7
Considérant qu'une commune demande d'expliquer "la réactivation de la cellule de coopération Région-communes";
Considérant qu'une commune demande quelles sont les modalités de la concertation avec les communes? Et s'il est possible de l'organiser le plus en amont possible des processus de décision ?;
Considérant qu'une commune demande quelle est la prise en considération de l'avis des communes sur les modalités de la concertation dans la proposition de partenariat Région communes,
Parce que le rôle primordial de la commune en terme de proximité dans la réalisation des objectifs du PRD;
Considérant qu'une commune demande de préciser les acteurs et les moyens financiers de ce "comité de coordination Région-communes",
Car la Région prône la mise en place de cet outil afin, entre autre, d'évaluer l'adéquation entre les objectifs des différents plans et règlements et la réalité, mais sans en préciser les détails;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur l'intérêt de ces considérations et lui suggère d'apporter la réponse adéquate.
Alinéa 8
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer les communes et propose la création d'une quarantaine d'arrondissements qui conserveraient les services de proximité aux habitants (état civil, enseignement maternel et primaire, droit d'avis sur la gestion et le budget régional, action sociale de proximité...) et le transfert des compétences communales qui concernent l'échelle régionale à la Région,
Parce que seule la suppression des communes permettra de rationaliser l'action publique et de développer un projet de ville cohérent à l'échelle de la Ville-Région. Il est anachronique de juxtaposer une telle quantité de compétences sur un territoire de 160 km^2. Cette complexité institutionnelle éloigne le citoyen de la chose politique, paralyse de fait l'action et a un coût,
Car le contrôle réciproque doit être garanti par un droit de regard et une capacité de recours. Le cumul des mandats doit être interdit, le réclamant plaide pour un pouvoir régional renforcé reposant sur le vote de l'ensemble des résidents;
La Commission estime que des micro ajustements de limites communales devraient être réalisés sur des bases pratiques.
Considérant qu'un réclamant demande de combler le vide juridique qui existe dans le PRD quant à l'articulation des plans sectoriels et du PRD (plan IRIS, maillage vert et bleu,...),
Car le réclamant regrette ce manque de clarté et ce vide juridique;
La Commission estime que le réclamant parle erronément de vide juridique : les plans sectoriels sont des programmes opérationnels d'exécution du PRD.
Considérant que le réclamant considère que le PRD devrait comprendre une meilleure intégration des plans régionaux (le plan iris, le plan bruit);
- car un vrai plan doit répondre aux besoins de la population dans une préoccupation de développement durable
- on devrait intégrer la spécialisation des voiries IRIS dans le PRD
- on devrait retrouver détaillés les points noirs dus au trafic relevés par l'administration dans le plan
- la commune d'Uccle soutient la réclamation;
La Commission renvoie à ses considérations générales relatives à la concurrence entre les outils prévus par l'OOPU et les programmes d'exécution prévus dans le PRD. La

Commission rappelle qu'il ne peut y avoir de concurrence entre des outils prévus par l'OOPU et des programmes opérationnels, sans statut juridique.
Parce que le projet de ville propose des actions à tous les niveaux pour lesquelles les communes sont en 1re ligne,
Car toutes sortes d'initiatives vont être prises et amèneront les communes à garantir plus de qualité aux informations et services fournis à la population (ce qui nécessite que le personnel communal puisse s'adapter et utiliser de nouveaux outils informatiques, appliquer de nouvelles ordonnances, arrêtés d'exécution, plans et règlements et réaliser ou tenir à jour des inventaires),
Alors que ces démarches sont (au niveau de l'urbanisme et de l'environnement) de plus en plus complexes techniquement et juridiquement,
Alors que la seule simplification des procédures n'est pas suffisante pour permettre aux communes d'assurer la totalité des tâches, Car "En ce qui concerne les contrats Région/communes, l'absence totale de précision quant à leur contenu permet seulement de conclure que la commune est amenée à devenir le support principal de la politique régionale, mais que cette contractualisation crée un lien de subordination pour la commune, est inacceptable. L'octroi de subsides est toujours subordonné au respect des principes généraux du PRD, mais ces contrats sont présentés de manière beaucoup trop floue que pour pouvoir en apprécier l'impact sur le plan du travail à fournir au niveau communal. Quels seront les termes du contrat liant les communes à la Région? Si la Région veut subordonner l'octroi de ses subsides au respect des principes généraux du PRD, il est indispensable de fournir des précisions quant à la mise en oeuvre de ces contrats, afin de pouvoir se prononcer sur la validité des intentions énoncées par le PRD. »;
Considérant que la commune de Schaerbeek demande un inventaire clair des contributions Communales aux objectifs du projet de PRD et de leur mode de financement;
Considérant que la commune de Schaerbeek demande de doter les communes de moyens financiers suffisants tant pour assurer leurs missions légales que le cofinancement des politiques régionales;
Considérant que la commune de Molenbeek approuve les diverses propositions de partenariat Région/Commune(s) et ce à travers les diverses politiques (logement, mobilité,..) et qu'elle souhaite que la partie à charge des communes soit fortement limitée,
Car il faut permettre aux communes en difficulté de voir se réaliser sur leur territoire le plus grand nombre possible de projets;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de prévoir des moyens conséquents aussi bien financiers qu'humains à octroyer aux communes pour faire face aux défis du PRD,
Car une meilleure collaboration entre les pouvoirs en amont devrait permettre d'être plus proche des citoyens et dès lors de mieux répondre à leurs attentes,
Car il est incontestable que des politiques régionales (existantes ou futures) ayant, de manière directe ou indirecte, un impact sur les finances communales, ne pourront plus être menées ou, si elles le sont, "évinceront les communes les plus fragilisées",
Car le projet de PRD prévoit de nouvelles missions pour les communes (i.e. élaborations de plans communaux du logement, mise en place d'un guichet du logement,...) sans prévoir explicitement de nouveaux moyens matériels et humains pour les réaliser,
Parce qu'il ne faut pas faire report, sur les finances communales, des décisions prises à un niveau institutionnel supérieur : plus grande solidarité entre les communes,

principe de subsidiarité,
Parce que de nombreuses politiques régionales menées, par exemple, en faveur de l'aménagement de l'espace public et de la rénovation du bâti, sont actuellement menées en cofinancement par la Région et les communes,
Car, demain, si l'évolution des finances communales n'est pas modifiée fondamentalement, c'est l'enjeu de ces politiques qui sera remis en jeu. Cela en devient un enjeu pour les politiques régionales, voire une condition essentielle de "réussite" du PRD,
Parce que le contexte financier des communes est difficile car elles sont confrontées à deux problèmes majeurs :
- Un appauvrissement des recettes propres que rend de plus en plus difficile l'accomplissement de ses missions; on assiste à un déclin généralisé du revenu moyen et donc des recettes fiscales liées au revenu des habitants (cette situation touchant particulièrement le centre et la première couronne de la ville, ce qui crée de fortes disparités entre les communes),
- Une augmentation des dépenses due à un surcroît de missions décidées à un niveau supérieur (niveau fédéral et européen) (i.e. : les communes bruxelloises participent à des taux allant de 35 % à 50 % dans la prise en charge du minimex, conséquences de la réforme fiscale sur les finances communales, libéralisation du marché de l'énergie, réforme des polices,...);
La commission comprend l'attente des communes en matière de moyens matériels et humains pour réaliser les nouvelles missions proposées dans le projet de PRD. La Commission rejoint la demande des réclamants et demande au Gouvernement d'énoncer des missions claires ainsi que les choix budgétaires réalisés afin de mettre en oeuvre et réaliser les missions prévues dans le PRD.
De plus, la Commission pense qu'il s'agit d'établir un arbitrage entre les priorités et/ou objectifs énoncés dans le projet de PRD.
Considérant que la commune de Schaerbeek demande que le PRD explique comment viser l'amélioration de la solidarité entre communes au sein de la Région Bruxelloise,
Parce qu'il s'agit d'établir une meilleure organisation de la solidarité entre les communes au sein de la Région bruxelloise et que les différentes politiques régionales en faveur des communes doivent être évaluées au regard d'une définition de la solidarité qui respecte l'autonomie communale,
Parce que cette articulation n'est pas présente dans le projet de PRD. Or, en tant qu'autorité de tutelle, en outre compétente pour ce qui concerne le financement des communes, c'est une donnée importante que nous regrettons ne pas voir figurer dans le projet de PRD,
Parce que le réclamant regrette que l'élaboration du projet n'ait croisé ni le débat sur les finances communales, débat qui figurait à l'ordre du jour du calendrier régional, ni sur les moyens budgétaires alloués aux communes;
Considérant que la commune de Schaerbeek souhaite une répartition des compétences basée sur le principe de subsidiarité et le respect de l'autonomie communale dans la mise en oeuvre du PRD,
Car la participation citoyenne devient un enjeu important, tout comme il est reconnu que cette participation peut être exercée le plus directement au niveau des collectivités locales,
Parce qu'il apparaît de plus en plus évident que la compétence d'une solide connaissance du terrain offre le fondement d'une politique efficace; une implication directe des habitants et des acteurs locaux dans la politique de leur ville en stimule donc le développement durable,

Car la Belgique devrait souscrire aux principes définis dans la 'Charte européenne de l'autonomie locale'. Ceci suppose une lecture des compétences davantage axée sur le principe de subsidiarité : les communes, dans un cadre normatif défini par la Région, doivent être investies à l'échelon local de responsabilités effectives permettant une administration à la fois efficace et proche du citoyen, tout en bénéficiant d'une large autonomie quant aux modalités d'exercice de ces dernières et aux moyens nécessaires à l'accomplissement de leur mission,
1. Le réclamant [la commune de Schaerbeek] souhaite s'insérer dans le projet de ville, dans une optique volontariste. 2. La réussite du projet de ville repose sur une articulation optimale entre les actions intentées au niveau communal et les initiatives développées au niveau régional. 3. Selon la commune cette collaboration ne peut être efficace que si 3 conditions sont remplies : -Une définition claire des objectifs [du PRD], -Une définition du rôle de chacun des intervenants, -Doter les communes de moyens financiers suffisants, tant pour assurer leurs missions légales et obligatoires que le cofinancement des politiques régionales,
Parmi les 12 priorités sectorielles inscrites au projet de PRD, 10 au moins ressortent des compétences communales. Il s'agit soit de compétences exclusivement réservées par la loi aux communes, soit de compétences partagées avec la Région mais le plus souvent avec une forte prédominance communale, soit encore de compétences partagées entre les communes et les Communautés et/ou les Commissions Communautaires. Ceci n'est pas contesté par le projet de PRD qui reconnaît explicitement que les communes bruxelloises sont des interlocutrices privilégiées dans la mise en oeuvre de plan et qu'il est nécessaire de mettre en place une collaboration étroite avec celle-ci,
La Commission constate, que de nombreuses actions prévues par le plan doivent être mises en oeuvre par les communes et demande que le Gouvernement apprécie les moyens dont disposent les communes pour mener à bien ces missions complémentaires.
Considérant que plusieurs communes souhaitent que, dans les faits, il soit garanti aux communes un rôle de partenaire et d'opérateur essentiel dans la mise en oeuvre du PRD et qu'une coordination efficace soit mise en place entre les différents acteurs régionaux,
Car ceci signifie notamment la mise en place de procédures de consultation, d'échange d'information et une concertation étroite tant dans la définition d'objectifs stratégiques (définition des schémas directeurs dans les zones leviers, mise en place d'instruments de contrôle), que dans des réalisations plus ponctuelles;
La Commission considère que les partenariats public/privé sont à développer mais en tenant compte du système légal existant. De plus, la Commission rappelle que ces partenariats se font sur base volontaire.
En outre, la Commission rappelle que le secteur public intervient pour répondre à des besoins d'intérêt collectif.
4. Vers une coopération internationale
Alinéa 1er
Considérant qu'un réclamant demande de dire en quoi les différents instruments - les plans internationaux, fédéraux ou régionaux- influencent les options du projet de PRD et de préciser quels sont les engagements souscrits qui représentent un ensemble de contraintes,
Pour que l'ensemble de ces plans décrive le contexte dans lequel s'élabore nécessairement le PRD;
La Commission insiste sur la nécessité de prendre en compte d'une part, l'impact des

politiques extra régionales sur le développement de Bruxelles et d'autre part, les répercussions de la politique de la Région de Bruxelles-Capitale au-delà des limites de son territoire.
4.1 Le développement durable
Alinéa 2
Considérant qu'un réclamant demande dans le premier paragraphe d'éliminer les mots "s'articule autour de quatre idées forces",
Car ce texte peut être éliminé s'il est mentionné plus haut;,
Parce qu'il est préférable que la mention des quatre idées forces ne se fasse pas ici, mais plutôt plus haut dans le texte, le développement durable ne doit pas être uniquement la base en ce qui concerne l'aide au développement et la coopération internationale, mais doit être une base pour tout développement, que ce soit le développement intérieur ou extérieur; donc ne mentionner ce principe qu'ici comme faisant partie du point "Vers une coopération internationale" n'est pas logique;
La Commission appuie la demande du réclamant. Elle estime que le développement durable est un engagement de principe qui découle non seulement d'engagements internationaux mais est une conséquence de l'adoption du plan fédéral de développement durable et doit être partie intégrante du plan de développement.
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que le texte parle des quatre idées forces, alors que la dernière phrase parle de trois piliers : Quels sont ces trois piliers ? Ou alors s'agit-il de quatre piliers ?;
Considérant qu'un réclamant demande d'intervertir les deux derniers points de la façon suivante : « Le développement durable représente bien plus qu'un simple souci pour l'environnement; on ne peut néanmoins pas nier que certains aspects de ce principe général soient contradictoires; dans certaines situations il semble que des valeurs de protection de l'environnement soient en contradiction avec des valeurs d'équité sociale et de développement économique; uniquement les projets, dans lesquels tous les éléments du principe de développement durable sont inscrits de façon raisonnable, peuvent être reconnus comme projets de développement;;
La Commission suggère au Gouvernement d'amender le texte comme suit :
« Le développement durable est donc bien plus qu'un simple souci environnemental. Il ne faut pas nier toutefois que certains aspects des principes généraux paraissent contradictoires; en effet dans certaines situations, les valeurs de protection de l'environnement semblent contradictoires avec celles et du développement économique ou de la justice sociale. Seuls les projets susceptibles de concilier adéquatement les 3 piliers soit : le pilier social, économique et environnemental, peuvent être qualifiés de développement durable. »
4.3 La deuxième esquisse de structure Benelux
La Commission propose de préciser les 3 thèmes de la Deuxième Esquisse de Structure Benelux et de joindre une carte illustrative.
4.4 La zone de coopération transnationale de l'Europe du Nord-Ouest (ENO) et son programme d'initiative communautaire Interreg IIIB
Alinéa 3
Considérant qu'un réclamant demande de quel impact parle le troisième alinéa du point 4.4 c.-à.-d. : "Le programme INTERREG crée non seulement des possibilités de développement de visions et de projets à l'échelle transnationale et transrégionale qui ont un impact direct sur le territoire de la région bruxelloise, mais crée en même temps un forum qui donne l'opportunité aux trois Régions du pays de se rencontrer, se concerter, de développer des synergies plutôt que des concurrences et de collaborer";

La Commission rejoint la demande du réclamant et suggère au Gouvernement de préciser les projets acceptés dans le cadre du programme INTERREG.
5. Partenariats public/privé
Considérant qu'un réclamant demande d'analyser dans le cadre de la thématique Partenariats public/privé", les projections résultant des derniers accords de 2001 et y analyser les accords de coopération";
Les accords de coopération sont un partenariat public/public, la Commission estime dès lors qu'il n'y a pas lieu d'en parler dans le cadre de la thématique "partenariat public/privé".
Alinéa 4
Considérant qu'un réclamant demande que les objectifs et le cadre du partenariat public/privé doivent être clairement définis afin d'éviter toute dérive, que les cahiers des charges soient très précis et comportent des critères et des modes de contrôle précis,
Parce que le partenariat ne peut fonctionner que dans une stratégie "win-win" et que les pouvoirs publics doivent être capables de définir leurs objectifs de manière dynamique et stratégiquement positive;
Considérant qu'une commune demande de préciser ce point comme suit : " le cadre du partenariat doit être clairement défini pour éviter toute dérive qui mettrait à mal le service public, au détriment de l'intérêt général et à l'avantage d'intérêts financiers ou particuliers";
La Commission estime l'ensemble de ces assertions pertinentes et suggère au Gouvernement d'en tenir compte dans le PRD.
La Commission propose de modifier la première phrase de l'alinéa comme suit "... fondée sur des objectifs et se dérouler dans un cadre clairement définis qui tout en tenant compte des contraintes de rentabilité du secteur privé permet d'éviter toute dérive qui mettrait à mal le service public au détriment de l'intérêt général. » et de supprimer la dernière phrase de l'alinéa.
Alinéa 7
Considérant qu'un réclamant apprécie le projet de PRD en ce qu'il vise à stimuler les partenariats public/privé et en ce qu'il annonce la nécessité d'établir les bases des principes généraux permettant de systématiser le partenariat public/privé et de définir son champ d'application,
Car cette méthode de travail correspond à l'intention des Ministres européens - qui se sont rencontrés lors d'un Conseil informel des 8 et 9 octobre 2001 sur les partenariats public/privé - de charger la Commission d'organiser un curriculum des partenariats public/privé et de faire un rapport annuel sur l'avancement des travaux ainsi que sur la participation des personnes aux décisions. Un partenariat public/privé efficace suppose au moins un cadre juridique général et sectoriel dûment élaboré, laissant assez de flexibilité afin de pouvoir répondre aux différents types de partenariat public/privé possible,
Parce que ce réclamant condamne toute sorte de partenariat public/privé trompeur imposé directement ou indirectement au secteur immobilier privé par un ou plusieurs régimes légaux. Les avant-projets d'ordonnance (Charges d'urbanisme / droit de préemption) sont rigides et ignorent le principe de la négociation entre la collectivité sociale et le promoteur-constructeur, qui est d'application dans les Etats qui nous entourent,
Car différents obstacles juridiques (européens, fédéral et régional) empêchent la mise en oeuvre à court terme de partenariats public/privé efficaces, ce qui nécessite aussi l'élaboration de substituts plus réalistes, afin de faire face aux défis prioritaires;

La Commission considère que les partenariats public/privé sont à développer mais en tenant compte du système légal existant. De plus, la Commission rappelle que ces partenariats se font sur base volontaire.
En outre, la Commission rappelle que le secteur public intervient pour répondre à des besoins d'intérêt collectif.
Considérant qu'un réclamant estime que le respect des critères européens en matière de partenariat privé/public est un objectif, cela suppose que le pouvoir public forme des managers capables d'encadrer les partenariats;
La Commission estime la remarque pertinente et partage son avis sur la nécessité de s'appuyer sur une administration performante.
6. Cohérence entre les politiques menées dans la Région et en périphérie
Alinéa 4
Considérant que plusieurs réclamant regrettent l'absence de prise en compte de l'hinterland de la Région dans l'ensemble du document ainsi que dans les représentations cartographiques,
Parce que la Région devrait pouvoir, au travers de son PRD, faire connaître les mesures prises ou susceptibles d'être prises par les autres Régions qui nuisent à ses intérêts et, par delà, au principe de solidarité fédérale;
La Commission regrette qu'en effet alors que le constat signale un certain nombre de problèmes à résoudre, le projet de plan soit quasiment muet à ce sujet lorsqu'il envisage la mise en place de structure de concertation au sein de la structure institutionnelle belge "afin de pouvoir déterminer les choix et mesures pour orienter les axes politiques à l'intérieur de la communauté urbaine bruxelloise". La Commission pense qu'il faut développer ce point.
Considérant qu'un réclamant demande "A quand la concrétisation d'une concertation et d'une coopération entre Régions ?",
Parce qu'il est nécessaire de prévoir et d'instaurer un organe institutionnalisé de concertation interrégionale et une procédure systématique d'information et de concertation, afin d'organiser et de garantir une cohérence, une harmonisation des plans des trois Régions,
Car l'approche transrégionale de l'aménagement du territoire aussi est essentielle,
Parce qu'en terme de coopération avec d'autres régions, le développement intégré et réfléchi de la ville en fonction de sa périphérie et vice-versa s'impose de façon prioritaire, par une intensification de dialogue entre la Région et les Régions wallonne et flamande,
Parce qu'un effort pour une approche transrégionale de l'aménagement du territoire serait bénéfique à Uccle, plus particulièrement en ce qui concerne les égouts (vallée du Linkebeek) et la mobilité (tram 55 et 91). La commune de Uccle a la volonté de poursuivre l'expérience de collaboration avec la commune voisine de Linkebeek. Ce besoin de synergie se fait sentir sur le plan de la mobilité et de la gestion de l'accès au logement et par conséquent, de la démographie et du caractère multiculturel de Bruxelles;
La Commission rappelle que les Communautés et les Régions entretiennent des contacts de manière informelle. Lorsque le formalisme est nécessaire, il est fait appel au Comité de concertation Etat-Région.
Alinéa 5
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un mot d'explication, dans ce point, sur le SDER;
La Commission regrette le laconisme du projet à ce sujet et marque son accord avec le propos du réclamant. Elle propose de mentionner au minimum qu'il s'agit du Schéma

de Développement de l'Espace régional wallon.
7. Amélioration des fonctions d'accueil administratif
La Commission propose la réunion en un seul sous-chapitre, consacré à l'administration et aux objectifs et rapports avec le monde politique, de ce point "7" avec les points "3" et "8".
Alinéa 4
Considérant qu'une commune appuie la modernisation des administrations publiques et pense que celles-ci doivent évoluer vers d'autres formes de services publics, plus rapides et moins coûteux ('e-commune');
Considérant cependant que la commune s'étonne que le projet de PRD énonce l'idée que la culture administrative est encore trop peu tournée vers la population, alors qu'elle constitue le principe même de la 'continuité du service public';
La Commission souligne le fait que dans les faits la qualité du service public est diverse selon les communes et que dès lors il n'est pas inutile de rappeler qu'elle doit d'abord être un service à la population.
Alinéa 6
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'il faudrait réduire le prix des copies, etc.,.. dans les communes,
Parce que le projet de PRD dit "L'accès aisé aux documents administratifs et aux diverses réglementations dépendra d'une part de la rédaction de textes plus conviviaux pour les utilisateurs, donc plus faciles à interpréter, ce qui amènera moins d'erreurs; d'autre part de l'amélioration de la lisibilité des textes administratifs notamment par une traduction plus soignée et enfin de la coordination, la codification et la simplification de la réglementation. » et que l'application de cette disposition serait sans doute plus aisée si, par ex., à Uccle, on ne faisait pas payer 0,3 Euros la moindre photocopie A4 et 0,7 Euros pour une A3;
La Commission marque son accord avec la remarque du réclamant et rappelle l'ordonnance sur l'accès aux documents administratifs qui parle de "frais convenables" pour l'obtention des documents.
8. Développer les instruments de suivi des politiques régionales
La Commission se réjouit de la mise en place d'un dispositif de pilotage et de suivi mais elle constate que le texte tel qu'il lui est soumis n'éclaire pas les missions de pilotage et de suivi. Il lui paraît indispensable que le Gouvernement dise clairement, dans le PRD, la répartition des rôles.
La Commission considère par ailleurs,
- que le comité de pilotage stratégique devrait être un comité interministériel,
- qu'un seul comité de suivi du plan, composé des responsables opérationnels des administrations et organismes d'intérêt public régionaux devrait être institué.
Ce comité de suivi du PRD devait s'appuyer sur l' "outil permanent de coordination des services d'études" prévu par le projet de plan.
Il devrait être chargé
- du suivi des études relatives à l'élaboration du PRD
- du rapport annuel
- sur l'exécution des plans régionaux
- sur l'état des prévisions en matière de développement et d'urbanisme
Ce rapport annuel devrait faire la synthèse des rapports des différents comités de suivi instaurés pour chaque domaine opérationnel.
La Commission souhaite être impliquée dans l'élaboration des tableaux de bord.
En terme de suivi du PRD, la Commission insiste sur la nécessité pour l'administration de disposer des moyens suffisants, et propose à ce titre une

coopération avec les universités.
En ce qui concerne les indicateurs, la Commission souligne :
- l'absence de tableau récapitulatif des indicateurs dispersés à travers tous les chapitres;
- l'absence dans la liste proposée d'indicateurs relatifs à la fonction économique, à la culture et au commerce;
- l'absence de distinction entre indicateurs de propreté et indicateurs de sécurité.
La Commission propose que soit inséré, dans ce chapitre, un récapitulatif des différents observatoires évoqués dans les différentes priorités ainsi que les missions qui leur seraient confiées.
Alinéa 7
Considérant qu'un autre réclamant demande de mentionner dans le tableau de bord les moyens et objectifs;
Considérant qu'une commune estime que le développement des instruments de suivi et d'évaluation du PRD est le gage de l'efficacité des politiques publiques,
Parce qu'ils doivent conduire la Région à rapprocher ses ambitions de ce qui est objectivement réalisable. La commune, au travers de ses PCD souhaite atteindre cet objectif, et, pour ce faire participer à la mise sur pied des bases de données que la Région compte mettre au point en collaboration avec les Communautés et les Commissions communautaires,
Parce que l'enjeu de l'évaluation est toutefois tellement central que l'établissement et les modes de suivi de ces indicateurs auraient nécessité une attention plus grande;
La Commission suggère que le plan soit plus précis concernant les différents outils prévus par le projet relatifs au suivi de politiques régionales.
En outre la Commission prend acte de la volonté de collaboration de la commune. Elle estime indispensable la mise en place de cette collaboration avec les communes, pour mettre au point une batterie d'indicateurs communs et une méthodologie commune qui seules permettrait une cohérence au niveau régional.
Considérant qu'une commune estime que le contrôle de la conformité au PRD des investissements communaux est certainement un élément indispensable de l'obligation de moyens qui incombe à la Région. Il est toutefois difficile de concrétiser ces contrôles dans la mesure où l'administration ne dispose pas avec le PRD d'une grille de lecture suffisamment concrète et détaillée par territoire que pour donner une indication suffisamment précise de ce qui est ou non conforme au P.R.D.;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la notion de pilotage stratégique : celui-ci doit comprendre des indicateurs relatifs au développement durable, à l'emploi, à la santé, Parce qu'aucun indicateur de ce type n'est repris dans le plan;
La Commission fait valoir que le PRD ne prescrit pas les investissements communaux. Ceux-ci relèvent de la Tutelle régionale et des PCD, mais pas du plan régional.
Alinéa 7
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les ressources humaines et budgétaires relatives au Comité de pilotage stratégique,
Parce que la continuité qu'il y a eu entre les deux premiers PRD n'était pas assez bonne;
La Commission, conformément à ses observations générales relatives à ce chapitre, suggère au Gouvernement de réserver le terme de comité stratégique de pilotage pour désigner un comité interministériel chargé du pilotage du plan. Elle estime l'expression "Comité de suivi du PRD" plus pertinente pour désigner le comité composé des responsables opérationnels des administrations et organismes d'intérêt

public régional, chargés notamment, de la réalisation, l'examen et l'analyse d'un tableau de bord synthétique et du rapport annuel d'évaluation de la mise en oeuvre du plan.
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que la création d'un organe de pilotage du Plan à savoir le "Comité stratégique permanent de pilotage du PRD" permettra d'assurer la continuité de pensée et d'action entre les différentes PRD mais aussi avec les PCD,
Car, la continuité qu'il y a eu entre les deux premiers PRD n'était pas assez bonne;
La Commission marque son accord avec le réclamant. Elle renvoie à ses observations relatives au Constat du PRD ainsi qu'à ses considérations générales introductives regrettant notamment l'absence d'évaluation du premier PRD et partant le manque de lien entre le PRD de 1995 et ce projet de plan.
Alinéa 8
Considérant qu'un réclamant demande de définir dans ce chapitre le rôle, le contenu et les modes de diffusion des nombreux observatoires du projet ainsi que le rôle de l'administration dans la mise en oeuvre du plan;
Considérant qu'un autre réclamant demande que la méthodologie - au service de la démocratie - doit aider à bien comprendre les notions, à repérer facilement les éléments, à vérifier la cohérence des données et des dispositions, à tenir compte des contraintes de tous types, internes et externes;
Considérant qu'un autre réclamant demande que le Gouvernement forme l'administration et mette à sa disposition les moyens des ambitions du PRD,
Parce que l'administration est sous administrée, qu'elle ne dispose ni des compétences ni des moyens pour mettre en place ce qui est évoqué ici;
La Commission partage le point de vue du réclamant et suggère au Gouvernement de préciser les objectifs d'un observatoire, soit la connaissance, la compréhension et l'analyse du sujet de l'observatoire, l'échange d'information, le suivi et l'évaluation des politiques relatifs à cet objet. Elle suggère en outre de concentrer les observatoires à l'administration régionale et de lui donner les moyens de remplir cette mission. Elle précise que les informations doivent être accessibles aux citoyens intéressés ainsi que pour les communes notamment dans le cadre de l'élaboration de leur PCD.
Considérant que plusieurs réclamants demandent de prévoir des instruments de suivi des politiques régionales, en particulier pour le développement durable;
Considérant que plusieurs réclamants demande de faire une évaluation (chiffrée) du précédent PRD (impact des mesures et objectifs atteints ou inachevés - i.e. : les espaces structurants ou entrées de ville pas encore réalisés);
Parce que le projet de PRD "donne les grandes orientations sans ordre de priorités établies après évaluation du premier PRD",
Car il n'y a aucun lien entre ce projet de PRD et le premier PRD,
Car les objectifs du premier PRD sont "inchangés" alors que la situation a évolué entre le premier PRD et le Projet de PRD,
Car le PRD ne contient pas d'évaluation précise du 1er PRD. Cette évaluation manque au Constat,
Car la réalisation d'un projet de ville nécessite une analyse complète des politiques urbaines en cours, Car une attention particulière au développement durable doit être une priorité pour la région (ex. : diminution du volume global de véhicules en RBC de 21 % pour 2010),
Afin de garantir l'inscription du projet de ville dans une continuité d'actions,
Afin d'éviter que les politiques urbaines soient menées "au jour le jour",
Considérant que la commune d'Evere demande que la Région donne les moyens

nécessaires pour permettre un suivi et une évaluation régulière de la mise en oeuvre du PRD;
Considérant que la commune d'Evere demande qu'un bilan complet du PRD soit réalisé un an avant les élections régionales;
La commission estime que, en effet, il faut prévoir des instruments de suivi en plus du pilotage. La Commission rappelle que le projet de PRD prévoit un comité de pilotage. La Commission demande au Gouvernement de préciser que ce comité devrait être un comité inter-ministériel pour qu'il puisse prendre les décisions appropriées. Par ailleurs, un comité de suivi (composé des responsables opérationnels des administrations et organismes d'intérêt public régionaux) devrait être chargé de la rédaction annuelle du rapport d'évaluation du PRD. La Commission regrette également le manque de lien entre le projet de PRD et le premier PRD (1995) et renvoie à ses considérations générales relatives au suivi et à l'évaluation des résultats du 1er PRD.
Alinéa 9
Considérant que plusieurs réclamants demandent que le gouvernement annexe au plan définitif un tableau de bord synthétique (ou une synthèse) reprenant objectifs, moyens de mise en oeuvre et compétences concernées;
Car le PRD doit proposer des outils susceptibles d'affiner l'analyse et de mettre en oeuvre des mesures pour améliorer le fonctionnement de la Région et la vie quotidienne de ses habitants. Le réclamant cite l'arrêté du 9 décembre 1993 : "identification des objectifs du gouvernement" et "moyens à mettre en oeuvre, notamment des orientations budgétaires, les initiatives réglementaires et les collaborations à organiser",
La Commission suggère qu'un tableau de bord synthétique comprenant des indicateurs et des analyses soit réalisé par le comité de suivi du PRD. Les résultats doivent être disponibles pour le public et les acteurs économiques.
Un réclamant fait part de ses inquiétudes quant à l'ampleur des études et du nombre d'observatoires à mettre en oeuvre;
Considérant qu'un réclamant demande de "sortir" le thème Evaluation (les observatoires) pour faire un chapitre séparé et énoncer les objectifs de chacun d'eux et les données attendues; Considérant que ce réclamant demande de préciser, dans ce chapitre, que les données des observatoires doivent être rendues publiques et accessibles à tous,
Afin de clarifier le document et d'établir des priorités entre les nombreux observatoires cités dans le PRD;
Considérant qu'un réclamant demande d'indiquer les modalités de mise en oeuvre pour les observatoires et les coordinations à mettre en place (structure, missions, financement, mode de contrôle),
Parce que le projet propose la création d'une douzaine d'observatoires ou de coordinations sans indiquer s'ils seront intégrés à l'administration, quelles seront leur structure, missions, financement et mode de contrôle. Or, le PRD doit proposer des outils susceptibles d'affiner l'analyse et de mettre en oeuvre des mesures pour améliorer le fonctionnement de la Région et la vie quotidienne de ses habitants. Le réclamant cite l'arrêté du 9 décembre 1993 : identification des objectifs du gouvernement" et "moyens à mettre en oeuvre, notamment des orientations budgétaires, les initiatives réglementaires et les collaborations à organiser";
Considérant que la commune de Jette demande de définir qui réalisera la collecte des informations relatives aux observatoires. S'il s'agit des communes, il faut :
Préciser et élaborer la procédure de collecte de données,

Fournir les programmes informatiques nécessaires et assurer la formation du personnel,
Octroyer des aides aux communes pour permettre d'engager le personnel nécessaire;
Considérant qu'un réclamant s'interroge : "Ne devrait-on pas concentrer les observatoires à l'administration régionale? Ne faut-il pas craindre un manque d'efficacité en multipliant les Observatoires?";
Considérant que la commune d'Ixelles soutient les initiatives du PRD visant la mise en oeuvre de nombreux observatoires et de contrats sectoriels et souhaite que les communes soient aidées pour participer à l'élaboration et à la gestion de ces observatoires et des contrats sectoriels;
Car il s'agit de démultiplier la portée des observatoires en les rendant utilisables pour le PCD;
La Commission suggère de concentrer les observatoires à l'administration régionale. Ces observatoires doivent pouvoir être consultés par les intéressés et, notamment, par les administrations communales pour l'élaboration de leur PCD.
Considérant qu'un réclamant appuie la volonté de la Région de développer des bases de données, outils statistiques, d'évaluation et autres observatoires. Néanmoins, ce réclamant veut être assuré que les groupes de travail et cellules de coordination seront mis en place dans le cadre d'un processus démocratique, dans la transparence et sous contrôle des institutions;
Considérant qu'un réclamant "s'étonne du fait que les nombreuses études préliminaires commandées par la Région n'aient pas donné lieu à davantage de conclusions et de définitions de projets. Dans chaque domaine, on se retranche derrière des groupes de travail à créer, des cellules de coordination à mettre sur pied, des analyses à effectuer. Le processus démocratique pourrait être contourné dans la mesure où ces groupes travailleraient sans transparence et sans contrôle des institutions. »,
« Par exemple et de manière symptomatique, "le Gouvernement mettra sur pied un groupe de travail, associant des représentants du secteur public et du secteur privé, afin d'identifier et d'évaluer les projets phares événementiels ou urbanistiques, récurrents ou non, susceptibles d'être portés avec succès par les acteurs publics et privés de la région au cours des prochaines années". (Priorité 10, point 5) »;
La Commission rejoint la demande du réclamant et demande que les outils soient transparents et disponibles pour tous.
Alinéa 10
Considérant qu'un réclamant demande de rendre obligatoire un bilan complet en fin de législature et un bilan complet à mi-parcours sinon un bilan publié à 6 mois avant une élection (fédérale, régionale);
Considérant qu'un autre réclamant demande que le tableau de bord soit actualisé tous les 6 mois et que l'évolution soit visualisée par une comparaison pluriannuelle;
Considérant qu'un autre réclamant demande que la structure du rapport annuel sur l'état et les prévisions de développement de la Région, les outils d'évaluation par secteur, en ce compris les indicateurs à prendre en considération, figurent explicitement dans le document, voire donnent lieu à un arrêté d'application;
La Commission rappelle que l'OOPU prévoit la remise annuelle au Conseil régional, à l'occasion du budget, d'un rapport sur l'état et les prévisions en matière de développement et d'urbanisme, et sur l'exécution des plans. Elle marque son accord avec le souhait du réclamant de voir la structure de ce rapport, les indicateurs à prendre en compte, définis clairement afin de permettre des comparaisons sur le moyen et le plus long terme. Elle ne peut approuver l'idée de transcrire la forme du rapport dans un arrêté.

Alinéa 11
Considérant qu'un réclamant demande que l'alinéa 11 de ce point soit supprimé,
Parce qu'il se trouve déjà dans la priorité 1 au point 1.1., alinéa 5;
La Commission attire l'attention du Gouvernement sur le fait qu'il y a redite.
Alinéa 12
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter au volet statistique, un petit "statistical survey" (répartition des populations, emplois,...) comparaison interrégionale de l'application des Directives européennes (éviter le dumping), comparaison interrégionale des facteurs économiques et de la fiscalité,
Parce que la région est handicapée du fait qu'elle est une métropole coupée de son hinterland. Elle souffre aussi d'une réputation de vie chère, de trafic bouchonné et polluant et d'être prise en tenaille dans la pollution : à l'ouest par divers incinérateurs, l'UCB, la centrale électrique, FMM,... Et à l'est par l'aéroport de Zaventem (kérosène et bruit), l'énorme incinérateur de Bruxelles Neder Over Hembeek et le bassin industriel;
La Commission rappelle ses observations relatives au Constat du PRD ainsi que ses considérations générales introductives relatives à la nécessité de prendre en compte "l'espace fonctionnel" dans lequel s'inscrit le développement de la région.
Alinéa 13
Considérant qu'un réclamant demande de compléter l'outil de gestion et de contrôle par une série d'indicateurs;
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir dans le cadre du développement d'instruments de suivi des politiques régionales des indicateurs socio-économiques pertinents;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un indicateur de suivi relatif aux matières économiques et sociales, à la fonction internationale, à l'urbanisme, à la mobilité et à la fiscalité approchées du point de vue des entreprises et pas seulement des particuliers,
Pace que la liste des indicateurs doit logiquement correspondre aux défis transversaux majeurs et aux priorités du projet de ville;
Considérant qu'un autre réclamant demande de préciser que les indicateurs de mesure d'opinion doivent être manipuler avec prudence et qu'on donnera prépondérance aux indicateurs objectifs;
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre comme indicateur la main morte;
Considérant qu'un réclamant demande de prendre comme indicateur pour la démographie les différents types de population : inscrit et non-inscrit;
Considérant qu'un réclamant demande de prendre comme indicateur pour les équipements leur âge et dernières rénovations lourdes;
La Commission estime que la mise au point des indicateurs du tableau de bord du PRD doit être précédée d'une réflexion sur les données utiles dans chacun des domaines opérationnels du plan mais également une recherche des données nécessaires pour couvrir les aspects transversaux des politiques menées ou à mener. Elle constate que la recherche régionale en matière de développement urbain a trop souvent favorisé la recherche sectorielle. La mutation profonde du monde urbain ces dernières années rend indispensable une approche intégrée du développement régional dans une démarche globale. Elle note que le projet de plan signale avec raison "qu'il y a urgence à développer une stratégie de recherche qui permette de relever ce défi. Cette stratégie ne peut pas être l'apanage d'une seule équipe. Le caractère nécessaire global et intégré de cette recherche nécessite, pour être menée à bien, qu'elle soit le fait d'équipes pluridisciplinaires. » La Commission suggère au Gouvernement

d'envisager une collaboration permanente avec des équipes pluridisciplinaires de chercheurs universitaires et de soumettre les résultats de leurs travaux à l'avis des partenaires sociaux et à l'avis de la CRD. Elle suggère au gouvernement de prendre en compte les domaines cités par les réclamants.
(1) Le réclamant ne conteste nullement l'utilité des schémas directeurs. Au contraire, ceux-ci permettraient de prendre en compte de façon souple des données non urbanistiques (économie, social,...) ou de faire intervenir la notion d'évolution.
(2) Exemple : chaussée d'Alsemberg, entre le Globe et Calevoet, on observe la présence de grands complexes modernes vides depuis des années. La Commission demande des ajouts à cet effet.
Liste des réclamants - Lijst van indieners van bezwaarschriften
ABIOF - Ets. PENDVILLE & Cie, Rue Marie-Henriette 52, 1050 Bruxelles
s.a. ABS BOITSFORT INVEST, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M ou Mme ADRIAENSSENS, Galerie du 25 Août 2, 1000 Bruxelles
ADRIMAR s.a., M ou Mme ADRIAENSSENS G., Galerie du 25 Août 2, 1000 Bruxelles
ADRIMAR s.a., M ou Mme BEGYN V., Galerie du 25 Août 2, 1000 Bruxelles
AGF BELGIUM, M le GRELLE D., Rue de Laeken 35, 1000 Bruxelles
M AIGROT Ludovic, Avenue Eugène Plasky 42, 1030 Bruxelles
M ALBERTS Jean, Avenue Capitaine Fossoul 19, 1070 Bruxelles
M ALEXANDRE Michel, Avenue du Général de Gaulle 50, 1050 Bruxelles
Famille ALLARD, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
Comité de défense de l'Altitude Cent, M ROBE A., Avenue Maréchal Joffre 114, 1190 Bruxelles
Dhr. ANCIAUX Paul, Square Marie-Louise 28, 1000 Brussel
Commune d'ANDERLECHT, Mme VANPEVENAGE A., Place du Conseil 1, 1070 Bruxelles
Gemeente ANDERLECHT, Mevr. VANPEVENAGE A., Raadsplein 1, 1070,Brussel
M ou Mme ANIZET-BERTRAND, Rue du Maitrank 93, 6700 Arlon
M ou Mme ANNE DE MOLINA C., Avenue Julien Hanssens 33, 1080 Bruxelles
M ANTOINE Paul, Avenue Jean et Pierre Carsoel 34, 1180 Bruxelles
ARTE POLIS, M DEJEMEPPE Denis, Chaussée de Wavre 1505, 1160 Bruxelles
s.a. ARTESIE BANKING CORPORATION, Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Boulevard Albert-II 30, 1000 Bruxelles
ARTIM, M GHISLAIN Jean-Marie, Rue des Deux Gares 120, 1070 Bruxelles
a.s.b.l. BONIFACE, M ROHAUT Gildas, Rue de la Paix 34, 1050 Bruxelles
a.s.b.l. DE WAND CENTER v.z.w., M KLEERENS, Rue De Wand 108, 1020 Bruxelles
ASEPRE a.s.b.l., M BEYS Raymond, Rue Cayershuis 9, 1200 Bruxelles
Association de comités de quartier Ucclois a.s.b.l., M ANTOINE Paul, Avenue de la Chênaie 79c, 1180 Bruxelles
Association des commerçants, artisans et entreprises du quartier de la Chasse Royale à Auderghem, M DE CEULENER René, Chaussée de Wavre 1133, 1160 Bruxelles
Association des copropriétaires de l'immeuble sis Avenue Louise 162-164, M SCHOLLASSE Michel, Avenue Louise 162-164, 1050 Bruxelles
Association du Quartier Léopold a.s.b.l., M BERNARD H., Rue Vautier 44-46, 1050 Bruxelles
Association of consumers maintaining their integrity with their income, Dhr. DE BRUJIN Willem Adrianus, Emile Zolalaan 80, 1030 Brussel

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines, M FRERE Marc, Boulevard Adolphe Max 55, 1000 Bruxelles
Commune d'AUDERGHEM, M LEFEBVRE A., Rue Emile Idiers 12, 1160 Bruxelles
AVES a.s.b.l., M BEYS Raymond, Rue Cayershuis 9, 1200 Bruxelles
AVES a.s.b.l., Mme CHIWY Brigitte, Rue Saint Roch 3, 1330 Rixensart
AXA ROYALE BELGE, M HAESENDONCK J, Boulevard du Souverain 25, 1170 Bruxelles
BASF BELGIUM, M VAN TRIEL J-M., Avenue Hamoir 14, 1180 Bruxelles
s.a. BUREAU D'ENGINEERING ET D'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE, M GOELHEN C., Avenue de la Foresterie 2, 1170 Bruxelles
Dhr. BEECKMANS Alain, De Brouckèrelaan 9, 1083 Ganshoren
BEFIMMO, M DE BLIECK Benoît, Chaussée de La Hulpe 166, 1170 Bruxelles
BEFIMMO, M DE BLEICK Benoît, Chaussée de La Hulpe 166, 1170 Bruxelles
s.a. BELGO-INTERNATIONAL ESTATE, Mme DELFOSSE Anne, Avenue Franklin Roosevelt 67, 1000 Bruxelles
Commune de BERCHEM-SAINTE-AGATHE, M GOOSKENS, J. Avenue du Roi Albert 33, 1082 Bruxelles
s.a. BERNHEIM ASSET MANAGEMENT, M GODTS Benoît, Chaussée de La Hulpe 166, 1170 Bruxelles
s.a. BERNHEIM-COMOFI, M de HALLEUX Louis, Chaussée de La Hulpe 166, 1170 Bruxelles
s.a. BERNHEIM REAL ESTATE DEVELOPMENT, M DE COSTER Alain, Chaussée de La Hulpe 166, 1170 Bruxelles
Mme BIBET Sophie, Rue du Doyenné 44, 1180 Bruxelles
BRUSSELS INSTITUUT VOOR MILIEUBEHEER, Dhr. HANNEQUART Jean-Pierre, Gulledelle 100, 1200 Brussel
M BONHOMME Patrick, Rue Louis van Beethoven 59, 1070 Bruxelles
M BOURG Claude, Rue de Verviers 20, 1210 Bruxelles
BOUTIQUE ANTILOPE, ?, Rue Malibran 12, 1050 Bruxelles
s.p.r.l. H. BOUVY ET FILS, M BOUVY H., Rue Jean Paquot 66, 1050 Bruxelles
Mme BRAECKMAN Dominique, Rue Arthur Diderich 6, 1060 Bruxelles
Stad BRUSSEL, Dhr. SIMONS Francis, Anspachlaan 6, 1000 Brussel
BRUSSELS BUSINESS CENTER, M SCHOLLASSE Michel, Boulevard Albert-II 30, 1000 Bruxelles
Brusselse Raad voor het Leefmilieu vzw, Dhr. MARTENS Albert, Zaterdagplein 13, 1000 Brussel
s.a. BRUSSIMMO, Mme DELFOSSE Anne, John Kennedylaan 51, 9042 Gent
Ville de Bruxelles, M SIMONS Francis, Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles
Bruxelles INTERNATIONAL TOURISME & CONGRES, M VAXELAIRE Raymond, Rue du Chêne 10, 1000 Bruxelles
BRU XXI, M HENRION Francis, Avenue de Cortenbergh 16, 1040 Bruxelles
BRU XXI,, M, HENRION Francis, Avenue de Cortenbergh 16, 1040 Bruxelles
Mme CAMERIERE Sonja, Rue Scailquin 56, 1210 Bruxelles
M CAULIEZ Thierry, Rue Stephenson 43, 1030 Bruxelles
M CAUSSIN Philippe, Rue des Deux Eglises 67, 1210 Bruxelles
CCN VOGELZANG CBN, M VANBELLINGHEN Peter, Boulevard Général Jacques 155, 1050 Bruxelles
CENTRE URBAIN, M BERTRAND Jérôme, Boulevard Anspach 59, 1000 Bruxelles
Cercle d'histoire, d'archéologie et de folklore d'Uccle et environs a.s.b.l., M. PIERRARD Jean M., Rue Robert Scott 9, 1180 Bruxelles

Mme CESARINI Rosanna, Avenue Albert 185, 1190 Bruxelles
CFE IMMO, M VAN CRAEN P., Avenue Hermann-Debroux 40, 1160 Bruxelles
Mme CHARLIER Béatrice, Chaussée de Saint-Job 273, 1180 Bruxelles
Ets CHOMAX s.p.r.l., Mme CHOJNACKI Suzanne, Rue des Goujons 22, 1070 Bruxelles
CIB/CFE association momentanée, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M CLERBAUX Nicolas, Chaussée de Neerstalle 366, 1180 Bruxelles
a.s.b.l. CLINIQUES DE L'EUROPE, M DE BIE M., Avenue De Fré 206, 1180 Bruxelles
M CODUYS Raymond, Chaussée d'Ixelles 308, 1050 Bruxelles
COFINIMMO, M CARBONNELLE Jean-Edouard, Boulevard de la Woluwe 58, 1200 Bruxelles
Comité de défense du quartier des avenues Nouvelle et de la Couronne, M GUILLAUME M., Avenue Nouvelle 131, 1040 Bruxelles
Comité de quartier du Bosveldweg a.s.b.l., M ROGER FRANCE F.H., Avenue Brunard 11, 1180 Bruxelles
Comité de quartier Jamblinne de Meux-Plasky, Mme BLANCHE Marie-Christine, Place de Jamblinne de Meux 13, 1030 Bruxelles
Comité IMPES-ANNONCIATION, M DEGRAER Luc, Rue Josse Impens 110, 1030 Bruxelles
Comité MONNAIES, M VANDERSLYEN Francis, Rue de l'Hôtel des Monnaies 64, 1060 Bruxelles
Commission Communautaire Française - Service bruxellois francophone des personnes handicapées, M. DEBACKER Ph., Rue des Palais 42, 1030 Bruxelles
Comité de quartier L'AMITIE, M VOS Georges, Avenue Charles Madoux 32, 1160 Bruxelles
COMPAGNIE DE PROMOTION s.a., M DE PAUW Patrick, Boulevard du Roi Albert-II 30, 1000 Bruxelles
s.a. COMPAGNIE IMMOBILIERE DE Belgique, Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Avenue Jean Dubrucq 175, 1080 Bruxelles
COMPAGNIE IMMOBILIERE DE BELGIQUE s.a., M THOMAS Jean, Avenue Jean Dubrucq 175, 1080 Bruxelles
Connaissance et Protection de la Nature de Bruxelles a.s.b.l., M GRARD Marcel, Rue Louis Lumière 17, 1190 Bruxelles
Conseil de gérance du 141avenue Franklin Roosevelt, ?, Avenue Franklin Roosevelt 141, 1050 Bruxelles
Conseil supérieur bruxellois de la nature, Mme NINANNE M., Gulledelle 100, 1200 Bruxelles
COORDINATION EUROPE, Mme GILISSEN Jacqueline, Place du Samedi 13, 1000 Bruxelles
Mme CORBIAU de FRANCQUEN, Avenue de Versailles 200-210, 1120 Bruxelles
M CORNIL André, Chemin du Guret 236, 74310 Les Houches (France)
s.a. LES COURSES, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
CSC Comité régional bruxellois, ?, Rue Mayelle 24, 1090 Bruxelles
D'IETEREN s.a., Mme CORNET Antoinette, Rue du Mail 50, 1050 Bruxelles
M DAIVE Pierre, Avenue Edmond Parmentier 28, 1150 Bruxelles
M DE CAT Vincent, Rue Cornet de Grez 10, 1210 Bruxelles
M & Mme DE BRABANDERE, Beverlaai 51, 8500 Kortrijk
M DE BRAEKELEER, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles

MM DEBRAEKELEER Alain & Daniel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M de CARTIER d' YVES Yv., Rue François Roffiaen 43, 1050 Bruxelles
M DE CEULENER, Chaussée de Wavre 1133, 1160 Bruxelles
Mme DE DOBBELEER Marianne, Rue de l'Eglise Saint-Martin 57, 1083 Bruxelles
M & Mme DEFRENE, Chaussée d'Alsemberg 1322, 1180 Bruxelles
Le Teinturier DE GEEST, M CAMBIER Benoît, Rue de l'Hôpital 39, 1000 Bruxelles
Famille DEGRAER-WAGEMANS, Rue Josse Impens 110, 1030 Bruxelles
M de GRAND RY Edouard, Rue de l'Activité 5, 1200 Bruxelles
DEKA s.a., M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M DEMESMACRE Joseph, Boulevard Edmond Machtens 125, 1080 Bruxelles
Mevr. DEMUYNCK Katlijn, Augustijnernonnenstraat 105, 1090 Brussel
M ou Mme DEPESSENIER, rue du Tilleul 98, 1030 Bruxelles
Mme DEROO Françoise, Chaussée d'Alsemberg 1042, 1180 Bruxelles
Dhr. DE RYCK Raf, Edelknaapstraat 52, 1050 Brussel
Mme DESCHREIDER Micheline, Avenue Josse Smets 3, 1160 Bruxelles
Mme DE SMEDT A., Rue de Beauvechain 43, 1320 Beauvechain
Famille DESMET LIPSIN P., Chemin 't Cortenbosch 18, 1180 Bruxelles
M DESSY Charles, Rue de la Pacification 1, 1210 Bruxelles
Mevr. DE SWAEF Nathalie, Van Hovestraat 11, 1030 Brussel
Mme DEVROYE Isabelle, Rue de Verviers 20, 1210 Bruxelles
M DEWEZ Alain, Rue Luther 24, 1000 Bruxelles
Mme DE WOLF-DAVREUX M., Avenue J, et P. Carsoel 141, 1180 Bruxelles
Mme DI MATTEO Silvana, Rue du Marteau 64, 1210 Bruxelles
Mme DION Clarisse, Koningin Maria Hendrikalaan 107, 1190,Brussel
di-STURB, M MERCIER Christophe, Rue de Suède 36, 1060 Bruxelles
di-STURB, M CRAHAY Antoine, Rue de Suède 36, 1060 Bruxelles
M DOCHY Jean, Rue de l'Aérodrome 67, 1130 Bruxelles
Mvr DONDERS Jeanine, Georges Rencystraat 26, 1200 Brussel
Mme DUFOND Renée, Chaussée d'Alsemberg 1027, 1180 Bruxelles
Mme DUMONT Lutgarde, Rue Arthur Roland 9, 1030 Bruxelles
MM d'URSEL, Drève de Bonne Odeur 1, 1170 Bruxelles
Mme DUSSART Nicole, Bosveldweg 67, 1180 Bruxelles
ECOLO UCCLE, M LONGFILS Jacques, Avenue Georges Lecointe 5, 1180 Bruxelles
EGIMO, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
Gemeente ELSENE, Dhr. VAES Jean-François, Elsensesteenweg 168, 1050 Brussel
Mme EMSENS-NIEUWENHUYS Jacqueline, Avenue de la Clairière 7, 1000 Bruxelles
Entente Nationale pour la Protection de la Nature, M STENUIT J., Rue Geleytsbeek 29, 1180 Bruxelles
M ERNOTTE Robert, Avenue Marius Renard 27, 1070 Bruxelles
ESPACE BELLIARD s.a., Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Avenue Brugmann 27, 1060 Bruxelles
SOCIETE ESPACE LEOPOLD s.a., RADELET A., Rue Godecharle 15, 1050 Bruxelles
Gemeente ETTERBEEK, Dhr. VAN EYLL Didier, Oudergemlaan 117, 1040 Brussel
Commune d'ETTERBEEK, M VAN EYLL Didier, Avenue d'Auderghem 117, 1040 Bruxelles
EUREAL s.a., M SCHOLLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
EUROTEMPO s.a., Mme DUJACQUIERE Nicole, Rue du Marché aux Herbes 84,

1000 Bruxelles
Commune d'EVERE, Mme COLLIN C., Square S. Hoedemakers 10, 1140 Bruxelles
Gemeente EVERE, Mevr. COLLIN C., S. Hoedemakerssquare 10, 1140 Brussel
FABAIR, M ou Mme LAUREYS Ph., Rue Royale 163, 1210 Bruxelles
Comité de Quartier La Fauconnerie et Cerisaie, M CHOPLIN Gérard, Avenue de la Fauconnerie 73, 1170 Bruxelles
Fédération bruxelloise des urbanistes, M VANDEVOORDE José, Rue de l'Arbre bénit 50, 1050 Bruxelles
FED. HO. RE. CA. BRUXELLES a.s.b.l., M SAMBON Jacques, Boulevard Anspach 111, 1000 Bruxelles
FONCIERE DU PARC s.a., Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Avenue des Communautés 100, 1200 Bruxelles
COMPAGNIE FOND'ROY s.a., Mme DELFOSSE Anne, Avenue du Prince d'Orange 47-51, 1180 Bruxelles
Commune de FOREST, M VAN ZEELAND C., Rue du Curé 2, 1190 Bruxelles
FORTIS REAL ESTATE, M DEVOS Alain, Rue du Pont Neuf 17, 1000 Bruxelles
FOTOBOX s.a., M ou Mme DISSAUX, Chaussée de Wavre 2, 1050 Bruxelles
M & Mme FRANCK-EVERLING, Boulevard du Souverain 121, 1160 Bruxelles
M FRISQUE Christian, Rue Lesbroussart 89, 1050 Bruxelles
Front commun de groupements de défense de la nature a.s.b.l., M MARDULYN H., Avenue de la Liberté 101, 1080 Bruxelles
Mme GAILLY-JACQUES, Avenue des Héros 27, 1160 Bruxelles
M GALANA François, Chaussée de Jette 164, 1081 Bruxelles
HOTEL GALIA, Mme DELFOSSE Anne, Place du Jeu de Balle 11-16, 1000 Bruxelles
GALLIFORD s.a., Mme DELFOSSE Anne, Avenue Louise 326, 1050 Bruxelles
Commune de GANSHOREN, M DOLET Léonard, Avenue Charles Quint 140, 1083 Bruxelles
Gemeente GANSHOREN, Dhr. DOLET Léonard, Keizer Karellaan 140, 1083 Brussel
GENERAL BELGIUM INVEST G.B.I., M DEHAYE Pierre, Avenue Louise 149, 1050 Bruxelles
GENERAL WAREHOUSES s.a., M. WELLENS Jean-Pierre, Rue de l'Etang 113, 1040 Bruxelles
M ou Mme GILLET A, Avenue du Vossegat 10, 1180 Bruxelles
s.p.r.l. GO BETWEEN, M SCHOLASSE Michel, Avenue Jean Blockx 40-42, 1000 Bruxelles
s.a. IMMOBILIERE GODINGHIL, Mme DELFOSSE Anne, Avenue Emile De Mot 19, 1000 Bruxelles
GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, Dhr. PAELINCK Claude, Gabrielle Petitstraat 6, 1080 Brussel
M GOUDSMIT Eric, Avenue du Mistral 61, 1200 Bruxelles
GRACQ a.s.b.l., M DEHAYE Bernard, Rue de Londres 15, 1050 Bruxelles
GRACQ section d'Anderlecht, M GOSSET Alain, Rue Jacques Manne 19, 1070 Bruxelles
GRACQ a.s.b.l. section locale de Schaerbeek, M DEGRAER Luc, Rue Josse Impens 110, 1030 Bruxelles
GRACQ section de Ganshoren, M. VAN EYCK Jean-Marie, ?
GRACQ section de Jette, M EGERICKX Guy, Avenue Notre-Dame de Lourdes 67,

1090 Bruxelles
GROUPE ACCESSIBILITE, M ou Mme RENDERS A. S., Avenue Andromède 63, 1200 Bruxelles
Groupe d'action SCHAERBEEK - ST JOSSE, M UYTDENBROEK Luc, Rue Vifquin 21, 1030 Bruxelles
Groupe d'animation du QUARTIER NORD EST, Mme GILISSEN Jacqueline, Avenue de la Brabançonne 28, 1000 Bruxelles
HABITAT & RENOVATION, M ou Mme GLOWHAIRE F., Rue Sans Souci 110, 1050 Bruxelles
HAVEN VAN BRUSSEL, Dhr. HUYGENS Charles, Redersplein 6, 1000 Brussel
Dhr. & Mevr. HEIRMAN-VANDENSCHRICK Gitte & Frederic, Charles Michielslaan 174, 1170 Brussel
INDIVISION HERPAIN & ENFANTS, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
INDIVISION Mme Robert HERPAIN & ENFANTS, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
Famille HERPAIN, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
s.a. HERPAIN INVESTISSEMENT, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
s.a. HERPAIN INVESTISSEMENT, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M HIRSCHBUHLER Jacques, Chemin de la Truite 31, 1180 Bruxelles
M HUGON Michel, Avenue Hellevelt 19, 1180 Bruxelles
INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT, M HANNEQUART Jean-Pierre, Gulledelle 100, 1200 Bruxelles
IDLWD/CFE association momentanée, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
ILDWD/CFE association momentanée, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
IMM-ANTARES s.a., M DE PEUTER Hubert, Avenue du Port 12, 1080 Bruxelles
IMMO-BASILIX s.a., M DE PEUTER Hubert, Avenue du Port 12, 1080 Bruxelles
IMMO-BEAULIEN s.a., M DE PEUTER Hubert, Avenue du Port 12, 1080 Bruxelles
s.a. IMMOBEEK, M SCHOLASSE Michel, Rue Eugène Toussaint 54, 1090 Bruxelles
IMMOBILIERE DU ROYAL ROGIER, M SCHOLLASSE Michel, Avenue Louise 149, 1050 Bruxelles
s.a. IMMOBILIERE FEDERALE DE LA CONSTRUCTION, M de LANNOY Jehan, Rue de l'Etuve 12, 1000 Bruxelles
s.a. IMMOBILIERE SEM, Mme DELFOSSE Anne, Boulevard de l'Impératrice 13, 1000 Bruxelles
IMMO CENTER, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
s.a. IMMO CENTER, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
IMMO-JACQMAIN s.a., M DE PEUTEUR Hubert, Avenue du Port 12, 1080 Bruxelles
s.a. IMMO JASPE, Mme DELFOSSE Anne, Boulevard de l'Impératrice 13, 1000 Bruxelles
IMMO-MARCEL THIRY s.a., M DE PEUTER Hubert, Avenue du Port 12, 1080 Bruxelles
IMMOMILS-LOUIS DE WAELE DEVELOPMENT s.a., M PIRET G., Avenue Jean Dubrucq 175, 1080 Bruxelles

IMMO-NORTH PLAZA s.a., M DE PEUTER Hubert, Avenue du Port 12, 1080 Bruxelles
IMMO-PLEIADES s.a., Mme DE WOLF Bea, Avenue du Port 8, 1080 Bruxelles
IMMO-REGENCE s.a., M DE PEUTER Hubert, Avenue du Port 12, 1080 Bruxelles
IMMO TRIANGLE INTERNATIONAL s.a., M,KHAN Mazam Ali, Avenue des Villas 101, 1190 Bruxelles
IMMO TRIANGLE INTERNATIONAL s.a., M FRANCIS Bernard, Avenue des Villas101, 1190 Bruxelles
Les élèves de 6e de l'Institut des Soeurs de Notre-Dame, Mme VANDIEST-WALLON Anne, Rue de Veeweyde 40, 1070 Bruxelles
Inter-Environnement Bruxelles a.s.b.l., Mme RIHOUX Anne-France, Rue du Midi 165, 1000 Bruxelles
IVG REAL ESTATE BELGIUM s.a., M DELFOSSE Luc, Chaussée de La Hulpe 130, 1000 Bruxelles
Commune d'IXELLES, M VAES Jean-François, Chaussée d'Ixelles 168, 1050 Bruxelles
Commune de JETTE, M DOYEN Hervé, Rue Henri Werrie 18, 1090 Bruxelles
Gemeente JETTE, Dhr. DOYEN Hervé, Henri Werriestraat 18, 1090 Brussel
M KAMP Bernard, Chaussée de Drogenbos 132, 1180 Bruxelles
Dhr. KAMP Bart, Kersbeeklaan 279b, 1190 Brussel
Mme KAOUKABI Hanane, Rue de Robiano 4, 1030 Bruxelles
Ligue des Amis du Kauwberg a.s.b.l., Mme DUSSORT I., Vieille rue du Moulin 218, 1180 Bruxelles
M & Mme KIRKPATRICK William & Nicole, Avenue Groelstveld 27, 1180 Bruxelles
Dhr. or Mevr. KNEBUSCH Gyde, Buizerdstraat 1, 1170 Brussel
Gemeente KOEKELBERG, Dhr. PIVIN Philippe, Henri Vanhuffelplein 6, 1081 Brussel
Commune de KOEKELBERG, M PIVIN Philippe, Place Henri Vanhuffel 6, 1081 Bruxelles
KOEPEL VAN CHRISTELIJKE WERKNEMERSORGANISATIE, Dhr. BERGHMAN Marc, Pletinckxstraat 19, 1000 Bruxelles
LAESINVEST s.a., Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Rue Montoyer 63, 1000 Bruxelles
Mme LAHAUT-VAN DEN EYNDE Yvette, Rue des Myosotis 20, 1180 Bruxelles
LA MARQUE DE L'EUROPE, Mme DU JACQUIERE Nicole, Rue Archimède 14, 1000 Bruxelles
Mme LAMBERT L, Rue Dupré 9, 1090 Bruxelles
M LAMMERAUT Jean-Pierre, Rue des Deux Eglises 69, 1210 Bruxelles
M LAZAROU Constantin, Rue Wauters-Koeckx 4, 1080 Bruxelles
s.a. LCEBE, Mme DELFOSSE Anne, Boulevard de l'Impératrice 13, 1000 Bruxelles
Le Centre Monnaie et le Groupement des commerçants et des habitants de la Place de la Monnaie, M ou Mme ADRIAENSSENS G., Galerie du 25 Août 2, 1000 Bruxelles
M LECLERCQ André, Rue Alphonse Hottat 49, 1050 Bruxelles
M LEDRU Roger, Rue Ste-Barbe 32, 7000 Mons
M ou Mme LEJEUNE X., Avenue de la Basilique 23, 1082 Bruxelles
M LEMAIGRE Thomas, Rue Baron Lambert 93, 1040 Bruxelles
M LEMINSE Christian, Avenue Huldergem 24, 1020 Bruxelles
LE NOUVEAU PALACE, M SCHOLASSE Michel, Avenue Gineste 3, 1210 Bruxelles

Les Amis de Square ARMAND STEURS a.s.b.l., M DELABAYE Michel, Square Armand Steurs 16, 1210 Bruxelles
LES VITRINES DE BRUXELLES a.s.b.l. - UCM BRUXELLES a.s.b.l., M KLEERENS Cl., Avenue Adolphe Lacomblé 29, 1030 Bruxelles
Mme L'HOEST Berthe, Rue Cayershuis 9, 1200 Bruxelles
Ligue royale belge pour la protection des oiseaux a.s.b.l., M ARNHEM Roger, Rue de Veeweyde 43, 1070 Bruxelles
Ligue des commerçants a.s.b.l., M HALCONRUY Raymond, Rue Haute 77, 1000 Bruxelles
Ligue des commerçants d'Ixelles - Centre Flagey, M CODUYS Raymond, Chaussée de Vleurgat 48, 1050 Bruxelles
LIGUE DES FAMILLES - Secteur Bruxelles, M LEBRUN Philippe, Rue d'Alost 7, 1000 Bruxelles
Ligue des amis de la Forêt de Soignes, M VANHOOREN Roger, Drève du Duc 50, 1170 Bruxelles
Mevr. LOONIS Agnes, Blijdschapstraat 107, 1070 Brussel
M LORA Xavier, Rue de Verviers 20, 1210 Bruxelles
Mme MACHIELS Agnès, Avenue du Vossegat 43, 1180 Bruxelles
Mme MAENHOUT Paule, Rue Pierre de Puysselaer 95, 1180 Bruxelles
Mevr. MAES Annemie, Vanderborghstraat 46, 1090,Brussel
Maison des Entreprises de Bruxelles, M WILLOCX Olivier, Avenue Louise 500, 1050 Bruxelles
MAJELA s.a., M CUVELIER Claude, Chemin de la Dîme 18, 1325 Chaumont-Gistoux
M MALDAGUE Pierre, Avenue Winston Churchill 232, 1180 Bruxelles
CENTRE D'OPTIQUE ET D'ACOUSTIQUE MALIBRAN, ?, Rue Malibran 52, 1050 Bruxelles
Dhr. MARIMAN Paul, Henri Werriestraat 47, 1090,Brussel
Dhr. MARTENS Nico, Philomènestraat 27, 1030 Bruxelles
Mme MATT Géraldine, Chaussée de Neerstalle 366, 1180 Bruxelles
M MEOMARTINO Michel, Rue des Vierges 48, 1000 Bruxelles
Mme MERVEILLE Colette, Rue de Verviers 20, 1210 Bruxelles
s.a. HOTEL METROPOLE, Mme DELFOSSE Anne, Place de Brouckère 31, 1000 Bruxelles
MICIV s.p.r.l., M SCHOLASSE Michel, Avenue J. Van Horenbeeck 178, 1160 Bruxelles
MICIV s.p.r.l., M SCHOLASSE Michel, Avenue J. Van Horenbeeck 178, 1160 Bruxelles
M ou Mme MIGNOLET, Rue de Spa 68, 1210 Bruxelles
Commune de MOLENBEEK-SAINT-JEAN, Mme HILGERS Myriam, Rue du Comte de Flandre 20, 1080 Bruxelles
M MORELLE Damien, Avenue du Chant d'Oiseau 156, 1160 Bruxelles
M & Mme MOTMANS-VAN ROEY René & Diane, Place du Roi Vainqueur 10, 1040 Bruxelles
M MOTTET Pierre, Rue de Spa 74, 1210 Bruxelles
MOUVEMENT OUVRIER CHRETIEN, M FASTENAKEL Daniel, Rue Pletinckx 19, 1000 Bruxelles
NATUURPUNT, Dhr. VANHOLME Steven, Mercierplein 1, 2800 Mechelen
M NEUPREZ-BOOMGAARDT Diderike, Avenue Kersbeek 61A , 1190 Bruxelles
M NIELSEN Jean, Drève du Sénéchal 48, 1180 Bruxelles

M NIFFLE Jacques, Avenue Bel-Air 25, 1180 Bruxelles
M NIJS Walter, Rue de Verviers 20, 1210 Bruxelles
N.M.I., M SCHOLASSE Michel, Avenue de Roodebeek 24, 1030 Bruxelles
NOMO a.s.b.l., M HUBERT Michel, Avenue de l'Arbre Ballon 20, 1090 Bruxelles
Mme OPPITZ Caroline, Avenue A.J. Slegers 188, 1200 Bruxelles
M OPPITZ Etienne, Rue Beeckman 38, 1180 Bruxelles
M OPPITZ Fabrice, Rue des Vierges 48, 1000 Bruxelles
Gemeente OUDERGEM, Dhr. LEFEBVRE A., Emile Idiersstraat 12, 1160 Brussel
M ou Mme PAASCHE E., Rue de Verviers 20, 1210 Bruxelles
M PAQUES Jules, Rue Gatti de Gamond 208, 1180 Bruxelles
Comité de quartier Parc Elisabeth, DORREN Bas, Avenue des Gloires Nationales 46, 1083 Bruxelles
M PASCAL Serge, Ancienne chaussée de Haecht 47, 1130 Bruxelles
PESTICIDES ACTION NETWORK PAN BELGIUM ASBL, Rue du Prévôt 131, 1050 Bruxelles
PETITIONS-PATRIMOINE, M RASTELLI Raphaël, Rue du Marteau 19, 1000 Bruxelles
M & Mme PIERLOT Michel, Avenue Jean Van Horenbeeck 272, 1160 Bruxelles
s.p.r.l. PMB BELGIUM, M SCHOLASSE Michel, Avenue du Bourget 40, 1130 Bruxelles
M ou Mme PONCELET F., rue du tilleul 130a, 1030 Bruxelles
Mme PONNET Claudine, Rue du Tilleul 90, 1030 Bruxelles
PORT DE BRUXELLES, M HUYGENS Charles, Place des Armateurs 6, 1000 Bruxelles
PROJECT T&T s.a., Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Rue Picard 2, 1000 Bruxelles
Promenade Verte de NEDER-OVER-HEEMBEEK, ?, Rue du Craetveld 133, 1120 Bruxelles
Le nouveau PSC, M CEREXHE Benoît, Rue du Chêne, 1005 Bruxelles
Rassemblement bruxellois pour le droit à l'habitat, M VAN MIEGHEM Werner, Rue du Grand-Serment 2, 1000 Bruxelles
Mme REINGARDT Nathalie, Avenue Maurice Dekeyser 18, 1090 Bruxelles
RENAULT BELGIQUE LUXEMBOURG s.a., M CAUSTUR Serge, Boulevard de la Plaine 21, 1050 Bruxelles
RENAULT BELGIQUE LUXEMBOURG s.a., M CAUSTUR Serge, Boulevard de la Plaine 21, 1050 Bruxelles
RENAULT BELGIQUE LUXEMBOURG s.a., M CAUSTUR Serge, Boulevard de la Plaine 21, 1050 Bruxelles
RENAULT BELGIQUE LUXEMBOURG s.a., M CAUSTUR Serge, Boulevard de la Plaine 21, 1050 Bruxelles
RENAULT CENTRE MEISER, M,CAUSTUR Serge, Chaussée de Louvain 662, 1030 Bruxelles
RENTHOTEL BRUSSEL s.a., Mme DELFOSSE Anne, Rue de Livourne 13, 1060 Bruxelles
Mme RESSELER Yvonne, Drève des Tumuli 8, 1170 Bruxelles
Dhr. REYMEN Johan, Lefrancqstraat 25, 1030 Brussel
Mme RIGA Thérèse, Boulevard Maurice Lemonnier 55, 1000 Bruxelles
M ROBE,André, Avenue Maréchal Joffre 114, 1190 Bruxelles
ROBELCO s.a., Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Culliganlaan 2, 1831 Machelen

M ou Mme ROCHMAN A., Avenue Nouvelle 113, 1040 Bruxelles
ENTREPRISES GENERALES HENRI RUTTIENS ET FILS, M SCHOLLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M ou Mme SADI Hayrettin, Avenue Maréchal Joffre 82, 1190 Bruxelles
Commune de SAINT-GILLES, M DINEUR Henri, Place Maurice Van Meenen 39, 1060 Bruxelles
Commune de SAINT-JOSSE-TEN-NOODE, M DEMANNEZ Jean, Avenue de l'Astronomie 13, 1210 Bruxelles
M & Mme SAUVAGE-SAVAANY, Rue de Verviers 6, 1210 Bruxelles
Gemeente SCHAARBEEK, Dhr. CLERFAYT Bernard, Colignonplein, 1030 Brussel
Commune de SCHAERBEEK, M CLERFAYT Bernard, Place Colignon, 1030 Bruxelles
M ou Mme SCHOLZ M, Rue des Deux Eglises 69, 1210 Bruxelles
SOCIETE DE DEVELOPPEMENT POUR LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, M PAELINCK Claude, Rue Gabrielle Petit 6, 1080 Bruxelles
SIFI LOUISE s.a., Mme DELFOSSE Anne, Avenue Louise 326, 1050 Bruxelles
SIMEY s.a., ?, Avenue des Eglantines 28, 1150 Bruxelles
Mme SIMONS Christine, Avenue Franklin Roosevelt 210, 1050 Bruxelles
Gemeente SINT-AGATHA-BERCHEM, Dhr. GOOSKENS J., Koning Albertlaan 33, 1082 Brussel
Gemeente SINT-GILLIS, Dhr. DINEUR Henri, Maurice Van Meenenplein 39, 1060 Brussel
Gemeente SINT-JANS-MOLENBEEK, Mvr. HILGERS Myriam, Graaf van Vlaanderenstraat 20, 1080 Brussel
Gemeente SINT-JOOST-TEN-NOODE, Dhr. DEMANNEZ Jean, Avenue de l'Astronomie 13, 1210 Brussel
Gemeente SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE, Dhr. FRANKIGNOUL Daniel, Paul Hymanslaan 2, 1200 Brussel
Gemeente SINT-PIETERS-WOLUWE, Dhr. MATHOT Georges, Charles Thielemanslaan 93, 1150 Brussel
M ou Mme SMEYERS A., Rue du Tilleul 88, 1030 Bruxelles
s.a. SOCATRA, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, M SCHOUPPE E., Rue de France 85, 1060 Bruxelles
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, M LOGEOT J.L., Avenue Fonsny 47, 1060 Bruxelles
M ou Mme SUR R. M., Dieweg 178, 1180 Bruxelles
SOFICOM DEVELOPMENT, M DEWULF Etienne, Avenue Brugmann 27, 1060 Bruxelles
s.a. SOFICOM DEVELOPMENT, Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Avenue Brugmann 27, 1060 Bruxelles
M & Mme SOMERHAUSEN-TAUBERT Marc & Konstanze, Chaussée de Saint-Job 358, 1180 Bruxelles
M SONNENBLUCK Henri, Rue de Verviers 20, 1210 Bruxelles
S.O.S. KAUWBERG, Mme BERNARD Annick, Montagne de Saint-Job 28, 1180 Bruxelles
Dhr. STEVENS Philippe, Savoiestraat 128, 1060 Brussel
STEVIBIS, Mme KESTEMONT-SOUMERYN Monique, Rue Montoyer 63, 1000 Bruxelles
Habitants des rues Stroobants,Vandenhoven et adjacentes (pétition de 86

signatures/petitie met 86 handtekeningen)
s.a. SWISS HOTELS LEASING COMPANY, M SCHOLASSE Michel, Bovenberg 124, 1150 Bruxelles
TESTLABEL Coordination a.s.b.l., M AGIE de SELSATEN Joseph, BP 89, 1170 Bruxelles
THOMAS & PIRON, M PIRON Louis-Marie, La Besace 14, 6852 Our-Paliseul
M THONON Ghislain, Avenue Edgard Tytgat 11, 1200 Bruxelles
Mme TONDREAU Claudine, Rue des Deux Eglises 75, 1210 Bruxelles
TOWN CENTRE MANAGEMENT PORTE DE NAMUR-NAAMSE POORT, M EGERIKX Didier, Rue Ernest Solvay 12, 1050 Bruxelles
UAB VERRZEKERINGEN ASSURANCES, M PLAIDEAU B., Avenue Marcel Thiry 208, 1200 Bruxelles
UCB, M SCHOLASSE Michel, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
Commune d'UCCLE, M DESMEDT Claude, Rue Auguste Danse 25, 1180 Bruxelles
U.C.K. M SUTMAN W., ?
U.C.M. BRUXELLES a.s.b.l., M REGINSTER Jean-Luc, Avenue Adolphe Lacomblé 29, 1030 Bruxelles
Gemeente UKKEL, Dhr. DESMEDT Claude, Auguste Dansestraat 25, 1180 Brussel
Union nationale des professions libérales et intellectuelles de Belgique a.s.b.l., Mme ROUSSEAUX Jacqueline, Avenue Adolphe Lacomblé 29, 1030 Bruxelles
Union professionnelle du Secteur immobilier, M THOMAS Jean, Rue de la Violette 43, 1000 Bruxelles
Mme VAN HEFFEN Chantal, Rue Jean Paquot 66, 1050 Bruxelles
Dhr. & Mevr. VANBERGHEN-COTEANU Patrick & Cristina, Rode-Kruisstraat 9, 1050 Brussel
s.p.r.l. VAN CAUTER, ?, Rue Malibran 56, 1050 Bruxelles
M & Mme VANDAME-RENDERS, Boulevard du Souverain 103, 1160 Bruxelles
Mme VAN DEN BERG, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M VAN DEN HOVE C., Avenue d'Orbaix 1, 1180 Bruxelles
Mevr. VAN DEN STEEN Christine, Zijlaan 57, 1180 Brussel
Mme VANDER LINDEN Jeanine, Boulevard Brand Whitlock 150, 1200 Bruxelles
M VANDER LINDEN Fredyy, Avenue Louis Bertrand 100, 1030 Bruxelles
M VANDERWEYEN, Avenue Cardinal Micara 9, 1160 Bruxelles
M,VANDERWEYEN Arthur, Avenue Cardinal Micara 9, 1160 Bruxelles
Mme VAN NEDERVELDE Sophie, Rue de Soignies 18, 1000 Bruxelles
M VAN PEBORGH Serge, Rue du Framboisier 65, 1180 Bruxelles
M VANUIJTRECHT Yves, Rue du Marteau 54, 1000 Bruxelles
M VAN WASSENHOVEN Robert, Rue de la Promenade 12, 1070 Bruxelles
M VELLUT Philippe, Rue Mercelis 1, 1050 Bruxelles
M VIDALLER Joaquim, Avenue Dailly 72, 1030 Bruxelles
Dhr. VINCKE André, Leuvensesteenweg 994, 1140 Brussel
n.v. VLASIMMO s.a., M GOETHALS André, Doorniksesteenweg 81a, 8500 Kortrijk
VOLKSWAGEN BRUXELLES n,v, Dhr. KAYAERTS J., ?
Gemeente VORST, Dhr. VAN ZEELAND C., Pastoorsstraat 2, 1190 Brussel
Dhr. & Mevr. VREBOS-KROHN John & Annette, Moscoustraat 5, 1060 Brussel
VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL, Dhr. VAN LEEMPUT Jim, Pleinlaan 2, 1050 Brussel
Gemeente WATERMAAL-BOSVOORDE, Mvr. DIRIX Anne, Antoine Gilsonplein 1, 1170 Brussel
Commune de WATERMAEL-BOITSFORT, Mme DIRIX Anne, Place Antoine

Gilson 1, 1170 Bruxelles
WERKGROEP LEEFMILIEU HEMBEEK-MUTSAARD, Dhr. DE FILETTE E., De Wandstraat 14, 1020 Brussel
Mme WERRIE Béatrice, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
M WERRIE Jean, Avenue Louise 81, 1050 Bruxelles
WOLU-INTER-QUARTIERS a.s.b.l., M CLOCQUET Jacques, Avenue du Capricorne 1a, 1200 Bruxelles
Commune de WOLUWE-SAINT-LAMBERT, M FRANKIGNOUL Daniel, Avenue Paul hymans 2, 1200 Bruxelles
Commune de WOLUWE-SAINT-PIERRE, M MATHOT Georges, Avenue Charles Thielemans 93, 1150 Bruxelles
NV ZEEKANAAL EN WATERGEBONDEN GRONDBEHEER VLAANDEREN, Dhr. CLINCKERS L., Oostdijck 110, 2830 Mechelen
s.a. ZURICH COMPAGNIE D'ASSURANCES, Mme DELFOSSE Anne, Avenue Llyod Georges 7, 1050 Bruxelles.

12 SEPTEMBRE 2002.

- *Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le plan régional de développement*

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme, notamment les articles 18 et 23, alinéa 1er;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 juillet 2001 relatif à la présentation générale du projet du plan et du plan régional de développement;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 septembre 2001 arrêtant le projet de plan régional de développement;
Vu l'arrêté ministériel du 25 septembre 2001 relatif à la désignation des agents et personnes chargés de donner des explications techniques dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de plan régional de développement;
Vu l'enquête publique organisée du 15 novembre 2001 au 31 janvier 2002;
Vu l'avis des communes émis par les conseils communaux;
Vu l'avis du Conseil économique et social, du Conseil de l'environnement, de la Commission royale des monuments et sites et de la Commission régionale de la mobilité;
Vu l'avis de la Commission régionale de développement; (ci-après « la Commission »);
Considérant que la Commission a pu prendre connaissance de toutes les réclamations, observations et avis valablement formulés; qu'elle les a examinés et a rendu son propre avis de manière utile afin de permettre aux réclamants d'y trouver une réponse à leurs réclamations et observations;
Considérant que le Gouvernement a examiné toutes les réclamations, observations et avis précités et les propositions d'amendements de la Commission; qu'il fait siennes les observations de cette dernière lorsqu'il n'adopte pas une autre analyse;
Considérant que le plan indique les objectifs et les priorités de développement, en ce compris l'aménagement du territoire, requis par les besoins économiques, sociaux, culturels, de déplacement et d'environnement, les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs et priorités ainsi définis, notamment par l'expression cartographiée de certaines de ces mesures, la détermination des zones d'intervention prioritaire de la région et, le cas échéant, les modifications apportées au plan régional d'affectation du sol, aux plans communaux de développement et aux plans particuliers d'affectation du sol en fonction des objectifs et des moyens ainsi précisés;
Que le plan régional de développement est conçu comme un plan de législature destiné à concrétiser la politique du Gouvernement régional pendant la durée de ce dernier; qu'il cesse de produire ses effets dès que le Gouvernement adopte un nouveau plan et, au plus tard, au terme de l'année civile qui suit celle de l'installation du nouveau conseil de la Région de Bruxelles-Capitale et que le plan doit être définitivement arrêté dans les douze mois qui suivent l'adoption du projet;
Que, comme le précise l'ordonnance, le plan est indicatif dans toutes ses dispositions; que si la valeur indicative du plan ne crée pas pour le pouvoir public qui les arrête une obligation absolue de résultat, elle n'en constitue pas moins pour lui un engagement quant aux objectifs visés et aux voies choisies pour y parvenir (Doc. Cons. Rég. Brux.-Cap., A-108/1 - 90/91, p. 4); que, comme le précisa la section de législation du Conseil d'Etat lors du projet d'ordonnance devenu l'ordonnance modificative du 16

juillet 1998, le plan régional de développement a valeur d'une simple directive en toutes ses dispositions; qu'une directive formule une ligne de conduite générale destinée à guider et inspirer l'autorité administrative; qu'à la différence d'une disposition réglementaire, elle ne lie pas inconditionnellement l'autorité qui doit, dans l'examen de chaque cas particulier, se demander s'il y a lieu d'appliquer la directive; que celle-ci implique donc, par sa nature même, la possibilité d'y déroger, étant entendu qu'une dérogation n'est admissible que moyennant des motifs adéquats (Doc. Cons. Rég. Brux.-Cap., A-263/1 - 97/98, p. 19); qu'à cette fin, l'ordonnance précise que les plans d'affectation du sol, les plans communaux de développement et les programmes d'action prioritaire ne peuvent s'écarter des dispositions du plan régional de développement qu'à la condition d'en indiquer expressément les motifs;
Que le plan répond à la nécessité de mieux fixer les politiques et les programmes d'action à long terme; qu'il est indicatif des axes de développement voulus par le Gouvernement;
Que la planification porte sur le développement régional tout entier; que le plan assume les réflexions globales sur le développement de la région permettant de traiter de manière transversale le logement, les travaux publics, les communications, l'économie, le socioculturel, les espaces publics ...;
Que, de surcroît, l'octroi d'aides par le Gouvernement à des personnes physiques ou morales, privées ou publiques, ne peut s'effectuer que dans le respect des dispositions du plan ou du projet de plan;
Considérant que diverses réclamations ont trait à l'enquête publique sur le projet de plan mettant en cause l'utilité des permanences communales qui encadrent l'enquête publique et sollicitant que celles-ci soient assurées par des fonctionnaires régionaux en décentralisation au sein de chaque commune; que d'autres réclamants critiquent le caractère trop peu bilingue des réunions d'information sur la planification;
Alors que les fonctionnaires communaux sont plus à même d'expliquer aux habitants les enjeux locaux du projet de plan mis à enquête publique; qu'il convient de maintenir dès lors leur rôle et ce d'autant plus que les fonctionnaires régionaux apportent une assistance aux fonctionnaires communaux;
Alors que les campagnes d'information, les réunions et les publications relatives au projet de plan ont été réalisées dans les deux langues afin de permettre à chacun de s'exprimer et de recevoir une réponse dans sa propre langue;
Considérant que de nombreux réclamants et la Commission Régionale de Développement souhaitent voir restructurer le texte du projet de plan, tantôt pour mieux distinguer les objectifs des moyens, tantôt pour mieux mettre en évidence le lien entre le constat et le plan, tantôt afin d'adopter une approche plus sectorielle de certaines problématiques ou au contraire une approche plus globale et moins sectorielle;
Que de nombreuses réclamations ont un caractère strictement formel sans incidence sur les objectifs et priorités énoncés dans le projet de ville; que lorsque les observations concernent le contenu du projet de plan, elles ont été examinées par la Commission ou par le Gouvernement au regard des priorités qu'elles concernent;
Que le constat introductif au plan régional de développement met en évidence dix caractéristiques de la Région de Bruxelles-Capitale : une croissance progressive de la population après un important déclin, une érosion du revenu moyen engendrant une diminution de la capacité contributive, une précarité croissante qui se concentre dans certaines parties de la ville, un pôle économique majeur dont il faut renforcer le dynamisme, une région qui s'affirme de plus en plus comme ville internationale et interculturelle, une ville verte de deuxième couronne attractive et un centre urbain qui

se cherche, un cadre de vie qui s'améliore, un environnement qui s'améliore mais demeure une préoccupation des Bruxellois, une bonne accessibilité internationale mais une mobilité périurbaine et urbaine insuffisante et des atouts réels à mieux promouvoir; que le projet de plan régional de développement énonce les conclusions du constat pour définir un projet de ville ambitieux se fondant sur la mixité des fonctions et des populations, projet capable de forger l'avenir et de fédérer les énergies dans une dynamique forte et visible, regroupant l'ensemble des acteurs du développement régional; que le projet de ville énonce alors les douze priorités permettant d'assurer la réalisation du projet défini; qu'ainsi, la définition des douze priorités s'ancre et découle du constat; qu'il est dès lors inutile de revenir dans chaque priorité au constat préalable;
Que la structure de chaque priorité répond à une logique propre; qu'il y est possible de distinguer dans chacune d'elles les objectifs des moyens;
Que chaque priorité est rédigée de façon à éviter des redites, ce que ne permettrait pas la structure proposée par la Commission;
Que le Gouvernement a eu le souci de concilier les approches sectorielles et transversales afin de donner une vision globale de la situation; qu'il en résulte certains recoupements inévitables dont l'inconvénient est tempéré par des renvois dans le texte;
Considérant que le Gouvernement suit l'avis de la Commission dans sa suggestion de compléter, lorsque cela apparaît nécessaire, le glossaire et de publier celui-ci au Moniteur belge avec l'intégralité du plan;
Considérant que certaines réclamations sont relatives à l'ordre des priorités et à leur articulation;
Que le plan énonce les douze priorités du projet de ville sans que l'ordre de leur énumération n'édicte une quelconque hiérarchisation des priorités entre elles;
Qu'au contraire, constituant les priorités d'un projet de ville, elles doivent être atteintes ensemble afin d'assurer un développement harmonieux de la région;
Que la convergence dans leur réalisation se manifeste également par la mise en évidence de conditions transversales de leur mise en oeuvre;
Considérant que plusieurs réclamations demandent de procéder à un bilan du premier plan régional de développement et de mettre en évidence le lien entre ce plan et le nouveau projet de plan;
Que le projet de plan, dans la définition du projet de ville, énonce les enjeux du premier plan régional de développement et, en particulier, les deux grands défis qu'il entendait assumer;
Que le projet de plan a été réalisé sur base d'un constat fondé sur plusieurs études préalables prenant en considération les défis assumés par le premier plan régional de développement;
Que, sur ces bases, le projet de ville tire les conséquences du premier plan sur les objectifs de la stabilisation de la population et de la croissance de l'activité économique garantissant aux habitants de la région le progrès social et le respect de la qualité de la vie en ville; qu'il relève qu'à l'évidence toutes les réponses n'ont pas été apportées aux problèmes qui se posaient lors de l'adoption du premier plan et que les défis du premier plan doivent être reformulés à la lumière des intentions toujours d'actualité;
Qu'ainsi, s'il s'inscrit dans la ligne des grands objectifs du premier plan, le plan actuel apporte des précisions sur plusieurs aspects insuffisamment pris en compte;
Que, comme le relève la Commission, le présent plan met davantage l'accent sur le caractère international et interculturel de Bruxelles à valoriser au travers de projets

phares intégrés, l'association plus marquée entre le secteur économique et l'emploi, l'importance accordée à la recherche scientifique, la mise en exergue des fonctions internationales, y compris les menaces en termes de tension sur le marché du logement;
Que, dans cette mesure, le présent plan constitue l'aboutissement de l'évaluation des actions menées sous l'empire du précédent plan, sans qu'il ne se justifie de faire expressément et systématiquement référence, dans chacun de ses chapitres, au premier plan;
Considérant que certains réclamants et la Commission souhaitent des clarifications concernant l'articulation du plan et des autres outils de planification et de programmation;
Qu'il y a lieu de rappeler que le plan définit les grands objectifs de développement de la Région et les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre; et qu'il n'y a pas lieu de reprendre dans le plan le contenu détaillé des différents plans opérationnels (plan IRIS des déplacements, plan régional d'affectation du sol, plan bruit, plan déchets, ...);
Que lorsque certains plans ou programmes existants ne s'inscrivent pas dans ses objectifs, le plan indique expressément qu'il y a lieu de procéder à leur modification, leur amélioration ou leur précision; qu'à l'inverse, lorsque le plan ne prévoit pas leur modification, ces plans et programmes s'inscrivent dans les orientations définies par le Gouvernement;
Considérant que lors de l'enquête publique sur le projet de plan, des demandes de modifications du plan régional d'affectation du sol ont été formulées;
Que nombre de ces demandes constituent la réitération, à l'occasion du projet de plan régional de développement, de demandes de modifications effectuées antérieurement à l'égard du projet de plan régional d'affectation du sol;
Que, comme le relève la Commission, ces demandes ont fait l'objet d'une décision récente du Gouvernement lors de l'adoption, le 3 mai 2001, du plan régional d'affectation du sol; qu'à cet égard, le Gouvernement se réfère à la motivation qui précède l'arrêté adoptant le plan régional d'affectation du sol et qui explique, à suffisance, les raisons pour lesquelles ces demandes n'ont pas été suivies lors de l'adoption de ce plan;
Qu'il apparaît donc inutile au Gouvernement de puiser dans l'article 17 de l'ordonnance un motif pour réintroduire des réclamations qui n'ont pas reçu précédemment une suite favorable;
Considérant, en ce qui concerne les nouvelles modifications suggéréespour le plan régional d'affectation du sol, que, comme la Commission le précise dans son avis, des modifications éventuelles de ce plan ne seront utilement envisageables qu'après son évaluation au terme d'une période suffisamment longue d'application;
Que, de plus, le Gouvernement constate que le plan régional d'affectation du sol permet de répondre de façon satisfaisante et adéquate aux priorités mentionnées au plan régional de développement, sauf, comme le précise la priorité 8, en qui concerne le raccordement de la nouvelle ligne de chemin de fer dans la berme centrale de l'autoroute Bruxelles - Malines - Anvers (E19) à la ligne de chemin de fer 26 de sorte que le plan régional de développement prévoit la révision de la carte relative aux transports en commun du plan régional d'affectation du sol sur ce point;
Que de surcroît, les réclamations portent généralement sur un ou plusieurs points extrêmement précis ou localisés, sans nullement tenir compte de la cohérence de l'ensemble du plan régional d'affectation du sol au regard des objectifs généraux du plan régional de développement;
Que, par ailleurs, d'autres réclamants souhaitent, à l'occasion du plan régional de

développement, que des décisions soient prises sur des projets urbanistiques précis ou sur des interprétations du texte du plan régional d'affectation du sol; que de telles réclamations dépassent très largement le cadre du présent plan; que le plan régional de développement définit des orientations générales auxquelles auront égard les autorités compétentes en matière de permis en vue d'apprécier l'opportunité urbanistique des projets qui leur sont soumis dans le respect des dispositions du plan régional d'affectation du sol;
Qu'enfin, l'objectif est de maintenir une certaine stabilité dans la définition des affectations définies par le plan régional d'affectation du sol afin d'éviter de susciter de la sorte des espoirs d'ordre spéculatif qui nuisent au développement de la Région;
Considérant que certains réclamants souhaitent voir le Gouvernement procéder à des études complémentaires en vue de développer certains aspects complémentaires;
Que des études complémentaires peuvent présenter un certain intérêt, mais ne sont pas de nature à modifier la définition du contenu des diverses priorités; qu'elles permettraient tout au plus, d'apporter l'une ou l'autre précision sans modifier cependant les priorités du projet de ville;
Que dans ces conditions, elles ne sont pas de nature à justifier de retarder d'avantage l'adoption du plan;
Considérant que des réclamants et la Commission estiment que, sur certains points, le projet de plan n'est pas assez précis et concret dans la définition des moyens de mise en oeuvre;
Qu'il convient de rappeler que chaque priorité définit les objectifs retenus et les principaux moyens de mise en oeuvre qui devraient être adoptés pour leur réalisation;
Que, comme il le fut rappelé, le plan régional de développement est conçu comme un plan de législature destiné à concrétiser la politique du Gouvernement régional pendant la durée de ce dernier;
Que la définition des moyens de mise en oeuvre est tributaire de la nature des objectifs retenus à l'égard de chaque priorité et des innovations opérées par le plan;
Qu'il peut arriver que la description des moyens nouveaux à adopter ne soit pas faite dans les moindres détails; qu'il ne relève pas du plan d'entrer dans le niveau d'exhaustivité et de détail préconisé par nombre de demandes; que ces demandes sont davantage en relation avec les mesures d'exécution du plan; que le Gouvernement doit encore étudier avec précision la façon la plus adéquate d'adapter les moyens nouveaux aux objectifs du plan;
Considérant qu'en ce qui concerne les réclamations relatives au manque de données budgétaires chiffrées ou l'absence de définition d'un calendrier contraignant, il convient de relever d'abord que les mesures d'exécution du plan et leur impact budgétaire seront analysés dans le cadre du vote des budgets régionaux; que les arbitrages budgétaires annuels ou pluriannuels se feront en ayant égard aux priorités définies par le plan;
Que, par ailleurs, il est impossible de budgétiser dans le détail l'ensemble des priorités du plan. Qu'il est d'autant plus difficile de le faire que certaines actions devront s'étaler bien au-delà de la législature, que d'autres ne sont pas encore définies avec une suffisante précision pour ce faire, que d'autres enfin nécessitent des études préalables;
Que pour les mêmes motifs, il n'apparaît pas opportun de définir préalablement un calendrier contraignant de réalisation de chacun des objectifs définis dans les différentes priorités; qu'il en va d'autant plus ainsi que l'exécution du plan doit conduire à terme à l'accomplissement simultané de l'ensemble de ces priorités; que, pour le surplus, le plan prévoit des mécanismes de suivi permettant, par ce biais, d'assurer le contrôle de la mise en oeuvre de ses objectifs;

Considérant que certains réclamants et la commission souhaitent que le plan indique de façon plus précise les pouvoirs ou les acteurs publics appelés à mettre en oeuvre les objectifs du plan;
Alors que le projet de plan est relativement clair à ce sujet; que lorsque les missions de certains intervenants publics devaient être reprécisées ou réorientées au regard des priorités du plan, le plan l'a indiqué expressément; que pour le reste, il serait fastidieux et inutile de rappeler, à l'occasion de chaque priorité, les missions légales de chaque intervenant public concerné;
Que le plan leur est destiné au premier chef et qu'il appartient à chacun de ces pouvoirs d'en assurer l'exécution et l'effectivité dans le cadre de leurs missions et de leurs actions;
Considérant que des réclamants s'interrogent sur les moyens financiers des communes pour mettre en oeuvre le plan, et de façon plus générale, sur la viabilité des finances communales sur le long terme;
Alors que les missions confiées aux communes dans le plan constituent pour la plupart des missions qui relevaient déjà des compétences communales;
Que pour les missions nouvelles, et même parfois pour certaines missions prioritaires qui auraient déjà dû être mises en oeuvre par les communes, le Gouvernement s'est engagé de façon expresse à prévoir des moyens spécifiques pour aider les communes; qu'il n'est guère possible de les budgétiser à ce stade de façon plus précise, sans retarder inutilement l'adoption du plan; qu'en toute hypothèse, le Gouvernement fut et sera attentif à ne pas charger les communes de missions supplémentaires sans leur octroyer des moyens complémentaires;
Que de façon générale, le débat récurrent de la viabilité des finances communales ne peut être tranché dans le cadre du présent plan; que le Gouvernement est parfaitement conscient de cette problématique et poursuit ses efforts en vue de régler cette question au mieux, dans le contexte institutionnel et budgétaire existant;
Que le plan prévoit, lorsque cela s'avère nécessaire, le dialogue, la concertation, la collaboration et le partenariat avec les communes (notamment au travers d'instances comme le comité de coordination Région-Communes ou la cellule de coopération Région-Communes), dans la mise en oeuvre du plan;
Considérant que la huitième condition transversale expose que la mise en oeuvre du projet de ville doit faire l'objet d'un suivi permanent;
Qu'à cette fin, le plan trace déjà, dans les grandes lignes, les instruments nécessaires à ce suivi;
Considérant que la création d'indicateurs régionaux pour permettre de suivre la réalisation du plan, comme le suggèrent des réclamants et la Commission, est très difficile à établir a priori de façon pertinente, particulièrement à l'égard des initiatives nouvelles que propose le plan; que leur définition nécessite une grille d'analyse précise et spécifique à chaque mesure de mise en oeuvre proposée;
Que précisément l'un des objets de la huitième condition transversales est la mise au point d'outils de pilotage : indicateurs pertinents, tableaux de bord...;
Qu'enfin le Gouvernement observe que le plan a constaté la faiblesse des moyens utilisés jusqu'à ce jour pour assurer le suivi et l'évaluation, qu'à cette occasion, il propose précisément des réformes à mener en vue d'atteindre les objectifs fixés avec plus de pertinence, d'efficacité et d'efficience; que le plan développe en détail cette problématique de suivi, de pilotage et d'indicateurs dans la huitième condition transversale;
Considérant, par ailleurs, que le plan crée de nombreux observatoires qui devraient aider le Gouvernement dans le suivi du présent plan et prévoit que le comité de suivi

sera chargé de la coordination de ces observatoires;
Considérant que des réclamants demandent l'application concrète de l'article 4 de l'ordonnance qui prévoit le dépôt chaque année sur le bureau du conseil de la Région de Bruxelles-Capitale d'un rapport sur l'état et les prévisions en matière de développement et d'urbanisme et sur l'exécution des plans régionaux et communaux;
Qu'il s'agit d'une obligation légale découlant directement de l'ordonnance et qui trouve à s'appliquer concomitamment au plan régional de développement; que, par ailleurs, celui-ci prévoit la mise en place d'outils d'évaluation et d'indicateurs permettant d'élaborer les rapports annuels prévus par l'ordonnance;
Considérant que le plan a eu le souci d'appréhender les problématiques urbaines dans leur globalité compte tenu de leurs interdépendances;
Que dans ce cadre le plan a abordé des matières qui ne relèvent pas des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale; que le Gouvernement a voulu de cette façon souligner la globalité de l'approche du développement urbain et l'interdépendance des politiques;
Que, dans les domaines qui ne relèvent pas de ses compétences, le Gouvernement a souhaité se limiter à exprimer une vision politique du développement de la ville et qu'il s'exprime, dans ces domaines, par voie de recommandations;
Que le Gouvernement pourra, lorsque la matière s'y prête, mettre en oeuvre cette vision dans le cadre d'une coopération avec les autres entités compétentes afin de rencontrer les objectifs politiques exprimés dans le plan;
Que, comme le relève la Commission, la Région peut éventuellement encore influencer sur ces matières soit de manière indirecte, via les choix réalisés au sein de ses propres compétences (par exemple le traitement indirect des matières sociales via la politique du logement), soit par le fait que les Ministres régionaux siègent également dans les Commissions communautaires;
Que dans ces matières, le Gouvernement n'a pas souhaité développer les moyens de mise en oeuvre, dans la mesure où ceux-ci échappent à ses compétences; que pour cette raison, le Gouvernement a rejeté bon nombre de propositions ou suggestions visant à faire préciser les moyens de mise en oeuvre des objectifs généraux ainsi décrits;
Considérant que suite aux réclamations et observations, des erreurs purement matérielles ont entraîné des corrections nécessaires des cartes du plan;
Considérant que suite aux nombreuses demandes d'éclaircissement des cartes et de leurs légendes, et aux demandes de voir mieux établir les liens entre les cartes et les textes, les cartes ont été adaptées, les légendes complétées, les concepts utilisés définis dans le glossaire ou dans le texte des priorités correspondantes;
Considérant que de nombreuses réclamations demandaient d'augmenter l'échelle des figures du plan pour permettre une meilleure lisibilité en adoptant les dimensions des cartes du projet, mais que la plupart des figures ayant seulement un caractère informatif, il n'y a pas lieu de consacrer des moyens supplémentaires importants pour les éditer à grande échelle, que de plus certaines informations ont intérêt à être représentées de façon synthétique ou par des symboles car l'intérêt de ces figures est de pouvoir montrer la répartition existante sur l'ensemble de la région des éléments significatifs de la problématique à représenter;
Considérant, comme le relève la Commission qu'un certain nombre de remarques effectuées à l'égard du constat introductif au plan régional de développement sont relatives à des propositions et qu'elles sont traitées comme telles dans les chapitres du projet y relatifs;
Considérant que le Constat met en évidence une croissance progressive de la

population après un important déclin;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la notion « périphérie de Bruxelles » et, la cas échéant, d'élargir le rayon de celle-ci pour appréhender les nouvelles zones de forte croissance telles que la région de Gembloux, Sombreffe, ...;
La Commission appuie cette demande et estime nécessaire de préciser dans le plan, les concepts utilisés; et de ne pas recourir au terme « banlieue » qui définit un phénomène urbain français ne reflétant pas la réalité bruxelloise qui par conséquent devrait être banni;
Que le glossaire est complété pour intégrer les termes « périphérie », « deuxième couronne », et « métropole bruxelloise »;
Que le projet de plan est adapté en utilisant ces différents concepts;
Considérant que le Constat souligne l'érosion du revenu moyen engendrant une diminution de la capacité contributive, tendance ayant des implications multiples sur la dynamique de la Région;
Considérant que le constat met en évidence l'enjeu de l'action sociale dans le cadre du développement de la ville, au regard de la précarité croissante qui se concentre dans certaines parties de la ville;
Considérant qu'un réclamant demande de prendre en considération de manière plus affirmée le caractère multidimensionnel de la pauvreté, l'importance d'une politique de prévention et du rôle central du CPAS dans la mise en oeuvre et l'évaluation des politiques publiques au-delà du champ de l'aide sociale et souligne aussi que les indicateurs non financiers de la pauvreté ne sont pas sans impacts financiers au niveau de la Commune;
Alors que le plan précise que le CPAS est devenu un acteur incontournable dans la mise en oeuvre des politiques sociales et qu'il devra dès lors obtenir des moyens financiers supplémentaires pour consolider ses missions de prévention;
Que le Constat montre une politique de la santé et de l'aide sociale satisfaisante alors qu'il met en exergue un contexte institutionnel trop fragmenté;
Considérant que le constat reconnaît que la Région est un pôle économique majeur du pays, mais dont il faut toutefois renforcer le dynamisme; qu'il est précisé que l'activité économique y est répartie de manière irrégulière selon différentes zones sectorielles;
Considérant qu'un réclamant demande de corriger la figure 27 « typologie de l'emploi », car tout le sud d'Haren n'est pas un quartier avec moins de cent emplois; qu'il estime que l'on dépasse de très loin les 10.000 emplois, que de nombreuses PME, des ateliers et dépôts de la STIB et également de nombreuses grandes sociétés totalisent certainement plus de 10.000 emplois; que la Commission demande que la carte soit corrigée;
Que comme suggéré par la Commission, le constat est modifié par les corrections utiles à la figure 27;
Considérant que le Constat met en évidence l'importance des professions libérales et l'impact et l'implication d'un certain nombre de celles-ci dans la qualité de vie de la population;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre à jour le constat et d'y inclure la portée réelle du secteur des professions libérales et intellectuelles pour le Région; qu'il relève que, selon l'Inasti, les professions libérales, entre 87 et 97, ont progressé de 52 % dans le pays et de près de 30 % en Région de Bruxelles-Capitale; qu'au 31 décembre 2000, les professions libérales étaient passées à 21.222 titulaires dans la Région (pour 50.034 en Région wallonne et 83.018 en Région flamande); que le Constat n'est pas à jour et ne reflète pas la réalité en la matière (professions libérales) que la Commission appuie la remarque du réclamant;

Que le constat du projet de plan est modifié en ce sens et que les corrections utiles sont apportées;
Considérant que des réclamants demandent dans le cadre du commerce comme pôle d'attraction, de se baser sur des données relatives à l'ensemble des commerces et pas seulement sur des données relatives à une trentaine de noyaux commerciaux;
Qu'il convient de suivre l'avis de la Commission qui estime nécessaire que l'Observatoire du commerce prenne bien en compte la totalité des noyaux commerciaux sur le territoire régional;
Considérant que dans le cadre d'une Région qui s'affirme de plus en plus comme une ville internationale et interculturelle; il est constaté un certain ressentiment entre les Bruxellois et les institutions européennes;
Considérant que des réclamants estiment que d'autres villes que Bruxelles peuvent accueillir les infrastructures qui devront être créées pour l'élargissement de l'Union européenne, car l'installation des bureaux et infrastructures découlant de l'élargissement de l'Union européenne à 18 puis 28 Etats engendrera de nombreuses nuisances et occupera de l'espace; qu'il convient de ne pas désigner les habitants comme responsables du manque d'engagement des institutions européennes dans leur capitale;
Qu'il convient, comme le suggère la Commission, de se référer aux priorités du plan car ces réclamations, sont plutôt des propositions, qu'un constat;
Considérant qu'il importe, dans le cadre de l'attractivité de la ville, de prendre en considération le sentiment d'insécurité et l'insécurité objective;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer et de changer la dénomination "taux de criminalité" par "taux de délinquance", il estime en effet que cette dénomination est mal choisie pour la figure 44 du constat; que s'il s'agit du nombre de délits constatés, comme le texte en rapport incite à le penser, l'appellation "taux de délinquance" serait beaucoup plus juste [un tag ou un vol d'une pomme à l'étalage ce ne sont pas des crimes];
Que la Commission partage cette remarque et propose la correction du texte en ce sens;
Qu'il n'y a pas lieu de procéder à la modification demandée car il est utile de se rattacher à la définition communément admise du terme « taux de criminalité » qui est précisée dans le glossaire;
Considérant que le Constat met en évidence une pression fiscale plus lourde dans la Région de Bruxelles Capitale que dans la périphérie, qui est liée à une offre des services plus importante;
Considérant qu'un réclamant relève une contradiction entre les éléments de l'attractivité de Bruxelles mentionnés dans l'étude Censydam, et les développements trop importants accordés à la pression fiscale dans ce chapitre; que l'interprétation donnée de cette étude conduit à désigner trois axes politiques essentiels, (propreté, sécurité, pollution sonore), parmi lesquels seule la propreté est considérée par ladite étude comme étant un domaine où l'action des pouvoirs publics a un effet sur l'attractivité de la Région; qu'il convient également de prendre en considération la problématique de l'image du quartier, la présence d'espace vert, du coût mensuel du logement ou des contacts avec le voisinage dont l'importance a été relevée par ladite étude comme un critère déterminant de l'attractivité;
Qu'il convient de souligner que les informations des études préalables ne sont que des informations de contextualisation et ne constituent pas les seuls éléments sur lesquels reposent les priorités du projet de ville; que, d'autre part, le constat comporte également des développements relatifs aux thèmes relevés par l'étude considérée

comme participant à l'attractivité résidentielle;
Considérant qu'un réclamant estime que dans le cadre de la distribution spatiale des espaces verts, une analyse évolutive aurait été intéressante sur base de la mise à jour de la carte Duvigneaud de 1976 et que la carte de verdurisation des îlots est insuffisamment lisible;
Considérant qu'un réclamant estime que la figure 55 sur la distribution spatiale des espace verts à Bruxelles donne une idée fausse de la situation actuelle étant donné que de nombreux espaces verts ont déjà disparu; qu'il estime de plus que le plan régional d'affectation du sol affecte des surfaces vertes considérables à l'urbanisation;
Qu'il convient de relever que les figures du constat constituent des cartes informatives à caractère général et que les éventuelles divergences mineures n'ont pas d'impact sur l'exactitude du constat réalisé;
Que, comme le relève la commission, la carte de la figure 55 a été établie avant la cartographie du plan régional d'affectation du sol; qu'afin d'éviter des confusions inutiles, le projet est complété par la date d'élaboration des cartes issues de l'étude préalable sur la typologie des quartiers; que, de surcroît, le concept de « verdurisation » est employé en lieu et place de celui d'« espaces verts » afin d'uniformiser le vocabulaire de la carte et du texte;
Considérant que la partie du Constat qui met en évidence l'amélioration de l'environnement qui demeure une préoccupation des Bruxellois, implique aussi de prendre en considération l'épuration des eaux usées;
Considérant qu'un réclamant rappelle que la station d'épuration Nord n'est pas sur Neder Over Hembeek mais sur Haren et qu'il y a une confusion entre la chaussée de Vilvoorde / rive gauche (1120 N-O-Hembeek) et l'avenue de Vilvoorde / rive droite (1130 Haren);
Que le constat est corrigé pour préciser la localisation de la station à Bruxelles-Ville Haren;
Considérant que le problème des déchets s'inscrit dans le Constat dans le cadre de l'amélioration de l'environnement;
Considérant que des réclamants estiment qu'une évaluation complémentaire aurait été utile pour savoir si l'augmentation des déchets est liée à la consommation courante des ménages, ou au développement de certains secteurs (commerce,...); qu'il serait utile de disposer d'une évaluation du plan déchets en termes d'évolution du volume de déchets ménagers (+ 1 % par rapport aux - 10 % voulus) et qu'il faudrait également intégrer les problèmes engendrés par les déchets fournis par les commerces et les grandes surfaces commerciales;
Qu'il convient de se référer aux considérations générales en ce qui concerne les demandes d'études complémentaires;
Que d'autre part, le problème des déchets liés aux commerces est évoqué dans le constat et fait l'objet d'une politique spécifique au travers du plan déchets;
Considérant que le constat réalisé a démontré que les défis du premier plan régional de développement n'avaient pas entièrement abouti;
Que le présent plan reformule ces objectifs tout en restant dans le prolongement du premier plan;
Qu'ainsi, des réponses doivent être apportées aux diverses attentes des entreprises et des habitants bruxellois afin d'enrayer définitivement l'exode vers la périphérie;
Que, par ailleurs, la mixité des fonctions et des populations de la ville doit être favorisée;
Qu'en vue de la réalisation de ce projet, le plan définit trois défis qui devront gouverner l'ensemble des priorités du plan;

Qu'à cet égard, un réclamant demande que l'on explicite la notion de développement durable;
Qu'il convient de rappeler que cette notion est définie dans le glossaire;
Que le même réclamant demande que soit précisé le lien entre les trois défis ainsi que la manière dont le Gouvernement compte les relever au moyen des différentes priorités;
Qu'il convient de renvoyer aux considérations générales qui permettent de répondre à cette réclamation;
Considérant qu'un réclamant estime que l'évaluation du premier plan régional de développement aurait mérité une plus grande attention;
Qu'il convient de renvoyer aux considérations générales ainsi qu'au constat qui démontrent une analyse attentive de la situation;
Considérant que la Commission considère que le troisième défi (caractère international et interculturel de Bruxelles) recouvre deux idées trop différentes pour être associées;
Que le Gouvernement ne partage pas cet avis et considère que le défi consiste précisément à intégrer ces deux axes dans un projet de ville homogène;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, souhaite, à titre didactique, l'intégration d'un ou deux schémas de synthèse;
Que le Gouvernement ne partage pas cet avis et considère que la présentation des défis du projet de ville en une page constitue une synthèse suffisante et que le caractère réducteur d'un schéma serait en outre inapproprié;
Considérant qu'un réclamant et la Commission estiment que la carte n° 1 - Projet de ville aurait plus d'intérêt si elle comportait des priorités;
Que la carte du projet de ville intègre les éléments qui, par leur nature, constituent les priorités pour le développement de la ville;
Considérant qu'un réclamant estime que, vu leur importance, les lignes de métro devraient figurer sur la carte n° 1;
Qu'afin de conserver à cette carte sa lisibilité, il n'est pas opportun d'y faire figurer les lignes de métro, et ce d'autant plus qu'elles sont déjà reprises sur les cartes n° 5 et n° 6;
Considérant que des réclamants, ainsi que la Commission, demandent d'introduire une zone spécifique d'intervention prioritaire pour le commerce;
Que les zones d'interventions prioritaires en matière de commerces font l'objet d'une cartographie spécifique, à savoir la figure n° 90 (noyaux commerciaux et contrats de noyaux commerciaux);
Qu'en outre, le texte du projet de plan est précisé en inscrivant un lien entre la figure n° 90 et les conditions transversales;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de définir la Zone Objectif II;
Que le projet de plan est modifié en ce sens;
Considérant que des réclamants demandent d'élargir la Zone Objectif II;
Alors qu'il ne convient pas d'élargir la Zone Objectif II car les critères de définition de celle-ci ont été fixés par l'Union européenne qui impose que la zone ne dépasse pas 150.000 habitants;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de mieux définir la Zone du canal;
Que le projet de plan est complété pour préciser que la Zone du canal est un axe stratégique qu'il faut mettre à profit par une meilleure intégration des activités portuaires dans le milieu urbain;

Considérant qu'un réclamant demande d'inverser la représentation des itinéraires cyclables existants et programmés;
Que la carte du projet de plan est corrigée en ce sens;
Considérant que des réclamants demandent de faire figurer sur la carte n° 1 l'ensemble des itinéraires cyclables régionaux déjà réalisés et qu'un autre réclamant demande de ne pas reprendre l'itinéraire cyclable n° 1 (Rhode / Linkebeek) comme étant terminé puisqu'il ne l'est pas;
Que la carte du projet de plan est corrigée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer une section de l'itinéraire cyclable;
Alors que cette section est une section de liaison entre deux itinéraires totalement réalisés qui ne sont, par conséquent, pas indiqués;
Qu'afin d'éviter toute incertitude la légende de la carte est précisée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant ainsi que la Commission demandent de supprimer les Centres universitaires de la carte n° 1;
Alors que ces Centres universitaires sont des pôles de développement importants, comme le met en évidence la priorité 12, et qu'il convient dès lors de les maintenir sur la carte;
Considérant qu'un réclamant estime que la carte n° 1 entérine l'implantation illégale de bureaux au lieu de laboratoires de recherche dans la zone du Meyllermersch;
Alors que la réclamation n'est pas fondée dans la mesure où elle repose sur une confusion entre la zone d'industries urbaines et d'activités portuaires et de transports avec la zone administrative;
Considérant qu'un réclamant estime qu'en cas de reconversion des sites Delta et Josaphat, l'affectation en zone d'industries urbaines n'est pas idéale;
Alors qu'il ne convient pas d'accéder à cette demande de modification du plan régional d'affectation du sol pour les motifs exposés ci-dessus;
Considérant que la priorité 1 du plan est de renforcer l'attractivité résidentielle et favoriser l'équilibre social en améliorant la qualité de l'environnement urbain, au travers d'une politique intégrée et ambitieuse notamment en matière de rénovation urbaine, d'espace public, d'équipement collectif, de propreté et de patrimoine;
Considérant que le plan tend à assurer à la région une population diversifiée tant en renforçant l'intégration sociale des populations fragilisées, qu'en stabilisant les habitants dans les quartiers anciens et qu'en encourageant le retour à la ville, au travers de politiques axées sur le développement durable et l'amélioration de la qualité de la vie;
Considérant que le projet de plan précise que retiennent l'attention en matière d'attractivité résidentielle, l'habitat, c'est-à-dire la sphère privée qui englobe le logement et son environnement immédiat et l'espace public au sens large;
Considérant que comme le relèvent des réclamants et la Commission, d'autres éléments interviennent comme facteurs d'attractivité;
Qu'il en va ainsi de la fonction économique et des emplois procurés dans la mesure où une émigration de l'emploi risque de ne faire qu'amplifier la périphérisation du logement et donc l'émigration de la population en confortant l'idée de ville dortoir;
Qu'il en va également de l'accès à un nombre suffisant de services publics et privés, notamment les commerces de proximité, les petits équipements sociaux et culturels et de la qualité de l'offre en matière d'enseignement et de culture témoignant d'une politique qualitative de valorisation de la ville;
Qu'il convient de préciser le projet de plan en ce sens;
Qu'un tel objectif passe nécessairement par une politique intégrée et ambitieuse entre

autres en matière de rénovation urbaine, d'espaces publics, de propreté et de sécurité, d'équipements collectifs, de valorisation du patrimoine ..., politique impliquant une programmation précise des réalisations, avec un souci constant de gestion participative et de cohérence dans les interventions qui sera détaillée au point 1.5. de la priorité et qui sera concrétisée par la mise en place du programme opérationnel;
Qu'en ce qui concerne l'attractivité résidentielle, des indicateurs seront identifiés en vue d'évaluer le degré de réalisation des politiques menées dans les différents domaines contribuant à l'attractivité résidentielle de la région; que l'évaluation de ces facteurs constituera le tableau de bord de l'attractivité de la région, tableau de bord explicité dans l'examen des conditions transversales de la mise en oeuvre du projet de ville;
Qu'il reviendra, dans le cadre de sa mission, au comité de pilotage du plan - décrit dans l'exposé de la huitième condition transversale - de déterminer quels sont les indicateurs pertinents pour estimer si les objectifs du plan sont atteints;
Que comme le relèvent certains citoyens, il convient de préciser, dans le plan, l'instauration d'un système d'information du travail réalisé par ce comité de pilotage au travers d'un rapport périodique;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Que, suite à la demande de réclamants, l'instrument de référence qu'est l'audit urbain, réalisé par la Commission, est défini dans le glossaire du plan et que les informations utiles à son accès y sont précisées;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif démographique, que la Commission suggère de revoir la structure de la priorité en deux parties, l'une consacrée à l'objectif démographique, reprenant l'actuel point 1.2, et l'autre consacrée aux moyens, reprenant les autres points de la priorité, au motif que l'objectif démographique de la priorité est l'objectif fondamental du projet de ville;
Qu'il ne convient pas de faire droit à cette suggestion dans la mesure où l'objectif fondamental du plan est un développement harmonieux de la ville et que l'objectif démographique n'est qu'une des composantes de ce développement;
Considérant que des réclamants estiment que l'objectif démographique chiffré du projet de plan serait audacieux et que d'autres l'estiment trop peu ambitieux;
Que suite à ces considérations et conformément à l'avis pertinent de la Commission, le projet de plan est modifié pour retenir l'objectif de croissance de 40.000 habitants comme un objectif minimal;
Que le Gouvernement fait sienne l'analyse de la Commission et précise le projet de plan pour mentionner le niveau connu de la population existante, le fait que l'objectif d'une évolution de la population d'environ 40.000 habitants semble être la croissance minimale à prévoir selon les projections du constat et que le plan, par l'ensemble de ses actions, tend à aller au-delà de cette évolution tendancielle;
Considérant, en ce qui concerne la fiscalité des ménages, que des réclamants demandent de renforcer l'aide à l'acquisition d'un premier logement dans le cadre du renforcement de la production de logements et de la récupération des logements abandonnés ou affectés à un autre usage;
Que le projet de plan est complété pour prévoir que le Gouvernement améliorera le dispositif des aides à l'acquisition d'un premier logement pour jeunes ménages;
Considérant que la Commission propose de mettre en évidence la part accrue des taxes régionales dans l'ensemble des recettes disponibles suite aux accords du Lambermont;
Alors que cette précision relève du constat et non pas des objectifs et outils que le plan développe en ce qui concerne l'attractivité résidentielle;

Considérant que des requérants demandent d'avoir une vision pro-active visant à rendre la Région bruxelloise fiscalement attractive par rapport aux deux autres régions;
Considérant que des réclamants suggèrent par ailleurs des modulations des mécanismes fiscaux existants;
Que le projet de plan est précisé pour exposer que, compte tenu de l'autonomie fiscale accrue des régions, les taxes régionales, les droits de succession et la fiscalité immobilière ont été revus en profondeur afin de pouvoir servir de levier aux objectifs généraux du plan;
Que pour le surplus, l'impôt des personnes physiques reste un impôt national dont tant l'assiette que les taux sont fixés par la loi fédérale; qu'il convient de corriger sur ce point le projet de plan;
Considérant, en ce qui concerne le renforcement de la production de logements et la rénovation urbaine, que la Commission, à la suite de réclamants, suggère que la politique de récupération des logements vides dans les noyaux commerciaux nécessite préalablement une réflexion approfondie;
Qu'il convient de mettre en place un groupe de travail chargé de réfléchir au problème de la récupération des logements vides dans les noyaux commerciaux; que le projet de plan est complété en ce sens;
Qu'il convient, en outre, d'attendre les résultats de ce groupe de travail avant d'estimer si le programme spécifique d'encouragement préconisé par la Commission est nécessaire;
Que, de la même manière, les mesures spécifiques préconisées par la Commission feront l'objet de cette réflexion et qu'il ne convient pas d'anticiper sur cette analyse en précisant, dans le plan, quelles mesures particulières sont nécessaires pour la réalisation dudit objectif;
Que, de surcroît, le plan, en sa priorité 6 prévoit que l'évolution de l'offre de surfaces commerciales fera l'objet d'un monitoring permanent comportant une attention spécifique à la problématique des logements vides aux étages dans les noyaux commerciaux;
Considérant que le plan définit des priorités en matière de protection et de réhabilitation des intérieurs d'îlots;
Qu'il vise, en effet, la récupération des parcelles ou de parties de parcelles actuellement construites et plus de rigueur à l'égard des constructions illicites, tant par une prévention affirmée, que par l'exigence de remise en pristin état et une verdurisation des intérieurs d'îlots dégradés;
Que, de surcroît, dans le cadre des priorités 4 et 9, au travers des mécanismes de rénovation individuelle et des moyens d'action et de mise en oeuvre du maillage vert, la problématique des intérieurs d'îlots est également appréhendée;
Considérant que des réclamants, suivis par la Commission, sollicitent un renforcement dans le traitement des infractions;
Que, comme le suggèrent des réclamants et la Commission, il convient de préciser, dans le projet de plan, le renforcement de la régularisation des infractions au moyen d'amendes administratives en calculant une telle amende en fonction de la plus value liée à l'infraction;
Que le projet de plan est également complété pour préciser que l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme a été modifiée en ce sens;
Que de surcroît le plan prévoit un renforcement du contrôle des infractions au niveau communal et une concertation avec le parquet pour rendre les poursuites plus adéquates;

Que le plan prévoit une rigueur renforcée à l'égard des constructions illicites, tant par une prévention affirmée - ce qui intègre une information adéquate des citoyens -, que par l'exigence de remise en pristin état;
Considérant que des réclamants et la Commission observent que la protection et la réhabilitation des intérieurs d'îlots peuvent également s'effectuer par la verdurisation des toitures ou l'usage de matériaux plus nobles que les recouvrements bitumés;
Qu'il convient de préciser le projet de plan en ce sens dans la définition des instruments visant la protection et la réhabilitation des intérieurs d'îlots;
Que le plan précise également, dans les moyens d'action et de mise en oeuvre du maillage vert exposés dans la priorité 4, l'encouragement au verdoiement des toitures plates;
Considérant qu'en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics, le plan prévoit l'élaboration d'un programme opérationnel de réaménagement de l'espace public;
Qu'il convient, au regard de certaines observations émises, de corriger son appellation - en utilisant les termes "programme opérationnel" plutôt que "plan opérationnel" - afin d'éviter de donner à penser qu'il s'agit d'élaborer une planification supplémentaire;
Considérant que le plan précise que le programme sera élaboré en étroite concertation avec les communes, qu'il concrétisera les grandes options et objectifs découlant du plan régional ainsi que des plans communaux de développement et qu'il servira à la mise en oeuvre de ces principes, en localisant et en planifiant les actions et leur programmation dans le temps;
Qu'il ne s'indique pas, par conséquent, de préciser que le contenu du programme opérationnel de réaménagement de l'espace public doit être défini dans les plans communaux de développement ni de modifier le contenu de ceux-ci;
Que les modalités particulières de l'élaboration du programme et de son exécution relèvent des modalités d'application du plan;
Considérant que des réclamants suggèrent un contenu plus spécifique du programme opérationnel de réaménagement de l'espace public et, notamment, de préciser dans le plan les espaces publics qui seront repris dans ledit programme;
Alors que le plan précise les grands principes du programme opérationnel;
Que comme suggéré par des réclamants et par la Commission, il convient d'ajouter à ces principes, de manière à établir le lien avec la carte 4 relative à l'amélioration du cadre de vie, que le programme opérationnel intégrera la désignation de noeuds intermodaux faisant l'objet d'aménagements spécifiques tenant compte d'un partage de l'espace public entre les différents usagers; que le projet de plan est complété en ce sens;
Que, pour le surplus, le programme est élaboré en étroite collaboration avec les communes;
Que le plan ne peut, partant, énumérer les espaces publics qui seront concernés mais qu'il précise néanmoins que le programme identifiera les espaces à réaménager prioritairement et sera coordonné avec les autres opérations prévues dans les zones leviers pour assurer l'attractivité résidentielle, zones définies au point 2 de la priorité;
Que le programme opérationnel fera, de surcroît, l'objet d'une information spécifique auprès du public;
Qu'il n'appartient pas de préciser davantage que l'équipe spécifique chargée de la mise en oeuvre du programme opérationnel sera composée de fonctionnaires régionaux dans la mesure où il ne convient pas d'exclure a priori la possibilité d'adjoindre à cette équipe d'autres fonctionnaires émanant d'autres entités;
Considérant que la Commission et les réclamants approuvent les intentions du plan

d'améliorer le « Manuel des espaces publics »;
Que comme le relève la Commission, il ne convient pas de procéder à la création d'une équipe de recherche et de formation sur l'espace public dans la mesure où il ne s'agit pas de mettre en oeuvre une nouvelle étude relative à l'aménagement des espaces publics mais d'améliorer le « manuel des espaces publics existant »;
Considérant que des réclamants réclament, complémentairement à l'amélioration du « manuel des espaces publics » l'élaboration de cahiers des charges types pour la mise en place des zones 30;
Que le Gouvernement considère que les cahiers des charges types applicables aux travaux de voirie communaux, ainsi que les modalités d'application de l'ordonnance du 16 juillet 1998 relative à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'investissements d'intérêt public, constituent des instruments opérationnels suffisants;
Que ce ne sera qu'à la lumière de la planification budgétaire issue des plans directeurs des zones 30 à établir par les communes que le Gouvernement appréciera s'il y a lieu de revoir les arrêtés de subsidiation ainsi que la nécessité éventuelle de prévoir un cahier des charges spécifiques pour ce type de travaux;
Considérant, en ce qui concerne la valorisation des pôles de vie urbaine, que le plan favorise les espaces publics des zones commerciales, touristiques ou historiques, telles les ZICHEE, ainsi que les abords des équipements collectifs;
Considérant que des réclamants soulignent l'impact financier important que peut représenter le traitement favorable à ces zones compte tenu de leur étendue;
Considérant que la Commission, par contre, estime qu'il convient d'intégrer les travaux qui contribuent à la mise en oeuvre de politiques prioritaires du plan parmi les actes et travaux visés par l'arrêté du 16 juillet 1998 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les initiatives communales d'intérêt régional susceptibles d'émarger à la dotation triennale de développement et les projets d'investissement susceptibles d'être subsidiés à taux majoré;
Que le Gouvernement ne se rallie pas à l'avis de la Commission car toutes les zones prioritaires du plan ne comportent pas d'aspects liés aux investissements prioritaires en aménagement d'espaces publics qui font l'objet des subsides prévus par l'ordonnance du 16 juillet 1998;
Considérant, en ce qui concerne le respect des perspectives et des paysages urbains, que des réclamants demandent de clarifier le concept d'"entrée de ville" et que d'autres demandent de placer les entrées de ville à la limite régionale;
Qu'il convient, comme le suggère la Commission, de préciser dans le plan le principe de l'"entrée de ville" tel qu'il est exprimé à la carte 4 relative à l'amélioration du cadre de vie, à savoir d'assurer un traitement continu partant de la limite régionale pour aboutir aux premiers quartiers habités marquant la transition vers une conduite automobile plus adaptée aux exigences de la ville;
Considérant que le plan vise un renforcement des politiques et des mécanismes visant à assurer la qualité environnementale de la vie en ville;
Considérant, en matière de propreté publique, que le plan prévoit que l'exécution du plan propreté adopté par le Gouvernement en 1999 doit se poursuivre et que cette logique de planification sera encouragée et constamment évaluée afin de vérifier la réalisation des objectifs fixés;
Considérant que la mise en oeuvre d'objectifs particuliers et la définition de moyens spécifiques se fait notamment par la conclusion de contrats de propreté avec l'Agence régionale pour la propreté;
Considérant que des réclamants et la Commission considèrent que le problème des déjections canines est un réel inconvénient pour l'agrément de la vie en ville;

Qu'il convient d'insister sur ce point et que le projet de plan est complété pour prévoir la mise en place d'une politique de prévention à mener par les communes ainsi que la coordination des politiques régionales et communales;
Considérant, en matière de bruit, que des réclamants estiment qu'il convient d'assurer un lien renforcé avec la priorité 9 relative à l'amélioration du cadre de vie;
Qu'il convient de préciser, dans le plan, que les objectifs identifiés par le plan doivent être appréhendés conjointement à la priorité 9 à laquelle il est fait référence;
Considérant que des réclamants demandent, en particulier en ce qui concerne le bruit lié au trafic automobile, d'agir sur les causes de bruit et non seulement sur des modalités correctrices;
Alors que le plan assume tant l'objectif de la réduction des nuisances sonores que de la réduction du trafic automobile et des nuisances liées au trafic comme l'expose la priorité 9 en ses points 2 et 3;
Que de surcroît, le plan prévoit l'adoption de mesures destinées à réduire le bruit lié au trafic automobile, notamment par la réalisation d'équipements routiers adéquats;
Considérant que des réclamants demandent la mise en place de moyens spécifiques permettant d'intervenir en cas de nuisances sonores ponctuelles;
Que cet aspect sera intégré au point 2 de la priorité 9 relative à l'amélioration du cadre de vie;
Considérant, en matière de qualité de l'air, que des réclamants demandent que la politique d'amélioration structurelle de la qualité de l'air soit développée dans ce chapitre, qu'une meilleure information du public soit assurée et que la question de la réduction de la pression automobile soit évoquée;
Alors que les objectifs poursuivis en matière de qualité de l'air sont exposés dans la priorité 9 relative à l'amélioration du cadre de vie; que le projet de plan est complété pour préciser, dans le cadre de la priorité 1, que ses objectifs sont la mise en place d'une politique rationnelle de l'énergie (priorité 9, point 7) et la diminution du volume du trafic (priorité 9, point 1.2);
Qu'il existe des instruments d'information du public en matière de qualité de l'air prévus par l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant;
Qu'un rapport annuel relatif à la qualité de l'air est établi et que des informations sur la qualité de l'air et le taux de l'ozone sont accessibles sur Internet;
Considérant, en matière d'espaces verts, que des réclamants et la Commission estiment qu'il convient d'assurer une plus grande cohérence de gestion des espaces verts par la mise en place de règles communes de gestion;
Qu'il convient de compléter la priorité 9 du projet de plan pour préciser que l'I.B.G.E. mettra au point ces règles communes de gestion des espaces verts de manière à amener à une plus grande cohérence dans l'entretien des espaces verts en Région bruxelloise;
Qu'il ne convient pas de préciser, comme le suggère la Commission, que l'I.B.G.E. procédera à l'engagement de gardiens de parcs dans un but préventif dans la mesure où ce type d'engagement se fait régulièrement et dépend du cadre du personnel et des moyens budgétaires de l'IBGE;
Considérant que le plan prévoit qu'en matière d'espaces communaux, les subsides aux communes seront octroyés en fonction du respect de l'objectif de l'amélioration du bien être et de la convivialité par la verdurisation des sites concernés ainsi que du principe du partage de l'espace public;
Considérant que le plan prévoit que les zones forestières et naturelles bénéficieront d'une attention soutenue, que les principes de gestion écologique y seront initiés ou

renforcés;
Que les moyens mis en oeuvre pour rencontrer cet objectif sont notamment prévus par le plan de gestion de la forêt de Soignes, par les dispositions planologiques d'aménagement du territoire, par les mesures de protection patrimoniale et par les outils de gestion mis en place en application de l'ordonnance du 25 avril 1995 relative à la sauvegarde et à la protection de la nature, relative aux réserves naturelles, aux réserves forestières et à la protection de la végétation urbaine;
Considérant, en ce qui concerne les équipements collectifs, que le plan prévoit l'élaboration d'un cadastre des équipements collectifs permettant d'identifier les manques éventuels;
Considérant que des réclamants estiment qu'une importance plus grande devrait être accordée à la création d'espaces verts par rapport à la création ou l'amélioration des équipements collectifs;
Alors que la promotion des espaces verts est visée au point 1.6.4. de la priorité 1 et au point 4 de la priorité 9 et s'exprime également dans la carte n° 4 relative à l'amélioration du cadre de vie;
Que les deux objectifs sont assumés par le plan;
Que, par ailleurs, certains équipements collectifs peuvent participer à la valorisation des espaces verts;
Considérant que des réclamants insistent sur l'échelle communale du cadastre et de la programmation des équipements à développer;
Qu'il convient de préciser, dans le plan, que les données recueillies serviront de base à une programmation des équipements à développer notamment dans le cadre des plans communaux de développement; que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant que des réclamants contestent l'attention portée aux équipements intéressant l'enfance et la petite enfance, alors que d'autres sollicitent un plan d'action en cette matière;
Que comme le précise la Commission, la présence et l'accessibilité de ces équipements est un élément important de l'attractivité urbaine;
Que le cadastre doit être considéré comme un instrument de connaissance et de diagnostic des manques alors que la planification et la budgétisation des investissements sont de la compétence des Commissions communautaires;
Que le projet de plan est complété pour préciser, en outre, que l'attention portée aux équipements intéressant l'enfance et la petite enfance s'effectue également dans le cadre de la priorité 7 relative aux besoins sociaux;
Considérant, en ce qui concerne la valorisation des atouts patrimoniaux, qu'un réclamant relève que le patrimoine ne fait l'objet d'aucune réflexion spécifique alors qu'il aurait dû être considéré du point de vue économique et socioculturel comme un des moteurs de la politique de retour des habitants en ville;
Considérant qu'il est demandé qu'un volet patrimoine soit intégré dans chacune des douze priorités du Gouvernement;
Alors que le plan précise, cependant, notamment dans l'introduction de la priorité, que l'attractivité résidentielle passe nécessairement par une politique intégrée et ambitieuse de valorisation du patrimoine;
Que le plan précise, au même endroit, que le patrimoine bruxellois sera valorisé afin que la détention d'un bien protégé soit considérée comme une source de fierté et non perçue comme une contrainte permanente par son propriétaire;
Que la priorité, précise en son point 1.8.1., que la protection du patrimoine doit être entreprise dans le cadre d'une campagne générale de classement basée sur l'aspect chronologique et/ou sur l'intérêt représenté par un patrimoine plus récent, que l'outil

constitué par l'inventaire du patrimoine immobilier sera finalisé pour servir de base pour tout le travail de la politique du patrimoine en Région de Bruxelles-Capitale, qu'une cellule de veille du patrimoine sera mise en place, que la protection des ensembles sera effectuée par le développement des règlements d'urbanisme zonés et que sera mis sur pied un système efficace de sanction et de réparation en matière de protection patrimoniale;
Qu'il convient de pouvoir appréhender les principes de la politique du patrimoine dans un seul chapitre et que, partant, il ne convient pas, comme suggéré par la Commission, de déplacer au sein de la priorité 5, les aspects techniques relatifs à la protection du patrimoine;
Qu'il convient néanmoins de renvoyer aux priorités 5 relative à « un territoire mieux aménagé » et 4 relative à « un habitat de qualité » pour ce qui concerne les aspects patrimoniaux développés dans ces priorités et, en particulier, pour ce qui concerne la mise en place du permis unique urbanisme - patrimoine et les objectifs de réaffectation et de rénovation;
Qu'en effet, la politique du patrimoine est une matière traitée dans les priorités 1 et confortée par les priorités 4 et 5 et ne doit pas faire systématiquement l'objet d'un point spécifique dans tous les chapitres;
Que néanmoins, la politique du patrimoine est également abordée au travers des autres priorités dans la promotion des activités liées au patrimoine (priorité 2, point 4.1), dans la valorisation des activités culturelles et patrimoniales (priorité 6, point 2.2) et de la signalisation touristique (priorité 6, point 3.2.1.2), dans la valorisation de l'image de la Région de Bruxelles-Capitale et le soutien des projets phares symboles dynamiques du projet de ville (priorité 10, points 4 et 5) et dans le développement des instruments de suivi des politiques régionales (conditions transversales, point 8);
Que l'ensemble de ce dispositif témoigne d'une appréhension adéquate de la promotion du patrimoine;
Considérant que la Commission suggère de développer au sein de la priorité 2 relative à « une économie dynamique » un chapitre consacré aux aspects économiques du patrimoine qui aborde la problématique de la réaffectation du patrimoine industriel à des fins économiques;
Qu'il convient cependant de relever que cette problématique est traitée de manière globale dans la priorité 4 (point 4.4);
Considérant qu'un réclamant et la Commission suggère que les mesures spécifiques visant la protection et la valorisation du patrimoine soient intégrées dans les schémas directeurs qui encadreront les zones leviers, que la Commission suggère en outre l'ajout au sein du chapitre relatif aux conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville, d'une section consacrée à la problématique du patrimoine dans les zones leviers;
Que, néanmoins, la protection et la valorisation du patrimoine sont des matières qui transcendent les zones d'intervention prioritaires et doivent être prises en compte sur l'entièreté du territoire régional;
Que, par ailleurs; les zones d'intervention prioritaire en matière de patrimoine sont déjà appréhendées par le plan régional d'affectation du sol au travers des zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement;
Qu'il convient dès lors de ne pas de suivre la proposition susvisée;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de finaliser l'inventaire du patrimoine immobilier;
Considérant que des réclamants sollicitent que l'avis de la Commission royale des monuments et des sites soit systématiquement sollicité pour tout projet visant la

démolition ou la transformation majeure de tout immeuble antérieur à 1932 et même à 1939;
Qu'il convient, à cet égard, de suivre la suggestion de la Commission d'accélérer la procédure d'adoption de l'inventaire du patrimoine immobilier, tel qu'il est prévu dans l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier, dans la mesure où l'inscription à l'inventaire implique la sollicitation de l'avis de la Commission royale des monuments et des sites lors de la délivrance d'autorisations administratives;
Que, de surcroît, l'objectif de finaliser l'inventaire du patrimoine immobilier participe pleinement à la valorisation des atouts patrimoniaux;
Qu'à cette fin, l'énumération des axes de la valorisation des atouts patrimoniaux du projet de plan est complétée par l'objectif de l'accélération de l'adoption de l'inventaire du patrimoine immobilier;
Qu'en outre, le projet de plan est précisé pour prévoir que cet inventaire tiendra compte des éléments caractéristiques du tissu urbain ainsi que des structures urbaines intéressantes du point de vue patrimonial et qui servira d'outil de base pour tout travail sur le patrimoine en Région bruxelloise;
Considérant que des réclamants insistent sur l'attention à apporter à la qualité architecturale et suggèrent certains instruments en ce sens;
Que, comme il le sera précisé ci-dessous, le dispositif du plan entend favoriser la création architecturale;
Que le projet de plan est complété pour que soit précisé au point 1.8. qu'une attention particulière sera accordée à la qualité architecturale;
Considérant que la Commission estime que le titre 1.8.1. "Le juste équilibre" de la priorité 1 n'est pas suffisamment compréhensible;
Que ce libellé peut être conservé car il est suffisamment expliqué par le texte du point 1.8.1. qui met en évidence le juste équilibre entre, d'une part, les mesures d'accompagnement et, d'autre part, une politique de surveillance du patrimoine;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de ne pas s'en tenir au seul critère de l'ancienneté ou à un projet de protection chronologique et de mieux préciser les priorités de classement;
Que le projet de plan est précisé pour énoncer que la protection du patrimoine doit être entreprise dans le cadre d'une campagne générale de classement basée sur l'aspect chronologique et/ou sur l'intérêt représenté par un patrimoine plus récent;
Que le projet de plan est également précisé pour exposer que, dans les priorités de classement, une attention particulière sera donnée au classement du patrimoine fragile et menacé, aux typologies inhabituelles, aux bâtiments et grands ensembles susceptibles de faire l'objet de vastes projets de réaffectation;
Considérant que des réclamants demandent de préciser le champ d'action et la composition de la "cellule de veille du patrimoine" prévue par le projet de plan;
Que le plan précise le champ d'action et les activités de la cellule de veille du patrimoine;
Que, conformément à la suggestion de la Commission, le projet de plan est complété pour préciser que la cellule de veille de patrimoine est instituée au sein du service des monuments et sites de l'administration de l'aménagement du territoire et du logement;
Considérant que des réclamants soutiennent la volonté du plan de garantir l'octroi de subsides automatiques et rapides mais demandent de préciser les procédures à mettre en place pour l'octroi de ces subsides;
Considérant que la Commission relève à juste titre que le principe de l'octroi de subsides automatiques et rapides ne peut pas être énoncé tel quel dans le plan car il

dépend des critères énoncés dans les arrêtés d'application de l'ordonnance du 4 mars 1993, notamment l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 mai 1996 fixant les conditions et les modalités d'octroi d'une subvention à une personne de droit privé pour des travaux de conservation entrepris à un bien classé, et du caractère dûment autorisé des travaux envisagés;
Que, comme le suggère la Commission, il convient de préciser dans le projet de plan que l'octroi de subsides porte sur des travaux ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme, intégrant par la réforme de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme le "permis patrimoine";
Que l'arrêté du 30 mai 1996 précise, pour le surplus, les contraintes et limites financières aux subventions accordées;
Considérant que des réclamants demandent de préciser les critères d'exonération totale du précompte immobilier à l'égard des biens classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde;
Considérant que la Commission rejoint les réclamants et estime que l'exemption du précompte immobilier doit être subordonnée à un entretien du bien selon les règles de l'art et à son ouverture au public au moins un jour par an;
Qu'il convient, effectivement, de subordonner, dans le plan, l'exonération totale du précompte immobilier à l'entretien régulier et réalisé dans les règles de l'art du bien classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde; que le projet de plan est complété en ce sens;
Que, par contre, il n'est pas opportun d'assurer systématiquement un accès public au bien classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde et qu'il existe, par ailleurs, d'autres solutions que des solutions fiscales afin d'assurer une telle accessibilité;
Considérant que des réclamants suggèrent d'insérer des mesures de partenariat ou des mesures conventionnelles avec les communes pour la valorisation du patrimoine et suggèrent de renforcer l'aide aux métiers du patrimoine;
Que, comme le suggère la Commission, la protection du patrimoine nécessite la mise en place d'un cadre général permettant de déboucher sur l'octroi de subsides ou la mise en place de partenariats entre la région et les communes et d'une consultation entre communes riveraines;
Que le projet de plan est complété pour préciser que l'action publique en matière de protection patrimoniale comporte l'objectif de développer, dans le cadre des plans communaux de développement, une réflexion globale sur la protection et la mise en valeur du patrimoine qui servirait de cadre à la mise en place de partenariat entre la région et les communes et à une action commune entre communes riveraines, ainsi qu'à l'octroi de subventions et, également, de mettre au point des plans de gestion approuvés par la commission royale des monuments et sites relatifs aux bâtiments et aux sites classés;
Que la question de l'aide aux métiers du patrimoine est abordée au point 4.2. de la priorité 2 relative au volet économique;
Considérant, en ce qui concerne l'archéologie, que des réclamants demandent de définir dans le plan les modalités de paiement de dommages et intérêts en cas d'arrêt de chantiers dans le cadre de fouilles systématiques lors de la découverte d'un site archéologique;
Que, comme le relève la Commission, il existe une « charte pour la protection des sites et des découvertes archéologiques » qui a pour objet d'instituer un régime visant à protéger le patrimoine archéologique dans la Région de Bruxelles-Capitale et de fixer les dommages et intérêts en cas d'arrêt des chantiers;
Que le projet de plan est corrigé pour mentionner le libellé exact de la charte;

Que le plan prévoit l'intégration dans la réforme de l'ordonnance du 4 mars 1993 du traitement des découvertes fortuites, en sorte que soit donnée une dimension normative à la charte pour la protection des sites et des découvertes archéologiques;
Considérant que des réclamants demandent d'apporter des précisions sur l'objectif du plan visant à apporter une attention particulière au petit patrimoine pour préciser que cet objectif ne peut se faire au détriment des ensembles architecturaux dont l'importance prime;
Que l'attention portée au petit patrimoine n'élude en rien la politique de protection des édifices remarquables prévue au point 1.8.1. de la priorité;
Considérant que des réclamants et la Commission estiment qu'il convient, dans le cadre de cette politique, d'insister également sur la création architecturale;
Que le plan entend favoriser la création architecturale, étant entendu que celle-ci, de par les dispositions légales et réglementaires, doit s'intégrer dans les procédures de consultation et de participation en vigueur, et que, comme précisé ci-dessus, le projet de plan est précisé, au point 1.8., pour assurer une attention particulière à la qualité architecturale;
Considérant que des réclamants demandent la création d'un "bouwmeester" afin de créer une passerelle entre les différents acteurs de la ville;
Considérant que la Commission émet un avis partagé sur cette suggestion;
Que le Gouvernement estime que la proposition du "bouwmeester" n'est pas opportune car son institution ne ferait que complexifier les procédures d'octroi de permis, tout en ne garantissant pas en soi la qualité architecturale;
Que, par contre, comme le suggère la Commission, le projet de plan est complété pour préciser que la sensibilisation à la construction d'ensembles architecturaux de qualité constituant le patrimoine architectural à venir, passera par la mise en place d'une procédure de guidance et de conseil architectural dans le cadre de projets architecturaux d'envergure;
Que, l'attention à la création architecturale s'effectue également au travers des procédures de consultation et de recours prévues par les dispositions légales et réglementaires applicables;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de préciser les moyens à mettre en oeuvre pour la protection du petit patrimoine, notamment par la réalisation d'un inventaire de ce patrimoine spécifique au sein des plans communaux de développement; que le projet de plan est complété en ce sens;
Qu'il convient, comme suggéré, de charger les communes d'établir l'inventaire des éléments spécifiques du patrimoine local qui mériteraient d'être maintenus et mis en valeur; que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant qu'il convient de maintenir le principe des moyens budgétaires affectés à la protection du petit patrimoine afin d'assurer une prise en charge effective de la valorisation de celui-ci;
Considérant que des réclamants demandent que le plan précise les critères et modalités d'octroi des primes;
Que le plan précise que l'objectif de la réforme vise à mieux intégrer la valeur patrimoniale du bâtiment concerné et que les travaux bénéficiant d'une aide devront respecter la typologie d'origine, en fonction de son intérêt, privilégier la qualité patrimoniale et éviter les remplacements qui la dénaturent;
Que ces principes seront intégrés dans les arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 4 mars 1993;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent une meilleure cohérence et une meilleure efficacité des procédures et des mesures de protection du patrimoine;

Que, comme suggéré, le projet de plan est complété pour prévoir qu'une coordination entre les diverses législations (dispositifs de primes divers, prescriptions relatives à la protection du patrimoine) sera réalisée de manière à éviter que des mesures contradictoires ne soient prises à l'encontre de la protection du patrimoine;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent que des mesures complémentaires soient prises pour assurer la bonne finalité des primes octroyées, en particulier en ce qui concerne le maintien du bon état des façades;
Qu'à cette fin, comme suggéré par la Commission, le projet de plan est précisé pour énoncer que l'arrêté définissant les travaux de minime importance sera revu de façon à assurer la protection des éléments du petit patrimoine présents sur les bâtiments construits avant 1932;
Que de surcroît, comme suggéré, le projet de plan est précisé pour prévoir que des procédures de contrôle seront mises en place au niveau communal de manière à inciter les propriétaires à maintenir leur façade en bon état, ainsi que la possibilité de sanctionner les propriétaires défaillants;
Considérant, en ce qui concerne les zones leviers, que plusieurs réclamants demandent de clarifier le concept de zone levier utilisé tant dans la priorité 1 que dans les conditions transversales dans la mesure où, dans la priorité 1, les zones leviers sont décrites comme des zones où il s'agit de donner la priorité à l'attractivité résidentielle alors que la carte portant définition des zones leviers visée dans les conditions transversales montre que la priorité semble donnée à des territoires dans lesquels un instrument nouveau doit être mis en oeuvre afin de résoudre des problèmes multiples et de permettre la coordination d'acteurs multiples;
Considérant que la Commission relève le caractère ambigu de l'intitulé du titre 2.1. (« Détermination des zones leviers de l'attractivité résidentielle ») de la priorité 1;
Considérant que selon la Commission, la totalité des zones leviers n'est pas concernée par la fonction résidentielle et qu'il serait nécessaire de mentionner explicitement les zones leviers comportant un volet résidentiel;
Que le projet de plan est corrigé pour éviter la confusion induite par les titres des points 2, 2.1. et 2.2. de la priorité 1 du projet de plan; que le titre 2 est intitulé « des zones-leviers »; que le titre du point 2.1. du plan devient « zones-leviers et attractivité résidentielle »; que le titre du point 2.2. devient « contenu des schémas directeurs appliqués aux zones-leviers »;
Qu'afin de lever toute ambiguïté, l'alinéa 3 du point 2.1. du projet de plan est modifié pour préciser que certaines zones-leviers qui conjuguent de fortes possibilités d'attraction résidentielle avec d'autres dimensions du développement futur de la région retiennent l'attention spécifique du Gouvernement;
Que, par contre, il ne convient pas de suivre la proposition de la Commission consistant à mentionner explicitement les zones-leviers comportant un volet résidentiel dans la mesure où toutes les zones-leviers prendront en considération un volet ou un élément consacré aux mesures spécifiques visant à encourager la rénovation ou la création de logements conformément au point 2.2 de la priorité 1 définissant le contenu des schémas directeurs;
Qu'en outre, la Commission ne cite pas un certain nombre de zones-leviers (par exemple Erasme ou Heysel) qui englobent pourtant des quartiers concernés par l'aspect résidentiel;
Que pour le surplus, la délimitation des zones leviers est appréhendée dans la première condition transversale du plan;
Considérant que la priorité 2 du plan a pour objet de dynamiser l'ensemble des secteurs de l'économie bruxelloise en vue de développer l'emploi local en veillant à ce

que les activités soient compatibles avec l'environnement et la qualité de vie en ville;
Considérant que la politique économique sur un territoire aussi exigu que celui de la région de Bruxelles-Capitale doit privilégier le maintien et le développement de toutes les activités économiques inhérentes à la ville;
Considérant que le plan précise qu'il s'agit de développer une économie durable et diversifiée qui procurera de l'emploi aux Bruxellois, même aux moins qualifiés;
Considérant que de nombreux réclamants demandent que le plan intègre des politiques spécifiques notamment pour les secteurs du commerce, des professions libérales, des indépendants;
Qu'il ne convient pas de faire droit à cette suggestion dans la mesure ou ces activités sont traitées de façon transversale dans le plan et non pas de façon sectorielle;
Considérant que certains de ces réclamants demandent que soit envisagées les questions relatives à l'accès à la profession;
Qu'il ne revient pas de développer dans le plan cette matière qui est de compétence fédérale;
Considérant que d'autres demandent la mise en place d'un outil permettant l'évaluation des politiques menées;
Que l'évaluation de politiques est expressément traitée dans le plan;
Considérant que plusieurs réclamants estiment le plan trop peu concret et précis tant aux niveaux des mesures à prendre, du détail de leur mise en oeuvre, et des moyens financiers dont la Région dispose pour le mettre en oeuvre;
Alors que le plan prévoit de nombreuses mesures mais laisse aussi aux programmes d'exécution à mettre en oeuvre en aval du plan le soin de détailler les moyens financiers et budgétaires nécessaires;
Qu'il n'existe aucune obligation réglementaire de quantifier les moyens à mettre en oeuvre, ni de détailler les conditions de mise en oeuvre; au-delà de ce qui peut ressortir du niveau général du plan;
Qu'il est inexact de soutenir que la priorité ne propose aucune mesure concrète ou précise;
Considérant qu'un réclamant demande d'expliciter la participation des communes pour la mise en oeuvre des différents objectifs;
Que les communes participeront dans l'exercice de leurs compétences légales à l'exécution du plan;
Que pour les missions nouvelles, et même parfois pour certaines missions prioritaires qui auraient déjà dû être mises en oeuvre par les communes, le gouvernement s'est engagé de façon expresse à prévoir des moyens spécifiques;
Considérant qu'un réclamant estime que le budget alloué à la politique économique ne peut être maintenu à son niveau actuel qui est insuffisant;
Que le plan n'a pas prévu de programme budgétaire détaillé, les besoins étant aussi importants dans les autres domaines de la politique régionale (emploi, logement, transports, ...);
Considérant qu'un certain nombre de réclamants demandent que les actions à mettre en oeuvre soient hiérarchisées;
Alors que les priorités définies doivent être atteintes de façon simultanée afin de réaliser un développement harmonieux de la Région;
Considérant qu'un réclamant propose une structuration différente de la priorité 2; intégrant le secteur du commerce;
Alors que le thème du commerce à volontairement été inséré au sein de la priorité 6 dans la mesure où il s'agissait de mettre en évidence la fonction commerciale comme un des principaux facteurs, avec le tourisme et la culture, de l'attractivité de la ville;

qu'il n'est pas utile de déplacer ce thème au sein de la priorité 2;
Considérant qu'un réclamant estime que l'instauration de l'obligation de domiciliation de tous les fonctionnaires dans la Région est un des instruments publics de développement;
Que la Commission relève que cette obligation est contraire aux législations européenne et nationale;
Qu'autre chose est de mener une politique favorisant l'installation des fonctionnaires dans la région;
Que le projet de plan est amendé et précise que le Gouvernement encouragera les fonctionnaires à habiter la Région;
Considérant qu'un réclamant estime que pour mener une politique volontariste en faveur des Bruxellois les moins qualifiés, il s'agit de développer une diversification fonctionnelle de l'économie notamment l'industrie traditionnelle;
Considérant qu'un autre réclamant fait remarquer que la volonté de renforcer les mesures publiques d'emploi et de formation des Bruxellois peu qualifiés cadre mal avec les options du plan régional d'affectation du sol dans la mesure où ce plan risque de faire disparaître les emplois peu spécialisés en acceptant au sein des zones d'industrie urbaine les activités de haute technologie et les activités de production de biens immatériels;
Considérant que la Commission régionale de développement estime que la formation ne doit pas avoir pour seul objectif de former des travailleurs pour l'activité industrielle, ni de les former pour des activités situées exclusivement sur le territoire de la Région;
Que de surcroît, d'autres secteurs que le secteur industriel sont porteurs d'emplois peu qualifiés tels les call center, l'Horeca et les services aux personnes;
Considérant que plusieurs réclamants demandent que la politique économique privilégie non seulement le maintien et le développement de toutes les activités économiques inhérentes à la ville, mais s'inspire également des principes du développement durable;
Que la notion de développement durable est présente à travers l'ensemble du document dans la mesure ou celui-ci est abordé dans une multitude de thèmes liés à la ville soit l'économie, la culture, la santé, l'environnement; que le développement durable est, de surcroît, appréhendé au sein des conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville;
Considérant qu'un réclamant demande de promouvoir l'obtention d'un label « eco-dynamique de développement » via l'IBGE afin de s'assurer que les activités économiques soient compatibles avec l'environnement;
Considérant qu'un réclamant demande que soient privilégiés les matériaux respectueux du milieu ainsi que des règles permettant l'économie d'eau et de l'énergie et que soit pratiquée la sélection des déchets;
Que le projet de plan est précisé et mentionne qu'il faut promouvoir l'obtention d'un label de développement « éco-dynamique » via l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement et que les entreprises doivent donc utiliser des matériaux respectueux du milieu, mettre en place des systèmes permettant l'économie d'eau et de l'énergie, pratiquer la sélection des déchets, etc.;
Considérant que plusieurs réclamants estiment que la politique de formation qualifiante ne doit pas se contenter d'éviter qu'augmente l'exclusion mais viser la création d'emplois durables pour les basses qualifications;
Que le projet de plan est modifié pour préciser qu'il faut également, pour atteindre cet objectif, encourager les entreprises et les secteurs qui créent des possibilités d'emplois

durables pour les basses qualifications;
Considérant que plusieurs réclamants font remarquer que le projet de plan prête peu attention à l'évaluation des politiques existantes;
Que la politique de l'emploi fait l'objet, dans le cadre du plan d'action national, d'une évaluation annuelle sous l'application des directives européennes en matière d'emploi;
Considérant, en ce qui concerne la mise en oeuvre d'un véritable dialogue entre les interlocuteurs sociaux et les acteurs publics bruxellois de manière à renforcer l'efficacité des initiatives publiques en matière d'économie et d'emploi, qu'un réclamant estime que le document relatif au constat ne permet pas de désigner ce manque de concertation comme un élément premier de relance de la politique de l'emploi et demande que la Région indique les problèmes qu'elle espère résoudre et en quoi les politiques actuelles sont inadaptées;
Alors que le présent plan constitue l'aboutissement de l'évaluation des actions menées sous l'empire du précédent plan;
Qu'il s'inscrit dans les grands objectifs de celui-ci, y apportant des modifications sur des aspects insuffisamment pris en compte précédemment;
Que les différents éléments du plan ne sont pas hiérarchisés mais visent des politiques à mener en parallèle de manière à réaliser un développement équilibré;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que le dialogue à mettre en place nécessite l'affectation urgente de personnel au conseil économique et social et un fonctionnement amélioré du comité de concertation;
Que les missions et le cadre de ce conseil sont définis dans l'ordonnance portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale du 8 septembre 1994 et qu'il n'y a aucune nouvelle mission confiée au conseil dans le point 1 de la priorité 2, l'observatoire de la vie économique étant une des missions définies par l'ordonnance;
Considérant qu'un réclamant insiste pour que l'ensemble des politiques envisagées dans les douze priorités fasse l'objet d'évaluations régulières et globales et que celles-ci soient communiquées aux interlocuteurs sociaux;
Que le projet de plan est amendé en ce sens et précise dans la priorité 1 qu'un rapport périodique - relatif à l'évaluation du plan - sera publié et adressé aux instances consultatives, ainsi qu'à la Commission et rendu accessible au public;
Considérant que la réalisation d'une économie dynamique implique l'instauration d'un climat d'entreprise favorable et l'amélioration de l'information à l'attention des entreprises;
Considérant qu'un réclamant souligne que la formation et l'accès à l'information sont également importants lorsqu'on parle de services en ligne;
Qu'il est expressément fait mention de l'accès aux nouvelles technologies dans le plan;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif du plan de faciliter l'accès au financement, que plusieurs réclamants suggèrent que le rôle de la société régionale d'investissement de Bruxelles dans l'aide à la création, à la croissance et au développement des sociétés doit concerner davantage les sociétés dont les activités sont de nature à améliorer le tissu économique bruxellois que celles dont les activités sont de nature à simplement renouveler ce tissu;
Que le projet de plan est modifié et précise que cette aide visera la création, la croissance et le développement des sociétés dont les activités sont de nature à renouveler et à améliorer le tissu économique bruxellois;
Considérant que plusieurs réclamants proposent de préciser qu' une attention spéciale sera apportée au démarrage des sociétés attentives aux objectifs sociaux et environnementaux;

Que le projet de plan est complété en ce sens, au point 4 de la priorité;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de promouvoir la création d'entreprises, qu'un réclamant demande que le plan précise également que les actions de formation et d'encadrement des créateurs d'entreprises doivent se faire en synergie avec le secteur privé et en particulier les interprofessionnelles de classe moyennes;
Qu'il convient de relever que le contenu de la proposition est déjà appréhendé par le plan au travers du point 6 relatif à la promotion de la création et du développement des petites et moyennes entreprises et des très petites entreprises que le plan est toutefois amendé en ce sens pour mettre l'accent sur la collaboration avec les organisations interprofessionnelles;
Considérant qu'un réclamant s'interroge sur l'action visant à la mise en place de structures communales chargées de prendre en compte tous les aspects susceptibles de favoriser le développement économique local et demande si la Région de Bruxelles-Capitale est prête à financer du personnel communal à cet effet;
Que la Commission propose de préciser qu'à cet effet les communes veilleront à développer dans leurs plans communaux de développement les objectifs et moyens techniques et humains qu'elles comptent consacrer à la promotion de la création et de l'accueil d'entreprises;
Que le projet de plan intègre cet amendement;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de simplification des procédures administratives, qu'un réclamant demande de préciser que l'intégration de toutes les administrations au réseau Irisnet sera accélérée par un incitant régional;
Qu'il n'est pas opportun de prévoir un incitant régional dans la mesure où les pouvoirs publics concernés se sont engagés à s'intégrer au réseau de part le mandat qu'elles ont confié à la région; qu'en outre, il existe un plan triennal télématique, programme d'incitation régionale pour le développement d'application d'une télématique Irisnet;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif d'assouplir la fiscalité, qu'un réclamant demande de préciser qu'un régime fiscal favorable sera octroyé aux entreprises qui développent des activités économiques durables et veillent à ne pas détériorer l'environnement;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de compléter le texte en précisant que l'objectif d'une fiscalité non pénalisante pour l'activité économique sera poursuivi pour autant qu'il n'entre pas en conflit avec les objectifs sociaux et environnementaux du Gouvernement ainsi que la qualité de vie en ville et en général;
Que le projet de plan est amendé en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de prendre également en compte les quartiers à revitaliser et d'y renforcer les initiatives nouvelles;
Alors que la commission et le Gouvernement constatent que la demande vise des assouplissements fiscaux qui sont de compétence fédérale;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que l'observatoire de la fiscalité doit dépendre des pouvoirs publics et pas des partenaires sociaux;
Que la Commission abonde dans le même sens en demandant également que les constats, analyses et conclusions de l'observatoire soient soumis pour avis au conseil économique et social et à la Commission régionale de développement;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande d'établir un inventaire des pertes reprenant la fiscalité régionale et communale et d'ouvrir un dialogue avec le Gouvernement fédéral sur la prise en charge des disparités et du manque à gagner fiscal;
Considérant que la Commission estime que cette préoccupation doit relever des tâches de l'observatoire de la fiscalité notamment en ce qui concerne les études prospectives

pour des sources de financement complémentaire de la région;
Que, comme suggéré par la Commission, le projet de plan est complété pour préciser que l'observatoire prendra en compte l'inadéquation des limites administratives régionales avec la réalité de la métropole urbaine bruxelloise et qu'il mènera toutes les études prospectives sur des sources de financement complémentaire indispensables à la survie de la région;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de renforcer les atouts de la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte de mondialisation accrue en inscrivant l'économie bruxelloise dans une logique de réseau métropolitain et, en particulier l'objectif du soutien au commerce extérieur, qu'un réclamant demande de préciser dans le plan que le partenariat de Bruxelles-Export doit être élargi à un plus grand nombre de partenaires dont les classes moyennes qui sont également partenaires du comité consultatif du commerce extérieur;
Que le plan est complété pour préciser que le partenariat pourrait, le cas échéant, être élargi à un plus grand nombre de partenaires;
Que, la référence aux associations de classes moyennes, n'est pas reprise car d'autres associations peuvent intervenir, associations dont l'énumération exhaustive n'est pas du ressort du plan;
Considérant qu'un réclamant demande que la chambre des classes moyennes soit associée à l'élaboration des mesures qui instaureront le système de formation individuelle en entreprise et qu'elles seront accessibles aux indépendants;
Qu'il ne convient pas de suivre cette proposition dans la mesure où il n'y a pas lieu, au niveau du plan, de définir les modalités de mise en place des mesures concernées;
Que, le plan, au point 6 de la priorité assume la préoccupation de la promotion de la création et du développement des petites et moyennes entreprises et des très petites entreprises bruxelloises;
Que, de plus, les chèques langues ont récemment été créés (ORBEm) en concertation avec les associations;
Qu'enfin, de façon générale, pour ce qui concerne la formation individuelle, le conseil économique et social (et, en conséquence, les classes moyennes) est consulté dans la mesure où ces mesures sont prises dans le cadre de la loi sur l'Expansion Economique;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif du plan de développer l'attractivité économique, que plusieurs réclamants demandent de préciser qu'une attention spéciale doit être accordée aux secteurs qui peuvent offrir de l'emploi aux chômeurs bruxellois peu qualifiés et de supprimer les finances parmi les secteurs prioritaires;
Que ceci est déjà précisé dans l'introduction de la priorité;
Que par ailleurs le secteur de la finance ne peut être omis, vu son importance pour la Région de Bruxelles-Capitale;
Considérant qu'un réclamant estime que les actions évoquées pour veiller à ce que les sociétés ne soient pas tentées par une délocalisation hors des limites territoriales de la région ne sont pas précises dans le plan;
Que la Commission suggère d'insister sur le rôle du conseil économique et social;
Que le projet de plan est complété pour préciser que l'attention portée aux possibilités de délocalisation des entreprises hors des limites territoriales de la région s'effectuera par la mise en oeuvre de la compétence d'observation de la vie économique attribuée au conseil économique et social;
Considérant qu'un réclamant regrette que le plan ne favorise l'accueil des investisseurs étrangers que pour autant que ces entreprises s'engagent à privilégier la main d'oeuvre locale et demande le retrait de cette restriction;

Que la Commission souligne que le texte exprime un souhait et non une contrainte;
Que la Commission propose le maintien de ce critère en précisant qu'il s'agit de privilégier la main d'oeuvre locale au niveau de la qualification souhaitée;
Qu'il convient de rejoindre les préoccupations du réclamant et de la Commission et de compléter le projet de plan en précisant que les efforts entrepris pour attirer les quartiers généraux des firmes nationales et internationales seront poursuivis pour autant que les entreprises s'engagent à privilégier la main d'oeuvre locale à qualification égale;
Considérant qu'un réclamant demande que le plan ne favorise l'accueil des investisseurs étrangers que pour autant qu'ils contribuent non seulement à renforcer la position économico-stratégique de la région mais aussi sa qualité environnementale; que la Commission suggère un amendement sur ce point;
Que le projet de plan est précisé en ce sens;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif d'assurer un développement équilibré des secteurs de l'économie bruxelloise au travers notamment de la création de centres de référence professionnelle des métiers urbains, qu'un réclamant souhaite voir préciser le budget concernant la création de centres de référence professionnelle;
Que le plan ne peut rentrer dans ce type de détail sous peine de devoir contenir l'intégralité des articles budgétaires du budget régional;
Considérant, en ce qui concerne le développement de l'économie urbaine, qu'un réclamant demande que soient définies les « nouvelles niches de croissance »;
Que la Commission suggère de citer au minimum des exemples pour rendre ce concept plus concret;
Que ce concept est intuitif et évolutif et qu'une définition risquerait de réduire le concept;
Que le projet de plan est dès lors complété par les exemples suivants : biotechnologie, TIC, nanotechnologie, imagerie médicale, ...;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de ne promouvoir que les secteurs ayant des répercussions positives en termes d'emplois, de revitalisation de quartiers, de mobilité et d'amélioration de la qualité du tissu productif et de préciser en termes de durabilité écologique;
Que le projet de plan a été amendé pour préciser qu'une attention spéciale sera portée au démarrage des sociétés attentives aux objectifs sociaux, énergétiques et environnementaux;
Qu'un réclamant demande de préciser le critère de la qualité du tissu productif dans la mesure où celle-ci peut être envisagée en termes d'innovation ou de retombée sur l'environnement;
Que le projet de plan est complété pour préciser qu'est visée l'innovation dans le processus de production;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter, à l'énumération des secteurs à privilégier par le Gouvernement, le secteur de l'environnement;
Que la Commission estime judicieux que tous les secteurs prioritaires précédemment cités dans le plan, en matière d'aide à l'extension économique, soient également repris dans ce point;
Que le plan est précisé en ce sens;
Considérant qu'un réclamant insiste pour que les législations d'expansion économique ne soient pas élitistes et axées sur les seules entreprises à caractère technologique et demande une refonte de ces législations;
Considérant qu'un réclamant demande, d'autre part, de préciser que la réforme de la législation relative à l'expansion économique visant une majoration d'aide dans

certains périmètres prendra en compte des critères objectifs sur le plan économique et non pas seulement des critères relatifs à l'environnement général;
Que les opérateurs économiques sont expressément désignés dans la loi sur l'Expansion économique du 4 juillet 1978;
Que pour ce qui concerne l'ensemble des secteurs économiques prioritaires, l'énumération complétée dans le plan est loin d'être axée sur les seules entreprises à caractère technologique;
Que la définition de ces opérateurs sera réexaminée lors de la refonte de la législation d'Expansion économique;
Que la localisation en matière d'aides aux entreprises à l'investissement et à la création d'emploi découle directement des directives fixées par l'Union européenne (principe de sélectivité);
Considérant que des réclamants sollicitent que la création d'un cinquième secteur axé sur les entreprises actives dans le domaine de l'environnement soit mise en place;
Que, compte tenu de son caractère prospectif, et de la nécessité de vérifier sa faisabilité, le plan prévoit que la création de ce cinquième secteur sera envisagée, qu'il ne convient pas d'être plus contraignant sur sa réalisation dans le plan;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il faut clarifier la notion d'industrie afin d'éviter la confusion entre l'industrie traditionnelle et les activités de nouvelles technologies qui sont loin d'avoir le même impact sur l'utilisation du sol (les secondes s'apparentant aux bureaux);
Que le glossaire précisera ce qu'il y a lieu d'entendre par industrie manufacturière et par industrie à haut niveau technologique;
Considérant, en ce qui concerne la priorité donnée à la formation professionnelle, qu'un réclamant demande de préciser que les centres de référence seraient coordonnés par les opérateurs publics de formation professionnelle;
Que la Commission renvoie au Pacte social régional pour l'emploi des Bruxellois dans le cadre duquel sera traitée cette question;
Que la question est à l'étude et qu'il n'y a pas lieu d'anticiper sur le résultat de cette concertation;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les mesures et moyens de mise en oeuvre afin de donner une attention particulière pour les personnes d'origine étrangère;
Que la priorité 7 du Plan décrit l'amélioration souhaitée du système éducatif et de formation pour les personnes d'origines étrangères;
Que dans Pacte Social pour l'Emploi des Bruxellois, il est prévu d'aborder les difficultés particulières rencontrées par les personnes d'origine étrangère;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la mention de la création des centres de références professionnelles et d'intégrer la formation à d'éventuels nouveaux métiers urbains aux centres de formation existants (IBFFP et VDAB);
Que la Commission se prononce pour le maintien des centres de références professionnelles qui vont mobiliser les secteurs professionnels à côté des centres de formation existant dans le cadre du Pacte social régional pour l'emploi;
Que cette initiative est nécessaire et complémentaire aux centres de formation existants;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif d'un développement spatialement équilibré de l'économie, qu'un réclamant souhaite voir préciser que dans cette optique les services de quartier qui rencontrent les besoins des habitants des quartiers à revaloriser seront également particulièrement pris en compte;
Que le projet de plan est amendé et précise qu'il est nécessaire de prendre

particulièrement en compte les quartiers à revitaliser et d'y renforcer les initiatives nouvelles, comme le développement des centres d'entreprises et de l'économie sociale ainsi que les services de proximité qui rencontrent les besoins des habitants;
Considérant, en ce qui concerne la nécessité de réduire la fracture spatiale, qu'un réclamant précise que réduire la fracture spatiale doit également s'appliquer en matière d'infrastructures scolaires;
Que le plan précise que l'objectif poursuivi s'effectue notamment au travers de la multiplication des services et des équipements de proximité;
Que l'énumération opérée par le plan de ces services ou équipements est purement exemplative et non exhaustive;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser qu'il s'agit de multiplier les services et les équipements répondant non seulement aux besoins des employés et des entreprises locales, mais aussi aux habitants;
Que le projet de plan est amendé et précise qu'il s'agit de multiplier les services et les équipements de proximité, répondant aux besoins des employés, des habitants et des entreprises locales;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'il s'agit d'arriver à une intégration urbanistique des zones d'industries urbaines et des zones d'activités portuaires par le verdoiement;
Considérant que le réclamant suggère également de préciser le texte et d'ajouter que ces zones jouent, par leur localisation et leur envergure, un rôle important dans le maillage vert, et plus particulièrement dans le maillage écologique;
Que la Commission appuie la demande du réclamant et précise que cela doit se faire dans le respect de la vocation principale de la zone portuaire et de ses environs;
Que le projet de plan est amendé et précise qu'il s'agit d'arriver à une intégration urbanistique des zones d'industries urbaines et des zones d'activités portuaires par le verdoiement, dans le respect de la vocation principale de ces zones;
Qu'en ce qui concerne la problématique du maillage vert, celle-ci est appréhendée par la priorité 9;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser comment atteindre l'objectif de stimuler les activités qui s'intègrent harmonieusement dans la structure urbaine existante;
Considérant, d'autre part, qu'un autre réclamant fait remarquer que le projet ne mentionne une majoration de l'aide aux investissements prévue que dans le périmètre de certaines zones à définir par le Gouvernement;
Que le plan précise les actions permettant de stimuler les activités qui s'intègrent harmonieusement dans la structure urbaine existante, à savoir la multiplication des services et des équipements de proximité, la création de mécanismes de financement propres aux activités économiques locales et l'intégration urbanistique des zones d'industrie urbaine et des zones d'activités portuaires;
Que le plan prévoit également la révision de la législation relative à l'expansion économique, notamment pour tenir compte des exigences en matière de sélectivité imposées par l'Union Européenne, et qui justifient la majoration des aides dans des zones spécifiques délimitées comme le prévoit le plan, sur base de critères objectifs (zone objectif II et zone d'intervention économique prioritaire);
Que les mesures plus concrètes d'exécution de cet objectif et de ces actions ne relèvent pas du niveau du plan mais de ses modalités d'application;
Que, de surcroît, différentes priorités contribuent à l'objectif de l'intégration harmonieuse des activités dans la structure urbaine;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif du plan de développer les activités

économiques en zones d'industrie, qu'un réclamant déclare que les zonings industriels n'ont de sens que s'ils développent une activité de production et qu'il y a incohérence entre la demande de développer la politique de la SDRB et la diminution de son affectation budgétaire;
Que, comme le relève la Commission, dans le projet, la Région a défini différents outils et politiques ayant pour objectif la création d'entreprises industrielles situées en zone d'industrie;
Que le plan ne prévoit pas une réduction des activités de la SDRB mais le recentrage de celles-ci au regard des objectifs qui lui sont assignés; qu'il ne prévoit pas davantage une réduction du budget de la SDRB; que son budget d'investissement est fixé dans les plans triennaux;
Considérant que le réclamant demande de préciser que le développement des zonings industriels mentionnés dans ce point ne doit pas se faire au détriment des habitants;
Que la Commission rappelle que le plan régional d'affectation du sol a déterminé les zones susceptibles d'accueillir les entreprises industrielles;
Qu'il n'y a donc pas lieu de craindre un développement de zonings industriels au détriment des habitants;
Que le plan assume également l'objectif de la réduction du trafic automobile et des nuisances liées au trafic comme l'expose la priorité 9 en ses points 2 et 3;
Qu'en ce qui concerne le transport des marchandises en ville, le plan prévoit dans la priorité 8 au point 9, une meilleure organisation des flux de transport et une politique d'encouragement des transferts modaux en faveur du rail et de la voie d'eau;
Considérant, en ce qui concerne la nécessité de renforcer la vocation économique du Port, qu'un réclamant demande de protéger l'affectation du sol autour du Port pour garantir sa destination industrielle;
Que l'affectation des terrains de la zone du Port est soumise aux règles du plan régional d'affectation du sol qui garantissent à suffisance la destination d'activités industrielles et de transport;
Considérant qu'un réclamant demande que la zone canal soit revalorisée tout en veillant à la bonne intégration des entreprises qui viennent s'y installer;
Considérant qu'un autre réclamant demande de préciser à quelles mesures renvoie la "zone canal" présentée sur la carte 1;
Qu'en ce qui concerne le domaine portuaire, le Port travaille avec la Région pour améliorer l'intégration des installations portuaires dans le tissu urbain;
Qu'un masterplan est en préparation afin de veiller à l'implantation, dans le futur, des activités portuaires les plus en rapport avec l'environnement des différents quartiers de la région;
Qu'une dotation régionale spécifique est prévue pour ces travaux d'aménagement;
Que certaines voiries longeant le canal sont classées au plan régional d'affectation du sol en tant qu'espaces structurants, ce qui implique que les actes et travaux qui modifient la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public doivent préserver et améliorer la qualité du paysage urbain;
Que le plan précise, au point 4 de la priorité 9, que la zone de verdoiement prioritaire où la mise en oeuvre de la politique générale de maillage vert s'applique sans attendre, comprend la partie centrale de la ville densément bâtie ainsi que les rives du canal dans le respect de sa fonction économique;
Considérant que le réclamant demande que le secteur de la logistique ne soit prioritaire que le long du canal;
Que cette problématique est appréhendée au point 9 de la priorité relative à la

Mobilité (Optimaliser la fluidité de la chaîne logistique pour le transport de biens et des marchandises dans la ville);
Que la Région étudie, en collaboration avec les communes et les parties prenantes la mise en oeuvre d'un plan logistique;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de promouvoir la création et le développement des petites et moyennes entreprises et des très petites entreprises, qu'un réclamant estime que le recours à l'engagement subventionné de personnel occupé spécifiquement au développement d'innovations concerne peu d'emplois;
Considérant qu'un autre réclamant demande que les formules d'engagement de chômeurs affectés à certains projets d'exportation et d'expansion économique fassent l'objet d'une meilleure promotion auprès des PME et fassent également l'objet d'une évaluation quant à leur pertinence à répondre aux besoins de ces dernières;
Qu'il convient de préciser qu'une évaluation annuelle de l'engagement subventionné de personnel employé au développement d'innovations est effectuée;
Que cette évaluation a donné lieu à une augmentation des budgets (réalisée entre 2000 et 2001) ce qui montre son intérêt non seulement en matière d'emplois mais également de développement d'activités économiques novatrices;
Que la politique de l'emploi fait l'objet, dans le cadre du plan d'action national, d'une évaluation annuelle sous l'application des directives européennes en matière d'emploi;
Considérant qu'un réclamant demande que les pouvoirs publics n'interviennent pas là où opèrent efficacement des opérateurs privés en matière de promotion de la création et du développement des PME et TPE, et préconisent une collaboration davantage développée avec les interprofessionnelles du secteur privé;
Que la Commission ne peut qu'inciter le Gouvernement à promouvoir une plus grande collaboration telle que souhaitée par le réclamant;
Que le projet de plan est amendé en ce sens pour prévoir une collaboration renforcée avec les organismes interprofessionnels;
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'attribuer une prime, diminuant progressivement, pour les demandeurs d'emploi qui ont réussi l'examen dans le cadre du système de « chèque langue »;
Que le système de chèque langue a récemment été créé par l'ORBEm;
Que la mise en place de cet outil semble suffisant sans qu'il soit nécessaire d'ajouter aux encouragements actuels une prime supplémentaire;
Que de surcroît le Gouvernement a apporté les mesures appropriées et estime ne pas devoir y apporter de modification avant évaluation;
Considérant, en ce qui concerne la volonté d'organiser une gestion mixte du marché de l'emploi renforçant la promotion de l'égalité des chances et la lutte contre toute forme de discrimination à l'embauche, qu'un réclamant demande de préciser que l'ordonnance en gestation tiendra compte de l'évolution des activités d'emploi des entreprises dans le domaine de l'intermédiation sur le marché de l'emploi; qu'il s'oppose à l'instauration d'une cotisation que ces dernières devraient payer pour leurs seuls sièges d'exploitation en Région de Bruxelles-Capitale;
Que le plan précise que la région établira, par voie d'ordonnance, les modalités de la gestion mixte du marché de l'emploi ainsi que les principes d'intervention auxquels devront souscrire tous les intervenants sur le marché de l'emploi; que le plan prévoit que les agences privées d'emploi, exerçant les activités à titre commercial, seront soumises à un agrément régional;
Que, pour le surplus, les modalités précises qui devront être insérées dans l'ordonnance doivent encore faire l'objet d'analyses et d'évaluations; qu'il ne convient pas, dans le plan, de proscrire le recours à un éventuel mécanisme de cotisations; que

ce mécanisme est envisagé dans l'élaboration de cette ordonnance afin d'aider au financement de la politique d'emploi de la région en contrepartie de certains services accordés aux agences agréées;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de favoriser la mobilité des demandeurs d'emploi et des travailleurs bruxellois, qu'un réclamant souligne que les dispositions relatives aux gardes d'enfants sont contraires aux nouveaux décrets de la communauté française concernant l'encadrement de la petite enfance où le personnel doit être qualifié;
Que le plan prévoit, en cette matière, précisément une concertation avec les communautés de manière à aboutir à une politique coordonnée d'accueil de la petite enfance;
Considérant qu'un réclamant estime que la notion de piège à l'emploi n'est pas précise;
Qu'afin de clarifier les objectifs définis par le projet de plan, le titre du point 8 de la priorité est modifié pour viser la mobilité des demandeurs d'emploi et des travailleurs bruxellois;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que la politique coordonnée d'accueil de la petite enfance s'effectuera en concertation avec les communes;
Que le projet de plan est modifié en ce sens;
Que le projet de plan est, en outre, complété pour préciser que la politique coordonnée d'accueil de la petite enfance que la région mènera en concertation avec les communautés et les communes visera notamment à réduire un piège à l'emploi parmi d'autres que peut constituer la difficulté financière pour un demandeur d'emploi de trouver un lieu d'accueil pour son ou ses enfants;
Considérant, en ce qui concerne la volonté de développer l'emploi dans le secteur non marchand et les services de proximité et d'assurer leur professionnalisation, qu'un réclamant souhaite que le Gouvernement s'engage clairement à procéder, dans le cadre de la réforme des programmes d'emploi (ACS, TCT, FBIE), à une concertation avec les partenaires sociaux du secteur non-marchand et à ce que les modifications qui doivent intervenir se fassent par le biais d'une ordonnance et donc d'un débat au parlement bruxellois et demande que le projet soit plus précis sur les objectifs, les détails de mise en oeuvre et la méthode;
Alors que cette réforme des programmes d'emploi s'effectuera par le biais d'une ordonnance et que, par conséquent, le débat démocratique sera assuré;
Que cette ordonnance sera soumise au Conseil économique et social dans lequel les partenaires sociaux sont représentés;
Considérant qu'un réclamant plaide pour une collaboration intercommunale pour les emplois ALE;
Qu'il ne convient pas d'inscrire une collaboration intercommunale pour les emplois ALE dans le plan de manière contraignante mais bien sur base volontaire;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser que les services de proximité soient prioritairement institués pour rencontrer les besoins collectifs et individuels des habitants des quartiers à rénover;
Que la Commission appuie la demande du réclamant;
Qu'il convient de suivre les propositions suggérées en centrant le développement des services de proximité sur les besoins collectifs et individuels des habitants des quartiers défavorisés, précision plus conforme aux priorités du plan;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'il faut veiller à la qualité des statuts des travailleurs de ce secteur et qu'il est nécessaire de rencontrer les besoins en personnel qualifié et pas uniquement les basses qualifications;
Que le projet de plan est complété en ce sens;

Considérant qu'un réclamant demande de préciser ce qu'on entend par la création de régies locales de travaux d'intérêt général;
Que le plan est complété par une définition de cette notion;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif d'intensifier les mesures favorisant l'insertion socioprofessionnelle des demandeurs d'emploi peu qualifiés et des jeunes en particulier, qu'un réclamant demande le maintien de la référence aux "clauses sociales" dans les marchés publics mais demande de préciser que la Région doit prendre toute disposition de nature à apporter une clarification juridique quant à ces clauses et qu'un autre réclamant demande de supprimer la disposition relative aux clauses sociales;
Considérant que la Commission demande au Gouvernement que la mise en oeuvre des clauses sociales dans les marchés publics soit effectuée de manière réaliste et concertée avec les secteurs professionnels concernés et qu'elles soient régulièrement et globalement évaluées et demande en outre que l'application des clauses sociales puisse prendre d'autres formes que celles pratiquées jusqu'à présent et porter plus, par exemple, sur la formation et la réinsertion que sur l'engagement de travailleurs à durée déterminée;
Que le projet de plan est amendé pour prendre en compte l'avis de la Commission;
Considérant que la priorité 3 du projet de ville vise à garantir un logement décent et abordable pour l'ensemble des Bruxellois;
Considérant que la Commission suggère de modifier la structure des différents chapitres de la priorité;
Que cette modification ne change pas le contenu des objectifs définis dans la priorité, objectifs d'importance similaire qu'il convient d'assumer conjointement pour la réalisation du projet de ville; qu'il convient de maintenir la présentation du projet de plan;
Considérant que des réclamants demandent de préciser la demande et les besoins réels en matière de logements sociaux; que la Commission recommande au Gouvernement d'insérer dans le plan les résultats du cadastre des logements sociaux;
Que la priorité n'a pas à revenir sur des éléments factuels relevant du constat introductif; que le plan assume les résultats du cadastre technique du logement, en particulier au point 4 de la priorité, pour la réalisation des objectifs définis par elle;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de l'augmentation du parc locatif à vocation sociale, que la Commission propose que soient développées d'autres pistes que celle de la possession du logement par les pouvoirs publics (i.e. développement des Agences Immobilières Sociales);
Que le plan précise plusieurs pistes relatives au logement à vocation sociale; que celles-ci sont énoncées dans la priorité 3;
Que le point 1 de la priorité 3 prévoit explicitement que la progression du parc géré par les Agences Immobilières Sociales doit être soutenue;
Que le Gouvernement considère que les pistes citées dans le plan (priorité 3 - accès au logement) constituent des formules alternatives en matière d'aide au logement ou de lutte anti-spéculative;
Considérant que la Commission, à la suite de réclamants, demande de préciser les objectifs, les budgets et les délais relatifs à l'augmentation de ce parc; que la Commission demande de veiller à l'équilibre entre le budget alloué à la rénovation et à la production de logements neufs tout en accordant une priorité à la rénovation des logements sociaux existants;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de fixer un taux précis de logements sociaux à atteindre dans une période donnée, par rapport à l'ensemble du parc locatif

bruxellois; qu'ils soulignent le coût important que nécessitera l'augmentation du parc locatif à vocation sociale; qu'ils insistent sur la nécessité d'investir dans la construction d'immeubles neufs de logements sociaux; qu'ils considèrent comme fondamental l'objectif de réhabilitation des logements sociaux existants;
Qu'il est imprudent et prématuré de faire d'autres quantifications et projections que celles contenues dans le contrat de gestion conclu avec la SLRB;
Qu'il convient, comme le demande la Commission, de prévoir dans le contrat de gestion conclu avec la SLRB pour la période 2002-2005, qu'un montant minimum de 200 millions d'euros sera destiné en priorité à la rénovation et à la construction de logements sociaux;
Considérant que la Commission demande, à la suite de la demande d'un réclamant, de ne pas utiliser le mode conditionnel en ce qui concerne l'objectif d'augmenter le parc locatif à vocation sociale;
Qu'il convient de suivre l'avis de la Commission et de modifier le projet de plan en ce sens;
Considérant que plusieurs réclamants considèrent que les logements sociaux doivent être répartis de manière équitable dans toutes les communes et ce, en fonction de leur population totale;
Que certains demandent de renforcer l'offre en logements sociaux dans le centre de la Région de Bruxelles-Capitale; que d'autres demandent de renforcer l'offre en logements sociaux dans la commune d'Uccle;
Que plusieurs réclamants soulignent le déséquilibre de l'offre de logements sociaux entre les différentes communes de la Région
Que le Gouvernement partage le souci de corriger le déséquilibre au sein du parc d'habitations à vocation sociale; que partant, il convient de compléter le projet de plan en précisant que sera équitablement réparti entre les communes l'objectif de l'augmentation significative du parc d'habitations à vocation sociale;
Considérant que la Commission, à la suite de réclamants, propose de préciser les opérateurs, la liste des outils et objectifs de la dotation spéciale au logement ainsi que le régime de sanctions;
Qu'il ne convient pas de suivre l'avis de la Commission dans la mesure où l'objectif du plan est de déterminer des principes et non d'entrer dans les détails d'exécution de ceux-ci;
Considérant que des réclamants et la Commission soulignent que la « Sicav logement » mentionnée dans le plan, n'est certainement pas la seule solution afin d'augmenter les moyens pour le financement de l'achat et de l'entretien du parc et que d'autres solutions doivent dès lors être recherchées (par exemple des formules de partenariat public/ privé).
Qu'il convient, comme le suggère la Commission, de préciser le projet de plan afin de souligner que le parc locatif à vocation sociale devrait être développé à la fois par des investissements privés et des investissements publics et qu'il convient de rechercher des possibilités de partenariat (afin d'augmenter les crédits hors budget) pour le financement de l'achat et de l'entretien de ce parc;
Considérant que la Commission, suite à la demande d'un réclamant, propose d'expliquer l'abréviation « SISP » dans le plan;
Qu'il convient, en effet, de définir les termes « Société Immobilière de Service Public » dans le projet de plan;
Considérant que la Commission suggère que le plan aborde la problématique des charges locatives qui constituent une dépense s'ajoutant au prix des loyers;
Que la Commission note que la réduction du coût des charges doit être une priorité

afin de garantir l'accès aux logements sociaux et ce, notamment parce que certains locataires considèrent, à tort, l'impact du coût des charges comme négligeable dans leur budget global;
Que le projet de plan est précisé pour indiquer que le Gouvernement étudiera la problématique du coût des charges pratiquées au sein du parc locatif à vocation sociale afin de diminuer ce coût pour les locataires;
Considérant que la Commission demande de préciser la mission des Agences Immobilières Sociales;
Qu'un réclamant craint que si certaines Agences Immobilières Sociales se mettent à gérer le parc des CPAS et des communes, il n'y aurait pas d'augmentation de l'offre de logements sociaux;
Que la mission des Agences Immobilières Sociales est définie dans le texte de l'ordonnance du 12 février 1998, portant sur la création des Agences Immobilières Sociales en Région de Bruxelles-Capitale;
Qu'il ne convient pas de préciser davantage la mission de ces agences dans le plan;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de favoriser la mixité et la cohésion sociale et de mieux lier conditions de logement et cadre de vie, qu'un réclamant demande que les CPAS soient mentionnés comme des partenaires essentiels de l'ensemble des mesures préconisées afin de favoriser la mixité et la cohésion sociale et le lien entre conditions de logement et cadre de vie;
Considérant que la Commission estime que si les CPAS sont des acteurs importants en la matière, d'autres acteurs sont tout aussi essentiels afin d'atteindre les objectifs fixés dans ce point; que la Commission estime donc que, si on mentionne les CPAS comme acteurs, il convient également de mentionner les autres acteurs concernés;
Qu'il ne convient pas, à ce stade, d'énumérer dans le plan l'ensemble des acteurs concernés par l'objectif poursuivi; que le plan s'adresse, en effet, prioritairement à l'ensemble des acteurs publics concernés par la priorité;
Considérant que la Commission, à la suite de réclamations, propose d'indiquer dans le plan, la définition, la destination et le mode de financement des logements de transit;
Que le Gouvernement ne rejoint pas l'avis de la Commission car des précisions relatives à la définition de la notion de « logement de transit » doivent encore être apportées dans le cadre de l'élaboration du futur Code bruxellois du Logement;
Qu'actuellement, l'ordonnance du 12 février 1998, portant sur la création des Agences Immobilières Sociales en Région de Bruxelles-Capitale, telle que modifiée en 2001, donne une première définition de la notion de « logement de transit » comme étant le logement destiné à un public spécifique auquel un accompagnement social est assuré et dont la durée d'occupation ne peut être supérieure à dix-huit mois; que, dans le cadre de l'élaboration du code du logement, cette définition pourra être affinée;
Considérant que plusieurs réclamants demandent que soit précisée la notion de bail glissant;
Que le glossaire est complété par la définition de cette notion;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser quand et comment sera faite la planification (échéancier, priorité, méthode) de la coordination dans l'espace et le temps de la rénovation des logements et des espaces publics; que la Commission estime qu'il convient de compléter le projet de plan sur ce point;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qui fera partie de la cellule spécialisée relative à la coordination des politiques de requalification de l'espace public et de rénovation du logement;
Que, suite aux observations, le projet de plan est complété pour préciser que la cellule spécialisée est une cellule spécialisée de coordination avec les communes, les SISP,

les AIS, les Régies communales ou assimilés, les CPAS et que la coordination doit être axée à la fois sur les conditions d'accessibilité et sur les secteurs géographiques;
Que, de plus, le plan précise, qu'en termes de planification, les échéanciers et les priorités dans ces deux domaines (requalification de l'espace public et rénovation du logement) devraient être élaborés de concert;
Considérant qu'un réclamant, suggère d'ajouter aux moyens didactiques évoqués pour l'éducation au logement, les moyens vidéos;
Qu'il convient d'ajouter ce moyen didactique au projet de plan;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de développer l'offre de logement moyen sur le marché acquisitif et locatif ainsi que les aides à l'accès à la propriété, que la Commission s'interroge sur le terme « locatif »;
Que le plan entend appréhender l'objectif du développement de l'offre de logement moyen tant au niveau acquisitif que locatif;
Qu'une éventuelle politique de contrôle des loyers est du ressort du gouvernement fédéral;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les moyens qui seront donnés aux communes pour les encourager dans les efforts menés dans le secteur du logement moyen;
Que la Commission relève qu'il existe déjà des moyens à disposition des communes (i.e. : régie foncière, contrats de quartier, ...) qu'il conviendrait de rappeler dans le plan;
Que le projet de plan est complété pour préciser que les communes seront encouragées dans les efforts qu'elles mènent dans le secteur du logement moyen notamment par les régies foncières ou les contrats de quartier;
Considérant que la Commission propose que les interventions de la SDRB, en matière de rénovation et de construction de logements moyens, se situent dans l'EDRLR et, de préférence, dans les périmètres des Contrats de Quartier;
Que la Commission constate cependant une relative diversification des localisations de projets de production ou de rénovation de logements de la SDRB et qu'il lui semble essentiel de réduire, au niveau territorial, les périmètres d'intervention de la SDRB;
Que l'ordonnance relative à la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale précise que le périmètre d'intervention de la SDRB, c'est-à-dire l'espace géographique avoisinant les sites où certaines opérations de rénovation urbaine sont menées par la SDRB et au sein duquel sont affectés préférentiellement les moyens budgétaires dont la Région dispose ou qu'elle alloue aux personnes qu'elle subsidie pour réhabiliter l'habitat bruxellois, est défini dans un plan pluriannuel d'investissement approuvé par le Gouvernement;
Que, pour le surplus, il convient de relever, comme le fait la Commission, l'intérêt de développer une synergie entre les opérations de la SDRB et les contrats de quartier mais que l'on ne peut exclure des interventions sur l'ensemble de la Région en fonction de certaines opportunités;
Considérant que la Commission, à la suite de la demande d'un réclamant, précise qu'elle est favorable à l'adoption d'une assurance gratuite contre la perte de revenus;
Que le plan mentionne expressément l'introduction de nouveaux outils tels l'assurance contre la perte de revenus;
Considérant que plusieurs réclamants proposent de définir les termes suivants dans le plan : « logement moyen », « logement social » et « logement conventionné »; que la Commission demande également de préciser les personnes concernées (critères) ainsi que le pourcentage des Bruxellois concernés par les différents types de logements;
Que le logement social, alternative au logement privé, entend répondre aux besoins

des personnes à revenus modestes sous la forme de maisons ou d'appartements et est destiné tant aux isolés qu'aux familles; que le logement social est attribué par un organisme para-régional d'intérêt public, en l'occurrence la société du logement de la Région bruxelloise;
Qu'il est toutefois prématuré de définir précisément les notions précitées dans le plan et, a fortiori de quantifier leur application, dans la mesure où ces notions seront appelées à être définies dans le cadre de la révision du Code bruxellois du Logement, au regard des dispositions que ce code arrêtera; que le logement moyen est, en outre, dès à présent appréhendé par le biais de l'ordonnance du 29 août 1991 visant à favoriser l'accès au logement moyen dans la Région de Bruxelles-Capitale; qu'il en va de même du logement conventionné dont il est question dans l'ordonnance du 7 octobre 1993, organique de la revitalisation des quartiers;
Considérant qu'un réclamant souligne que la production de maisons unifamiliales répondant aux besoins de familles avec plusieurs enfants n'est pas possible partout; que d'autres insistent sur la nécessité d'une offre de maisons accessibles;
Que plusieurs réclamants demandent que le plan prenne en compte les familles avec enfants, de revenu faible ou moyen-faible, dans la politique de construction de logements car l'offre est nettement inférieure à la demande en la matière (en particulier dans certaines communes);
Que le Gouvernement estime, vu l'absence de définition précise des notions de « revenu faible ou moyen-faible », préférable de ne pas faire référence, dans le plan, à ces notions de revenus;
Qu'il convient par ailleurs, comme suggéré par la Commission, de compléter le projet de plan pour préciser que la production de logements adaptés, en termes de superficie et d'espaces extérieurs privatifs, répondant aux besoins de familles avec plusieurs enfants doit être encouragée;
Considérant que la Commission s'étonne que le Gouvernement ait supprimé la prime à l'acquisition pour la remplacer par une intervention dans les prêts hypothécaires complémentaires aux jeunes ménages;
Considérant que plusieurs réclamants demandent que soient mises en place des aides financières à l'achat d'un premier logement (par exemple par l'octroi d'une prime à l'acquisition ou la mise à disposition de terrains dont les pouvoirs publics pourraient rester le propriétaire);
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas modifier la réglementation relative aux aides à l'accès à la propriété;
Que le projet de plan, en sa priorité 1, a été complété pour préciser que le Gouvernement améliorera le dispositif des aides à l'acquisition d'un premier logement pour jeunes ménages;
Considérant que la Commission, suite à la demande d'un réclamant, demande de définir, dans le plan, les contenus, les titres et les dates de la parution des ordonnances du 29 août 1991 visant à l'accès au logement moyen dans la Région de Bruxelles-Capitale et du 13 avril 1995 organisant le secteur du logement moyen dans la Région de Bruxelles-Capitale;
Que le projet de plan est modifié en ce sens;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de remise à niveau du parc du logement social et d'assurer sa viabilité financière à long terme, que la Commission propose, suite à la demande de plusieurs réclamants, de maintenir et de confirmer l'augmentation des moyens octroyés à la rénovation afin d'accélérer cette dernière;
Que la Commission et les réclamants soulignent le coût élevé d'une telle remise à niveau ainsi que l'importance majeure de celle-ci;

Considérant que des réclamants relèvent qu'il est inadmissible, à l'heure actuelle, que des pouvoirs publics louent des logements considérés comme insalubres;
Que des réclamants indiquent que cette remise à niveau devrait se faire par l'octroi de subsides limités à 25 % des crédits mis à disposition des SISP;
Que le projet de plan est complété pour préciser que la remise à niveau du patrimoine impose d'augmenter les moyens destinés à la rénovation de 4500 à 5000 logements afin d'accélérer cette rénovation et d'éviter une poursuite de la dégradation de certains immeubles;
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'inscrire et prévoir d'autres pistes pour augmenter le nombre de logements sociaux que celles évoquées dans le plan;
Que plusieurs réclamants demandent de prévoir le déplafonnement de la cotisation de solidarité à charge des locataires dont les revenus dépassent le revenu d'admission;
Que plusieurs réclamants demandent de mettre en place des incitants positifs afin de favoriser le départ des locataires dont les revenus dépassent le revenu d'admission ou occupant des logements devenus trop grands;
Que plusieurs réclamants demandent d'augmenter les moyens pour les AIS et les communes afin de leur permettre d'augmenter le parc de logements à vocation sociale;
Que des réclamants soulignent que ces nouvelles pistes sont indispensables puisqu'il semble qu'il y aura peu de création de nouveaux logements sociaux dans les dix années à venir;
Considérant que la Commission estime que la question du déplafonnement de la cotisation mensuelle de solidarité est délicate car il s'agit de tenir compte également du nécessaire équilibre financier des sociétés immobilières de service public;
Que la Commission considère que la problématique du déplafonnement de la cotisation mensuelle de solidarité renvoie à la problématique, plus vaste, des critères d'accès aux logements sociaux (revenu d'admission, dérogations, personnes occupant des logements inadaptés, ...);
Que la Commission pense que si les loyers des logements sociaux augmentent pour les personnes dont les revenus dépassent les revenus maximum d'admission dans des proportions telles qu'ils dépasseraient les loyers du secteur privé pour des logements comparables, les personnes concernées par les augmentations quitteraient le logement social et les SISP et se trouveraient en situation financière difficile;
Que, par ailleurs, la Commission estime indispensable d'assurer une meilleure rotation des locataires en fonction des besoins réels des familles, tout en veillant à ce que de telles démarches ne génèrent pas des drames sociaux;
Que la Commission estime nécessaire d'augmenter les moyens d'action des AIS car la possibilité de construction ou d'augmentation du parc de logements sociaux reste faible;
Que le plan prévoit explicitement que la progression du parc géré par les Agences Immobilières Sociales doit être soutenue;
Considérant que la Commission et un réclamant demandent de supprimer la référence à la cogénération d'énergie dans la mesure où cette notion n'a pas sa place au sein de l'énumération des « modes de financement »;
Que la cogénération n'est pas un mode de financement mais un mode de gestion; qu'il convient, à cet égard, de préciser le projet de plan afin d'indiquer que l'énumération concernée comprend, outre les nouveaux modes de financement, les nouveaux modes de gestion;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif du développement et de la coordination des politiques communales en matière de logement, que la Commission et un réclamant constatent qu'il existe une concurrence entre différentes communes en matière de

primes communales (complément à la prime à la rénovation, prime à l'installation...);
Qu'un réclamant remarque que les primes susmentionnées sont difficilement envisageables dans les communes en difficulté financière récurrente;
Que le Gouvernement considère que les communes en difficulté financière comportent généralement de nombreux quartiers fragilisés et que, pour ces communes, des instruments spécifiques sont mis en place, notamment au travers des Contrats de Quartier; qu'en toute hypothèse, les instruments incitatifs doivent être maintenus et promus; que le plan prévoit le développement du parc d'habitations sociales en fonction des situations locales;
Considérant que plusieurs réclamants plaident pour le maintien et l'utilisation des subsides aux communes pour la rénovation des immeubles isolés;
Que le plan ne prévoit pas la suppression des aides à la rénovation des immeubles isolés;
Considérant que la Commission ainsi que des réclamants demandent d'homogénéiser la terminologie utilisée au sein du chapitre en matière de contrat de logement;
Considérant que la Commission préconise l'usage de l'appellation « Programme Communal du Logement » afin de distinguer les plans tels que prévus par l'OOPU des programmes d'exécution des volets sectoriels des plans;
Que le projet de plan est modifié pour adopter l'appellation proposée par la Commission;
Considérant que la Commission demande de rendre explicite l'articulation entre le volet logement des plans communaux de développement et les programmes communaux du logement;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser la notion de Programme Communal du Logement (moyens, outils réglementaires, procédure éventuelle, contenu, ...); que la Commission et des réclamants demandent de définir les obligations mutuelles (obligations de la Région et des communes) engendrées par les Programmes Communaux de Logement;
Que des réclamants soulignent que cette notion de Programmes Communaux du Logement répond à un besoin réel de certaines communes afin de fixer les objectifs précis en matière de logement;
Que le plan vise à ce que les Programmes Communaux du Logement tendent à la mise en oeuvre des objectifs du volet logement des Plans Communaux de Développement dans le respect des objectifs du plan régional;
Qu'il est prématuré de définir des obligations mutuelles alors que les Programmes Communaux du Logement impliquent des relations contractuelles entre la Région et les communes, de sorte que ces obligations mutuelles devront être définies lors des négociations entre la Région et les communes;
Considérant qu'il faut étudier et mettre en oeuvre des mesures en matière de gestion sociale des expulsions;
Que, dans le cadre de la révision du Code du logement, il est prévu de créer un fonds de relogement des locataires qui sont contraints de quitter un logement ne répondant pas ou plus aux normes minimales de sécurité, de salubrité et d'équipement;
Considérant, en ce qui concerne la lutte contre les immeubles à l'abandon, que la Commission estime que le projet de plan doit faire un seul sous-chapitre clair traitant de cette problématique dans une des priorités et y renvoyer les éléments mentionnés dans les autres priorités;
Que ce thème a toutefois sa place dans la priorité 3 dans la mesure où cette problématique est traitée dans le Code du logement;
Qu'il convient cependant de faire des renvois aux différents points du plan qui traitent

de la lutte contre les immeubles à l'abandon dans la priorité 3 du plan;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de définir les notions d'inoccupation et d'abandon ainsi que la durée d'inoccupation à partir de laquelle un immeuble doit être considéré comme inoccupé ou abandonné;
Que la Commission fait remarquer la nécessité, préalable à toute autre mesure, de définir clairement les notions d'"inoccupation" et d'"abandon" dans le plan;
Que le plan prévoit que le Code du logement sera révisé pour prévoir des dispositions visant à coordonner, renforcer ou créer des mécanismes capables de lutter contre l'inoccupation des logements tant privés que publics : mise en place de relevés systématiques au niveau communal et régional, incitation à l'utilisation des logements vides, incitants fiscaux,...;
Qu'à l'égard de ces objectifs et des instruments qui seront adoptés, le Code du logement définira les critères et concepts nécessaires à la mise en oeuvre de ces instruments et à la réalisation des objectifs du plan;
Que si la définition de ces critères est un élément important de l'objectif poursuivi, elle doit être menée parallèlement à l'élaboration des nouveaux instruments du Code du logement; qu'il n'apparaît pas utile au niveau du plan de contraindre davantage les mesures à arrêter par des définitions définitives de concepts relevant du langage courant;
Considérant, en ce qui concerne le renforcement de la coordination des interventions régionales en matière de logement, que la Commission considère que la maîtrise des loyers n'est pas du ressort du niveau régional mais bien de celui du niveau fédéral;
Considérant que la Commission relève qu'une première mesure allant dans le sens du contrôle des loyers pourrait être l'enregistrement systématique des baux de location;
Considérant que plusieurs réclamants demandent que le plan indique des propositions visant à exercer un réel contrôle sur les loyers (par exemple l'octroi d'une allocation loyer générale, attribuée sur base des revenus du locataire);
Que l'enregistrement systématique de tous les baux de location ou le contrôle des loyers, en dehors de la gestion des logements sociaux, relève de la compétence de l'autorité fédérale;
Considérant que plusieurs réclamants proposent de négocier une révision des revenus cadastraux afin de prendre en compte l'évolution du marché immobilier résidentiel bruxellois et de la périphérie;
Qu'un réclamant souligne la concurrence croissante entre les Régions au niveau des politiques relatives au logement;
Que la péréquation cadastrale ne résoudra pas les problèmes liés à la concurrence entre les trois Régions; que la concurrence croissante entre les Régions au niveau des politiques du logement a été prise en compte à travers la récente réforme fiscale;
Qu'ainsi, la diminution des droits de succession en ligne directe pour la maison familiale et la majoration de la réduction des droits d'enregistrement des habitations dans l'EDRLR ont été prévues, ce qui manifeste la volonté du Gouvernement de prendre en compte l'évolution du marché résidentiel bruxellois;
Considérant que la Commission, suite à la demande de plusieurs réclamants, propose, contrairement à ce qu'indique le plan, de ne pas réorienter les ADILS;
Que la Commission souligne qu'il s'agit d'aides aux personnes visant un public des plus défavorisés, qui n'est généralement pas en mesure d'entretenir un bien immobilier;
Que le système des ADILS est un instrument contre l'insalubrité dont il faut permettre l'évolution, notamment afin de permettre à des personnes bénéficiant de revenus faibles et quittant un logement ne répondant pas aux conditions élémentaires de

salubrité, d'avoir également accès à une aide régionale pour accéder à la propriété;
Que le plan ne fait que prévoir cette réorientation partielle sans supprimer le système des ADILS;
Considérant que la Commission, suite à la demande de plusieurs réclamants, propose de définir la notion d'« achat-rénovation » dans le plan;
Que le glossaire est complété pour définir l'achat-rénovation;
Considérant que la Commission préconise la création d'un lieu unique régional chargé d'orienter les demandes vers les associations et/ou services chargés d'informer les habitants en matière de logement;
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la notion de guichets communaux du logement;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de préciser (acteurs, objectifs) les notions de « guichet du logement », « guichet central du logement »;
Qu'il convient d'homogénéiser la terminologie du projet de plan relative aux guichets en matière de logement et, par conséquent, de recourir uniquement aux termes « guichet central régional du logement »;
Qu'il s'agit de préciser que ce guichet aura notamment pour objectif d'améliorer la visibilité des associations et services concernés et d'orienter les demandes vers ces associations et/ou services;
Considérant, en ce qui concerne la mise en oeuvre d'une politique régionale de lutte contre l'insalubrité, que la Commission espère que le Code bruxellois du logement répondra à la demande de plusieurs réclamants, à savoir donner à tous les citoyens le droit à un logement décent (conformément à l'art. 23 de la Constitution);
Que de nombreux réclamants mettent en exergue la nécessaire lutte contre l'insalubrité;
Que le Gouvernement partage le souci de la Commission et précise que, conformément au plan (voir alinéa 1 et 2 du point concerné), le Code bruxellois du logement sera centré sur le droit à un logement décent pour tous;
Considérant, en ce qui concerne la mise en oeuvre d'une politique régionale de lutte contre l'insalubrité, que la Commission demande, suite à la demande d'un réclamant, de préciser que le futur Code bruxellois du logement déterminera, outre les normes minimales en matière de salubrité et d'équipement, les normes minimales de sécurité;
Qu'il convient, en effet, de préciser que les normes minimales de sécurité seront déterminées dans le futur Code bruxellois du logement;
Considérant, en ce qui concerne la mise en oeuvre d'une politique régionale de lutte contre l'insalubrité, que la Commission soutient la demande de réclamants visant à préciser les moyens qui seront octroyés aux communes afin de lutter contre l'insalubrité;
Que plusieurs réclamants insistent sur la nécessaire lutte contre l'insalubrité, souvent insuffisante à l'heure actuelle par manque de moyens humains, logistiques et financiers;
Qu'il importe de relever que la problématique des subsides relatifs aux contrôles nécessaires à la lutte contre l'insalubrité est notamment discutée dans le cadre de la révision du Code bruxellois du logement;
Considérant que l'objectif de la priorité 4 du plan est de poursuivre la politique de rénovation urbaine, de protection et d'amélioration de l'habitat en portant une attention particulière aux quartiers centraux et aux zones précarisées;
Considérant que la Commission fait remarquer que la priorité est très analytique et étudie principalement la situation actuelle;
Alors que, bien que s'appuyant sur des dispositifs déjà existants en matière de

rénovation urbaine et de protection de l'habitat, cette priorité formule de nombreuses propositions de nature à améliorer ces dispositifs;
Considérant, dans le cadre de l'amélioration de l'espace urbain, qu'un réclamant et la Commission estiment qu'il s'agit de prendre en compte non seulement les quartiers fragilisés, mais également ceux en voie de fragilisation;
Alors que, les différents objectifs mentionnés dans la priorité ne concernent pas exclusivement les quartiers fragilisés, même si une attention particulière est réservée à ceux-ci et que des outils et des moyens spécifiques y sont consacrés, compte tenu du caractère préoccupant de la situation de ceux-ci;
Que par ailleurs le plan précise que les pouvoirs publics se doivent d'y concentrer leurs efforts, en développant une approche intégrée des politiques à mener et que chacun des domaines de la politique régionale doit être mobilisé pour rénover les espaces urbains déficitaires;
Considérant qu'un réclamant demande, dans le cadre de la rénovation de quartier, de mettre en avant une conception intégrée de la revitalisation et d'être conscient des risques spéculatifs que peut engendrer la requalification des quartiers anciens;
Que la Commission estime que le projet prévoit une approche intégrée des politiques à mener et que les programmes de contrats de quartier visent au développement intégré des quartiers considérés, tant sur le plan de l'amélioration des logements que de la qualité des espaces publics et de l'intégration sociale et culturelle;
Que d'autre part, des outils existants permettent de tempérer la spéculation immobilière dans le cadre des interventions publiques, qu'il s'agisse du mécanisme de restitution des primes visant à assurer le maintien des populations concernées pendant la durée d'amortissement de la prime ou qu'il s'agisse de lutter contre la spéculation qui se fait au détriment des pouvoirs publics, par l'annonce d'une intervention publique déterminée par l'entremise du droit de préemption;
Considérant qu'un réclamant souligne le problème de placement anarchique des antennes paraboliques;
Qu'en matière d'antenne parabolique, un permis d'urbanisme est toujours requis, que l'antenne soit ou non visible depuis l'espace public; que, toutefois, en vertu de leur qualité de minime importance, ces actes et travaux sont dispensés de l'avis du fonctionnaire délégué s'ils ne sont pas visibles depuis l'espace public et ne modifient pas l'aspect architectural du bâtiment; que l'implantation d'antennes paraboliques est ainsi encadrée par des dispositions adéquates et qu'il revient aux autorités compétentes d'exercer le pouvoir d'appréciation qui leur revient;
Que de plus l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme a tout récemment été modifiée afin de permettre au Gouvernement d'établir les actes et travaux pour lesquels la durée du permis est limitée (art. 35), ce qui devrait permettre aux communes de mieux maîtriser les nuisances visuelles liées au développement des antennes paraboliques (doc parlementaire A284/1 p.8);
Considérant la prise en compte du logement comme élément moteur de la revitalisation urbaine, que la priorité vise un cadre intégré de production de logements dans les opérations de revitalisation;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer le "contrat de logement" dans les périmètres des contrats de quartier, car ceux-ci comportent déjà un volet logement regroupant des objectifs chiffrés en termes de production de logements neufs et rénovés. Un contrat de logement supplémentaire semble dès lors superflu dans ces périmètres";
Que le contrat logement concerne l'ensemble de la politique de logement que la Commune compte mener et qu'il peut comporter des objectifs spécifiques pour les

périmètres de contrats de quartier des communes concernées;
Considérant que d'autre part, un réclamant demande que les contrats de quartier soient accompagnés d'un toute boîte d'information destiné à informer tous les habitants du déroulement des opérations;
Que la Commission précise que l'information peut se faire par le biais des Communes et que les mesures particulières de publicité sont réglées par l'Ordonnance; elle fait remarquer en outre que la publicité autour des programmes et actions s'améliore d'opérations en opérations de Contrats de Quartier;
Que, de surcroît, un plan de communication est actuellement en préparation afin de développer l'information du public visé par les Contrats de Quartier;
Considérant que des réclamants demandent le maintien des contrats de quartier et qu'un suivi d'évaluation soit instauré, de même qu'ils souhaitent prolonger le terme à 6 ans au lieu de 4 ans (en particulier pour le volet social), ainsi que le maintien des subsides au-delà de la durée du programme pour le traitement du personnel chargé de la cohésion sociale;
Que les contrats de quartier sont des programmes qui, par définition, sont limités dans le temps et sont liés pour partie à des projets d'investissement; que s'il est toutefois indéniable que des moyens de fonctionnement sont nécessaires pour l'exécution de ces programmes, il convient d'évaluer les possibilités de pérennisation de ces moyens, au moment de la définition des programmes; que d'autre part, s'il est de l'essence même du programme de cesser ses effets à son terme, cela n'exclut nullement que lors de l'évaluation de la réussite du programme, les pouvoirs publics concernés veillent à dégager d'autres moyens dans le cadre des structures existantes en vue de pérenniser certaines initiatives dont le maintien est souhaité;
Considérant que des réclamants estiment qu'il faut éviter la gentrification de certains quartiers par le biais de mécanismes qui permettent d'offrir des logements à des prix abordables et correspondant aux besoins des populations présentes dans le périmètre; qu'il faut éviter la fuite d'une catégorie de population; que d'autre part, la structure et le confort des logements mis sur le marché doivent correspondre aux besoins des populations présentes dans le périmètre car le logement est l'élément central de toute politique de revitalisation urbaine;
Que la Commission rejette le terme « gentrification » et préfère parler de « mutations sociales au profit des classes à revenus moyens » et propose de traiter cette réclamation dans le cadre de la priorité 5, en ce qui concerne le droit de préemption;
Que le droit de préemption n'est pas le seul instrument destiné à lutter contre les mutations sociales au profit des classes à revenus moyens; que de plus, les différents instruments décrits dans la priorité, comme par exemple les primes et les mécanismes de restitution de prime, visent à assurer le maintien des populations concernées pendant la durée d'amortissement de la prime concédée et répondent à la nécessité d'un développement équilibré des quartiers visés;
Considérant que dans le cadre des opérations de revitalisation urbaine, un cadre intégré de production de logements implique la coordination des différentes politiques;
Que la Commission estime qu'il faut renforcer la relation public/privé et la relation public/public (Communes- Région);
Alors que le développement d'outils contractuels, mis en place ces dernières années, est de nature à assurer la qualité de ces différents partenariats;
Que le projet de plan précise qu'afin d'accélérer le processus de revitalisation entamé ces dernières années, la Région et le secteur privé se doivent de développer une réelle culture de partenariat, fondée sur des objectifs clairs et stables; que les projets soumis

par le secteur privé doivent bénéficier d'un accompagnement spécifique de qualité, tenant compte des contraintes de rentabilité du secteur privé, tout en rencontrant les objectifs d'intérêt général définis par les pouvoirs publics (comme les sociétés mixtes dans le cadre des missions de rénovation urbaine de la SDRB, ou la valorisation de sites importants comme le port de Bruxelles ou les anciennes casernes Rolin);
Que le projet de plan précise également qu'afin de rendre l'action des différents pouvoirs publics plus efficace et cohérente un effort important doit être réalisé; que dans le cas de certains projets d'envergure, la mise en place de structures de gestion spécifiques est nécessaire afin d'assurer l'efficacité des partenariats;
Considérant, en ce qui concerne la rénovation individuelle et collective, qu'un réclamant demande que l'inventaire des immeubles inhabités et inexploités soit réalisé par les communes;
Alors que le projet de plan précise que la Région incitera les Communes à réaliser et mettre à jour l'inventaire des immeubles inhabités et inexploités comme l'ordonnance le prévoit dans son article 179;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent que fassent l'objet d'une ordonnance régionale, les aspects liés à la rénovation collective d'immeubles;
Alors que dans l'état actuel des choses, la rénovation collective des immeubles relève essentiellement de la stimulation d'initiatives privées ou de partenariats public/privé pouvant s'inscrire dans des cadres législatifs et réglementaires existants et qu'il ne convient pas par conséquent, de suivre la demande;
Considérant que des réclamants demandent d'envisager des incitants à la rénovation; d'établir un système de préfinancement des primes à la rénovation et d'octroyer des primes aux particuliers dans les zones EDRLR, mais aussi aux associations et agences immobilières sociales;
Que l'arrêté du 2 mai 2002 relatif à l'octroi de primes à l'embellissement des façades et l'arrêté du 13 juin 2002 relatif à l'octroi de primes à la rénovation de l'habitat prévoient une meilleure accessibilité aux primes, notamment par la mise en oeuvre d'un système de préfinancement et par l'accessibilité de ses octrois aux demandeurs plus défavorisés; que dès lors, le projet de plan est complété pour préciser qu'un système de préfinancement a été mis en oeuvre tant en ce qui concerne les primes relatives à l'embellissement des façades que les primes relatives à la rénovation de l'habitat;
Que les arrêtés des 2 mai 2002 et 13 juin 2002 garantissent déjà des primes à la rénovation aux associations oeuvrant à l'insertion par le logement et aux associations oeuvrant à un programme de développement intégré des quartiers en matière de rénovation urbaine;
Considérant que des réclamants demandent de préciser le fonctionnement du dispositif d'encouragement au nettoyage des intérieurs d'îlots;
Que la Commission estime qu'il faut approfondir la question et mettre en place des expériences pilotes encadrées, car il faut inciter les propriétaires à améliorer les intérieurs d'îlots en y favorisant l'aménagement de jardins;
Qu'il convient, comme le suggère la Commission, de compléter le projet de plan pour préciser que des expériences pilotes encadrées seront envisagées afin de favoriser l'aménagement de jardins en intérieurs d'îlots;
Que le projet de plan précise aussi qu'un mécanisme de primes sera créé en vue d'inciter les propriétaires d'immeubles inoccupés, situés dans ces intérieurs d'îlots, à procéder à leur démolition et à y améliorer l'environnement global;
Considérant que des réclamants demandent de prévoir un système de primes et de préfinancement à la verdurisation des toitures plates par l'usage de matériaux plus

nobles que des revêtements bitumés afin de contribuer à l'amélioration des intérieurs d'îlots;
Que le projet de plan a été précisé, dans la priorité 1, pour prévoir que l'instrument spécifique visant la protection et la réhabilitation des intérieurs d'îlots ait notamment pour objectif l'encouragement à la verdurisation des toits plats et/ou l'usage de matériaux plus nobles que les recouvrements bitumés;
Que les mesures requises par cet objectif seront définies par ledit instrument;
Considérant qu'un réclamant demande d'insister sur la sanction en cas de non-respect des réglementations en matière de rénovation;
Qu'en ce qui concerne la rénovation des maisons individuelles, l'octroi de primes aux propriétaires non occupants est fortement réglementé et permet de régir les situations exposées;
Considérant qu'un réclamant demande de rendre obligatoire l'entretien des biens par les propriétaires en prévoyant par exemple une taxe sur les façades non entretenues;
Qu'une politique d'incitation donnera probablement de meilleurs résultats, compte tenu de l'inopportunité tant sur le plan technique que sur le plan politique des contraintes en cette matière; que la priorité 1 a déjà été précisée pour prévoir la mise en place au niveau communal de procédures de contrôle de manière à inciter les propriétaires à maintenir leur façade en bon état;
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir dans les ZICHEE une prime pour le remplacement des menuiseries et des ferronneries à l'identique en façade avant car les ZICHEE exigent des interventions de qualité que la population n'a pas toujours les moyens d'assurer;
Que la Commission souligne que dans les ZICHEE les primes pour les façades ne valent que pour la réparation des châssis et que par conséquent elle propose d'instaurer une prime de rénovation qui permette le remplacement des châssis, y compris d'apparence identique côté visible de la voie publique pour les immeubles datant d'avant 1932;
Que l'arrêté du 2 mai 2002 relatif à l'octroi de primes à l'embellissement des façades rend éligibles les travaux évoqués;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre les possibilités d'octroi de primes hors EDRLR, sous certaines conditions de revenus;
Que la Commission précise que vu les contraintes budgétaires, le Gouvernement doit, comme il le fait dans le plan, fixer des zones prioritaires (EDRLR) où le taux de subsides est plus élevé pour répondre à des objectifs à la fois sociaux et urbanistiques; qu'en conséquence, certains quartiers se dégradent car certains bâtiments échappent à la prime étant situés en dehors de l'EDRLR; qu'il s'agit dès lors de rendre les primes plus efficaces;
Que le plan précise que les différents mécanismes d'octroi de ces primes ont récemment été harmonisés et simplifiés et le texte amendé en ce sens;
Que la priorité prend en compte les espaces publics comme élément de rénovation urbaine;
Considérant que des réclamants demandent, en ce qui concerne l'élargissement des trottoirs, que soient d'abord respectées les dispositions du règlement régional d'urbanisme; que d'autres relèvent le caractère anarchique de certains chantiers;
Que le règlement régional d'urbanisme, ainsi que la législation relative au permis d'environnement en ce qui concerne les chantiers, abordent cette problématique;
Que le plan confirme, en ses priorités 5 et 9, les politiques mises en oeuvre en ces matières;
Considérant que des réclamants demandent de définir la volonté de réduire la

densification du bâti, afin de ne pas porter atteinte aux autres priorités concernées par la présence de logements dans ce bâti et par le potentiel économique de celui-ci; que la Commission abonde dans le même sens;
Qu'il convient dès lors de compléter le projet de plan en précisant, parmi les priorités stratégiques d'aménagement de l'espace public dans les opérations de rénovation et de revitalisation, la réduction de la densification du bâti (sans qu'il soit porté atteinte à la fonction logement et au potentiel économique de ce bâti) par la création d'espaces verts suite à la récupération de terrains provenant de la démolition d'espaces économiques désaffectés ou de tout autre bâtiment vide et en ruine;
Considérant qu'un réclamant estime que l'intervention des architectes et paysagistes devrait se faire au niveau de la conception des projets au sein de l'administration de l'équipement et des déplacements, car les priorités stratégiques d'aménagement de l'espace public comprennent des éléments intéressants, mais devraient être coordonnées avec les autres priorités; que l'aspect esthétique constitue un élément important de l'espace public;
Que le projet de plan précise que dans le cadre du maillage vert et de tout réaménagement de l'espace public (voiries, places squares, trottoirs), l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement apportera analyse et conseils préalables aux auteurs de projets et pouvoirs publics concernés; qu'il y aura une prise en considération plus effective de l'entretien et de la verdurisation lors des opérations de rénovation et de revitalisation de l'espace public;
Considérant qu'un réclamant estime nécessaire un supplément de concertation et un accroissement des sanctions à l'égard des comportements peu citoyens et qu'il faut mettre en application les outils existants;
Que le plan, dans ses chapitres portant sur le comportement citoyen et le sentiment d'impunité, aborde cette problématique de manière adéquate, notamment dans le point 1.6.1 de la priorité 1 qui prévoit le renforcement de la répression des actes de mal-propreté;
Que le volet social est un complément indispensable aux actions de rénovation urbaine et implique des mécanismes de participation des habitants et la création d'équipements d'intérêt collectif;
Considérant que des réclamants et la Commission estiment important de former les habitants via des associations ad hoc pour qu'ils puissent être associés au devenir de leur quartier dans le cadre de la rénovation urbaine;
Que les processus de participation des habitants sont déjà prévus dans l'ordonnance organique de la revitalisation des quartiers qui prévoit que les règles de composition et de fonctionnement des commissions locales de développement intégré sont définies de manière à assurer la meilleure prise en compte des besoins des habitants du quartier tant par leur présence au sein de la Commission que par leur implication dès le début de la réflexion relative à l'élaboration du programme quadriennal; qu'est prévue la participation, dans ce cadre, d'associations spécialisées dans le domaine de la participation, et l'octroi de subsides au bénéfice d'associations oeuvrant à un programme de développement local intégré en matière de rénovation urbaine; que dans ce cadre, ces associations peuvent apporter leur soutien aux habitants;
Considérant qu'un réclamant demande une évaluation des mécanismes de participation déjà en place et questionne sur la représentation de certaines associations;
Alors que les Contrats de quartier font l'objet d'évaluations régulières; que les mécanismes de participation font l'objet d'un suivi permanent de la part du secrétariat régional au développement urbain;

Considérant qu'un réclamant demande de revoir les délais octroyés pour les programmes de revitalisation des quartiers afin de permettre la participation active des habitants;
Que les délais ont été revus dans la modification apportée le 20 juillet 2000 à l'ordonnance organique de la revitalisation des quartiers; que les délais d'élaboration du programme sont de 9 mois, ce qui est suffisant pour permettre la participation active des habitants;
Considérant qu'un réclamant demande qu'il y ait une réflexion globale à l'échelle de la ville dans les opérations de rénovation urbaine; que les plans communaux de développement soient élaborés avec les habitants, ce qui aurait l'avantage de donner naissance à des projets issus des besoins plutôt que de processus administratifs et des moyens financiers disponibles;
Que les procédures d'enquête publique prévues par ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme permettent très largement aux communes de se faire une idée précise des besoins des habitants, en plus des études préalables qui sont généralement menées dans le cadre de l'élaboration des plans communaux de développement; que pour le surplus, il y a lieu de rappeler que les plans de développement sont des plans de nature politique élaborés en début de législature ou de mandature par des représentants démocratiquement élus, que par ailleurs de nombreuses communes ont mis en place des procédures de consultation et d'information des habitants en cours du processus d'élaboration des projets de plans communaux, en plus des enquêtes publiques réglementaires;
Que, pour ce qui concerne les programmes de revitalisation urbaine, la participation des habitants est rendue obligatoire dès la mise en route de ces programmes; que de manière plus générale, les processus d'élaboration des outils de planification prévoient la consultation formelle ou informelle des habitants;
Considérant, en ce qui concerne le rôle des équipements d'intérêt collectif dans la qualité de la vie et l'instauration de la cohésion sociale, que la Commission demande quel acteur est visé lorsque l'on parle de création d'espaces culturels de proximité par les instances compétentes;
Que le projet de plan est complété pour préciser que sont visées notamment les communes et les commissions communautaires;
Considérant que dans le cadre de la revitalisation économique, la Commission rappelle qu'il n'existe pas de bilan de l'application « volontariste » des clauses sociales dans les marchés publics de travaux;
Qu'afin de rencontrer cette observation, un amendement a été inséré dans le cadre de la priorité 2 (point 10) du plan qui précise l'effort à réaliser en vue de la mise en oeuvre des clauses sociales dans les marchés publics;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, demande que soit définie la notion de « centres urbains d'entreprises »;
Que cette notion est, par conséquent, définie au glossaire du plan;
Considérant qu'un réclamant demande de résoudre la question de l'allègement des charges sur le travail afin de permettre aux PME de se faire aider et de former des gens;
Que cette question est abordée par le plan au point 6 de la priorité 2 qui prévoit la promotion de la création et du développement des PME et des TPE (très petites entreprises) bruxelloises;
Considérant qu'un réclamant demande de définir des mesures concrètes pour favoriser le rôle de l'artisanat et des métiers d'art dans la rénovation urbaine (fiscalité favorable, accès à des ateliers aux loyers compatibles avec la rentabilité économique des

activités artisanales);
Qu'il convient de rappeler que le projet de plan a été modifié au point 4.1. de la priorité 2 afin de viser expressément l'artisanat et les métiers d'art;
Que le plan prévoit, dans le cadre de la priorité 2, que la Région soutiendra une fiscalité non pénalisante pour l'activité économique; que la fiscalité relative aux métiers d'art peut être assimilée à celle des PME, TPE et indépendants;
Qu'étant donné l'absence de maîtrise foncière, la proposition relative à l'accès à des ateliers à des prix compatibles avec la rentabilité économique des activités artisanales semble irréaliste et inadéquate compte tenu notamment des effets que pourrait engendrer la mise en pratique de mesures tendant à la fixation de loyers maxima inférieurs au prix du marché (préavis, reconversions, ...);
Considérant que des réclamants demandent de définir les termes « outputs » et « inputs »;
Que les termes « outputs (extrants) et « inputs » (intrants) doivent être compris dans leur sens usuel, de sorte qu'il ne se justifie pas de les définir de manière spécifique dans le cadre du plan;
Considérant que des réclamants, suivis par la Commission, demandent de définir les concepts suivant : « centres d'entreprises », « partenariat », « guichet unique »et d'évaluer les raisons pour lesquelles les résultats escomptés n'ont pas été complètement atteints;
Que pour ce qui concerne l'impact des centres d'entreprises, il est précisé que si les premiers centres d'entreprises ont été créés à partir de1994, ceux-ci ont été véritablement développés à partir de 1998 grâce au programme européen; qu'il en va de même des guichets d'économie locale; qu'à ce jour, les premiers résultats de cette expérience se sont révélés très clairement positifs; qu'en tout état de cause, il conviendrait de disposer de plus de recul pour procéder à une évaluation complète;
Considérant que la Commission appuie la demande d'un réclamant de réécrire le dernier alinéa du point 4.1., 5e tiret de la priorité 4 afin de rendre ce point plus compréhensible;
Que le projet de plan est modifié afin de clarifier le texte initial, sans toutefois en changer le contenu;
Considérant qu'un réclamant demande d'expliciter la notion d'« installation de services de travaux d'intérêts collectifs et de régies de quartiers » et de préciser si ces fonctions ne peuvent pas être remplies par les services communaux;
Que la Commission précise que les régies de quartier doivent fonctionner en collaboration avec les services communaux et qu'il n'y a donc pas incompatibilité;
Considérant, en ce qui concerne la revitalisation des noyaux commerciaux en déclin, qu'un réclamant déplore que la prime de ravalement des façades ne vise pas les bâtiments commerciaux et qu'un réclamant demande une intervention pour les logements situés au-dessus de commerces;
Que la Commission propose que le plan envisage un accompagnement par une politique de communication envers les commerçants à propos de l'octroi possible de deux primes (« logement » et « expansion économique ») afin d'encourager la rénovation du bâti et des façades des rues commerçantes;
Qu'il convient de préciser que la réglementation actuelle en matière de primes à la rénovation et à l'embellissement des façades permet de réaliser des opérations sur les immeubles commerciaux établis dans toute la Région, pour autant que ceux-ci s'inscrivent dans une stratégie de rénovation des logements aux étages;
Que pour la prime « façade », deux tiers des niveaux de l'immeuble au moins doivent être affectés à du logement;

Qu'en ce qui concerne les immeubles exclusivement commerciaux, il en va de l'intérêt du propriétaire du commerce de valoriser l'immeuble dans lequel il exerce son activité, afin d'attirer le chaland, sans qu'il soit besoin de prévoir des primes à cet effet;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la référence au système de primes à la rénovation pour les logements situés aux étages des commerces afin d'éviter toute forme de spéculation;
Que, pour le surplus, il ne convient pas de suivre la proposition du réclamant dans la mesure où l'octroi de primes à la rénovation de logements aux étages de commerces incite à la rénovation de ces logements et ne constitue en rien une forme d'encouragement à la spéculation sur ces logements; qu'il va de soi qu'en cas de demande de permis d'urbanisme, il y a lieu d'avoir égard aux dispositions du RRU relatives à l'obligation de prévoir un accès séparé aux logements situés à l'étage d'un commerce;
Considérant qu'un réclamant demande en ce qui concerne les contrats de noyaux commerciaux de faire un nouvel appel à projets (vu la rapide évolution potentielle des noyaux commerciaux);
Que la Commission souligne qu'il est fait référence aux 12 contrats de noyaux commerciaux (existants - sur la carte) qui ont bénéficié de l'expérience pilote pour remédier au déclin des noyaux dans les zones fragilisées; que l'expérience s'étant révélée positive, la Commission propose l'amendement suivant : « La Région pérennise les noyaux existants et étend son dispositif sur un plus grand nombre de noyaux en poursuivant la procédure de l'appel à projets »;
Qu'il ne convient pas de suivre la proposition d'amendement de la Commission; que l'expérience pilote en cours, lancée en 1998 pour une période de 3 ans renouvelable une fois, porte sur 12 noyaux commerciaux préexistants et sur 3 nouveaux noyaux; qu'il conviendra de décider de la pérennisation de ces 15 noyaux au terme de cette expérience et de son évaluation finale;
Que le plan précise, par ailleurs, les critères sur la base desquels le Gouvernement sélectionne les quartiers éligibles pour des contrats de noyaux commerciaux;
Qu'il convient de suivre la demande de la Commission d'apporter des amendements mineurs au texte du projet de plan afin de le rendre plus clair en ce qui concerne l'extension du champ d'action des animateurs de noyaux;
Considérant que des réclamants demandent de préciser ce qu'on entend par l'accès des noyaux aux nouvelles technologies;
Qu'il convient de suivre l'avis de la Commission à cet égard et d'amender le texte du projet de plan en précisant que cet accès se fera notamment par la création d'un portail Internet pour les noyaux commerciaux ainsi que par la mise en place de bornes interactives;
Considérant qu'un réclamant demande d'étudier les causes du déclin des noyaux et d'éventuellement donner des subsides à ces commerces tout en vérifiant s'ils répondent à un besoin réel;
Que la Commission soutient la réclamation dans le sens d'une aide, complémentaire aux lois d'expansion économique, en vue du maintien du commerce de proximité s'il s'avère indispensable et qu'il répond à un véritable besoin;
Qu'il ne convient pas de suivre l'avis de la Commission dans la mesure où les actions de revitalisation des noyaux commerciaux en déclin ne se fondent pas sur une aide individuelle et ciblée aux commerces, mais bien sur une analyse globale de l'ensemble des besoins collectifs de chaque noyau commercial;
Considérant que la politique de rénovation urbaine implique également la

restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité caractérisées par la présence de chancres;
Considérant qu'un réclamant estime qu'appréhender les chancres par le seul biais de la prescription 4.4. du PRAS est insuffisant, car cela comporterait un risque d'incitation à la spéculation immobilière à grande échelle et permettrait de réaliser des projets d'ensemble sortant des limites des prescriptions de la zone;
Que d'autre part, la prescription 4.4. du PRAS n'incite nullement à la spéculation dans la mesure où elle ne s'applique qu'aux chancres urbains existants avant le 1er janvier 2000;
Que la Commission considère qu'en cas d'absence de projet, d'autres moyens de contrainte doivent être envisagés (y compris l'expropriation ou la vente publique forcée);
Qu'il convient de suivre l'avis de la Commission et par conséquent, d'amender le projet de plan en précisant qu'outre le recours aux prescriptions urbanistiques, il pourra être recouru à tout autre moyen tendant à la restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité;
Considérant que des réclamants demandent d'ajouter un volet sur la nécessité de réaffecter ou d'assainir les sites économiques désaffectés et les immeubles à vocation économique inexploités ou sous-utilisés;
Que cette question est abordée de manière spécifique au point 4.4. de la priorité 4;
Considérant que la figure 86 reprend les périmètres des Contrats de quartier et Quartiers d'initiative;
Considérant que la Commission suit la demande d'un réclamant de publier la carte en grand format;
Qu'il ne convient toutefois pas de modifier la taille de cette figure, dans la mesure où il s'agit d'une carte informative ayant pour objectif de permettre une visualisation globale de la situation; qu'il ne se justifie par conséquent pas de détailler une telle figure dans le plan; qu'il importe en outre de souligner que les périmètres exacts des Contrats de Quartier sont disponibles auprès de l'adinistration de l'aménagement du territoire (l'AATL);
Considérant qu'un réclamant demande l'élargissement des Contrats de Quartier aux quartiers d'Aumale et de Scheut ainsi que la Roue jusqu'à la rue Walcourt, la place Bizet et au canal, car il estime que ce sont des zones prioritaires vu leur état de vétusté;
Que la Commission approuve la demande et propose que cet élargissement des Contrats de Quartier soit programmé pour l'avenir;
Qu'il ne convient pas de faire droit à cette demande; qu'en effet, contrairement au précédent plan régional de développement, qui ciblait les futurs périmètres des Contrats de Quartier, l'option choisie dans le cadre du présent plan consiste à définir une zone prioritaire, à savoir l'EDRLR, dans laquelle seront réalisés les prochains Contrats de Quartier; que la sélection des prochains périmètres se fait sur base d'une étude approfondie qui analyse les difficultés de ces quartiers;
Considérant qu'un réclamant demande que soient représentés sur cette figure, les contrats de quartier au-delà de la période 2001-2005 (en prévision des futurs contrats de quartier Outre-Ponts, Rue Emile Delva et Fransman, rue Charles Demeer et prochainement le centre de Haren);
Que la carte est actualisée en fonction des décisions prises dans le cadre de la définition des contrats de quartier 2001-2005; qu'il ne convient toutefois pas de suivre la proposition du réclamant relative à la réalisation du Contrat de Quartier à Haren car la proposition de l'élargissement de l'EDRLR n'a pas été retenue;

Qu'il convient de renvoyer aux conditions transversales de mise en oeuvre quant aux motifs justifiant l'absence d'extension des zones EDRLR;
Considérant que la figure 87 montre un tableau prenant en compte le volume de logements rénovés et produits;
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que le nombre de logements prévus en moyen acquisitif pour la Région est de 38 pour 2001, alors que ce nombre est déjà dépassé pour la ville de Bruxelles;
Que le tableau est corrigé;
Considérant que la figure 88 représente la rénovation des immeubles isolés;
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que les rénovations de la rue de Stalle ne sont pas indiquées;
Qu'il ne convient pas d'indiquer sur la figure 88 les rénovations de la rue de Stalle car elles ne font pas partie d'un « Contrat de Quartier » mais bien d'une opération de « rénovation d'îlots » agréée en vertu de l'arrêté organique de 1978;
Considérant que la Commune d'Evere demande de corriger la figure 88 dans la mesure où le montant prévu pour Evere ne serait pas de 5 millions mais d'un montant supérieur;
Considérant qu'un réclamant demande de permettre la vérification des données reprises sur la carte car il est impossible de vérifier à quoi correspondent les immeubles vides et délabrés d'une part et les rénovations d'immeubles isolés d'autre part";
Qu'il s'agit d'une carte illustrative, établie sur base des données de la situation existante du PRAS;
Considérant que la figure 89 concerne les immeubles vides et délabrés;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, demande que la liste de ces immeubles abandonnés soit communiquée aux communes afin de les aider dans l'établissement des listes des immeubles abandonnés - situation existante de fait du PRAS;
Qu'il ne convient pas de compléter le plan sur ce point; que la liste des immeubles abandonnés a été établie sur base des données de la Sitex; que les communes sont en possession de la Sitex; que par conséquent elles sont à même d'établir la liste; que de plus il incombe aux Communes de tenir à jour une liste de ces immeubles abandonnés (art. 179 O.O.P.U.);
Considérant que la figure 90 reprend les Noyaux commerciaux et Contrats de noyaux commerciaux;
Considérant qu'un réclamant demande que les quartiers de la place Simonis, de la place de Bastogne et l'avenue Karreveld soient repris dans le plan en tant que « noyaux commerciaux » car ces quartiers sont réellement bien dotés en commerces et repris en zone mixte d'habitation et de commerce au PRAS;
Qu'il importe de souligner que la figure 90 reprend à titre indicatif les noyaux commerciaux fixés par le PRAS et n'a nullement pour objet d'en rajouter; qu'il serait prématuré de rouvrir le débat sur les noyaux commerciaux du PRAS dans le cadre du présent plan, le PRAS n'étant pas en vigueur depuis assez longtemps pour que ses effets puissent être utilement évalués;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il est impossible de juger de l'exactitude des noyaux commerciaux car la carte est illisible;
Que la Commission rejoint la demande du réclamant et propose de mieux représenter les noyaux sur la carte par leur périmètre exact et non par une représentation symbolique;
Qu'il ne convient pas d'apporter les modifications demandées par le réclamant et la

Commission, dans la mesure où la figure 90 est une carte illustrative dont l'objectif est uniquement d'illustrer de façon sommaire les périmètres sur lesquels portent les contrats de noyaux commerciaux;
Considérant que la priorité 5 du plan a pour objet de mettre en oeuvre une politique efficace de l'aménagement du territoire fondée sur une planification en matière d'affectation du sol qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement, des réglementations adaptées en matière d'urbanisme et de mettre en place des instruments efficaces de politique foncière;
Considérant, en ce qui concerne les objectifs d'amélioration des outils de planification et de simplification des procédures, que le plan précise que la législation de base en matière d'aménagement et d'urbanisme est l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme du 29 août 1991, que ladite ordonnance a été modifiée un certain nombre de fois afin de s'adapter à des contraintes nouvelles et que son application manifeste la nécessité de nouvelles améliorations;
Que cet objectif implique l'adaptation des outils actuels de planification que sont les plans et règlements régionaux et l'adaptation de l'arsenal juridique en matière d'aménagement du territoire, à savoir l'ordonnance organique, ses arrêtés d'application et les éventuelles circulaires;
Considérant que des réclamants proposent un audit régional sur le délai de traitement des dossiers de demande de permis d'urbanisme en vue de simplifier les circuits internes communaux;
Qu'il convient de relever qu'en application de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme, la gestion des demandes de permis d'urbanisme relève en principe de l'autonomie communale et qu'un audit régional porterait atteinte à cette autonomie;
Que de surcroît, l'objectif d'analyser et d'adapter dans la mesure du possible les délais de traitement et de délivrance des certificats et permis est assumé par la priorité 5 en son point 1.3;
Qu'il ne convient pas de modifier le plan sur ce point;
Considérant que le plan précise que l'ordonnance a été modifiée un certain nombre de fois et qu'elle sera encore améliorée;
Qu'à cet égard, le Gouvernement a adopté le 18 juillet 2002 une révision de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme dans l'objectif de la simplification des outils de planification;
Considérant que l'amélioration des outils de planification suppose d'intégrer au sein du droit régional les concepts de niveau supra régional;
Que des réclamants et la Commission estiment qu'il serait utile de préciser cet objectif;
Que le projet de plan est complété pour préciser qu'il s'agit d'améliorer les outils de planification au regard des instruments supra régionaux tels que le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire ou la Deuxième Esquisse de Structure Benelux et d'analyser la pertinence du contenu prévu par ces instruments par rapport au plan actuellement en vigueur;
Que ces instruments sont notamment précisés dans la quatrième condition transversale du plan;
Considérant que des réclamants soulignent que l'amélioration des outils de planification et la simplification des procédures ne doivent pas mettre à mal les processus de consultation et de concertation avec les habitants et que l'amélioration doit poursuivre un objectif de transparence et de simplification;
Que l'objectif de transparence et de simplification est précisément l'objectif poursuivi

par l'amélioration des outils de planification et la simplification des procédures telle qu'elle est définie au point 1.1 de la priorité 5;
Que les améliorations ainsi consenties ne portent pas atteinte au processus de consultation et de concertation avec les habitants;
Considérant, en ce qui concerne le plan régional de développement, que le plan expose la vocation du plan régional de développement de définir les objectifs et les priorités de développement de l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, requis par les besoins économiques, socioculturels, de déplacement et d'environnement;
Que comme le relève la Commission, il ne convient pas de redéfinir dans la définition du contenu du plan les objectifs qui se retrouvent par ailleurs insérés dans d'autres priorités;
Que, de surcroît, la problématique de l'articulation du plan avec les autres outils de planification et de programmation a été examinée ci-dessus;
Considérant que des réclamants demandent que le plan se voit octroyer une valeur réglementaire; que d'autres estiment qu'il n'est pas opportun que les plans aient une telle valeur;
Qu'il convient de relever que le plan de développement est un plan définissant les objectifs du Gouvernement; que son volet réglementaire a été supprimé en 1998 mais qu'il reste que le plan régional de développement est un plan hiérarchiquement supérieur qui s'impose aux pouvoirs publics pour la mise en oeuvre de leur politique;
Considérant que des réclamants relèvent la longueur d'élaboration du plan et suggèrent de lui accorder une durée de vie plus longue que celle d'une législature;
Qu'il est de la nature même du plan régional de développement d'être un plan de législature exposant les objectifs du Gouvernement; qu'il ne convient donc pas de lui accorder une durée de vie plus longue que celle d'une législature mais de mettre tout en oeuvre pour que celui-ci soit adopté le plus rapidement possible;
Qu'il ne convient donc pas de faire droit aux demandes de modifications législatives visant à assurer une plus grande pérennité au plan;
Considérant que la Commission estime qu'il est impératif de prévoir une durée suffisante pour le traitement et la synthèse des réclamations issues de l'enquête publique avant la saisine de la Commission;
Que le Gouvernement partage l'avis de la Commission et examinera ultérieurement les modalités d'application de l'ordonnance;
Considérant, en ce qui concerne le plan régional d'affectation du sol, que le plan insiste sur la conservation, via son actualisation, de la base de données de la situation existante de fait réalisée lors de l'élaboration du plan régional d'affectation du sol;
Qu'il précise que pour atteindre ces buts, des relations continues avec les communes seront nécessaires et que la coordination avec l'ensemble des communes bruxelloises sera accrue dans le cadre du comité de coordination région-communes mis en place à l'occasion de l'élaboration des plans communaux de développement;
Considérant que des réclamants voudraient que soit précisée la mission du comité de coordination région-communes; que des réclamants souhaitent que le comité de coordination région-communes participe à la rédaction des modifications de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme et de ses arrêtés d'exécution;
Que le plan précise l'origine de la mise en place du comité de coordination région-communes;
Que différentes missions de ce comité de coordination région-communes sont précisées dans le cadre de la priorité 5, notamment aux points 1.2.2., 1.2.3., 1.2.4.,

1.2.5. et 2.3;
Que les missions du comité de coordination région-communes ne sont pas limitatives et qu'il n'est pas opportun de les préciser davantage dans la mesure où le comité est un lieu privilégié de rencontres et d'échanges pour que les acteurs concernés coordonnent leur action et qu'à ce titre il peut être sollicité pour tout contact entre la région et les communes, en ce compris pour des consultations sur des modifications envisageables à l'ordonnance organique dont l'élaboration reste ultimement l'apanage du conseil régional;
Considérant que des réclamants demandent que la base de données du plan régional d'affectation du sol soit protégée contre le piratage et consultable par le public;
Que la base de données du plan régional d'affectation du sol est élaborée par l'administration de l'aménagement du territoire et du logement; que l'administration en assure la conservation;
Que la base de données est un élément constitutif des cartes qui sont rendues publiques;
Considérant, en ce qui concerne les plans communaux de développement, que des réclamations préconisent le maintien d'une première phase de consultation sur base d'un document synthétique précisant les problèmes concrets que la commune veut aborder par priorité ainsi que les solutions envisagées; que d'autres réclamations demandent au Gouvernement de procéder d'urgence à la révision de la procédure d'élaboration des plans communaux de développement par le biais de la simplification de celle-ci;
Considérant que le plan précise que l'expérience acquise dans l'élaboration des plans communaux de développement adoptés plaide pour une simplification des procédures d'élaboration de ces plans et de leur contenu et prône une amélioration des conditions de consultation des habitants;
Qu'à cette fin, une ordonnance du 18 juillet 2002 modifie l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme;
Que la procédure d'élaboration des plans communaux de développement a été allégée en vue de permettre aux communes d'adopter leurs plans communaux de développement dans l'année qui suit celle de l'installation du conseil communal, comme l'exige l'article 35 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme;
Que la procédure antérieure d'élaboration était extrêmement longue et coûteuse (dossier de base + première enquête publique + projet de plan + seconde enquête publique) pour une durée de vie limitée à une législature, ce qui explique pourquoi aucune commune n'avait su mener à terme l'élaboration de leur plan communal de développement dans le délai légal requis;
Qu'à l'avenir, la procédure d'élaboration des plans communaux de développement sera calquée sur celle du plan régional de développement, l'étape du dossier de base ayant été supprimée et les communes adoptant directement le projet de plan auquel il est reconnu les mêmes effets que le plan définitif;
Considérant que des réclamants proposent une validité temporelle identique pour le plan régional de développement et les plans communaux de développement, avec un décalage d'un an entre leur adoption, dans la mesure où la différence de durée de validité - respectivement 6 et 4 ans - rend difficile leur concordance dans le respect de la hiérarchie des plans;
Que néanmoins, l'adaptation de la validité temporelle des plans à la durée des mandatures et de la législature est inhérente à l'objet des plans de développement qui précisent les objectifs du Gouvernement ou des Collèges en matière de

développement;
Que, de plus, l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme a déjà été modifiée pour mieux préciser les liens hiérarchiques entre les différents plans qu'elle prévoit et que les modifications adoptées précisent, en termes de hiérarchie, que le plan communal de développement doit s'inscrire dans les orientations du plan régional de développement;
Que, de surcroît, l'ordonnance organique prévoit la possibilité de modification des plans communaux pour permettre leur concordance avec le plan régional de développement si des modifications fondamentales apparaissent par rapport aux objectifs du plan régional de développement; que dans ce cas, le plan régional de développement peut énoncer les modifications à apporter aux plans communaux de développement, ce qui limite les risques de non concordance ou de contradiction;
Considérant, en ce qui concerne les plans particuliers d'affectation du sol, que des réclamations demandent de prévoir une durée de validité limitée des plans particuliers d'affectation du sol afin de régler le problème des plans particuliers d'affectation du sol obsolètes ou étrangers aux objectifs généraux du plan régional de développement et du plan régional d'affectation du sol;
Que, comme le précise la Commission, les articles 65bis et suivants de l'ordonnance permettent d'abroger les plans particuliers d'affectation du sol pour l'ensemble ou partie de leur périmètre lorsqu'ils sont devenus obsolètes;
Qu'en outre, les plans communaux de développement ont, en vertu de l'article 36 de l'ordonnance organique, la mission d'opérer une évaluation périodique des plans particuliers d'affectation du sol en suggérant les modifications ou abrogations à apporter à ces derniers;
Qu'il ne s'indique dès lors pas de prévoir une limitation abstraite et générale de validité temporelle des plans particuliers d'affectation du sol qui ont pour objectif premier de préciser, au niveau local, la destination admissible en termes d'occupation du territoire;
Considérant que des réclamants remettent en cause l'adaptation permanente des plans particuliers d'affectation du sol pour des raisons de mise en conformité avec les dispositions hiérarchiquement supérieures dans la mesure où cette adaptation périodique n'est pas compatible avec un cadre juridique stable;
Que, comme le relève la Commission, l'adoption du plan régional d'affectation du sol et les conséquences abrogatoires qu'il génère ont apporté une certaine sécurité juridique;
Que le plan régional d'affectation du sol est un plan destiné à avoir une application dans la durée et que la question de la mise en conformité des plans particuliers d'affectation du sol ne se pose que lors de l'adoption d'un nouveau plan régional ou en cas de modification de ce plan;
Qu'il n'y a donc pas de risque, à court terme, d'une modification permanente des plans particuliers d'affectation du sol;
Que c'est dans ce cadre que doivent s'appréhender les demandes de mettre à jour les plans particuliers d'affectation du sol par rapport à la nouvelle circulaire sur le stationnement ou par rapport à la politique d'intervention dans les intérieurs d'îlots;
Qu'il appartient, en effet, aux plans particuliers d'affectation du sol de régler les intérieurs d'îlots de manière fine et détaillée dans le respect des principes édictés par les plans supérieurs; que l'ordonnance organique prévoit les mécanismes d'adaptation ou de modification à cet égard;
Qu'il en va de même pour les plans particuliers d'affectation du sol qui traitent de la question du stationnement et qui sont susceptibles d'être revus lorsque le bon

aménagement des lieux l'exige;
Considérant que des réclamants demandent de prévoir des mécanismes de subvention pour le travail de mise en conformité des plans particuliers d'affectation du sol;
Que le plan régional de développement prévoit que pour mener à bien la mission de mise en conformité des plans inférieurs que sont les plans particuliers d'affectation du sol au plan régional d'affectation du sol, la région renforcera ses moyens d'action, notamment par l'adoption, le cas échéant, de mécanismes de subventions complémentaires;
Considérant que des réclamants sollicitent la mise en conformité des plans particuliers d'affectation du sol dans un délai prédéterminé par le plan régional de développement;
Que, comme le relève la Commission, compte tenu de l'ampleur de la tâche et de la diversité des plans particuliers d'affectation du sol, il apparaît difficile d'exécuter ce travail dans un délai bref et uniformisé;
Que, de surcroît, les modifications apportées à l'ordonnance organique par l'ordonnance modificative du 14 décembre 2000 ont précisément pour objectif de permettre un travail de toilettage, de modification ou d'abrogation des plans particuliers d'affectation du sol pour les mettre en conformité avec le plan régional d'affectation;
Que les instruments juridiques existent dès lors pour permettre ladite adaptation dans des délais adéquats;
Considérant que des réclamants demandent d'harmoniser et d'uniformiser la présentation et la rédaction des prescriptions des plans particuliers d'affectation du sol;
Que la Commission prône une normalisation des dispositions graphiques et littérales d'ordre général tout en concevant des modulations pour des dispositions particulières;
Que le plan régional de développement relève précisément l'absence actuelle de règles d'uniformisation imposées aux communes lors de l'élaboration de plans particuliers d'affectation du sol et prévoit la mise en oeuvre d'une étude approfondie des plans particuliers d'affectation du sol permettant de tirer des conclusions pratiques sur leur contenu;
Qu'au regard des conclusions d'une telle étude, les mesures appropriées seront adoptées;
Considérant, en ce qui concerne le règlement régional d'urbanisme, que des réclamants demandent une procédure plus légère en cas de dérogation et que d'autres suggèrent, au contraire, de ne plus faire de dérogation à ce règlement;
Considérant que l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme prévoit la possibilité, dans les hypothèses qu'elle énonce, de déroger aux prescriptions des règlements d'urbanisme en ses articles 116, 118, 132 et 138;
Que le mécanisme de dérogation doit s'entendre de manière restrictive, dans les conditions précises énoncées par les articles précités de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme, mais qu'il apparaît également comme étant nécessaire, dans des cas spécifiques, où la configuration spécifique des lieux ou les exigences du bon aménagement des lieux requiert des adaptations précises des dispositions réglementaires applicables;
Qu'il convient dès lors de maintenir à la fois le mécanisme de dérogation ainsi que les conditions encadrant celui-ci telles que définies aux articles précités de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme;
Considérant que des réclamants estiment nécessaire d'adapter le règlement régional d'urbanisme par rapport à la minéralisation et aux constructions admissibles dans les intérieurs d'îlots;

Qu'il convient de rappeler que les dispositions pertinentes du règlement régional d'urbanisme doivent être lues en conformité avec la prescription générale 0.6 du plan régional d'affectation du sol qui protège les intérieurs d'îlots;
Que, de surcroît, comme le précise la Commission, les autorités communales peuvent adopter un règlement communal d'urbanisme précisant les objectifs de protection d'intérieur d'îlot;
Qu'en outre le plan, en ses priorités 1, 4 et 9 appréhende de manière adéquate la problématique des intérieurs d'îlots;
Considérant que des réclamants constatent que de nombreux règlements communaux d'urbanisme disparates et anciens subsistent en Région de Bruxelles-Capitale et qu'il serait opportun de les harmoniser;
Que le projet de plan est précisé pour prévoir la coordination des règlements communaux d'urbanisme avec le règlement régional d'urbanisme afin d'éviter les disparités ou contradictions;
Considérant que des réclamants estiment que la réglementation du stationnement doit faire l'objet d'un nouveau titre du règlement régional d'urbanisme et non pas d'une circulaire qui n'a pas de valeur réglementaire;
Considérant que le plan prévoit, dans sa priorité 8, la révision de la circulaire de Saeger du 17 juin 1970 pour prévoir un nombre maximal d'emplacements de parcage autorisés lors de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement pour la construction ou la rénovation d'immeubles, à l'exclusion des logements;
Que dans le cadre de la priorité 5, il est précisé que les nouvelles dispositions s'effectueront par l'adoption d'un nouveau titre du règlement régional d'urbanisme ou par l'adoption d'une nouvelle circulaire;
Que le choix de l'instrument à adopter est tributaire de la décision du Gouvernement d'arrêter, avec plus ou moins de précision, les règles relatives au stationnement et leur octroyer un caractère réglementaire ou de ligne de conduite;
Que, pour le surplus, cette problématique est examinée dans le cadre de la priorité 8, visant à réconcilier la mobilité et la ville;
Considérant qu'un des objectifs du plan est d'adapter l'arsenal juridique afin de disposer d'une législation claire, cohérente, adaptée aux réalités et qui soit la plus stable possible dans le temps;
Considérant, en ce qui concerne cet objectif, que des réclamations estiment que toute modification de l'ordonnance organique doit faire l'objet d'une évaluation objective afin d'éviter de nombreuses modifications à l'ordonnance engendrant une certaine insécurité juridique;
Que tant les points 1.1. que 1.3. de la priorité 5 prévoient l'amélioration et la simplification des outils de planification et de l'arsenal juridique, ce qui implique des modifications à l'ordonnance organique;
Que l'objectif de ces modifications est précisément d'aboutir à une législation qui soit la plus stable possible dans le temps;
Considérant qu'un réclamant propose d'adapter l'arsenal juridique en élargissant la liste des travaux de minime importance dans l'espace public;
Que, comme le souligne la Commission, il ne convient pas d'édicter un principe de dispense d'enquête publique ou de permis pour les aménagements ou modifications de voirie;
Que l'adaptation de l'arsenal juridique impliquera néanmoins un examen de la liste des travaux de minime importance et une éventuelle révision de celle-ci;
Considérant que des réclamants estiment utile de renforcer le dialogue entre élus et population en organisant des réunions d'information en dehors des heures de travail et

en accordant aux associations régionales des subventions annuelles récurrentes permettant un travail régulier de qualité;
Que le plan traduit le souci d'adopter une législation claire en son point 1.3. de la priorité 5 et d'assurer une information suffisante du public en son point 3.1. de la même priorité;
Que, de surcroît, l'arsenal juridique existant prévoit l'organisation de séances d'information en dehors des heures de travail et que la région subsidie plusieurs associations dont l'objet est la consultation et la participation des habitants;
Que les instruments existant rencontrent déjà les souhaits des réclamants;
Considérant que le plan a pour objectif d'analyser et d'adapter dans la mesure du possible les délais de traitement et de délivrance des certificats et permis;
Considérant que des réclamants sollicitent de prolonger ou d'augmenter les délais d'enquête publique et d'uniformiser les délais d'enquête publique concernant les demandes de permis ou de certificats d'urbanisme et d'environnement;
Considérant que d'autres réclamants proposent, au contraire, d'alléger l'instruction des demandes de permis d'urbanisme;
Que la Commission estime qu'une prolongation de la durée d'enquête publique ne serait pas d'un apport appréciable;
Que la durée des enquêtes publiques est liée à l'importance des projets et à la durée globale de la procédure de délivrance des permis; que la durée de l'enquête dépend, en outre, de plusieurs facteurs selon l'objet du projet mis à enquête et ses modalités (telles l'exigence d'une étude d'incidences, l'existence d'une demande de dérogation, ...);
Que l'objectif d'une législation adaptée et appropriée implique de prendre en considération ces spécificités objectives au-delà d'une simplification ou d'une uniformisation abstraite des délais d'enquête;
Qu'il convient également d'avoir égard aux objets spécifiques des permis d'environnement et des permis d'urbanisme impliquant un régime différencié d'instruction des demandes;
Considérant que des réclamants demandent que soit imposée l'obligation de faire parvenir un compte rendu de la délibération de la Commission de concertation à toute personne ayant remis un avis lors de l'enquête publique;
Qu'il convient de rappeler que l'ensemble des documents relatifs à l'enquête publique et à l'avis de la Commission de concertation sont consultables auprès des administrations concernées;
Que, de surcroît, les dispositions normatives relatives à l'accès à l'information permettent à ceux qui le désirent de solliciter la communication de ces informations;
Qu'il ne convient pas d'imposer une charge de travail complémentaire aux communes tout en relevant que celles-ci disposent de la possibilité d'adresser d'initiative un compte rendu de l'avis de la Commission de concertation aux personnes intéressées;
Considérant que des réclamants proposent d'adopter le principe de la présidence des Commissions de concertation par un ombudsman régional;
Qu'il convient de rappeler que ce sont les communes qui organisent les Commissions de concertation et qu'elles sont donc les mieux à même de présider les dites Commissions qui, de surcroît, concernent leur territoire local;
Qu'en outre, l'avis de la Commission de concertation n'est pas un avis conforme;
Considérant que des réclamants sollicitent que l'avis de la Commission royale des monuments et des sites soit systématiquement sollicité pour tout projet visant à la démolition ou la transformation majeure de tout immeuble antérieur à 1932 et même à 1939;

Que cet objectif est rencontré dans le cadre de la priorité 1 par la modification du projet de plan pour prévoir l'accélération de la procédure d'adoption de l'inventaire du patrimoine immobilier, dans la mesure où l'inscription à l'inventaire implique la sollicitation de l'avis de la Commission royale des monuments et des sites lors de la délivrance d'autorisations administratives;
Qu'il ne convient pas d'étendre plus systématiquement l'exigence de l'avis de la Commission royale des monuments et des sites afin de ne pas alourdir les procédures de délivrance de permis;
Considérant que des réclamants demandent de renforcer le droit des habitants en leur permettant d'introduire des recours auprès du Collège d'urbanisme;
Considérant que la Commission n'est pas unanime par rapport à la problématique évoquée;
Qu'il convient de relever que l'objet et les procédures relatives au permis d'environnement et au permis d'urbanisme sont différents;
Que c'est dans le domaine des établissements classés comme dangereux, insalubres ou incommodes qu'a été instauré le mécanisme de recours administratif des tiers actuellement étendu, par l'ordonnance du 5 juin 1997 relatif au permis d'environnement, à toutes les installations soumises à permis d'environnement; que par nature, il s'agit d'activités dont on peut craindre, si elles ne sont pas contrôlées et soumises à des conditions spécifiques, qu'elles produisent des nuisances; que c'est ce qui a justifié et ce qui justifie encore que les tiers intéressés puissent contester en opportunité devant une instance de recours l'autorisation qui aurait été octroyée;
Qu'en matière d'urbanisme, le fait de construire n'est pas, a priori, source de nuisances; que le fait de construire des constructions nouvelles ou de procéder à des transformations de constructions existantes constitue une activité qui doit être considérée comme normale dans le cadre d'un territoire urbain; que si, par le biais d'un permis d'urbanisme, peut être autorisée la construction d'un bâtiment qui sera affecté à une activité susceptible de causer des nuisances environnementales, il convient de préciser que l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme et l'ordonnance relative au permis d'environnement ont intégré le mécanisme du projet mixte afin d'appréhender cette situation;
Que, de plus, il convient de relever, au regard du principe de proportionnalité, que les demandes de permis d'urbanisme, dans le cadre d'un territoire urbain, sont particulièrement nombreuses et que l'ouverture de recours en opportunité à l'égard des tiers aurait des répercussions particulièrement importantes pour la collectivité tant en ce qui concerne la non-mise à exécution de permis d'urbanisme frappés de recours, que de surcroîts de travail du Collège d'urbanisme et du Gouvernement;
Que, par ailleurs, les projets urbanistiques susceptibles d'avoir un impact plus important sont soumis aux mesures particulières de publicité et/ou au mécanisme d'évaluation des incidences sur l'environnement dans le cadre desquelles les tiers intéressés peuvent faire valoir leur avis;
Qu'enfin, les tiers intéressés disposent à l'égard de la décision finale, d'un recours en annulation et en suspension auprès du Conseil d'Etat;
Qu'il ne convient dès lors pas d'ouvrir un droit de recours aux tiers devant le Collège d'urbanisme;
Considérant que des réclamants proposent de créer un permis d'environnement pour l'installation des antennes de radiophonie et de téléphonie mobiles;
Que la problématique des antennes GSM est abordée au point 6.3 de la priorité 9;
Que le projet de plan est précisé à cet endroit pour exposer que le Gouvernement examinera l'opportunité d'instaurer un permis d'environnement pour l'installation des

antennes de radiophonie et de téléphonie mobiles;
Considérant que des réclamants proposent d'introduire dans le plan un régime de permis unique urbanisme-environnement;
Que la Commission relève la difficulté d'établir un régime de permis unique urbanisme-environnement notamment en raison de la périodicité du permis d'environnement;
Que l'introduction d'un permis unique urbanisme-environnement ne découle pas d'obligations supra-régionales qu'il conviendrait de transposer dans l'ordonnancement bruxellois;
Que l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme et l'ordonnance relative au permis d'environnement prévoient déjà un rapprochement et une coordination dans l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et de permis d'environnement relatives aux projets mixtes;
Qu'il ne convient pas, compte tenu des difficultés évoquées et des spécificités déjà mentionnées des deux autorisations administratives, de créer un tel régime unique;
Que, de surcroît, le plan prévoit que la coordination entre les logiques environnementale et urbanistique en matière de délivrance des permis sera renforcée, en vue d'optimaliser le traitement des demandes;
Considérant que des réclamants sollicitent l'allégement des procédures administratives en matière de permis d'urbanisme;
Qu'il convient de relever que l'ordonnance organique a été modifiée dans le sens d'une simplification des procédures; qu'il convient d'abord d'évaluer les conséquences de ces modifications récentes avant de tirer des conséquences actuellement prématurées;
Considérant que des réclamants et la Commission s'interrogent sur la pertinence de maintenir le mécanisme des programmes d'action prioritaire;
Que le plan prévoit spécifiquement que l'utilité du maintien du mécanisme des programmes d'action prioritaire, en tant que procédure dérogatoire, sera évaluée au regard des prescriptions du nouveau plan régional d'affectation du sol et de ses effets;
Considérant que des réclamations soulignent que l'élaboration d'un code de l'urbanisme, prévue par le plan, doit se réaliser dans l'objectif d'une plus grande accessibilité des dispositions applicables;
Considérant que des réclamants proposent de préciser l'étendue et la valeur du nouveau code bruxellois d'urbanisme et de l'aménagement du territoire;
Que comme le relève la Commission, le code bruxellois assurera la coordination des textes existants en un seul document permettant de rendre ces règles plus efficientes et plus accessibles au-delà de leur diversité actuelle;
Que de surcroît, les points 1.3 et 3.1. de la priorité 5 prévoient les objectifs d'une information appropriée du public, information rendue plus adéquate par l'adoption d'un corpus unifié de dispositions applicables dans le code bruxellois;
Considérant que des réclamants, suivis par la Commission, demandent que les moyens de contrôle et de sanction des infractions urbanistiques soient renforcés;
Qu'il convient de suivre les réclamants et que le projet de plan est complété pour préciser le renforcement du contrôle des infractions au niveau communal, voire régional et qu'une concertation avec le parquet doit rendre crédibles les poursuites judiciaires;
Considérant, en ce qui concerne la lutte accrue contre les chancres et les immeubles abandonnés et le développement d'une politique foncière adaptée aux réalités bruxelloises, que des réclamants estiment que cet objectif, en particulier en ce qui concerne la lutte contre les chancres urbains, doit être défini comme prioritaire dans le plan;

Que la lutte accrue contre les chancres et les immeubles abandonnés constitue un des trois objets de la priorité 5 du plan, relative à un territoire mieux aménagé;
Que, de surcroît, la priorité 4 relative à un habitat de qualité préconise également la restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité caractérisées par la présence de chancres;
Qu'à cette fin, tant dans la priorité 4 que dans la priorité 5, le plan définit les objectifs poursuivis et mentionne les instruments requis;
Que la lutte contre les chancres constitue l'une des priorités du plan régional de développement au sein des autres priorités;
Considérant qu'un réclamant demande ce que le projet de plan entend par mesures fiscales dissuasives;
Considérant, en outre, que plusieurs réclamants demandent que le Gouvernement fasse aboutir le projet d'ordonnance qui régionalise la taxe sur les immeubles abandonnés; que des réclamants jugent qu'il existe une inertie de certaines communes en matière de lutte contre les immeubles inoccupés ou à l'abandon;
Qu'en ce qui concerne ces mesures fiscales concernées, la Commission mentionne la taxe sur les immeubles inoccupés et abandonnés et suggère que cette dernière soit harmonisée au niveau des 19 communes;
Que si le plan prévoit l'instauration de mesures fiscales il ne pourrait toutefois déjà en fixer les modalités pratiques d'application;
Que néanmoins, il convient de rejoindre l'avis de la Commission et de préciser le projet de plan en mentionnant que les mesures fiscales dissuasives destinées à lutter contre l'abandon d'immeubles seront, si possible, harmonisées au niveau des 19 communes;
Considérant, en ce qui concerne la réhabilitation des sites économiques désaffectés, que des réclamants précisent que la réaffectation doit être adaptée aux immeubles et réversible;
Que le plan précise que l'ordonnance relative aux sites économiques désaffectés sera revue et que le Gouvernement privilégiera une approche par site et par projet;
Que dans le cadre de la révision de l'ordonnance relative aux sites désaffectés, l'aspect évoqué par la réclamation sera étudié;
Qu'il est, à ce stade, prématuré d'ajouter des exigences de la nature de celles préconisées par les réclamants sans en avoir évalué la faisabilité et la pertinence;
Considérant qu'au regard des objectifs et actions retenus au point 2.2 de la priorité 5, un réclamant s'interroge sur le rôle de la Société de développement régional de Bruxelles si le Gouvernement reprend les attributions de celle-ci;
Que, comme le suggère la Commission, il convient de compléter le projet de plan pour préciser que la politique incitative menée par le Gouvernement s'effectuera via les administrations para-régionales compétentes;
Considérant, en ce qui concerne le plan de lutte concerté contre les chancres urbains et les immeubles inoccupés ou laissés à l'abandon, que des réclamants estiment que les informations relatives aux inventaires des immeubles inoccupés ou laissés à l'abandon devraient faire l'objet de mesures d'information adéquates et dirigées par des institutions et des administrations spécialisées;
Que la Commission suggère que les inventaires soient facilement accessibles aux organismes publics et para-publics qui pourraient les utiliser;
Que le plan inscrit le caractère volontariste du Gouvernement en matière de lutte contre les chancres au point 2.3. de la priorité 5;
Qu'il prévoit que le Gouvernement arrêtera les mesures nécessaires pour la réalisation d'un inventaire permanent des biens non bâtis, inexploités ou inhabités sur base de la

mission dévolue en ce sens par l'article 179 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme;
Que compte tenu des observations émises, il convient de compléter le projet de plan pour préciser que le Gouvernement prévoira également l'accessibilité de cet inventaire aux organismes publics et para-publics qui pourraient l'utiliser;
Que, par ailleurs, dans le cadre de la priorité 3 relative à un logement pour tous, le plan précise que l'étude des moyens de contrôle préventifs sur les immeubles insalubres sera menée dans le cadre de la révision du Code du logement;
Considérant que des réclamants demandent l'adoption de mesures appropriées destinées à lutter contre l'abandon d'immeubles, par la mise en place d'amendes réellement dissuasives, par la mise en place d'une taxation qui ne relève pas de la seule responsabilité des communes, par l'instauration d'une obligation d'entretien dans le chef des propriétaires et d'une infraction pour dégradation visuelle de l'environnement;
Que le plan prévoit l'élaboration d'un plan de lutte concertée contre les immeubles inoccupés ou laissés à l'abandon; qu'un tel plan implique une politique concertée région-communes de dissuasion contre l'abandon d'immeubles qui pourra, notamment, s'appuyer sur des mesures fiscales;
Que, de surcroît, comme le précise le point 2.1. de la priorité 5, l'objectif de la région consiste à concevoir et à mettre en place un arsenal de mesures destinées à lutter contre l'abandon d'immeubles;
Que la nature de ces mesures et de ces outils sera définie dans le cadre de la concertation région-communes et que, comme précisé ci-dessus, l'adoption de mesures dissuasives destinées à lutter contre l'abandon d'immeubles sera, si possible, harmonisée au niveau des 19 communes;
Considérant que des réclamants sollicitent la simplification des conditions d'application des procédures d'expropriation permettant une remise rapide sur le marché des biens expropriés;
Considérant que des réclamants désireraient qu'il soit légiféré en matière de plans d'expropriation qui gardent toujours leur valeur et grève les biens concernés même s'ils sont obsolètes;
Que le plan prévoit que la politique concertée région-communes de dissuasion contre l'abandon d'immeubles pourra s'appuyer sur le recours à l'expropriation; qu'à cet égard, le plan précise qu'une procédure d'expropriation est définie au titre II, chapitre V, section II de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme (article 69 sq);
Que la faculté pour les communes d'utiliser l'expropriation relève néanmoins de l'autonomie communale, de l'objectif poursuivi lors d'une expropriation et, enfin, est liée aux moyens dont disposent les communes pour rénover le bien exproprié;
Que, de surcroît, les communes disposent du pouvoir de prendre des mesures en application du Code du logement ou des compétences dont dispose le Bourgmestre en vertu de la nouvelle loi communale;
Qu'en outre, l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 juillet 1990 relatif à l'acquisition par les communes d'immeubles abandonnés prévoit des mécanismes de participation dans l'acquisition d'immeubles abandonnés appartenant à des personnes physiques ou morales et qui sont destinés à être affectés après rénovation, principalement au logement;
Que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 février 1999 relatif à la vente par les communes et les centres publics d'aide sociale de certains immeubles permet également la valorisation d'immeubles subventionnés dans

l'objectif d'une occupation résidentielle;
Qu'en ce qui concerne les plans d'expropriation, suivant les demandes des réclamants et la suggestion de la Commission, le projet de plan est complété au point 1.3. de la priorité pour préciser que le Gouvernement veillera à la mise à jour des plans d'expropriation par les autorités compétentes;
Considérant que des réclamants demandent la révision du Code du logement pour la gestion des logements insalubres ou abandonnés;
Que des réclamants proposent de faciliter le droit de réquisition d'office d'immeubles vides et demandent de simplifier et de raccourcir la procédure administrative d'accès aux subsides;
Que la priorité 3, notamment en son point 7, précise que le Code du logement sera revu afin de mettre sur pied les instruments de lutte contre les immeubles inoccupés ou abandonnés;
Que la priorité 5, en son point 2.1., prévoit la mise en oeuvre d'un arsenal de mesures destinées à lutter contre l'abandon d'immeubles;
Que de surcroît, le Gouvernement travaille à une révision de l'ordonnance du 13 avril 1995 relative au réaménagement des sites économiques désaffectés pour la rendre plus efficace en matière de lutte contre les immeubles abandonnés; qu'en outre, une ordonnance relative au droit de préemption a été votée par le parlement bruxellois le 12 juillet 2002;
Que l'ensemble de ce dispositif, conjugué au droit d'expropriation et au mécanisme mis en place par l'ordonnance du 12 février 1998 portant sur la création des agences immobilières sociales en Région de Bruxelles-Capitale ainsi que tous moyens fiscaux et autres prévus aux points 2.1 et 2.3 de la priorité, constitueront des instruments sérieux pour lutter contre l'abandon d'immeubles en Région de Bruxelles-Capitale;
Considérant que des réclamants manifestent leur intérêt pour le principe du droit de préemption alors que d'autres demandent de le supprimer;
Que la Commission estime que le droit de préemption n'est pas l'instrument le plus adéquat en matière de réaffectation et de rénovation des biens abandonnés;
Que la Commission est divisée sur le principe du droit de préemption et l'importance de son application;
Que le Gouvernement estime que le droit de préemption est un instrument indispensable dans la lutte contre la spéculation immobilière;
Que la lutte contre la spéculation immobilière est une des composantes permettant de prévenir l'abandon ou l'inoccupation d'immeubles;
Que de surcroît, le droit de préemption a pour objet d'éviter la spéculation qui se ferait au détriment de pouvoirs publics annonçant la réalisation de projets d'intérêt général;
Qu'il convient que le plan maintienne le recours à cet instrument;
Considérant que des réclamants proposent de rendre obligatoire l'entretien de leur bien par les propriétaires et envisagent la possibilité d'instaurer une infraction pour la dégradation visuelle de l'environnement;
Que les mesures et instrument précisés par le plan permettent d'assurer la poursuite de l'objectif défini;
Qu'il n'apparaît pas opportun de définir, de surcroît, une obligation positive difficilement contrôlable ou une infraction fondée sur de simples critères qualitatifs;
Considérant que des réclamants demandent de corriger formellement le troisième alinéa du point 2.3. de la priorité;
Que le troisième alinéa du point 2.3. est, en réalité, le sous-titre relatif aux deux alinéas subséquents et sera intitulé « 2.4. L'optimisation des patrimoines fonciers des pouvoirs publics et le droit de préemption » et que, en conséquence, le sous-titre «

2.4. Les missions de la Régie foncière » sera renuméroté « 2.5. »;
Considérant, en ce qui concerne les missions de la Régie foncière, qu'un réclamant s'interroge quant à la nature des actions de la Régie foncière;
Que comme le relève la Commission, la mission de la Régie foncière est détaillée dans le plan;
Que la Régie foncière, comme le précise le plan, doit pouvoir répondre aux objectifs définis dans l'ordonnance de 1994 qui la crée et en particulier la mise en oeuvre des décisions de politique foncière régionale en matière d'aménagement du territoire, de valorisation des sites et des bâtisses, de préservation du patrimoine et de lutte contre les taudis et les chancres urbains;
Que le plan précise que les actions de la Régie foncière seront strictement renforcées sur cet objectif principal en améliorant sa capacité d'intervention dans les zones d'intervention prioritaires;
Que l'amélioration de la capacité d'intervention ira de pair avec l'adoption des moyens appropriés;
Considérant, en ce qui concerne l'information au public et le Marketing urbain, que le plan assume l'objectif d'assurer une information de qualité qui soit complète, accessible, ciblée selon les intérêts des utilisateurs vu la complexité des règles urbanistiques en vigueur;
Considérant que des réclamants demandent de clarifier l'usage des termes « Marketing urbain » du plan;
Considérant que des réclamants contestent le concept de marketing urbain tel qu'il est sous-entendu dans le projet de plan;
Que le concept de marketing urbain est défini dans le glossaire du plan comme l'ensemble des moyens mis en oeuvre pour promouvoir l'image de la ville;
Que cet objectif participe de la volonté du plan de donner une image positive de la Région de Bruxelles-Capitale telle que le précise, notamment, la priorité 10 relative à l'« ouverture sur le monde » en ses points 4 et 5;
Que, pour clarifier les concepts de "City-marketing" et de "Marketing urbain", le plan précise que la démarche d'information au public participe du marketing urbain, lequel ne peut pas être seulement centré sur la promotion de Bruxelles au plan touristique et culturel (City-marketing); que la notion de City-marketing est définie dans le glossaire conformément aux objectifs visés au point 3.3. de la priorité 6 relative aux commerces, à la culture et au tourisme;
Que, pour le surplus, le contenu de cette information et les instruments de l'information sont précisés au point 3.2. de la priorité;
Considérant que des réclamants soutiennent les objectifs avancés en sollicitant une bonne coopération entre les communes et les régions;
Que comme il le sera précisé ci-dessous, les communes seront largement associées au mécanisme d'information;
Considérant que des réclamants estiment que l'information au public doit être soutenue et que les citoyens doivent pouvoir disposer d'informations claires et précises;
Que la Commission suggère que le système d'information informatisé prévu au point 3.2. de la priorité soit conçu comme étant accessible par les citoyens;
Que le projet de plan est modifié en ce sens.
Considérant que des réclamants sollicitent le développement de l'information des habitants sur les permis délivrés et que certains demandent la constitution d'une banque de données établie d'après les permis délivrés;
Que la Commission estime utile la constitution d'une banque de données des permis

délivrés en tenant compte de la confidentialité de certaines données;
Qu'il convient de relever que l'information passive relative aux permis délivrés est déjà réalisée dans la Région de Bruxelles-Capitale par le biais de la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement et des régimes de transparence administrative;
Que, pour le surplus, les permis d'urbanisme ne revêtent pas un caractère confidentiel par nature et ne sont soustraits à la communication des tiers que dans les hypothèses précises des règles de liberté d'accès à l'information et de transparence administrative;
Que, de surcroît, en suivant l'avis de la Commission, il convient de préciser dans le plan que ces consultations seront possibles à la Maison de l'urbanisme conformément aux missions qui lui sont conférées à l'alinéa 7 du point 3.2. de la priorité;
Considérant que des réclamants sollicitent une information de qualité, élaborée dans le cadre d'une bonne coopération communes-région;
Considérant que des réclamants demandent d'impliquer les agents communaux dans l'élaboration du système informatisé de repérage cartographique pour en définir la forme et en évaluer la pertinence;
Qu'il convient d'avaliser ces observations en complétant le projet de plan pour préciser que les communes seront largement associées à l'élaboration du système informatisé de repérage cartographique;
Considérant que des réclamants demandent le maintien et d'autres la suppression de la "Maison de l'urbanisme" envisagée par le plan;
Considérant que des réclamants relèvent les compétences communales en matière de délivrance des permis et souhaitent une approche plus locale de la problématique;
Considérant que des réclamations portent sur une limitation des tâches de la Maison de l'urbanisme;
Que, pour le plan, le renforcement de l'information au public est une composante essentielle de la priorité 5 visant un territoire mieux aménagé;
Que la Maison de l'urbanisme a pour objectif de présenter une large information sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire, information détaillée dans le plan;
Que l'information disponible concerne tant le niveau régional que le niveau local;
Que, comme le relève la Commission, une Maison régionale de l'urbanisme devrait favoriser la diffusion d'une information générale sur les grandes transformations urbaines, à l'image de ce qui est pratiqué à Berlin, Paris et Amsterdam;
Que l'information locale présente à la Maison de l'urbanisme concerne les grands projets publics ou privés en cours d'élaboration ou de réalisation, les permis délivrés et les projets inscrits à l'ordre du jour des Commissions de concertation;
Que pour le surplus, les conseils juridiques et administratifs dans le cadre des procédures urbanistiques et environnementales restent de la compétence des autorités délivrantes;
Que le Gouvernement estime que l'établissement d'une Maison de l'urbanisme au niveau régional participera du renforcement d'une information de qualité au public;
Considérant qu'un réclamant signale que les conceptions du guichet unique ne peuvent se limiter à l'information mais se conçoivent davantage comme un instrument d'analyse des dossiers complexes dans la délivrance des permis;
Que l'institution d'une Maison de l'urbanisme reflète la volonté de privilégier la logique du guichet unique mais ne l'épuise pas;
Que l'instauration d'un guichet unique donnant une information appropriée est développée dans le cadre de la priorité 2 relative à une économie dynamique, en particulier en son point 2.1;
Considérant que l'objectif de la priorité 6 est de renforcer l'attractivité commerciale,

culturelle et touristique de la Région;
Considérant que des réclamants s'interrogent sur la pertinence de regrouper ces trois matières; que la commission préconise de distinguer la priorité en trois niveaux d'approche (locale, régionale et extra-régionale);
Alors que l'attractivité commerciale, culturelle et touristique de la Région sont trois éléments majeurs de l'attractivité et que leur renforcement est une des composantes essentielles du projet de ville; qu'il convenait dès lors d'en faire une des priorités;
Que l'attractivité de la ville vise tant les Bruxellois que les habitants des autres régions et les étrangers; que ces différents niveaux doivent être appréhendés simultanément;
Considérant que le commerce est un des pôles d'attractivité de la ville;
Considérant que la Commission regrette que le commerce ne soit, nulle part dans le projet de plan, traité en tant que secteur économique spécifique;
Alors que le plan a fait le choix de sortir d'une perspective sectorielle; qu'aucun secteur économique n'a fait l'objet d'un traitement en tant que tel; que le commerce est appréhendé au niveau de l'attractivité commerciale de la Région;
Considérant que la Commission estime que le choix d'aider douze noyaux commerciaux relève plus du choix de promouvoir des quartiers en déclin que de critères commerciaux;
Alors que le choix de ces quartiers relève d'une étude classifiant l'ensemble des noyaux commerciaux bruxellois dans une typologie basée sur leur vitalité économique;
Que le projet pilote ne pouvait soutenir qu'une dizaine de projets;
Que le grand nombre potentiel de quartiers commerçants éligibles au projet justifiait l'introduction dans l'appel à projet d'un critère de sélection socio-économique;
Que l'appel à projet pour le projet pilote ne concernait que les noyaux commerciaux les plus en déclin du point de vue commercial;
Considérant que la Commission relève la confusion qui existerait dans le texte entre les grands pôles commerciaux et le commerce de quartier en ce qui concerne l'attractivité commerciale;
Alors que l'attractivité d'une région comme Bruxelles réside justement dans la diversité des commerces de quartier; que ceux-ci contribuent au même titre que les grands pôles commerciaux à l'attractivité de la ville et que le plan vise ainsi l'ensemble de la fonction commerciale;
Considérant, en ce qui concerne l'accessibilité des quartiers commerçants comme facteur de développement de l'attractivité commerciale, que des réclamants demandent de renforcer l'attractivité des noyaux commerciaux par la mise en piétonnier permanent ou provisoire de certaines artères;
Que la mise en place de piétonniers doit être envisagée au cas par cas; que le projet de plan est amendé pour préciser que la mise en place de piétonniers sera envisagée au cas par cas et qu'une étude préalable d'impact sur le quartier, prenant notamment en compte les incidences économiques d'une telle mesure, sera réalisée;
Que, de plus, la majorité des projets d'aménagement de noyaux commerciaux en piétonniers relève du niveau communal;
Considérant qu'un réclamant demande d'imposer une limitation du tonnage des véhicules de livraison et de fixer pour les noyaux commerciaux un horaire à respecter pour ceux-ci;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que, compte tenu de la concurrence des véhicules fournisseurs avec les autres véhicules en matière de stationnement, une régulation des horaires, tonnages et l'organisation d'aires de livraison doivent être mis en place;

Considérant que plusieurs réclamants demandent qui élaborera les plans communaux de mobilité et qui les financera;
Que les plans communaux de mobilité seront élaborés par les communes et soumis à enquête publique; qu'ils seront subsidiés pour partie par la Région;
Considérant qu'un réclamant estime que la problématique du stationnement dans les quartiers commerçants passe aussi par une meilleure responsabilisation des commerçants qui occupent à des fins privées une partie du stationnement disponible;
Que cette problématique doit faire l'objet d'une approche plus concertée; que le projet de plan est amendé pour préciser que la problématique du parking doit faire l'objet d'une telle approche, tenant compte des besoins des clients et des résidants et que cette question devra faire l'objet d'un traitement systématique dans les plans communaux de mobilité;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que les grands parkings sont à proscrire; que plusieurs réclamants souhaitent que la problématique des parkings prenne également en compte les parkings pour vélos;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que la taille des parkings (vélos et autos) doit être déterminée en tenant compte d'une étude et d'un traitement systématique dans le plan communal de développement et son volet mobilité, de l'inventaire du stationnement existant, de la disponibilité en transports en commun en ce compris la diversité des origines et destinations des lignes qui desservent le noyau commercial, de la diversité et de la spécialisation des commerces, de l'origine et du comportement de la clientèle; que le projet de plan est complété pour préciser que des parkings pour vélos doivent également être installés;
Considérant que des réclamants se plaignent de la fréquentation difficile du grand nombre de petits commerces dans des endroits spécifiques de certaines communes;
Alors qu'il s'agit là de questions locales à régler au niveau des plans communaux de développement et qui ne sont pas du ressort du plan;
Considérant, en ce qui concerne la dynamique propre des quartiers commerçants comme facteur de développement de l'attractivité commerciale, qu'un réclamant demande d'insérer dans cette priorité la revitalisation des noyaux commerciaux en déclin; que d'autres sollicitent une mention aux contrats de noyau commercial; que certains estiment que le nombre de quartiers retenus pour bénéficier d'un contrat de noyau commercial est trop limité alors que 89 % des noyaux commerciaux présentent une vitalité faible ou moyenne;
Considérant qu'un réclamant demande que soit mentionné dans cette priorité et non dans la priorité 4, le nécessaire développement des town center managers;
Alors que les contrats de noyaux commerciaux tels qu'ils sont actuellement mis en place rencontrent un double objectif : la revitalisation du quartier et la revitalisation du commerce;
Que, dès lors, les quartiers concernés par les contrats de noyau commercial sont, étant donné la limite des moyens actuels, d'abord ceux situés dans les espaces de développement renforcés du logement et de rénovation et que c'est la raison pour laquelle le plan les inclut dans la priorité 4;
Considérant qu'un réclamant estime que le plan devrait explicitement favoriser un développement des noyaux commerciaux, en collaboration avec les communes concernées, et principalement ceux actuellement à faible ou moyenne vitalité et établir la possibilité, pour chaque commune, de conclure avec la Région des contrats de dynamisation des noyaux commerciaux; qu'un autre réclamant soutient la volonté de développer le commerce traditionnel bruxellois et de proximité;
Alors qu'il convient de mettre au point une politique propre aux commerces de

proximité et aux liserés de noyau commercial qui ne sont pas actuellement subsidiés dans le cadre du projet pilote;
Qu'il s'agit notamment d'étudier des mesures qui visent à maintenir le commerce de proximité y compris dans des quartiers à faible pouvoir d'achat notamment en organisant une sélectivité dans l'octroi des subsides d'investissements;
Que c'est précisément l'un des objectifs du projet pilote en cours et de l'observatoire du commerce;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les critères pour l'octroi de subsides dans le cadre d'un contrat de noyau commercial;
Que le projet de plan est amendé pour préciser ces critères qui ont servi au choix des douze noyaux prioritaires, à savoir la vitalité commerciale du noyau, la localisation du noyau commercial dans les espaces de développement renforcés du logement et de rénovation, la qualité du projet développé, la représentativité des associations des commerçants et la qualité du partenariat avec la commune;
Considérant, en ce qui concerne la qualité de l'aménagement des quartiers commerçants et leur intégration dans la dynamique régionale comme facteur de développement de l'attractivité commerciale; que la commission regrette l'inadéquation entre les objectifs de revitalisation des noyaux commerciaux et les critères retenus pour la sélection des quartiers bénéficiant de contrats de noyaux commerciaux (localisation dans les espaces de développement renforcés du logement et de rénovation);
Alors qu'il convient de relever cependant que la vision développée dans le chapitre 6 concerne l'attractivité commerciale dans son ensemble et met en lumière les complémentarités existantes entre les différents types de pôles commerciaux présents à Bruxelles; que les espaces de développement renforcés du logement et de rénovation ne sont pas le seul élément de sélection des contrats de noyaux commerciaux comme le manifestent les critères de sélection énoncés dans le cadre de la priorité 4;
Considérant qu'un réclamant demande une certaine uniformisation du mobilier urbain et de la signalisation et proscrit les concours d'idées ou les décisions arbitraires en la matière;
Que le plan précise déjà que des actions spécifiques destinées à améliorer l'esthétique et la lisibilité des noyaux commerciaux seront soutenues; que, de surcroît, la mise à jour du Manuel des Espaces Publics est prévue;
Considérant qu'un réclamant demande d'instaurer une politique volontariste d'implantation des centres commerciaux nouveaux; qu'un autre demande de justifier la nécessité de maintenir constant le nombre de noyaux commerciaux;
Considérant qu'un réclamant estime que le projet de plan est contradictoire dans la mesure où d'un côté il soutient l'offre commerciale et ou de l'autre coté il est pusillanime lorsqu'il s'exprime sur le nombre de noyaux et de surfaces commerciales offertes;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les moyens que la Région entend mettre en oeuvre pour concentrer les nouvelles implantations dans les noyaux existants;
Alors que l'objectif de soutenir l'offre commerciale ne signifie pas promouvoir l'accroissement de l'offre commerciale; que l'offre de surface commerciale est surabondante;
Que le premier plan a marqué la volonté de la Région de mener une politique de soutien à l'existant, politique mise notamment en oeuvre dans les liserés de noyau commercial du plan régional d'affectation du sol qui autorise des implantations commerciales plus importantes dans de tels liserés;

Que le projet de modification de la loi sur l'octroi du permis socio-économique (loi cadenas) prévoit, pour les projets d'implantation commerciale présentant une surface brute comprise entre 600 et 1000 m2 que le Collège des Bourgmestre et Echevins soit le seul interlocuteur; qu'au-delà de ces superficies, l'avis du Comité socio-économique serait demandé sans être contraignant pour la Commune, sinon en cas d'avis négatif;
Que le plan prévoit une politique régionale et communale pro-active (information, promotion, ...) pour aboutir à encourager la concentration de nouvelles implantations dans les noyaux existants;
Que les politiques communales en la matière relèvent des plans communaux de développement;
Considérant qu'un réclamant insiste sur le maintien et la restauration de l'habitat dans les quartiers commerciaux; qu'un autre réclamant estime qu'il est plus nécessaire d'insister sur le retour effectif du logement aux étages au-dessus des commerces plutôt que d'insister sur l'amélioration de l'accessibilité des noyaux; qu'un réclamant estime urgent la mise en oeuvre d'un système spécifique de prime à la rénovation octroyée aux propriétaires de logements situés aux étages des commerces;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que l'accessibilité des quartiers commerçants n'est pas le premier facteur de leur attractivité, la qualité des espaces publics et des trottoirs étant importante, mais l'existence d'une clientèle de voisinage l'étant plus encore; qu'un autre réclamant demande de préciser que la vitalité des noyaux commerciaux ne dépend pas seulement du lien avec l'hyper centre, mais aussi de la densité d'habitat;
Alors qu'il convient de souligner que l'occupation des étages vides, dans les rues commerçantes, par des habitants est un objectif important;
Que la Région a mis en place une législation concernant l'octroi de primes à la rénovation, primes qui sont accessibles tant aux propriétaires occupants qu'aux propriétaires bailleurs;
Que la récupération des logements vides, entre autres dans les noyaux commerciaux, nécessite une réflexion appropriée et que le projet de plan est complété en ce sens au point 1.4. de la priorité 1 pour préciser que la Région chargera un groupe de travail de réfléchir au problème de la récupération des logements vides dans les noyaux commerciaux;
Qu'il y a lieu d'attendre des propositions concrètes de ce groupe de travail, adaptées à la complexité des situations locales (type de propriété, de noyaux commerciaux, d'occupation et de structures des immeubles ...);
Considérant, en ce qui concerne l'offre de surface commerciale comme facteur de développement de l'attractivité commerciale, que le plan précise que l'évolution de l'offre doit faire l'objet d'un monitoring permanent;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que l'observatoire du commerce doit intégrer l'ensemble des noyaux commerciaux bruxellois afin de définir une politique commerciale cohérente dans la Région et doit être un outil de conseils, accessible aux communes et dans lequel les pouvoirs publics locaux doivent obligatoirement être associés;
Considérant qu'un réclamant demande que l'Observatoire du commerce soit chargé du suivi des prix des loyers afin de tenter de prévenir l'impact urbanistique des effets « tache d'huile »;
Considérant qu'un réclamant demande de lutter contre le perpétuel turn-over des commerces;
Alors que l'observatoire du commerce, prévu par le plan, doit non seulement décrire la situation existante mais également avoir les moyens de remplir une mission

dynamique en assurant un monitoring permanent de la fonction commerciale dans la Région; que le projet de plan est complété pour préciser que cette évolution sera également suivie en ce qui concerne les logements vides aux étages dans les noyaux commerciaux, en ce qui concerne l'évolution du prix des loyers, ainsi que l'observation de la dégradation de la diversité ou de la spécialisation de certaines artères commerçantes et que l'observatoire du commerce sera accessible tant aux communes qu'au secteur privé;
Considérant, en ce qui concerne la diversité des quartiers commerçants comme facteur de développement de l'attractivité commerciale, que la Commission estime nécessaire de préciser dans le titre qu'il s'agit de maintenir la diversité de l'offre commerciale;
Que le titre du point 1.5. de la priorité 6 est modifié en ce sens;
Considérant que la Commission regrette que le projet de plan ne soit pas plus explicite en terme d'outil de gestion de la diversité commerciale locale.
Alors que, cependant, la gestion de la diversité commerciale relève principalement de l'échelon communal;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que les grandes enseignes nationales et internationales peuvent s'établir dans certains noyaux commerciaux; qu'un réclamant demande que l'accueil éventuel de grandes enseignes ne se fasse pas au détriment du logement;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que le grand commerce spécialisé doit aussi trouver sa place au sein de la Région, en veillant à préserver la mobilité, la qualité de la vie et de l'habitat ainsi que le tissu commercial existant;
Considérant qu'un réclamant demande de mentionner et de traiter le thème des grands commerces; qu'un réclamant demande de préciser la position de la Région relative à la place que doit trouver le grand commerce spécialisé dans le développement urbain;
Que le plan souligne l'importance d'attirer le grand commerce spécialisé;
Que le plan régional d'affectation du sol donne une définition du grand commerce spécialisé; que le grand commerce spécialisé est soumis aux règles du plan régional d'affectation du sol quant à sa localisation et au permis socio-économique, quant à l'autorisation de s'implanter;
Que ces matières sont réglées dans le plan régional d'affectation du sol dans un esprit conforme aux objectifs du plan régional de développement;
Considérant qu'un réclamant demande de définir le concept de City-marketing; que la Commission suggère de regrouper dans le volet relatif aux conditions transversales l'ensemble des programmes de promotion de la région : city marketing (priorité 6), marketing urbain (priorité 5);
Alors que la proposition de la Commission de regrouper l'ensemble des programmes de promotion de la région dans les « Conditions Transversales » ne peut être suivie dans la mesure où ces concepts prennent leur plein sens dans les contextes où ils apparaissent et sont évoqués, c'est-à-dire la priorité 6 pour le « city-marketing » (voir point 3.3.) et la priorité 5 pour le « marketing urbain » (voir point 3);
Qu'une définition de « city-marketing » est insérée dans un glossaire;
Considérant, en ce qui concerne la promotion des quartiers commerçants comme facteur de développement de l'attractivité commerciale; que la Commission se demande comment procéder pour assurer la promotion des quartiers commerçants et s'étonne que le centre informatique pour la Région bruxelloise ne soit cité nulle part comme outil de promotion Internet dans le projet de plan;
Que la priorité 4 du projet de plan est amendée pour décrire la promotion des noyaux commerciaux sous contrat par le biais des nouvelles technologies; que la priorité 6 est également amendée pour donner une première esquisse des outils de promotion du

commerce que la Région pourrait mettre en oeuvre;
Considérant qu'un réclamant demande d'élargir l'initiative de fléchage, prévue dans la partie consacrée au tourisme, aux noyaux commerciaux;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que le fléchage des quartiers commerçants sera réalisé à partir des lieux touristiques;
Considérant qu'un réclamant demande que les outils de présentation du commerce bruxellois et autres cartes du commerce couvrent de larges zones, par exemple le "haut" et le "bas" de la ville, afin de ne pas occulter des quartiers à valoriser et de favoriser le passage de l'un à l'autre;
Que les cartes du plan couvrent l'ensemble de la Région;
Considérant qu'un réclamant demande l'installation de bornes interactives pour promouvoir les quartiers commerçants;
Que le projet de plan est précisé en ce sens;
Considérant que le second objectif de la priorité 6 est de soutenir l'attractivité culturelle de la Région;
Considérant que la Commission souhaite voir la culture traitée dans un chapitre distinct; qu'elle juge indispensable de préciser dans le plan les marges de manoeuvre de la Région pour ces matières;
Considérant qu'un réclamant remet en cause des propositions ayant trait à la culture, dans la mesure où la Région n'a ni les moyens ni les compétences pour avoir une approche économique de la culture telle qu'elle est présentée dans le projet de plan;
Alors que la culture est un élément majeur de l'attractivité et qu'il convient donc qu'elle soit inclue dans la priorité relative à l'attractivité de la Région;
Que le Gouvernement a, de surcroît, exposé ci-dessus la manière dont le plan abordait les matières ne relevant pas des compétences régionales;
Considérant que la Commission regrette le manque de distinction entre les équipements locaux et les grands pôles culturels dans la carte "inventaire culturel" et le caractère incomplet de la carte qui devrait être accompagnée d'une liste précisant les structures inventoriées et leur appartenance communautaire;
Alors que la carte de la figure 92 a une portée indicative pour mentionner la répartition géographique et la diversité des fonctions des activités culturelles sur le territoire régional; qu'elle n'a pas pour fonction d'en préciser le rayonnement local ou régional ni de déterminer leur appartenance communautaire; que ces éléments n'apparaissent pas nécessaires pour manifester la diversité géographique et fonctionnelle des activités culturelles et que leur mention sur cette carte en rendrait la lecture particulièrement malaisée;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser et de concrétiser l'objectif louable de conforter toute politique d'accès à la culture, dans le sens d'une démocratisation élargie, impliquant la reconnaissance du droit à la culture pour tous, par des mesures plus tournées vers les habitants;
Que le plan insiste sur la nécessité d'une politique de proximité en la matière; que la priorité 10 relative à l'ouverture sur le monde aborde également cet objectif;
Considérant qu'un réclamant regrette qu'on ne mentionne pas, dans ce chapitre, le sport;
Alors qu'il ne convient pas de développer un point spécifique concernant le sport dans cette priorité dans la mesure où cette préoccupation est abordée par la priorité 7 du plan et dans la valorisation des équipements collectifs opérée par le plan;
Considérant que le développement de l'attractivité culturelle implique que les actions menées doivent s'articuler autour de différents pôles;
Considérant qu'un réclamant demande des soutenir les outils structurels de

sensibilisation et de vulgarisation, comme les sites Internet, les plans ou agendas, l'organisation de nocturnes des musées, une city-card essentiellement culturelle;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que la Région soutiendra également les outils structurels de sensibilisation et de vulgarisation, comme les sites Internet, les plans ou agendas, l'organisation de nocturnes des musées, une city-card essentiellement culturelle, susceptibles d'augmenter notablement l'attractivité de la culture dans la région;
Considérant qu'il convient de s'appuyer sur les atouts et les activités culturelles et patrimoniales de la Région;
Considérant qu'un réclamant estime que la Région devrait profiter de l'élaboration de projets de construction pour permettre le développement architectural, tel que l'a réalisé la ville de Bruges dans le cadre de « Bruges, capitale culturelle européenne »;
Considérant que la Commission souhaite que soient étudiés les moyens de parvenir à cet objectif d'amélioration de qualité de l'architecture contemporaine à partir des exemples existants et de leur adaptation au cadre du contexte institutionnel bruxellois et qu'elle est partagée quant aux modalités de mise en oeuvre de cet objectif;
Que la création architecturale, de par les dispositions légales et réglementaires, doit s'intégrer dans les procédures de consultations, de recours en vigueur;
Que le plan entend favoriser la création architecturale et que le projet de plan a été amendé pour préciser qu'une attention particulière sera accordée à la qualité architecturale;
Considérant qu'un réclamant estime que, s'il convient d'utiliser les atouts patrimoniaux en soutenant toute action qui contribue à faire du Bruxellois l'ambassadeur bien informé et fier de sa ville, ces actions doivent dépasser le seul intérêt du curieux ou de l'amateur éclairé; qu'elles doivent s'inscrire dans un mouvement qui contribue à l'information du plus grand nombre, via le milieu scolaire et les manifestations de large audience;
Que de nombreuses initiatives sont déjà prises ou sont en préparation pour contribuer à l'information du plus grand nombre;
Considérant qu'un réclamant demande que la politique du logement tienne également compte des artistes en développant des ateliers d'artistes à prix raisonnables;
Que la problématique évoquée par le réclamant relève des modalités d'exécution de la politique culturelle et que celles-ci ne sont donc pas du ressort du plan;
Considérant qu'un réclamant demande d'aborder la protection des immeubles à fonction culturelle;
Que la circulaire 001 du 18 avril 1991 est relative au changement d'affectation des immeubles à destination culturelle et n'est pas remise en cause par le plan;
Qu'il est néanmoins souhaitable qu'une évaluation de l'impact de cette circulaire soit réalisée et que des mesures adaptées soient prises en conséquence; que, dès lors, le projet de plan est modifié pour préciser qu'après évaluation de la circulaire 001 relative à la protection des immeubles à fonction culturelle, la Région poursuivra une politique volontariste en la matière;
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer la notion d'industrie culturelle;
Que la notion d'industrie culturelle est définie dans le glossaire joint au plan;
Considérant qu'un réclamant demande que les acteurs culturels aient des conditions de travail décentes en particulier via la stabilité de l'emploi, la transparence des critères d'attribution des subventions et des sanctions et de prévoir un soutien au démarrage d'initiatives innovantes et vraiment originales;
Alors que les conditions de travail sont de compétence fédérale et qu'un premier statut des artistes vient d'être adopté;

Que les critères d'attribution des subventions et les sanctions sont de compétence communautaire que les modalités de leur attribution ne sont donc pas du ressort du plan;
Considérant qu'un réclamant demande de soutenir davantage les réseaux culturels alternatifs, trop souvent oubliés par les pouvoirs publics;
Que le projet de plan est amendé pour préciser qu'il importe d'assurer la viabilité des activités et expressions artistiques les moins rentables ou des réseaux culturels alternatifs;
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une coordination avec les centres communaux; qu'un réclamant demande que les politiques de proximité visent à optimiser l'utilisation des centres culturels communaux existants plutôt que créer de nouvelles infrastructures;
Que le plan précise déjà que la Région agira en concertation avec les institutions communautaires et l'appui des communes;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre le champ des bénéficiaires de l'article 27 aux jeunes et d'octroyer des tarifs réellement préférentiels pour les moins de 18 ans, et les membres d'une même famille;
Que le plan prévoit d'élargir l'action pilote menée dans le domaine théâtral aux spectacles d'autres disciplines artistiques;
Que l'élargissement de cette mesure à un public élargi dépend évidemment des moyens disponibles pour la mettre en oeuvre; et des modalités d'exécution de la politique culturelle et ne sont dès lors pas du ressort du plan;
Considérant qu'un réclamant demande de définir les actions que le Gouvernement compte mettre en oeuvre pour rendre effective la démocratisation de la culture dans la mesure ou il est nécessaire de créer les conditions d'une participation critique et responsable de la population aux projets des autorités sous peine de voir s'accroître le fossé entre le politique et les gouvernés;
Que les acteurs responsables de la culture et de l'éducation à la culture sont différents et que ces questions sont abordées dans la priorité 7;
Que le plan y insiste sur l'importance des structures d'accueil extra-scolaire, des maisons de jeunes, des associations de quartier et des centres culturels qui constituent autant de foyers d'initiatives favorisant l'expression des identités culturelles; que le plan insiste également sur le fait que la revitalisation des quartiers passe aussi par le développement des structures socioculturelles;
Que la priorité 7 du projet de plan est amendée et prévoit expressément la mise en place de structures de participation des jeunes, tant au niveau communal que régional;
Considérant qu'un réclamant demande l'ouverture à l'enseignement des musées, écomusées et musées interactifs;
Que l'offre d'activité extra-scolaire en matière de culture ne manque pas; que le problème réside plutôt dans le manque de moyens pour encadrer les jeunes et leur permettre de participer à ces activités; que la priorité 7 prévoit d'établir avec chaque commune un « contrat ville-enfance » dont un des axes est le développement du para et de l'extrascolaire;
Considérant qu'il convient de rendre plus accessibles les lieux culturels et considérant qu'un réclamant demande d'organiser l'accès de certains lieux culturels en transport en commun jusqu'aux heures de fermeture de ceux-ci afin de les rendre plus accessibles aux populations défavorisées;
Que le plan prévoit dans la priorité consacrée à la mobilité d'augmenter la part modale des transports en commun; que des études devront préciser les moyens à mettre en oeuvre pour étendre l'offre pendant les heures creuses; que la STIB doit étudier des

plannings d'amélioration des fréquences aux heures creuses dans un premier temps;
Que dans les limites des contraintes budgétaires, le Gouvernement améliorera la fréquence des transports en commun en heures creuses;
Considérant que le plan entend favoriser la dimension interculturelle de la culture et qu'un réclamant demande de définir ces termes;
Que le propre de l'inter-culturalité est de faire se rencontrer différentes cultures; que le plan précise qu'il s'agit de la rencontre favorisant ce qui lie l'expression culturelle d'une communauté aux expressions des autres communautés avec lesquelles elles partagent la vie citoyenne;
Considérant qu'un réclamant demande de privilégier l'étude des projets favorisant la rencontre des différentes cultures afin d'échapper à un modèle culturel réducteur;
Que ces objectifs sont déjà rencontrés dans les différentes politiques menées par la Région, dont certaines visent plus particulièrement les quartiers socio-économiquement défavorisés (i.e. Contrats de Quartier);
Que le plan prévoit notamment de porter une attention particulière au "maillage" en termes d'équipements socioculturels de proximité afin de mieux répondre aux attentes des populations en termes d'activités interculturelles;
Que l'initiative de la création d'un musée de l'immigration sera soutenue dans la mesure ou cet outil d'éducation permettra de sensibiliser le plus grand nombre à l'histoire interculturelle de la Région de Bruxelles-Capitale;
Que parmi le choix des projets phares soutenus par la Région, sera prise en considération la dimension interculturelle de la région de Bruxelles-Capitale;
Considérant qu'un réclamant demande d'insister sur l'encouragement de la politique d'accueil des créateurs et des artistes;
Que le plan expose clairement que cette politique d'accueil doit être encouragée;
Considérant que le tourisme est un facteur clef de l'attractivité de la Région et que la Commission regrette que ce secteur ne soit pas traité, dans la priorité 2, parmi les activités économiques;
Que le plan est sorti délibérément de la perspective sectorielle dans la priorité 2 et a fait le choix d'insérer le thème du « tourisme » dans la priorité 6, afin de renforcer son rôle essentiel dans l'attractivité de la ville;
Considérant qu'un réclamant demande de traiter en profondeur le thème de la concurrence entre villes;
Que le plan consacre une place importante aux politiques de city marketing, outil dont l'objectif est d'améliorer l'image de la Région dans la mesure ou il s'agit de son principal handicap dans la concurrence entre villes en matière de tourisme;
Considérant qu'un réclamant demande de soutenir les initiatives porteuses de contenu (musées, visites guidées, associations...) et de ne pas tout axer sur la communication;
Que le renforcement de l'attractivité touristique se fonde non seulement sur une promotion du tourisme mais également sur la qualité de l'offre effectuée;
Considérant qu'un réclamant souhaite que, outre les objectifs administratifs, Bruxelles améliore la qualité esthétique des espaces publics et cicatrise certaines friches urbaines, notamment dans le quartier européen;
Que le projet traite ce point précis dans la priorité 1 du projet, au point relatif à la valorisation des pôles de la vie urbaine;
Que c'est un des motifs qui a prévalu pour sélectionner le quartier européen parmi les zones leviers;
Considérant que le plan fonde son action en matière de tourisme sur deux axes : l'accueil des touristes et la promotion de la destination « Bruxelles »;
Considérant qu'un réclamant demande d'inverser le développement de ces deux axes;

Alors que cette modification formelle ne concerne pas le contenu des priorités énoncées et que la présentation du projet de plan conserve sa cohérence;
Considérant qu'un réclamant demande de définir clairement la situation, le nombre et le financement des « info points »;
Que le plan précise la situation des principaux « info points »;
Qu'il fixe des objectifs politiques et ne doit pas préciser le statut octroyé aux organismes préconisés pour mettre en oeuvre ces objectifs ni leur mode de fonctionnement;
Considérant qu'un réclamant demande de doter Bruxelles d'une signalisation commune d'identification et de fléchage des lieux touristiques comme c'est le cas dans toutes les grandes villes, dans la mesure ou il souhaite voir étendre l'exemple de Bruxelles-Ville à toute la Région;
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens accordés aux communes pour stimuler les investissements en matière de signalisation;
Que le plan rencontre les réclamations en ce qu'il prévoit l'élargissement à l'ensemble de la Région du dispositif existant, mis en place à Bruxelles-Ville;
Que le dispositif comprend l'indication des lieux touristiques et la signalisation directionnelle y compris sur les voiries régionales et les voies de pénétrations; qu'un dispositif d'aide aux communes y est évoqué;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que chaque événement ne doit pas nécessairement être lié au thème de l'année, dans la mesure où l'événement peut se suffire à lui-même et jouer également le rôle de locomotive pour permettre la découverte de l'offre touristique;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que l'intégration de ces initiatives dans le cadre des années thématiques retenues par les organismes communautaires est une possibilité et non une obligation;
Considérant qu'un réclamant demande de justifier et d'expliquer le choix des délais de planification et de durée des grands événements inscrits dans le plan;
Alors que de telles précisions relèvent des mesures d'exécution du plan, non de son contenu;
Considérant qu'un réclamant demande de traiter la problématique du parcours et du stationnement des cars touristiques au sein des priorités et de préciser que le projet de signalisation intègrera la problématique des cars touristiques notamment par le fléchage de parcours préférentiels, de zones de parcage obligatoire, de zones d'attente obligatoire et de zones d'interdiction de stationnement;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que le projet de signalisation, mené avec les autres niveaux de pouvoir compétents, intégrera la problématique des cars touristiques notamment par le fléchage de parcours préférentiels, de zones de parcages obligatoires, de zones d'attente obligatoire et de zones d'interdiction de stationnement et prendra en compte le réseau STIB existant;
Considérant qu'un réclamant demande d'améliorer la lisibilité du réseau de transports en commun et la signalisation touristique du métro et prémétro; que la Commission propose de préciser que cette signalisation comprendra également une signalisation directionnelle permettant une meilleure lisibilité du réseau de transports en commun et la signalisation touristique du métro et du prémétro;
Alors que la signalisation bruxelloise des transports en commun est d'un niveau de qualité acceptable; qu'il n'y a pas lieu de considérer l'amélioration de la signalisation touristique du métro et du pré-métro comme une modalité prioritaire des objectifs poursuivis;
Considérant que la Commission désire attirer l'attention d'une part, sur le manque de

capacité d'hébergement de catégorie modeste et d'autre part, sur la problématique d'accueil des gens du voyage;
Considérant qu'un réclamant demande que les conditions utiles au développement d'une hôtellerie de basse et moyenne gammes puissent être définies et estime que le soutien et la création de campings proches du centre ville méritent aussi d'être développés;
Que l'offre en matière d'hébergement relève de l'initiative privée;
Que le projet de plan est revu à la Priorité 7 pour préciser que la problématique de l'accueil des gens du voyage sera prise en compte en concertation avec les Commissions Communautaires, la Région et les Communes;
Que projet de plan est amendé pour préciser que le Gouvernement examinera l'opportunité de développer des infrastructures d'accueil pour mobiles home et campings;
Considérant qu'un réclamant demande de clarifier la position de la Région vis à vis des investissements hôteliers en termes d'augmentation du nombre d'hôtels ou de l'adaptation du parc existant;
Que, de manière générale, il n'y a pas lieu de soutenir le secteur hôtelier par une politique d'aide à l'investissement;
Considérant qu'un réclamant estime que l'idée d'un soutien financier pour favoriser le développement d'infrastructures touristiques de qualité est bonne mais que la priorité devrait être donnée à l'ouverture des musées en soirée;
Que l'idée d'organiser des nocturnes dans les musées est déjà traitée dans cette priorité;
Considérant qu'un réclamant demande d'envisager le tourisme de loisirs et pas seulement le tourisme de congrès dans la mesure où le constat montre clairement que le déficit bruxellois réside dans le tourisme de loisirs;
Que le plan prévoit qu'une attention particulière sera accordée à la promotion du tourisme de loisirs;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser l'aide prévue par la Région à la concrétisation des investissements dans les lieux d'intérêt historique ou d'intérêt patrimonial pour tenir des réunions professionnelles afin de donner plus de personnalité à l'offre en termes d'infrastructure de congrès et demande quelle sera l'intervention de la Région dans le choix des sites;
Alors qu'il s'agit, en l'occurrence, de mesures de mise en oeuvre qui ne sont pas du ressort du plan;
Considérant qu'un réclamant demande de créer de nouveaux centres d'hébergement à prix modérés de type « auberges de jeunesse », dans la mesure ou Bruxelles en manque;
Que le plan ne prévoit pas spécifiquement la création de nouveaux centres d'hébergement à prix modérés dans la mesure où leurs financements relèvent de budgets communautaires; que cette position sera néanmoins soutenue auprès des instances compétentes;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de veiller à ce que les associations commerçantes soient réellement représentées au sein des instances décisionnelles du Bruxelles International - Tourisme et Congrès, dans la mesure ou le projet de plan déclare chercher à lier davantage les événements touristiques avec le potentiel commercial;
Alors que la Chambre du Commerce est représentée au sein du bureau exécutif du Bruxelles International - Tourisme et Congrès;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le passage indiquant que le secteur

privé doit être impliqué dans l'ensemble des instruments de la politique touristique et de dire dans quelle mesure, dans quelle structure, et avec quel pouvoir cette présence est envisagée;
Alors que le secteur privé est représenté dans les instances de décision; que la structure actuelle permet de concrétiser la politique régionale et que les modalités de mise en oeuvre ne relèvent pas du niveau du plan;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser que les asbl touristiques exerçant leurs activités sur le territoire de la région soient bien mentionnées sur la city card et que leurs activités y soient reprises;
Que le plan est suffisamment précis lorsqu'il cite la city card touristico-culturelle et la volonté de développer, à l'attention des visiteurs, des promenades-découverte des quartiers vise; qu'il vise de la sorte les asbl touristiques;
Considérant qu'en termes de promotion de Bruxelles comme destination, l'attractivité de la Région dépend largement de l'image qu'elle projette vers ses habitants et vers l'étranger;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la nécessité d'un encadrement et d'un contrôle des hébergements chez l'habitant;
Que cette préoccupation est déjà rencontrée notamment au travers des mesures d'inspection menées par l'administration de la Commission communautaire française;
Considérant qu'un réclamant demande de favoriser au niveau régional, le développement des activités artistiques et des musées dans les communes situées sur le pourtour de la région afin de les rapprocher des endroits où vivent les gens et demande que les infrastructures touristiques suivent la même tendance dans un second temps;
Que la Commission relève que cette demande est prise en compte dans la priorité en ce qu'elle prévoit qu'une assistance plus structurelle sera envisagée pour mettre sur pied un système d'information des activités régionales au niveau des différentes communes mais néanmoins demande au Gouvernement d'être plus explicite quant à la mise en oeuvre de cette disposition;
Alors que la mise en oeuvre d'un système d'information sur les activités régionales au niveau des différentes communes ressort du stade d'exécution du plan et non du plan lui-même;
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire dans le plan une évaluation et le suivi d'objectifs clairement déterminés et quantifiés, dans la mesure où le projet de plan ne fait pas usage des données issues de l'observatoire du tourisme et ne repose sur aucun objectif quantifié et ne permet donc aucune évaluation de ceux-ci a posteriori en matière de tourisme;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que l'observatoire du tourisme aura aussi pour mission de réaliser une évaluation des politiques touristiques mises en oeuvre;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser qu'il convient de doter le Bruxelles International - Tourisme et Congrès de moyens nécessaires au développement d'une promotion touristique en faveur de l'ensemble des communes bruxelloises, en les associant étroitement à sa gestion;
Que le Bruxelles International - Tourisme et Congrès s'occupe déjà de la promotion touristique de l'ensemble du territoire régional, notamment au travers d'initiatives telle que « Bruxelles, ma découverte »; que ces moyens sont définis en fonction des missions qui lui sont confiées;
Considérant qu'un réclamant demande de résoudre la contradiction entre le sens donné au city marketing dans la priorité 5 et la priorité 6;

Que les programmes de promotion de la région sont le city marketing, exclusivement centré sur la promotion de la Région sur le plan culturel et touristique (priorité 6), et le marketing urbain qui concerne, quant à lui, l'ensemble de la promotion de la Région en vue du développement régional (priorité 1 et 5);
Considérant qu'un réclamant demande de développer une action de formation du personnel de l'horeca à l'accueil des touristes et aux ressources touristiques de la Région;
Que cette synergie entre le secteur horeca et le Bruxelles International - Tourisme et Congrès existe déjà, notamment au travers de l'Observatoire du tourisme; que le Bruxelles International - Tourisme et Congrès n'est pas un organisme de formation;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il est important de faire connaître certains sites particuliers de la ville;
Que la mise en oeuvre des éléments hors du commun dans la politique touristique ressort du stade de l'exécution du plan et non du plan lui-même;
Considérant que la priorité 7 vise à répondre aux besoins sociaux, en particulier vis-à-vis des populations les plus fragilisées, en améliorant l'efficacité des systèmes éducatifs et de formation, en mobilisant les dispositifs d'action sociale et de santé ainsi qu'en développant l'offre d'équipements collectifs;
Considérant que le développement passe nécessairement par des mécanismes de solidarité, sans lesquels une ville à deux vitesses risque de se développer;
Considérant que la faiblesse des revenus est la source de la plupart des problèmes sociaux auxquels l'action sociale tente de remédier;
Que l'action sociale, tant publique que privée, assure à ses habitants un réseau social dynamique, facteur d'intégration sociale et culturelle;
Que l'école constitue l'un des principaux moteurs de lutte contre l'exclusion sociale;
Que l'action sociale se base encore trop souvent sur une approche sectorielle;
Considérant qu'au vu de la spécificité institutionnelle de la Région de Bruxelles-Capitale, une approche transversale dans la mise en oeuvre des politiques sociales est indispensable;
Considérant que des réclamants demandent que soit traitée la question de l'accueil des gens du voyage; que la Commission juge la remarque pertinente et reconnaît que cette question doit être traitée au niveau régional et non communal;
Qu'afin de tenir compte de cette remarque, le projet de plan est complété pour préciser que la problématique des gens du voyage sera prise en compte en concertation avec les Commissions communautaires, la Région et les communes;
Considérant, en ce qui concerne les équipements collectifs, que la Commission considère que le niveau de conception des équipements (Région, commune ou quartier), doit être déterminé en fonction de la nature des services offerts mais que la Région doit veiller, en coordination avec les communes, à une couverture générale et harmonisée du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en équipements et doit garantir la coordination de leur gestion;
Qu'il convient de signaler que l'une des missions des Commissions communautaires, en collaboration avec les Communautés, la Région et les communes est précisément de veiller à une couverture générale et harmonisée du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en équipements et de garantir la coordination de leur gestion;
Considérant, que la Commission demande au Gouvernement de prévoir, dans son projet de circulaire relatif au contenu des plans communaux de développement, une concertation entre communes en ce qui concerne les équipements collectifs, par exemple dans le cadre de la cellule de coordination Région-communes;
Qu'il convient de confirmer que cette question sera abordée lors de la révision de la

circulaire déterminant le contenu des plans communaux de développement;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, demande d'intégrer le rapport sur la pauvreté dans le plan;
Qu'il convient de compléter le projet de plan en rappelant l'existence d'un observatoire de la Santé et du Social permettant d'apprécier l'efficacité des politiques menées, notamment au travers de l'établissement d'un rapport annuel sur la pauvreté;
Considérant que des réclamants signalent qu'il est nécessaire d'offrir un vaste choix de logements et de veiller à ne pas oublier les plus faibles afin de répondre aux besoins sociaux et d'atteindre l'objectif démographique fixé; que la Commission suggère d'intégrer un renvoi explicite à la priorité 3 qui aborde cette question spécifique;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant, en ce qui concerne les systèmes éducatifs, que la Commission demande d'adapter davantage le système d'enseignement à une région urbaine telle que la Région de Bruxelles-Capitale, ceci dans la marge de manoeuvre de ses négociations avec les Communautés;
Considérant que des réclamants, suivis par la Commission, insistent sur le devoir de l'école en matière de citoyenneté et de langues;
Considérant que certains réclamants demandent de donner priorité à l'alphabétisation des personnes les plus fragiles;
Que le projet de plan au point 1.2 de la priorité 7 insiste sur l'importance de l'alphabétisation des adultes;
Qu'une formation à la citoyenneté relève davantage de l'établissement des programmes scolaires en général alors que la préoccupation du Gouvernement, dans la priorité 7, consiste à renforcer les dispositifs vis-à-vis de certaines populations et de certains quartiers;
Qu'en ce qui concerne la demande de la Commission en vue de tenir compte des programmes d'apprentissage des langues, il convient de souligner que cette question est abordée dans le plan;
Considérant que le projet de plan prévoit que les mesures de discrimination positive sont de nature à renforcer les efforts de la communauté éducative dans les zones prioritaires;
Que la Commission relève qu'il n'existe pas de « zone de discrimination positive » et qu'il conviendrait de préciser ce concept;
Qu'il convient dès lors de préciser le projet de plan en mentionnant que les mesures de discrimination positive concerneront les « quartiers socialement fragilisés »;
Considérant qu'en ce qui concerne les actions à mener dans ces quartiers, le plan tient compte des demandes de réclamants tendant à l'inscription dans le plan de la poursuite des programmes du dispositif d'accrochage scolaire et de lutte contre l'absentéisme scolaire;
Que, le plan est en outre complété pour renvoyer vers les points 2.2 et 2.5 de la priorité 11 qui traitent de cette question;
Considérant que des réclamants demandent que l'enseignement soit adapté aux populations fragilisées;
Que diverses mesures prévues par le plan visent les populations fragilisées;
Qu'ainsi, des mesures spécifiques sont notamment préconisées en vue de favoriser la discrimination positive;
Que pour le surplus, cette question relève davantage des programmes scolaires que de la préoccupation première de la priorité qui est de répondre aux besoins sociaux de certaines populations et de certains quartiers;
Considérant que des réclamants demandent que soit davantage abordée la question

des infrastructures scolaires;
Qu'il convient de rappeler qu'il appartient aux différents acteurs institutionnels de veiller à une couverture générale et harmonisée des équipements collectifs sur le territoire de la Région ainsi que de garantir la coordination de leur gestion;
Considérant, en ce qui concerne la formation, qu'un réclamant, suivi par la Commission, demande de clarifier les différentes mesures visant à renforcer l'efficacité des systèmes de formation pour adultes;
Que la Commission propose pour ce faire de subdiviser le point 1.2 en fonction des objectifs et des publics cibles;
Que le projet de plan est amendé en ce sens pour viser au sein du point 1.2. relatif à la formation des adultes, la « qualification » des demandeurs d'emploi, d'une part (plutôt que « requalification » car ce sont les demandeurs d'emploi qui sont visés dans le chapitre et pas seulement les moins qualifiés) et la formation continuée et l'enseignement de promotion sociale, d'autre part (ces deux derniers points étant difficile à scinder);
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, relève la complexité et la multiplication des formations pour adultes;
Que, suivant ainsi l'avis de la Commission, le projet de plan est amendé pour préciser qu'il convient de renforcer la coordination, voire la simplification, des divers systèmes de formation;
Considérant, en ce qui concerne l'animation et l'expression culturelle, que des réclamants, suivis par la Commission, demandent de définir les termes « multiculturel », « interculturel » et « pluriculturel », « différence culturelle » et « diversité culturelle »;
Que le projet de plan est amendé en vue d'une uniformisation des termes utilisés pour définir le terme « interculturel » au glossaire et pour remplacer le terme « multiculturel » par celui de « métissé » au point 1.4;
Qu'en ce qui concerne la notion de « diversité culturelle », celle-ci est par elle-même suffisamment explicite;
Considérant que des réclamants, soutenus par la Commission, demandent de donner des exemples des actions sociales "oubliées" que requièrent les « primo-arrivant » cité au point 1.4;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant que des réclamants demandent que l'animation culturelle permette également aux habitants de quitter leur quartier et d'accéder à la ville;
Que le plan promeut déjà, dans différents chapitres (priorité 6 point 2, et priorité 10 point 5), des activités culturelles à différentes échelles d'attractivités, tant locales que régionales ou internationales, susceptibles d'entraîner des flux interquartiers;
Qu'il convient, par ailleurs, de rappeler que le propre de l'interculturalité est précisément de permettre la rencontre des différentes cultures; que l'organisation d'évènements tels que la « zinneke parade » participe pleinement de cette dimension culturelle;
Considérant, en ce qui concerne les centres publics d'aide sociale, que la Commission regrette l'absence de mention relative aux difficultés financières auxquelles les communes et ces centres risquent d'être confrontés face aux demandes sociales des réfugiés et des régularisés;
Alors que le point 2.2. du plan est consacré au financement des actions confiées par la loi organique des centres publics d'aide sociale et qu'il précise que l'exécution de ces missions requiert d'importants budgets;
Considérant que des réclamants insistent sur la mission de prévention des centres

publics d'aide sociale;
Que les missions de prévention des centres publics d'aide sociale sont évoquées au point 2 de la priorité;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de citer des missions supplémentaires pour les centres publics d'aide sociale;
Que la Commission rappelle, en ce qui concerne l'accès au logement, qu'elle propose de rajouter, au point 2.2., un renvoi vers la priorité 3 consacrée à la question;
Qu'il convient de rappeler que le projet de plan au point 2.1.2 (la coordination sociale) est complété en ce sens;
Considérant, en ce qui concerne la coordination sociale, que plusieurs réclamants, soutenus par la Commission, demandent de renforcer les propositions en matière de centres publics d'aide sociale et de coordination sociale en particulier;
Que la Commission propose la réécriture du point 2.1.2. de la priorité, relatif à « la coordination sociale des centres publics d'aide sociale »;
Qu'il convient de modifier le projet de plan dans le sens proposé pour inviter tous les centres publics d'aide sociale à organiser la coordination ainsi que l'action sociale des institutions et services et d'envisager dans ce cadre les missions complémentaires qui pourraient être les leurs;
Considérant que la Commission demande si le contenu du point 2.1.3. relatif à l'insertion socioprofessionnelle se fonde sur l'application de l'article 60 ou 61 de la loi relative aux centres publics d'aide sociale ou sur la loi Vande Lanotte;
Que les dispositifs de remise à l'emploi visés au point 2.1.3. intègrent les dispositions des articles 60 et 61 de la loi organique sur les centres publics d'aide sociale de juillet 1976, mais ne s'y limitent pas;
Considérant, en ce qui concerne les arriérés de paiement eau - gaz - électricité, que des réclamants, soutenus par la Commission, demandent que des mesures préventives d'ordre structurel soient prises au sein des logements afin de limiter les surconsommations et les arriérés de paiement; qu'un réclamant propose un amendement au point 2.1.5. en ce sens;
Que le projet de plan est complété pour préciser que des interventions préventives doivent être prises et pour renvoyer au point 3.4. relatif au surendettement sans toutefois détailler les mesures à prendre car il s'agit de mesures d'exécution qui n'ont pas leur place au sein du plan;
Considérant, en ce qui concerne l'enfance, qu'un réclamant demande de structurer davantage le texte par l'insertion de sous-titres; que la Commission propose une subdivision en 4 points;
Que le projet de plan est amendé conformément à la proposition de la Commission (3.1.1 contrat ville-enfance; 3.1.2 accueil de l'enfance; 3.1.3 ouverture des écoles et des crèches à leur environnement; 3.1.4 observatoire des politiques de l'enfance et de la famille);
Considérant qu'un réclamant signale que les objectifs décrits pour le contrat ville-enfance sont du ressort des plans communaux de développement alors que d'autres réclamants se réjouissent et demandent le maintien de cette initiative dans le plan;
Alors que, comme l'a souligné la Commission, la proposition de « contrat ville-enfance » a sa place dans le plan afin de garantir une cohérence des politiques au niveau des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale; que la Commission propose néanmoins que le plan précise que le contenu et la mise en oeuvre des « contrats ville-enfance » seront développés dans le cadre des plans communaux de développement;
Que le projet de plan est complété en précisant que le contenu et la mise en oeuvre de

ces contrats seront notamment développés dans le cadre des plans communaux de développement, car les plans communaux de développement ne constituent qu'un outil parmi d'autres permettant de développer le contenu et la mise en oeuvre des contrats ville-enfance;
Considérant que plusieurs réclamants demandent que soient déterminés la localisation et les critères de création de nouvelles places d'accueil; que la Commission propose un amendement afin de préciser les lieux d'action prioritaires.
Que le projet de plan est complété et précise, conformément à la proposition de la Commission, que le ciblage des quartiers sous-équipés en structure d'accueil d'enfants aura pour objectif de déterminer les localisations prioritaires pour la création de nouveau lieux d'accueil collectif;
Qu'il convient de souligner que la création de nouvelles crèches est du ressort de la compétence des communautés;
Qu'il convient de préférer la notion de « localisation » à celle de « zone », cette dernière pouvant entraîner une confusion dans la mesure où le plan ne prévoit aucune zone prioritaire spécifiquement dévolue à l'action sociale;
Considérant que la Commission suggère d'amender le point 3.1.4. afin de laisser ouverte la liste des objectifs des de l'observatoire des politiques de l'enfance et de la famille;
Que le projet de plan est amendé en ce sens;
Considérant que des réclamants demandent que soient définis, dans le cadre des contrats ville-enfance, le statut et les budgets consacrés aux gardiennes encadrées;
Que le statut des gardiennes encadrées et le budget qui leur est consacré ne relèvent pas du plan lui-même mais de la mise en oeuvre de ce dernier, de sorte qu'il ne se justifie pas de compléter le plan sur ce point précis;
Considérant qu'un réclamant, soutenu par la Commission, signale que le concept de halte garderie doit être repensé et multiplié, notamment dans les quartiers précarisés, la halte-garderie apparaissant parfois comme une solution plus souple;
Que le plan, dans son point 3.1.2. traite de « l'accueil flexible des petits », et rencontre ainsi la demande du réclamant;
Considérant qu'un réclamant souhaite l'établissement d'une zone de discrimination positive en faveur de la petite enfance; qu'un autre demande que soient précisés les lieux prioritaires pour la localisation des nouvelles aires de jeux et terrains de sport;
Que cette préoccupation relève davantage des modalités d'exécution du plan que du plan lui-même; que cette mission pourra être confiée à l'observatoire de l'enfance et/ou être développée dans le cadre des contrats ville-enfance;
Considérant que des réclamants demandent des amendements soutenant l'ouverture de l'école sur le quartier et le monde extérieur.
Que le projet de plan aborde la question au point 1.1 et que l'ajout d'un sous-titre 1.1.1. relatif à l'ouverture des établissements scolaires et des élèves à leur environnement rend la préoccupation plus explicite. Il convient par ailleurs de souligner que cette problématique est également abordée dans la priorité 4;
Qu'un réclamant demande d'expliciter la notion d'expériences intergénérationnelles de garde d'enfants;
Que le plan précise qu'il s'agit, par exemple, d'expériences de papy et mamy conteurs;
Considérant que des réclamants proposent de créer une plate-forme plutôt qu'un observatoire de l'enfance;
Que la Commission considère que la plate-forme doit s'inspirer des travaux réalisés par l'observatoire et propose de restructurer le point 3.1, en fonction des tâches propres à l'observatoire d'une part et à la plate-forme d'autre part;

Que le projet de plan est complété afin de faire état de la création d'une plate-forme, sans toutefois suivre la proposition d'amendement de la Commission;
Qu'en effet, les missions envisagées par le plan sont davantage du ressort d'un observatoire que d'une plate-forme;
Considérant que des réclamants demandent des précisions quant aux synergies à envisager entre l'observatoire des politiques de l'enfance tel que proposé dans le plan et l'observatoire de l'enfance existant à la Commission Communautaire française;
Qu'il convient de préciser que le projet de plan a été complété pour préciser que la région envisagera la création d'une plate-forme de concertation entre l'ensemble des acteurs publics et institutionnels concernés avec pour objectif d'accroître l'efficacité des politiques envisagées;
Que la préoccupation énoncée relève des modalités d'exécution de cette concertation;
Considérant que des réclamants, soutenus par la Commission, demandent de clarifier le concept « d'articulation de l'accueil extra-scolaire en liaison avec les communes »;
Que la Commission propose un amendement en vue d'expliciter clairement que cette articulation avec les communes est à envisager dans le cadre des « contrats ville-enfance »;
Que le projet de plan est complété en ce sens tout en précisant toutefois que le contrat ville-enfance ne constitue qu'un moyen parmi d'autres d'organiser cette articulation avec les communes;
Considérant que, suivant ainsi l'avis de la Commission, le projet de plan est complété pour précisé que la notion de contrat ville-enfance est inspirée par le projet de la Communauté française relatif à l'extrascolaire et que du côté néerlandophone, la cohérence sera assurée par la Région;
Considérant que des réclamants, soutenus par la Commission, demandent de consacrer un point spécifique relatif aux jeunes et de prévoir le développement de structures pour la participation des enfants et des jeunes;
Qu'il convient d'ajouter au projet de plan un nouveau point 3.2 intitulé « la jeunesse et la participation » prévoyant qu'une meilleure implication dans le développement de la ville passe par la mise en place de structures de participation des jeunes, tant au niveau communal que régional;
Considérant, en ce qui concerne la famille, qu'un réclamant soutenu par la Commission demande de rajouter un point spécifique aux « personnes socialement isolées »;
Considérant que des réclamants demandent de développer des initiatives visant à rompre l'isolement des personnes âgées et contribuant à retisser des liens sociaux;
Que la Commission propose de rajouter un point supplémentaire relatif aux personnes socialement isolées;
Alors que la problématique de l'isolement social est déjà abordée dans le plan au sein du point 3.3 relatif à la famille; qu'il ne se justifie dès lors pas de créer un point spécifique relatif à cette question;
Considérant qu'un réclamant demande d'allouer des allocations familiales et sociales suffisantes;
Que la Commission renvoie la question à l'autorité compétente;
Que la problématique de l'octroi d'allocations familiales et sociales relève des mesures d'exécution qui dépassent le cadre des objectifs du plan lui-même; en effet, l'augmentation des allocations familiales concourt à l'objectif d'un développement de la ville prenant en compte la question de l'accueil de l'enfance, tel que prôné au point 3.1.2;
Qu'avant d'adopter des initiatives dans ce domaine, il conviendra de déterminer dans

quelle mesure celles-ci sont utiles à une meilleure réalisation des objectifs du plan;
Considérant qu'un réclamant demande que soit instaurée une aide à domicile pour les parents de jumeaux; qu'un réclamant demande qu'un accès facile aux différents services d'aide aux familles soit garanti pour tous;
Que la Commission considère qu'étant donné les conditions de pénurie, les critères tels que « famille nombreuse » et « famille monoparentale » ne peuvent être utilisés qu'en les croisant avec d'autres critères de types sociaux, financiers et de santé et qu'elle propose de compléter le projet de plan en ce sens;
Que le projet de plan est amendé conformément à la proposition de la commission; qu'outre les familles nombreuses et monoparentales, sont également visés les parents de jumeaux; que le plan précise, par ailleurs, que l'« accès facilité » se fondera également et notamment sur des critères sociaux, financiers et de santé;
Considérant que des réclamants, suivis par la Commission, soutiennent le projet de mise en place de dispositifs à destination des nouvelles structures familiales, en particulier les familles monoparentales; que d'autres réclamants demandent que ces dispositifs ne soient pas réservés aux seules familles monoparentales mais envisagés de manière plus globale comme « espaces de rencontre parents-enfants »;
Que le projet de plan est amendé pour supprimer le critère monoparental;
Considérant, en ce qui concerne le surendettement, que la Commission demande que soit établie une liste des problèmes pouvant se poser car il serait impossible de faire face à l'ensemble d'entre eux;
Alors qu'au niveau du plan il n'est pas opportun de rentrer dans le détail de l'énumération exhaustive des mesures d'application à mettre en oeuvre; qu'il importe, en outre, de souligner que la problématique du surendettement est pertinemment décrite au point 3.4;
Considérant, en ce qui concerne la personne âgée, qu'un réclamant demande d'augmenter les montants des pensions;
Que la problématique relève des mesures d'exécution et non du cadre des objectifs du plan lui-même;
Que l'augmentation des pensions pourra, le cas échéant, être envisagée dans le cadre de la recherche d'une plus grande autonomie concourant au maintien dans le milieu de vie tel que prôné au point 3.5;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre en place un « réseau de seniors consultants »;
Que le projet rencontre en partie la demande du réclamant en reconnaissant au point 3.5 « la personne âgée »;
Que le projet de plan considère le « vieillissement [comme ...] susceptible de participer activement à la vie de la cité [...] »;
Que ce type de propositions peut être envisagé dans le cadre de l'exécution des mesures prévues pour la promotion des très petites, petites et moyennes entreprises de la priorité 2;
Qu'il s'agit dès lors d'une mesure d'exécution du plan qui n'a pas sa place dans le plan lui-même;
Considérant qu'un réclamant souhaite que les services d'aide à domicile soient développés;
Que les initiatives prévues au point 3.5 « la personne âgée » rencontrent cette préoccupation dans la mesure où le plan préconise le renforcement des initiatives permettant de maintenir les personnes âgées dans leur milieu de vie;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de développer et de préciser le concept de structures d'hébergement intergénérationnel;

Que des exemples de cette notion sont donnés au point 3.4 de la priorité relative à la personne âgée;
Considérant qu'un réclamant demande de ne pas multiplier les exonérations du précompte immobilier pour les structures d'hébergement alternatif destinées aux seniors; que la Commission souscrit à la préoccupation du réclamant et qu'elle propose un amendement afin que cette exonération soit limitée aux structures d'hébergement publiques;
Alors qu'il n'y a pas lieu a priori de limiter l'exonération du précompte immobilier aux seules structures publiques dans la mesure où une telle limitation exclurait les initiatives privées subventionnées telles que citées au point 3.5 la personne âgée;
Considérant que des réclamants demandent que « l'outil de coordination » au service des personnes handicapées soit organisé au niveau régional plutôt que communal;
Considérant qu'un réclamant soutenu par la Commission propose que l'accès à l'information puisse se faire par l'intermédiaire des centres publics d'aide sociale; que la Commission propose de compléter le projet de plan afin qu'un outil de coordination soit également créé au niveau régional et que le plan indique un renvoi au point 2.1.3. pour ce qui concerne le rôle de coordination sociale des centres publics d'aide sociale;
Que le projet de plan est amendé en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande d'appuyer l'outil de coordination sur les expériences existantes ainsi que sur le Centre pour l'égalité des chances;
Que cette proposition présente un niveau de détail qui relève des mesures d'exécution du plan et qui dépasse le cadre du plan lui-même;
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer à la personne handicapée le droit et les moyens d'une vie autonome;
Que le plan précise qu'il faut maintenir l'autonomie des personnes handicapées; que les différentes mesures développées par la priorité ainsi que les différentes mesures du plan visant la qualité de vie en ville vont également en ce sens;
Considérant que la Commission demande une clarification du point 5 par une restructuration de celui-ci et qu'elle suppose qu'il faut lire 5.1 « la santé ambulatoire » et « 5.2 la politique hospitalière »;
Que le point 5 relatif aux politiques de santé est, par conséquent, restructuré et comporte désormais un point 5.1. relatif à la santé ambulatoire et un point 5.2. relatif à la politique hospitalière;
Considérant que plusieurs réclamants, suivis par la Commission, demandent de développer la prévention en matière de santé; que la Commission propose de créer un point spécifique relatif à la prévention en matière de santé;
Alors que la création d'un titre supplémentaire spécifique ne se justifie pas dans la mesure où la prévention doit être associée à toute politique de santé et concerne donc l'ensemble du point 5. Le projet de plan est complété en ce sens sous la forme d'un amendement au texte introductif précédant le point 5.1; précisant que le plan prévoit ainsi que toute politique de santé doit associer prévention et conditions de bien-être de l'individu et qu'elle sera développée en tenant compte notamment des conditions d'habitat, de l'alimentation, de la politique sportive, du projet « Bruxelles-Ville Région en santé » etc,...;
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer « le principe de la sécurité sociale unitaire »;
Que cette question ne relève pas des objectifs visés par le plan;
Considérant, en ce qui concerne la politique hospitalière, qu'un réclamant, soutenu par la Commission, demande de développer une signalétique piétonne et automobile homogène des hôpitaux;

Alors que la réclamation a trait à un degré de détail qui relève davantage des mesures d'exécution du plan que du plan lui-même;
Considérant que des réclamants demandent de considérer les conséquences urbaines et humaines (relations avec les patients) des fusions d'hôpitaux;
Que comme l'a rappelé la Commission, le plan mentionne que les autorités bruxelloises veilleront à assurer la pérennité des activités des hôpitaux qui ont fusionné dans un cadre légal;
Qu'en outre la création d'entités plus importantes, résultant de fusions, ne signifie pas nécessairement de plus grands hôpitaux;
Que l'appréciation des avantages et inconvénients relatifs à la fusion des structures hospitalières ne relève pas dun plan régional de développement;
Que le débat relatif à la fusion des structures hospitalières est, par ailleurs, intrinsèquement lié au financement de celles-ci, lequel financement figure au premier plan de la politique fédérale en matière de soins de santé;
Considérant qu'un réclamant demande que les usagers disposent de représentations consultatives afin d'exprimer leurs besoins sociaux;
Que le projet de plan prévoit, au titre « s'inscrire dans une concertation officielle et permanente de l'ensemble des institutions compétentes sur le territoire de la Région » de la priorité, qu'une concertation entre les acteurs socio-sanitaires bruxellois devra être organisée;
Considérant qu'un réclamant souhaite que les conditions des transferts financiers de la Région de Bruxelles-Capitale à la Cocof soient soumises à des critères de conformité au plan;
Que les transferts financiers envisagés seront réalisés dans le respect des objectifs du plan dans la mesure où celui-ci définit les lignes directrices de la politique régionale;
Considérant, que plusieurs réclamants demandent de pallier les manquements techniques des figures; que des réclamants demandent de changer certaines figures de la priorité de manière à rendre les données exhaustives, vérifiables ou plus précises;
Que les pastilles représentant les centres publics d'aide sociale sur la figure intitulée « Services sociaux généraux et de première ligne » sont légèrement décalées afin de rendre visibles les centres publics d'aide sociale et, par conséquent, d'améliorer la lisibilité de cette carte; qu'en ce qui concerne les antennes des services sociaux, il n'est pas possible de les représenter graphiquement sur cette carte sous peine de la rendre illisible;
Que la légende de la figure « Accueil Enfance » est complétée par la référence d'une part aux crèches (structures publiques ou privées subventionnées); et d'autre part aux maisons d'enfants (structures privées non subventionnées);
Que la carte « personnes handicapées » est complétée par l'indication des équipements du « Service bruxellois francophone des personnes bruxelloises handicapées de la Cocof »;
Que le titre de la carte « Santé et services hospitaliers » est remplacé par le titre « Services ambulatoires et hospitaliers »;
Que la carte « Services ambulatoires et hospitaliers » est vérifiée et corrigée; que l'hôpital Erasme y est représenté en tant qu'institution hospitalière francophone et que la carte est complétée par l'indication de « Centres d'initiatives en santé » de la Cocof; que, pour le surplus, l'élaboration et la mise à jour permanente d'un cadastre commun des services ambulatoires existants est prévu par le plan au point 1 du point « Transversalités et concertations » et ce, afin de générer une circulation des informations utiles tant aux opérateurs de terrain qu'aux pouvoirs publics, ou encore à l'information du public;

Qu'afin de rencontrer les observations de certains réclamants, la figure « Sans abris » du plan est désormais intitulée « Structures d'accueil pour adultes en difficultés » et qu'un renvoi à cette figure est opéré dans le cadre du point 5.3. (« transversalités et concertations »);
Qu'en ce qui concerne l'ensemble des figures relatives à la priorité, l'on ne dispose pas, à l'heure actuelle, de banques de données suffisamment complètes et/ou informatisées qui permettraient la réalisation de cartes comportant des informations exhaustives;
Qu'il convient de préciser que les figures de la priorité 7 ne constituent qu'une première approche de la question de la localisation des équipements collectifs;
Qu'il convient de rappeler que les figures du plan n'ont qu'une valeur informative et illustrative et que le choix de l'échelle de la carte concernée résulte du souhait d'évoquer une répartition spatiale généraledes équipements dans la Région de Bruxelles-Capitale et non d'identifier précisément chacun de ces équipements;
Que le plan prévoit (au point 1.7 « Identification des forces et faiblesses en termes d'équipements collectifs », dans la priorité 1) l'établissement d'un cadastre des équipements collectifs et ce, afin d'identifier, entre autres, la localisation précise des équipements collectifs;
Considérant que la priorité 8 du plan est de mettre en oeuvre une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que le stationnement et qui s'inscrive dans l'optique de l'amélioration de l'espace public, du cadre de vie et de la protection des quartiers d'habitations, notamment par une politique de travaux publics de qualité et un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement;
Considérant que la Commission relève une absence d'évaluation de la réalisation des objectifs du premier plan régional de développement et du plan Iris des déplacements et regrette le manque de rappel, au sein du projet de plan, du contenu de ce dernier plan : que la Commission insiste, par ailleurs, sur la nécessité de la réactualisation du plan IRIS dans le contexte du développement durable;
Alors que le projet de plan a été réalisé sur la base d'un constat fondé sur plusieurs études préalables : qu'il s'inscrit dans la droite ligne des grands objectifs du premier plan régional de développement et y apporte des précisions sur plusieurs aspects insuffisamment pris en compte et/ou dont les moyens de mise en oeuvre paraissaient insuffisants : que le plan constitue dans cette mesure l'aboutissement de l'évaluation des actions menées sous l'empire du précédent plan, sans qu'il ne se justifie d'y faire expressément et systématiquement référence;
Que la réactualisation du Plan Iris est prévue et qu'une étude à cette fin est en cours depuis le 1er janvier 2002;
Qu'en ce qui concerne l'appellation Programme plutôt que Plan, il convient de signaler que la Commission régionale de Mobilité est également d'avis qu'il faut garder l'appellation Plan et ne pas la remplacer par Programme : que d'autre part, il conviendra d'examiner au cas par cas l'opportunité dans le futur d'utiliser l'appellation Plan ou Programme;
Considérant que la Commission considère que la congestion physique des voiries en ville est gérée de façon insuffisante;
Alors que cependant les points 1, 2, 5 et 6 de la priorité 8 prévoient de nombreuses mesures et moyens à mettre en oeuvreoeuvre pour arriver à l'objectif de réduction de la congestion physique en ville;
Considérant que la Commission estime qu'il y a un manque d'approche différenciée selon les différentes zones (résidentielles, commerciales, ou autres activités), tant pour l'accessibilité que pour le stationnement;

Alors que la spécialisation des voiries du plan, l'organisation des réseaux des transports en commun et les mesures destinées à leur amélioration, ainsi que les différentes mesures visant l'amélioration du cadre de vie en ville tiennent compte des différentes zones pour l'accessibilité et pour le stationnement;
Qu'en outre, une circulaire établissant une distinction entre certaines catégories de zones est en cours d'élaboration;
Considérant que la Commission relève l'absence de hiérarchisation des mesures à prendre et de programmation dans leur exécution;
Qu'il convient de rappeler que le plan est un plan stratégique global et qu'il incombe le cas échéant aux plans et programmes sectoriels de mise en oeuvre, tels que le Plan Iris des déplacements, d'apporter de telles précisions qu'il ne rentre pas dans l'objet du plan d'entrer dans un tel niveau d'exhaustivité et de détail;
Considérant que la Commission demande que soient définis les concepts « d'espaces piétonniers » et « emi-piétonniers »;
Que le projet de plan est modifié pour recourir aux concepts de « zones piétonnes » et « zones semi-piétonnes » : que ces concepts sont définis au glossaire du plan;
Considérant que la Commission appuie l'objectif de renforcement de la qualité de vie en Région bruxelloise, au profit des habitants, des acteurs économiques et sociaux et des visiteurs de la Région, tout en soulignant qu'une planification approfondie et détaillée dans l'espace, comprenant la programmation dans le temps des différentes opérations, est nécessaire;
Qu'il convient de signaler qu'un pas supplémentaire dans la planification approfondie a été fait par la subsidiation des plans directeurs communaux pour la mise en oeuvre des zones 30;
Considérant que la Commission est attachée à l'usage du RER pour la desserte intra régionale;
Que le projet de plan est adapté en ce sens au point 6 pour préciser que la mise en service du RER ne doit pas seulement être un moyen pour améliorer les conditions d'accès à Bruxelles depuis sa périphérie mais doit être aussi un outil pour améliorer la mobilité à l'intérieur de la région;
Considérant qu'en ce qui concerne le stationnement, la Commission soulève le manque de précision des mesures relatives aux livraisons et à l'approvisionnement des commerces et signale que la priorité 9 à laquelle le texte renvoie n'apporte pas davantage de précisions en la matière;
Que le plan est modifié en ce sens au point et prévoit une concertation avec les organisations professionnelles représentatives du secteur commercial ainsi qu'avec les représentants des noyaux commerciaux pour la détermination des mesures relatives aux aires de livraisons;
Considérant que des réclamants demandent de faire une liste des voiries et ou zones reprises en zones piétonnes, semi-piétonne et de modération du trafic automobile;
Considérant que la Commission demande d'établir un lien plus étroit entre les cartes et le texte, où doivent figurer et être expliqués les concepts présents dans la légende des cartes (notamment les artères dotées du statut de voirie semi-piétonne (carte 4) ou des zones semi-piétonnes (carte 1 et 4);
Considérant, vu les nombreuses réclamations, il a été jugé plus opportun de supprimer les indications graphiques relatives aux zones et voiries piétonnes afin de permettre des études plus approfondies à réaliser dans le cadre de l'étude du Pentagone (zone à réorganiser en matière de voiries et d'attendre l'aboutissement du plan des déplacements du Pentagone de la ville de Bruxelles et du plan communal de développement de la ville qui pourront apporter des précisions et le détail voulu;

Que, dans un souci de cohérence, les termes espaces et voiries piétonnes sont remplacée par le terme « zones piétonnes » dans le plan;
Qu'en outre, le glossaire du plan reprend la définition des différentes voiries du premier Plan régional de développement et du Plan régional d'affectation du sol, à savoir les concepts de réseau de quartier, de réseau interquartier et de réseau régional;
Considérant qu'un réclamant considère que le plan doit coordonner les différents plans existants;
Considérant qu'un réclamant rappelle la confusion dommageable entre la stratégie de mobilité à long terme mise en évidence par le plan Iris et le présent plan d'action de législature du gouvernement;
Qu'il convient de rappeler que le plan régional de développement est le plan hiérarchiquement supérieur : qu'il exprime la synthèse des autres plans et que ceux-ci doivent s'y conformer;
Quel plan est un plan de législature qui va néanmoins au-delà en termes de prospective, même s'il est évident qu'il n'est pas possible d'apporter des solutions à tout dans le terme de la législature : qu'ainsi, le plan constitue le cadre du Plan Iris des déplacements et des autres programmes sectoriels qui mettent en oeuvre les principes définis par le plan;
Que le plan indique les modifications à apporter aux autres plans, à moins que ceux-ci ne s'inscrivent déjà dans les objectifs du plan;
Considérant qu'un réclamant estime qu'une forme ou un statut légal devrait être prévu pour le plan IRIS en vue de le rendre contraignant pour les pouvoirs publics;
Que le plan Iris des déplacements envisage un programme d'actions qui va au-delà de la législature en cours et qui sert de référence pour l'établissement du plan régional de développement;
Considérant que des réclamants demandent de préciser les priorités, les moyens opérationnels, les budgets, le calendrier et les délais, les conditions de réussite et les contraintes et que la Commission approuve ces remarques;
Considérant qu'un réclamant et la Commission estiment qu'il est indispensable que les différentes mesures évoquées soient regroupées en distinguant parmi elles celles qui sont : envisagées, à l'étude, programmées, en cours de réalisation ou existantes;
Considérant d'autre part, qu'un réclamant relève une absence d'évaluation de la réalisation des objectifs du premier plan et considère qu'il eût été utile de préciser l'état d'avancement de la spécialisation des voiries et de la maîtrise du stationnement;
Considérant que la Commission partage cet avis et souhaite une évaluation continue (tableau de bord) de la politique de mobilité;
Alors qu'il convient de signaler que les indicateurs sont évoqués dans le cadre des conditions transversales de mise en oeuvre du plan : que, parallèlement, des études sont en cours afin de paramétrer les indicateurs spécifiques à la mobilité;
Qu'il n'est pas de la nature du plan d'entrer dans un tel niveau d'exhaustivité et de détail dans les moyens de mise en oeuvre et dans la programmation de leur exécution;
Considérant que des réclamants estiment que le projet de plan ne se dote pas de moyens réels pour passer à d'autres modes de déplacements que la voiture;
Alors qu'un des objectifs du plan est de gérer de façon durable la demande de mobilité, en luttant contre le phénomène du véhicule à passager unique, en promouvant des modes de transport alternatifs à la voiture, en provoquant un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacements, en protégeant les zones d'habitat, au profit de la quiétude et de la sécurité des résidants, ...;
Que les dix points évoqués dans le chapitre de la mobilité, qui sont chacun structurés de la même façon suivant le canevas « objectifs » et « moyens », proposent de

multiples moyens et mesures pour atteindre cet objectif;
Considérant que des réclamants demandent de définir des moyens beaucoup plus volontaristes pour parvenir à la réduction annoncée du trafic de 20 %;
Considérant qu'un réclamant estime par contre qu'il n'y pas lieu d'imposer une diminution du nombre de voitures sur le territoire de la région et qu'il importe, au contraire, de favoriser l'écoulement harmonieux de son flux et l'information en matière de disponibilités de parking, en vue d'enrayer l'encombrement des voies de circulation;
Que la Commission constate que la congestion automobile constitue un problème majeur, à la fois économique, social et écologique : que si des mesures d'amélioration de la fluidité peuvent être envisagées, elles ne suffiront pas à éviter la saturation qui ne sera contrée que par une diminution nette du nombre de voitures circulant à Bruxelles, grâce à un transfert modal, qui ne se produira que par un accroissement conséquent de l'offre des transports en commun performants;
Alors que l'objectif et les moyens du plan sont orientés vers un transfert modal et un accroissement de l'offre des transports en commun, en vue de la réduction de la congestion en ville et de l'amélioration de la qualité du cadre de vie;
Considérant que la Commission remarque qu'il faut un fléchage adéquat pour guider les automobilistes vers les parkings et une signalisation dynamique du nombre d'emplacements disponibles dans les parkings;
Que le plan indique dans la priorité 8, point 8 qu'en ce qui concerne les parkings publics, le fléchage dynamique sera parmi les éléments pris en compte lors de la délivrance ou du renouvellement des permis d'environnement, afin d'améliorer leur taux d'occupation;
Considérant qu'un réclamant estime que le plan doit tirer les leçons du passé, et affirmer fermement que la construction de nouvelles infrastructures de transports privés sera arrêtée définitivement : qu'il demande que soit inscrit dans le plan qu'il est exclu que des tunnels ou viaducs soient construits, car cela entraînerait une augmentation de la part de la voiture au détriment des autres modes de transports, ce qui serait en contradiction avec le plan;
Que la Commission constate que le projet de plan ne propose pas de nouveau projet qui irait dans le sens de favoriser la circulation automobile;
Que la Commission regrette que les projets de gros investissements, notamment souterrains, ne soient pas visés dans le plan, alors que certains sont prévus et financés dans l'Accord de coopération : qu'elle estime qu'un débat mériterait d'être mené sur l'utilité spécifique de certains tunnels;
Qu'il convient de rencontrer la demande de la Commission relative à l'intégration des ouvrages prévus dans l'accord de coopération du 15 septembre 1993 relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de Capitale de Bruxelles, tel qu'amendé, et d'ajouter un alinéa à la fin de la priorité 8 pour préciser qu'une étude d'incidences déterminera l'opportunité et les conditions optimales de l'aménagement d'un tunnel sous le boulevard Léopold III au droit du site de l'OTAN;
Qu'aucun autre projet d'envergure n'est envisagé à l'heure actuelle;
Considérant que des réclamants estiment que le plan doit apporter l'instrument lui permettant d'évaluer ses apports en matière de mobilité douce, et en conséquence, suggèrent de créer un Observatoire régional de la mobilité douce';
Que la Commission n'est pas favorable à la multiplication des observatoires et estime qu'une bonne évaluation de la mise en oeuvre du plan Iris des déplacements devrait être suffisante;
Que le suivi (comité de pilotage) et l'évaluation de la mise en oeuvre du Plan Iris,

ainsi que son actualisation sont en cours;
Considérant que des réclamants demandent de définir le concept de la mobilité douce';
Qu'il convient de donner suite à cette demande et de modifier le projet de plan en définissant dans le glossaire la notion de « mobilité douce » en se référant aux moyens de déplacement non motorisés veillant au confort et à la sécurité des usagers vulnérables;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de définir les notions utilisées dans les textes et cartes du projet de plan, et notamment celles de noeud structurant', espace structurant', réseau primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique', espace structurant à intégration environnementale renforcée', noeuds intermodaux structurants', noeuds intermodaux : renforcement de la priorité accordée aux usagers faibles,...;
Considérant que, concernant la notion d' "espace structurant" utilisée dans le projet de plan, la Commission précise que le plan devrait dire clairement qu'elle correspond à celle du PRAS;
Que la notion d'espaces structurants à intégration environnementale et le rôle qu'ils assument sont précisés au sein de la priorité 9;
Considérant qu'un réclamant demande de traiter la problématique du parcours et du stationnement des cars touristiques et, plus largement de la mobilité touristique au sein des priorités 6 et 8 et que cette politique de gestion de la mobilité touristique doit également intégrer les autres objectifs du plan (qualité de vie, embellissement de la ville,...);
Que la Commission relève la pertinence de la remarque et constate une absence de traitement du problème, y compris concernant le stationnement diurne et nocturne des cars touristiques. Qu'en outre, elle marque son accord sur la proposition d'ajout au projet de plan;
Qu'il convient de compléter le point 8 en précisant qu'eu égard aux problèmes que pose la présence de cars touristiques au centre ville, une étude globale déterminera les aires de stationnement qui leur seront réservés à des endroits où les nuisances sont réduites et que la signalisation intégrera ces zones de parcage;
Considérant, en ce qui concerne le premier point de la priorité 8 énonçant les objectifs généraux de la politique de mobilité et de transport; que des réclamants demandent de ne plus permettre de dérogations qui ne respectent pas les principes de localisation des activités (politique ABC);
Que la Commission appuie le principe de l'adéquation entre le profil de mobilité des entreprises et le profil d'accessibilité des lieux (théorie ABC) mais constate que sa mise en pratique doit tenir compte des situations héritées du passé, tout en demandant que toute nouvelle implantation d'activités soit évaluée en fonction de l'objectif précité;
Qu'il convient de rappeler que le plan régional d'affectation du sol et d'autres outils de planification ont mis en oeuvre la politique ABC et tiennent compte dans certaines zones plus sensibles des contraintes d'accessibilité : que les activités économiques s'implantent en conformité avec le Plan régional d'affectation du sol et les autres outils de planification, ce qui respectera les impératifs du plan;
Considérant que la Commission demande que les mesures restrictives au niveau de la circulation automobile se réalisent simultanément à l'amélioration de l'offre de transports en commun et d'autres modes de transport respectueux de l'environnement;
Que le projet de plan est compléter pour préciser que la région mène parallèlement une politique ambitieuse de réduction du trafic automobile et d'expansion des autres

moyens de transport pour offrir une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière;
Considérant que des réclamants proposent des mesures concrètes pour arriver à l'objectif de réduction du nombre de déplacements motorisées et d'augmentation des déplacements en transports en commun et en modes alternatifs, telles que limiter le trafic en cas de pics d'ozone, faire des campagnes de publicité et d'information du public, faciliter l'usage des transports en commun pour toutes les tranches d'âges, rendre gratuite la circulation dans les transports en commun des moins de 12 ans sans démarche administrative préalable, maintenir les fréquences en dehors des heures de pointe et en temps de vacances scolaires, arriver à la coordination tarifaire, multiplier le nombre de bus STIB, De Lijn et TEC qui utilisent des types de carburants moins polluants;
Considérant que la Commission partage la proposition d'intensifier les campagnes de promotion des transports en commun, qu'en ce qui concerne la problématique de la tarification des transports en commun, la Commission demande à la Région ainsi qu'aux différentes sociétés d'exploitation de mettre sur pied une politique tarifaire cohérente, intégrée et coordonnée et insiste auprès des instances compétentes sur l'utilisation par les sociétés de transport des carburants moins polluants, en renvoyant pour cet aspect à l'avis spécifique du Conseil de l'Environnement sur la modulation de la taxe de mise en circulation concernant les véhicules utilisant des carburants moins polluants;
Que la problématique de la révision de la taxe de mise en circulation pour les véhicules utilisant des carburants moins polluants, est à l'étude;
Que le projet de plan est, par ailleurs, complété pour préciser que la Région intensifie son engagement dans les campagnes de promotion des modes alternatifs et dans les actions de formation et de communication vis-à-vis du public;
Que, pour le surplus, le point 5 de la priorité 8 prévoit plusieurs mesures allant dans le sens des diverses demandes : qu'ainsi, les gains de vitesse commerciale résultant du programme VICOM doivent permettre à la STIB de fournir une offre supplémentaire et d'augmenter les fréquences, que la STIB doit étudier des plannings d'amélioration des fréquences aux heures creuses dans un premier temps, et durant les heures de pointe ensuite, qu'un effort particulier est réalisé pour rendre les transports publics accessibles à l'ensemble des usagers de la Région, qu'une tarification préférentielle profite aux catégories les moins favorisées, que la STIB est encouragée à créer de nouveaux services (bouquets de mobilité) pour mieux répondre aux besoins de sa clientèle, actuelle ou nouvelle : que la STIB est incitée à coordonner son offre avec tous les opérateurs de transports publics, y compris les taxis : assimilation des horaires et des tarifs (billetterie intégrée), fourniture d'informations à la clientèle incluant tous les réseaux, ...;
Qu'en ce qui concerne la politique tarifaire, beaucoup d'initiatives sont déjà prises : gratuité des transports en commun pour les seniors dès le 1er juillet 2002, abonnements scolaires à prix favorable...;
Considérant qu'un réclamant estime que l'intégration des concepts de maillage vert (dans le cadre du développement durable) dans la révision du plan Iris est une excellente chose : qu'il conviendrait aussi de confronter certaines voiries interquartiers avec les potentialités physiques et fonctionnelles de celles-ci : qu'ainsi, notamment les voiries anciennes sont parfois trop étroites que pour pouvoir d'une part offrir un confort suffisant aux transports publics et aux usagers faibles, et d'autre part accueillir le débit de trafic propre à une voirie interquartier. Que certaines voiries présentent une activité commerciale telle que l'usage de l'espace doit être adapté : que la proximité

d'espaces de délassements (espaces verts notamment) n'est peut-être pas toujours compatible avec une voire à fort trafic;
Considérant que la Commission remarque qu'il ne faut pas faire de confusion entre les objectifs et moyens du Plan Iris et ceux du maillage vert et qu'elle renvoie également à son avis sur la carte 4 (amélioration du cadre de vie) du plan;
Que le plan, dans son optique de développement durable de la Région, tente de concilier les besoins de mobilité et ceux au niveau de l'environnement, du cadre de vie et de la qualité de vie en ville : que la carte 4 du plan représente en quelque sorte une synthèse graphique de cette politique de conciliation, en ce qu'elle rassemble des orientations des priorités 8 et 9 : que, comme le mentionne le plan, le Plan Iris des déplacements est actualisé dans le même contexte de développement durable;
Considérant que des réclamants relèvent une contradiction entre la proposition de mixité des fonctions et la proposition d'une politique de localisation de type ABC.
Considérant qu'un réclamant remarque un manque de volonté politique de faire appliquer la politique ABC et demande en conséquence l'application effective de cette politique pour réduire le nombre de voitures;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il y lieu d'exprimer plus clairement l'application de la politique ABC dans les localisations du projet de ville;
Que la Commission est d'accord avec la dernière remarque et qu'une explication de la mise en oeuvre de la politique ABC est nécessaire, y compris de manière cartographique qu'elle constate la difficulté de mise en oeuvre d'une politique volontariste de localisation des nouvelles entreprises compte tenu des contraintes de la situation existante;
Qu'il y a lieu d'améliorer la définition de la politique ABC dans le glossaire du plan mais qu'il n'y a cependant pas lieu d'en préciser la mise en oeuvre détaillée, en ce compris de manière cartographique;
Qu'en ce qui concerne la localisation des activités dans la Région, il est renvoyé au Plan régional d'affectation du sol qui met en oeuvre, avec les contraintes de la situation existante, la théorie ABC;
Qu'il n'y a pas de contradiction entre le principe de mixité des fonctions, notamment mis en oeuvre dans le Plan régional d'affectation du sol à travers les quatre zones de mixité qu'il définit et qui couvrent la plus grande partie de la surface de la Région bruxelloise, et la politique ABC, qui fait correspondre le profil de mobilité de l'activité et le profil d'accessibilité de la localisation, de sorte à pouvoir implanter « la bonne entreprise au bon endroit »;
Considérant qu'un réclamant estime que l'approche de la problématique de la circulation automobile et des parkings est apparue comme peu conforme à l'approche multimodale du plan Iris, et à son concept sous-jacent de 'chaîne de transport', impliquant le passage d'un mode de transport à l'autre dans de bonnes conditions de confort, de sécurité et d'information :, et qu'elle en vient à placer au second plan, le chapitre pourtant fort pertinent relatif au développement des transports en commun;
Que la contrariété alléguée n'en est pas une, le plan lui-même précisant, dans le cadre du point 1 que les approches multimodale et intermodale consistent à investir de façon sélective dans tous les modes de déplacement et que l'approche intermodale se base sur la notion de chaîne de transport, qui consiste à offrir une solution de déplacement en faisant intervenir plusieurs modes et en assurant le passage d'un mode à l'autre dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'information;
Qu'il est inexact d'affirmer que le plan placerait au second plan le chapitre relatif au développement des transports en commun, étant donné que l'ordre dans lequel les dix points de la priorité 8 sont abordés est sans lien avec l'importance que le plan accorde

à chacun d'eux : qu'il n'existe en conséquence pas d'ordre de priorité dans les différents points de la priorité 8;
Considérant qu'un réclamant remarque que des efforts importants en matière d'information doivent être faits pour favoriser le passage de la voiture à des modes de transport moins polluants, y compris l'information en temps réel;
Considérant que la Commission demande d'expliquer dans le plan ce qu'est le Brussel Information Traffic Center et considère que le plan doit distinguer l'aspect technique de gestion du trafic et l'aspect information et sensibilisation au public et développer ces deux objectifs;
Que le projet de plan est modifié pour préciser dans le glossaire que le Brussel Information Traffic Center est un Centre de contrôle et d'information « on line » du trafic routier dans la Région de Bruxelles-Capitale, appuyé sur un réseau de fibre optique reliant les différents carrefours et tunnels vers un tableau de commande;
Considérant qu'un réclamant demande d'expliquer les termes multimodale et intermodale;
Qu'il convient d'accueillir la demande de la Commission et qu'en conséquence le projet de plan est modifié pour intégrer dans le glossaire les définitions de "multimodalité", à savoir la coexistence de modes, et de "intermodalité", à savoir la possibilité de passer d'un mode à l'autre;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il y a lieu de préciser le processus participatif, ainsi que le pilotage dynamique envisagé pour le Plan Iris;
Que le processus de participation impliquant davantage la population et les acteurs de référence, dont parle le plan, point 1 renvoie à la consultation publique à laquelle le Plan Iris sera soumis après son actualisation; que le pilotage dynamique du Plan Iris implique la participation, dans un comité de pilotage ad hoc, de tous les pouvoirs publics et instances responsables de la mise en oeuvre de la politique de mobilité en Région bruxelloise;
Considérant que la Commission estime que, pour que les communes mettent en oeuvre la politique régionale de mobilité, il faut qu'elles soient associées au pilotage du Programme Iris;
Qu'il convient de signaler que les communes sont associées au pilotage du Plan IRIS;
Considérant que la Commission appuie la demande de concertation entre les Régions, surtout concernant la cohérence nécessaire des politiques urbanistiques et de mobilité dans la zone RER;
Qu'il convient de souligner que les ministres compétents en matière de mobilité ont organisé une « Conférence Exécutive des Ministres de la Mobilité » afin, notamment, de veiller à la cohérence entre mobilité et urbanisme dans la zone RER;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, considère que l'élargissement des contrats de mobilité vers le concept de convention de mobilité suppose aussi que d'autres intervenants que la police (urbanisme, travaux publics) soient associés aux décisions;
Qu'il convient de signaler que des projets de conventions associant les administrations des pouvoirs publics et instances de la Région, les communes, la STIB et les zones de police sont en cours d'élaboration;
Considérant que des réclamants demandent d'expliquer le concept des contrats d'axe et que la Commission demande de définir l'instrument « contrat d'axe » dans le glossaire du plan;
Que le projet de plan est complété pour insérer dans le glossaire la définition du contrat d'axe comme un contrat entre la région, la ou les communes et la STIB visant à appliquer les mesures susceptibles d'améliorer la vitesse commerciale d'un axe

donné de transport en commun de surface;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de guider les résidants et les visiteurs de la région vers des modes de transport plus respectueux de la ville et de l'environnement, qu'un réclamant, tout en se réjouissant de l'objectif d'une politique cohérente en matière de localisation des zones d'emploi et des commerces, signale que les projets qui se développent dans le Nord-Est de la Région (le long de l'autoroute A 201 prolongeant le Boulevard Léopold III et d'autres projets sur le territoire d'Haeren) ne semblent pas entrer dans cette ligne de conduite;
Alors que l'aménagement du territoire et les affectations en Région de Bruxelles-Capitale sont régis conformément au Plan régional d'affectation du sol et aux autres outils de planification dont disposent la Région et les communes et qu'ils n'entrent pas en contradiction avec la politique cohérente en matière de localisation des emplois;
Considérant que des réclamants ne souhaitent pas encourager le télé-travail, qui ne serait pas de nature à réduire les déplacements;
Que la Commission se rallie à la remarque sur le télé-travail et en conséquence, demande de supprimer la phrase sur le télé-travail;
Que le projet de plan est modifié pour supprimer la référence à une politique d'incitation au télétravail au niveau des entreprises et des services publics;
Considérant que des réclamants considèrent la réalisation de l'objectif annoncé de 10 % des déplacements intra-bruxellois à vélo d'ici 2005 est peu réaliste en l'absence d'une augmentation importante des moyens financiers et sans mesures innovantes;
Que la Commission marque son accord sur la remarque et constate qu'il faudra accélérer la réalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR), comme le prévoit le plan;
Que les arbitrages budgétaires tiendront compte du caractère prioritaire de la mise en oeuvre des ICR : que d'autre part, tous les itinéraires ne réclament pas nécessairement d'investissements importants pour se concrétiser;
Que, pour le surplus, que la nécessité de prévoir des moyens financiers adaptés sera étudiée dans le cadre de la mise en oeuvre du plan ainsi que de son suivi;
Considérant qu'un réclamant demande d'insister sur la mobilité douce au niveau interrégional;
Que le projet de plan est complété afin d'étendre la réflexion sur la mobilité douce au niveau interrégional et de préciser que l'usage du vélo est une alternative valable pour les déplacements domicile-travail sur les courtes et moyennes distances, aussi bien intra régionales que transrégionales;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant que plusieurs réclamants et instances demandent de préciser et de hiérarchiser les moyens; en vue de réduire le trafic;
Que la Commission estime que le plan est assez volontariste;
Qu'il convient de rappeler que la mise sur pied d'un centre de gestion de la mobilité est prévue au point 1;
Qu'une bonne politique de mobilité se fait par des mesures incitatives de développement des réseaux alternatifs avec une instauration progressive de mesures coercitives de réduction de trafic; qu'il ne serait pas réaliste de privilégier les secondes sans avoir développé les premières, sous peine d'entraver l'accessibilité de la ville;
Que le plan entend obtenir un équilibre harmonieux entre les mesures incitatives et coercitives : qu'il précise dans le point 2 que, pour combattre et inverser l'évolution du trafic, la Région mène une politique ambitieuse de réduction du trafic automobile et d'expansion des autres moyens de transport, en offrant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière;

Considérant qu'un réclamant demande d'installer des équipements obligeant les véhicules motorisés à respecter les vitesses limites et les contraintes résidentielles (passages zébrés pour piétons, entrées et sorties de garages, bruit, pollution, trafic);
Que les voiries de la Région seront aménagées selon leur statut sur la carte 5 relative aux voiries;
Que, par ailleurs, le point 4 (améliorer le cadre de vie) de la priorité 8 vise expressément l'accélération de la mise en oeuvre des principes de spécialisation des voiries parmi les objectifs fixés;
Que le point 3 du plan est, quant à lui, entièrement consacré à l'augmentation de la sécurité, et en particulier de celle des usagers faibles;
Que les dispositions du plan rencontrent par conséquent le souci du réclamant;
Considérant qu'un réclamant demande d'effectuer un renvoi vers l'explication du programme de réseau vert européen (REVER);
Qu'afin de répondre à cette demande, le programme REVER est définit dans le glossaire; que, pour le surplus, il convient de renvoyer à la priorité 9 du plan;
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire dans le plan trois principes qui devraient présider tout aménagement de l'espace public, et ce afin que les objectifs de la priorité 8 (tel que le report modal) puissent être atteints :
1. Tout carrefour est doté d'un espace piéton,. Ces passages piétons sont localisés de façon à ne pas allonger le trajet du piéton, par ex. en étant établi dans l'alignement.
2. Tout arrêt de transports en commun est doté de passages piétons
3. Tout mobilier urbain à destination des automobilistes (poteaux indicateurs, signalisation routière, parcmètres,..) doit être implanté sur la voirie et non sur les trottoirs.
Car ces principes proposés sont simples et concrets. Sans principes de ce type, les objectifs du cahier ne seront pas atteints (report modal notamment);
Que la Commission partage le souci de sécurisation des traversées piétonnes et estime nécessaire d'inclure dans le plan les deux premiers principes, à tout le moins en ce qui concerne le réseau primaire et interquartier;
Quel placement d'obstacles ou de signalisation est réglementé par le règlement régional d'urbanisme. Le Manuel des espaces publics devrait reprendre le troisième principe à titre indicatif (appliqué dans la mesure du possible);
Qu'il y a lieu de donner suite à la demande et d'amender le texte afin d'y inclure les deux premiers principes (carrefours et arrêts de transports en commun dotés de passages piétions);
Qu'il convient, par ailleurs, de rappeler que le placement de poteaux de signalisation est réglementé par le « Code du Gestionnaire », de sorte qu'il ne se justifie pas d'intégrer le troisième principe dans le cadre du « Manuel des espaces publics » tel que suggéré par la Commission;
Considérant qu'un réclamant demande un inventaire cartographié des conditions de circulation piétonne (critères quantifiés);
Que la Commission se rallie à la proposition et demande que le plan indique que le Gouvernement réalisera un inventaire cartographié des conditions de circulation piétonne;
Que cette proposition est suivie et que le plan est complété au Point 2 : la Région réalisera un inventaire cartographié des conditions de circulation piétonne;
Qu'à cet égard, il importe de signaler qu'une telle démarche a déjà été initiée par l'audit de l'état des trottoirs des voiries régionales;
Considérant que la Commission relève l'existence d'un traitement différencié selon les communes en ce qui concerne l'entretien des trottoirs : certaines facturent les travaux

d'entretien et de réfection aux riverains, d'autres prennent en charge la totalité des coûts, et enfin, on doit constater l'absence de travaux et le mauvais état des trottoirs à de nombreux endroits de la Région. Que la Commission estime qu'il y a lieu de régler ce problème;
Qu'en ce qui concerne le traitement différencié des voiries dans les différentes communes, il s'agit d'une problématique qui relève de l'autonomie communale.
Qu'en ce qui concerne les voiries régionales, il convient de signaler que la question sera examinée prochainement par le conseil régional dans le cadre de l'élaboration d'une ordonnance;
Considérant qu'un réclamant trouve souhaitable d'ouvrir un chapitre relatif aux sentiers qui, souvent historiques, sont encore très présents dans certaines communes, dans les espaces non bâtis comme parfois dans la trame urbaine ancienne; qu'il suggère de créer un outil réglementaire destiné à empêcher leur suppression, leur colonisation ou leur oubli et propose une 'publicité' ainsi qu'un fléchage après un léger reconditionnement des sites (entretien et balisage);
Que la Commission estime qu'il faudrait clarifier la situation à ce sujet et souhaite que le plan précise qu'un inventaire des chemins vicinaux existe mais qu'il y a lieu de le mettre à jour et de l'intégrer au maillage vert;
Que le projet de plan est amendé et rappelle l'existence d'un cadastre des chemins vicinaux et précise que celui-ci devra être mis à jour.
Considérant que des réclamants ainsi que la Commission estiment que la volonté d'améliorer le confort des circulations piétonne et cycliste affichée par les Gouvernements successifs depuis la création de la Région est louable mais que trop peu de progrès ont été effectués ces dernières années et que respecter, d'ici 2005, l'objectif de 10 % des déplacements effectués à vélo est totalement impossible sans la mise en oeuvre d'un programme extrêmement volontariste; qu'en conséquence, la Commission propose d'insérer dans le plan les éléments suivants :
- prévoir systématiquement des aménagements pour piétons et cyclistes lors des travaux affectant l'espace public;
- effectuer des investissements prioritaires pour la sécurité des cyclistes;
- accélérer très fortement le planning de réalisation des itinéraires cyclables régionaux;
- stimuler les déplacements par cyclistes;
- multiplier les parkings pour vélos de qualité et les sécuriser;
- favoriser les vélos accompagnés sur le RER et le Métro;
Qu'hormis le dernier point, ces éléments sont déjà repris à différents endroits du projet de plan :
- l'aménagement systématique pour les piétons et les cyclistes se retrouve dans le Point 2, Moyens, Alinéa 3, 5e tiret, et Alinéa 4, 1er tiret;
- les investissements prioritaires pour la sécurité des cyclistes et l'accélération du planning de réalisation des itinéraires cyclables se retrouvent dans le Point 2, Moyens, Alinéa 4, 1er tiret;
- la stimulation des déplacements à vélo est rencontrée dans le Point 2, Moyens, Alinéa 4;
- la multiplication des parkings pour vélo est proposée dans le Point 2, Moyens, Alinéa 4,1er tiret, dernière phrase;
Qu'il convient de suivre la proposition de la Commission en ce qui concerne le dernier point et de compléter le plan en stipulant que l'embarquement des vélos sur le RER et dans le métro est favorisé;
Considérant que des réclamants estiment que les propositions sont irréalistes : 14 des

18 itinéraires cyclables c'est-à-dire 150 km seraient réalisés en 4 ans alors que seulement 20 km ont été réalisés en 6 ans;
Considérant que des réclamants demandent d'accélérer très fortement le planning de réalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR) afin de pouvoir les achever tel que précisé dans le projet de plan et en conséquence de mettre les moyens budgétaires et humains nécessaires;
Alors que le Gouvernement s'est engagé à mener une politique volontariste et en conséquence a prévu les moyens humains et financiers nécessaires;
Considérant qu'un réclamant rappelle que selon la norme internationale, le budget d'une politique en faveur du vélo doit valoir 3 % des budgets cumulés des transports et voiries (aménagements, services, promotion, éducation), soit un peu plus de 12 millions d'euros par an en Région de Bruxelles-Capitale et que la Région est apparemment loin du compte;
Alors que le Gouvernement estime que certains itinéraires cyclables ne nécessitent pas d'investissements lourds mais seulement un marquage au sol adapté;
Considérant qu'un réclamant rappelle qu'il est important de prévoir une continuité des itinéraires cyclables dans leur trajet, car en effet, ces cyclistes doivent également franchir des carrefours dangereux, où bien souvent, rien n'est prévu pour eux;
Que la continuité du réseau des itinéraires cyclables est assurée à la lecture de la carte des itinéraires cyclables régionaux;
Considérant qu'un réclamant souhaite un tableau récapitulatif des ICR avec mention du numéro, nom, point de départ et d'arrivée, état d'avancement du dossier de réalisation.
Considérant qu'un autre réclamant souhaite un tableau fixant l'ordre de priorité des réalisations des ICR;
Que ces demandes concernent des aspects qui relèvent de la mise en oeuvre ultérieure du plan et qu'il ne se justifie, par conséquent, pas d'apporter des précisions complémentaires dans le cadre du plan lui-même;
Considérant que plusieurs réclamants objectent qu'atteindre l'objectif de 10 % de déplacements en vélo pour 2005, est impossible sans la mise en place de pistes cyclables séparées, sur les grands axes, sur les voies principales et les voiries interquartiers;
Alors que les usagers cyclistes sont eux-mêmes partagés sur la question : certains spécialistes considèrent qu'il est préférable de ne pas créer de pistes cyclables séparées mais d'organiser la circulation de façon que les cyclistes puissent être en sécurité et à l'aise partout;
Considérant qu'un réclamant estime que le RRU devrait prévoir l'installation de bandes de confort (asphalte, pierre bleue, pavés mosaïques...) sur toutes les voiries en gros pavés.
Considérant que la Commission marque son accord sur la remarque et demande d'accorder l'esthétique et le confort;
Qu'il convient de souligner que cet objectif de confort est déjà repris dans le point 3 de la priorité 8;
Que, pour le surplus, les impératifs d'esthétique et de confort doivent faire l'objet d'un arbitrage précis en fonction des possibilités des lieux, des circonstances locales et des itinéraires alternatifs existants à proximité;
Considérant qu'un réclamant remarque que le plan prévoit que 'des parkings vélos soient prévus aux abords des écoles' et demande que soit précisé si cela concerne toutes les écoles ou uniquement celles sur les voiries régionales;
Qu'il est évident que cela doit concerner toutes les écoles;

Considérant que des réclamants demandent de mettre à disposition des cyclistes des emplacements sécurisés pour vélo, y compris de longue durée, dans les gares et les noeuds de transport en commun, mais aussi près des salles de spectacle, dans les quartiers commerçants et dans les quartiers où le logement ne permet pas de ranger les vélos en toute sécurité;
Considérant que la Commission se joint à la demande de multiplier les parkings pour vélos et insiste pour que les pouvoirs publics et les écoles montrent l'exemple en prévoyant suffisamment d'emplacements couverts et sécurisés contre le vol;
Que cette demande est déjà inscrite dans le plan qui prévoit, dans le cadre des efforts entrepris pour encourager l'utilisation des deux roues, que des parkings soient automatiquement prévus aux abords des écoles, des équipements collectifs, des espaces verts, des gares et des stations de métro;
Considérant des réclamants souhaitent une sensibilisation du grand public, via les médias, en ce qui concerne l'encouragement pour rouler à vélo et le respect des cyclistes par les automobilistes;
Que la Commission appuie les demandes d'organiser des campagnes d'information et de promotion du vélo et des campagnes régionales de sécurité routière, afin de promouvoir l'utilisation du vélo, d'inciter au respect des cyclistes et de contribuer à un meilleur comportement des usagers en général;
Quel projet de plan prévoit la mise en oeuvre de campagnes d'information et de promotion du vélo;
Considérant que des réclamants demandent la limitation des SUL en raison du danger qui en résulterait pour les piétons; que d'autres réclamants demandent, au contraire, la généralisation de la disposition autorisant les cyclistes à utiliser les rues à sens unique, dans les deux sens;
Que la Commission note que le gouvernement fédéral a décidé d'autoriser les vélos dans les deux sens dans les rues à sens unique et que le plan souligne que cela doit devenir la règle plutôt que l'exception;
Que l'expérience acquise par les sens uniques limités montre que le danger est réduit pour les piétons et les cyclistes, de sorte que sa généralisation prônée par le plan est justifiée;
Considérant que des réclamants demandent la multiplication des bandes bus-vélos protégées comme à Paris et que des réclamants demandent d'améliorer la traversée de sites propres pour les vélos;
Considérant que la Commission se prononce en faveur d'aménagement, là où la configuration des lieux le permet, de bandes bus-vélos suffisamment larges (min. 4m) pour éviter tout danger pour les cyclistes;
Que le Gouvernement partage la proposition de la Commission mais considère qu'il s'agit d'une mesure d'exécution qui n'a pas sa place dans le plan car elle doit être évaluée au cas par cas en fonction de la largeur de la voie;
Qu'il convient, en outre, de souligner que le plan prévoit déjà la prise en compte des cyclistes lors du réaménagement des voiries et des carrefours;
Considérant que des demandes et propositions diverses sont formulées quant aux déplacements à vélo et notamment :
- le ramassage scolaire à vélo (personnel d'encadrement) et l'écolage des enfants;
- l'autorisation des vélos dans les parcs publics, et
- l'accès des cyclistes aux piétonniers comme en Allemagne;
Considérant que la Commission soutient ces propositions;
Qu'il convient d'accueillir la proposition concernant le ramassage scolaire à vélo et d'amender le texte du projet de plan en précisant qu'il y a lieu de développer des

expériences de Vélo-pooling (ramassage scolaire encadré à vélo);
Que concernant l'autorisation des vélos dans les parcs publics et dans les zones piétonnes, il ne convient pas d'adopter une attitude aussi générale tant en ce qui concerne les parcs que les zones piétonnes;
Considérant que des réclamants demandent de renforcer la politique d'encouragement à l'utilisation des taxis comme complément des transports publics ainsi que dans une optique complémentaire de réduction de l'usage de la voiture;
Que la Commission soutient l'intégration des taxis - moyen de transport actuellement peu accessible car trop cher - dans la dynamique des transports en commun; qu'elle estime qu'il faudrait améliorer l'utilisation des taxis complémentairement à celle des transports en commun; que de plus, la réduction des kilomètres à vide des taxis doit être recherchée; qu'en outre, il y a lieu de développer les « lignes de taxis collectifs » comme moyens complémentaires aux transports en commun habituels, notamment pour la desserte en soirée;
Qu'il convient d'accueillir la proposition de la Commission et de modifier le projet de plan pour préciser que les taxis, en ce compris les taxis collectifs, seront étudiés comme un complément aux transports en commun traditionnels, notamment aux heures ou aux endroits où ces derniers sont inadaptés (dessertes nocturnes ou dans des zones faiblement peuplées par exemple);
Considérant qu'un réclamant remarque qu'il y a lieu de préciser quand et où auront lieu les expériences de car-sharing;
Considérant que la Commission rejoint la remarque car, en effet, il s'agit de créer des partenariats privé/public afin d'atteindre un seuil critique nécessaire pour la réussite d'un projet de car-sharing;
Qu'il est à remarquer que le degré de précision (quand et où auront lieu les expériences de car-sharing) ne peut être précisé dans le cadre du plan lui-même dès lors qu'il s'agit de mesures d'exécution qui seront déterminées lors de la mise en oeuvre du plan;
Qu'il convient de signaler que le projet relatif aux expériences de car-sharing est à l'étude et devrait bénéficier d'un début de réalisation pour la fin de l'année 2002;
Considérant que des réclamants, tout en soutenant les mesures régionales en matière de promotion véhicules propres, demandent de fournir aux diverses administrations les moyens de servir d'exemple (utilisation de véhicules plus propres, abonnements de transports en commun...) et d'envisager, parmi les véhicules plus propres, ceux au gaz de pétrole (LPG) et ceux au gaz naturel (NGV) qui s'avère aujourd'hui comme étant le combustible le moins polluant;
Considérant que la Commission se rallie à la promotion des véhicules propres et renvoie à une étude réalisée par la VUB/ULB, définissant ce qu'est un véhicule propre et recommande que le plan précise les incitants spécifiques;
Qu'il convient de renvoyer au texte du plan qui encourage l'utilisation de véhicules plus propres;
Que l'application de mesures incitatives à l'utilisation de véhicules propres devra faire l'objet d'une analyse préalable afin que ces mesures soient en adéquation avec la réalisation des objectifs du plan; qu'en outre, le point 2 du plan précise que la région étudie l'intérêt et les moyens possibles afin de prendre des mesures fiscales et tarifaires incitant au respect du plan);
Qu'il convient de rappeler que la définition des catégories de véhicules utilisés relève des mesures d'exécution;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de promouvoir les plans de déplacement d'entreprise et que la Commission demande que soit précisé au plan

que la Région développera l'aide et le conseil aux entreprises par une équipe d'agents spécialisés;
Qu'il y a lieu de prendre des mesures incitatives et réglementaires, en vue de favoriser l'établissement de plans d'entreprises;
Qu'une telle politique est visée par le projet de plan dans le cadre des points 2 et 8 de la priorité 8;
Considérant qu'un réclamant propose, dans le cadre des objectifs visés au point 2 de la priorité 8, d'insister sur la mise en place et le suivi de plan d'entreprises, de commerces, d'écoles, d'administrations,...;
Que la Commission est d'accord avec la proposition et demande de l'ajouter au texte du plan;
Qu'il convient d'approuver la proposition; que le projet de plan est complété et précise, dans le texte, que la Région favorisera la mise en place et le suivi de plans de déplacement d'entreprise, et, en note de bas de page, que l'appellation Entreprise' couvre toute activité générant des flux importants de déplacement (entreprises publiques et privées, écoles, équipements collectifs, infrastructures culturelles, événements,...).
Considérant que la Commission estime que le gouvernement devrait apporter un soutien logistique aux entreprises, en vue de la mise en place effective de ces plans de déplacements dans les délais les plus brefs;
Qu'il convient de rappeler que la formulation actuelle du plan répond à la demande de la Commission (par exemple, des subventions d'étude, la mise à la disposition des entreprises de « conseillers en mobilité »,...).
Considérant que des réclamants estiment que la Région doit soutenir le Fédéral dans la défiscalisation progressive des frais de transport en commun des travailleurs ainsi que dans l'augmentation dissuasive des taxes sur les voitures de société dont l'attribution comme avantage extra légal s'est généralisé au détriment de la qualité de l'air et de la vie des résidants;
Considérant que la Commission appuie ces réclamants, d'autant qu'effectivement certaines taxes ont été entièrement régionalisées;
Considérant qu'un réclamant estime que les entreprises et leurs travailleurs devront être incités, financièrement et logistiquement, à assurer leur part dans la résolution des problèmes liés à la mobilité;
Que parmi les mesures fiscales et tarifaires, il faut envisager :
- une concertation avec le niveau fédéral en vue d'établir une politique dissuasive à l'usage de la voiture;
- de considérer comme un avantage taxable la mise à disposition d'un emplacement de parking réservé lié au lieu de travail;
- la suppression des avantages liés à l'usage privé d'une voiture de société;
Qu'il convient de rappeler que l'idée générale d'une politique fiscale incitative est mentionnée dans le point 2 de la priorité 8 et que les précisions demandées relèvent de mesures d'exécution du plan à mettre au point après concertation avec le Fédéral;
Considérant qu'un réclamant se montre sceptique quant à l'utilité des parkings transit à Bruxelles, car leur capacité totale serait dérisoire par rapport aux centaines de milliers de véhicules pénétrant chaque jour dans Bruxelles;
Considérant que la Commission estime que les parkings de transit favorisent le report modal à condition que le tarif de stationnement soit attractif, le parking soit sécurisé, la desserte en transports en commun suffisante et qu'il soit localisé en amont des bouchons;
Considérant qu'elle rappelle qu'il ne faut pas confondre les parkings de transit,

nécessaires pour les navetteurs extérieurs, et les parkings de confort, utilisés par les Bruxellois éloignés des axes de transports en commun à l'intérieur de la Région;
Qu'il importe de relever que le plan reprend la terminologie du premier PRD, à savoir parking de dissuasion à l'extérieur de la Région et parking de transit à l'intérieur de la Région. Que les définitions de chacun de ces types de parking sont précisées dans le glossaire du plan;
Considérant que des réclamants appuient la proposition de développer une combinaison parking/billet de transport en commun;
Que la Commission se rallie à cette proposition et demande de réfléchir à des systèmes de tickets combinés;
Qu'il y a lieu d'accueillir la proposition et de l'insérer dans le plan, à la fin du p qui prévoit que l'offre des exploitants de transports en commun est coordonnée (intégration progressive de la billetterie, voire des tarifs, tickets combinés parking - transport public, optimisation des horaires, mise en oeuvreoeuvre d'un système d'information unique à destination des clients,...);
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir la création de parkings échelonnés le long des autoroutes engorgées et d'assurer un système de bus efficace emmenant les navetteurs à Bruxelles jusqu'au métro ou autres transports en commun et de mettre en place un système d'abonnement parking-bus-métro ou parking-bus-taxi;
Considérant que la Commission est favorable à la suggestion qu'il convient d'inscrire dans le cadre des négociations avec les autres régions;
Qu'il convient de renvoyer à la réponse précédente et de rappeler l'intérêt des contacts entre les régions qui se poursuivent;
Considérant qu'un réclamant demande de réduire le ring d'une voie;
Qu'une telle mesure n'apporterait toutefois aucun effet utile compte tenu de ce que le Ring est déjà entièrement congestionné;
Considérant qu'un réclamant demande d'aménager les portions d'autoroute qui rentrent dans la Région en boulevards urbains (largeur des voies réduite, trottoirs, plantation, etc.) jusqu'à Meiser, Delta, le canal, ...;
Qu'un autre réclamant est en faveur de toutes les mesures qui permettent un report des embouteillages en amont, de manière à améliorer la qualité de vie en ville et à faciliter la dispersion des polluants (mentionnée dans le projet de plan), comme la réduction de capacité des 'autoroute de pénétration', en leur donnant un caractère plus 'métropolitain';
Que la Commission estime qu'effectivement l'aménagement des autoroutes rentrant en ville devrait rappeler aux utilisateurs de la route qu'ils entrent en milieu urbain (en prévoyant des plantations d'arbres, une bande pour les transports en commun,...);
Qu'il convient de signaler que cette proposition est reprise dans le cadre du point 4 du plan (entrées de ville);
Considérant qu'un réclamant propose l'interdiction totale de publicité pour les véhicules de transport individuels motorisés sur les stations publiques de radio et de télévision du pays et sur les véhicules de transport en commun;
Considérant que l'avis de la Commission est, quant à lui, partagé en ce qui concerne l'autorisation de la publicité pour la voiture sur les véhicules de transports en commun;
Qu'il convient de remarquer qu'il ne s'agit pas de porter atteinte à l'industrie automobile mais d'amener les usagers à utiliser leur véhicule que lorsque les circonstances le justifient vraiment, de sorte que l'interdiction de la publicité ne se justifie pas;
Considérant qu'un réclamant fait remarquer qu'il n'est nulle part fait mention de voies

réservées aux vélos aux carrefours;
Considérant que la Commission précise que de tels aménagements ont été réalisés à Bruxelles et demande par conséquent que ce point soit traité au plan;
Qu'il convient de remarquer que le plan précise qu'il sera tenu compte des cyclistes lors des réaménagements et qu'il n'y a pas lieu d'entrer dans plus de détails au niveau du plan;
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que l'identification et le réaménagement des points noirs sur les voiries tant régionales que communales, laissent à désirer; qu'il faudrait faire usage de façon efficiente et continue des données de l'INS et des zones de police; qu'un système de monitoring informatisé des points noirs devrait être réalisé dans les deux ans (2002-2003) par zone de police; que pour atteindre l'objectif d'apporter une solution à certains points noirs déterminés, une proposition concrète de réaménagement ou d'adaptation doit être apportée dans l'année qui suit (2004) par une cellule régionale spéciale qui introduirait la demande de permis d'urbanisme; que les coûts devraient être supportés par la Région qui devra le prévoir dans son budget dès 2004;
Considérant que la Commission estime que pour la recherche et l'établissement d'un inventaire complet des points noirs, il y a lieu d'utiliser notamment les données des gestionnaires des voiries, de la STIB, des compagnies d'assurance et de la police; qu'il faut également une coordination avec les communes concernant les voiries communales;
Que le plan prévoit que le Gouvernement et son administration auront recours à l'ensemble des moyens disponibles pour « identifier et réaménager les points noirs du réseau routier »;
Considérant qu'un réclamant considère que les cyclistes sont bien plus en sécurité sur des pistes hors voirie (et protégées contre le stationnement automobile);
Considérant que la Commission remarque qu'il n'y a pas d'unanimité à ce sujet, les cyclistes expérimentés ou « lièvres » et certains spécialistes en la matière préférant la mixité, c'est-à-dire le mélange des vélos avec les autres moyens de transport, tandis que les cyclistes moins expérimentés ou « tortues » préfèrent être séparés de la circulation pour des raisons de sécurité;
Qu'elle estime qu'il faut aménager des pistes cyclables hors voirie si possible, notamment pour la sécurité des enfants, et en voirie dans le cas contraire;
Qu'elle fait remarquer que les véhicules en stationnement sont une des premières causes de danger pour les vélos en voirie, notamment quand ils déboîtent ou quand le conducteur ouvre la portière : qu'il faut donc éviter l'implantation des pistes cyclables à côté de bandes de parcage;
Qu'il s'agit de préoccupations particulières auxquelles il faudra avoir égard à l'occasion des réaménagements de voiries et de la mise en oeuvreoeuvre du programme des itinéraires cyclables régionaux;
Qu'il s'agit de mesures d'exécution qui ne doivent cependant pas être précisées dans le plan;
Considérant que des réclamants estiment que le problème de l'amélioration de la sécurité des itinéraires cyclables se pose face aux excès de vitesse des automobilistes;
Qu'une meilleure sécurité s'obtient par une diminution des différences de vitesse dans les agglomérations qui sont sources de dangers;
Considérant que la Commission estime qu'il faut commencer par faire respecter strictement les limitations de vitesse existantes, ce qui n'est pas le cas;
Qu'il convient de signaler que le plan couvre certains aspects de cette problématique, notamment au point 3 de la priorité 8 à l'occasion duquel il est précisé que

l'amélioration de la sécurité est réalisée notamment par des mesures d'infrastructure visant à limiter la vitesse sur les voiries métropolitaines et principales ainsi que par une amélioration du contrôle et un meilleur suivi de la répression des infractions;
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer la cyclabilité des voiries régionales, et d'aider au franchissement des barrières urbaines (canal, chemin de fer, grands axes,...);
Que la Commission approuve la réclamation et demande au Gouvernement une attention particulière pour les problèmes de franchissement de barrières;
Qu'il convient d'accueillir la réclamation et de modifier le projet de plan afin d'y préciser, dans le cadre du point 2, que le confort des circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite est amélioré par l'aménagement de cheminements piétons plus directs notamment par une amélioration du franchissement des barrières urbaines (canal, chemin de fer, grands axes, ...), Que le plan précise également que la cyclabilité des voiries régionales sera assurée, ainsi que le franchissement des barrières urbaines (canal, chemin de fer, grands axes,...);
Considérant qu'un réclamant fait savoir qu'à Londres, l'enlèvement des véhicules en infraction a été concédé à des firmes privées qui en ont fait une activité performante;
Considérant que la Commission constate qu'à Bruxelles également ce sont des firmes privées qui procèdent aux enlèvements, mais après décision d'un agent de police assermenté; que si les amendes administratives pour stationnement irrégulier peuvent être délivrées par des contractuel(le)s, il pourrait être utile d'envisager d'assermenter du personnel communal chargé spécifiquement du contrôle du stationnement sauvage et de l'enlèvement de véhicules;
Que la Commission demande d'inscrire cette proposition dans le plan;
Que le paradoxe actuel est que les défauts de paiement aux horodateurs sont davantage poursuivis car c'est au bénéfice des communes, alors qu'il y a une impunité relative pour des stationnements sur les trottoirs, les itinéraires et pistes cyclables ou les arrêts de bus;
Que le Gouvernement partage l'avis de la Commission, mais considère qu'il s'agit de mesures d'exécution concernant « le Plan de Stationnement » qui est actuellement à l'étude;
Qu'en outre les mesures proposées sont reprises à la fin du point 8, de la priorité 8;
Considérant que des réclamants demandent d'explorer des pistes alternatives afin de pallier le manque d'effectifs de police en Région bruxelloise pour faire respecter la réglementation et verbaliser, si nécessaire;
Qu'en concertation avec les organisations représentatives du personnel, une action dynamique devrait être mise en oeuvre rapidement pour pallier ce manque d'effectifs;
Considérant que la Commission propose d'engager plus d'auxiliaires de police, à l'instar des agents ayant comme tâche unique de verbaliser la propreté et la salubrité de l'espace public (« milieu-agenten ») et souligne qu'il importe de régler le problème de compétence de ce personnel de police pour l'enlèvement des voitures mal garées; qu'en outre, la Commission relève le problème des disparités entre les communes, certaines d'entre elles verbalisant, d'autres se montrant beaucoup plus laxistes; qu'en conséquence, elle demande à la Région une attention particulière pour uniformiser les différentes politiques en la matière; qu'il faudrait également trouver des solutions qui permettent d'avancer au niveau du parquet;
Qu'il convient de renvoyer à la réponse précédente.
Qu'en particulier en ce qui concerne les auxiliaires, il convient de renvoyer aux objectifs du point 8, de la priorité 8;
Qu' il y a lieu de renvoyer au « Plan de Stationnement » en cours d'élaboration pour ce

qui concerne la mise en oeuvre de ces mesures;
Considérant que des réclamants demandent de renforcer la notion de sécurisation des déplacements d'enfants tout en augmentant leur autonomie; qu'ils estiment qu'il y a lieu d'accroître la sécurité des usagers faibles par la diminution de l'intensité du trafic automobile et par des aménagements sécurisés pour les endroits dangereux existants; que dans le cadre ci-avant, des efforts considérables doivent être fournis pour sécuriser non seulement les "abords d'écoles" mais l'ensemble du chemin domicile-école, du trajet de l'entrée de l'école vers les transports en commun et vers les lieux d'activités principales;
Considérant que la Commission se rallie à ces remarques et demande de les inscrire au plan; qu'elle partage le souci de « ville enfants admis » et de sécurité routière pour les enfants; qu'elle estime que toutes les initiatives en ce sens sont intéressantes et pourraient être mentionnées dans le plan;
Qu'il convient d'accueillir la réclamation et l'avis de la Commission et en conséquence, de modifier le point 3 de la priorité 8 afin d'y préciser que l'amélioration de la sécurité est réalisée par la sécurisation des abords des écoles, des arrêts des transports en commun et des autres équipements collectifs, du trajet de l'entrée de l'école vers les transports en commun et vers les lieux d'activités principales;
Qu'il est, par ailleurs, précisé dans le cadre du point 1 qu'il s'agit d'aménager la ville de manière à faire de Bruxelles une véritable Ville Enfants Admis;
Qu'il n'est toutefois pas possible de sécuriser l'entièreté des chemins domicile-école, à l'exception des initiatives prises pour mettre en zone 30 les quartiers résidentiels et les abords d'écoles et celles reprises dans le plan en vue d'aménager une ville où les enfants ont leur place à part entière;
Qu'en ce qui concerne l'augmentation de la sécurité des usagers faibles par la diminution de l'intensité du trafic automobile, il convient de rappeler qu'un des objectifs principaux de la priorité 8 du plan est d'arriver à un report modal de la voiture vers les autres modes de déplacement, de sorte à diminuer l'intensité du trafic automobile et que de multiples moyens sont prévus à cette fin;
Considérant qu'une journée mondiale 'à pied vers l'école' se déroule le premier mercredi d'octobre et qu'un réclamant estime qu'il y a lieu de l'organiser également à Bruxelles;
Considérant que la Commission marque son accord et insiste sur la nécessité d'information et d'éducation des enfants et parents;
Que le plan confirme à différents endroits son engagement à favoriser les modes de déplacement alternatifs;
Qu'il n'y a pas lieu de prévoir une énumération limitative des mesures de promotion à prendre à cet égard;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il y a lieu de préciser les moyens envisagés pour l'amélioration de la lisibilité des voiries et le contenu de l'audit de sécurité, ainsi que son financement;
Que la Commission approuve l'idée de réaliser une évaluation des problèmes de sécurité, à intégrer dans le cadre des plans communaux de mobilité;
Que pour ce qui concerne l'aspect de la lisibilité des voiries, il convient de renvoyer à la mise en oeuvre oeuvre de la spécialisation des voiries et aux autres mesures d'aménagement et de réaménagement que propose le plan;
Qu'en ce qui concerne l'audit de sécurité, celui-ci devra être intégré dans les plans communaux de mobilité; qu'en outre, il ne se justifie pas d'entrer dans un tel degré de détail et de préciser le contenu ainsi que le financement de cet audit dans le cadre du plan;

Considérant que la Commission suggère de préciser la notion de « code de la rue »;
Qu'il y a lieu de suivre la suggestion et d'insérer dans le glossaire du plan la définition du Code de la Rue;
Considérant que des réclamants s'opposent à la hiérarchisation des voiries, car tous les habitants de Bruxelles ont le droit de vivre dans une rue calme et dans laquelle le trafic est minimisé; que reporter le trafic routier sur les voies les plus importantes où habitent aussi des milliers de citoyens, c'est admettre pour ceux-ci une discrimination négative inacceptable; que la seule solution aux problèmes de mobilité passerait par une réduction du nombre de voitures; que le droit à la protection de la santé et d'un environnement sain sont garantis à tout citoyen par l'article 23, 2° et par l'article 23,4° de la Constitution sans qu'aucune limitation ne puisse y être apportée; que les articles 10 et 11 de la Constitution garantissent encore un traitement égal et non discriminatoire entre tous les Belges;
Que la Commission est favorable au principe de spécialisation du réseau des voiries inscrit dans le PRD de 1995 et dans le PRAS, qui est indispensable pour organiser la circulation à Bruxelles; que cela implique nécessairement un traitement différencié des voiries selon leur statut et leur fonction;
Que le plan réaffirme le principe de la spécialisation des voiries, qui a notamment pour objet de classer plus de 75 % du réseau en voirie de quartier dans le but de sécuriser les conditions de circulation, diminuer le transit et améliorer le cadre de vie;
Que le Gouvernement réaffirme toutefois son souci d'améliorer également la qualité résidentielle des voiries du réseau primaire et interquartier, au moyen de :
revêtements anti-bruit;
aménagements pour réduire la vitesse de circulation;
écrans végétaux, allées latérales;
ajustement de la largeur des bandes de circulation;
primes à l'isolation acoustique;
Que le point 4 du projet de plan est modifié en ce sens et prévoit diverses mesures tendant à amélioration de la qualité résidentielle des voiries du réseau primaire et interquartier;
Qu'il convient, par ailleurs, de rappeler l'objectif d'utilité publique poursuivi et l'impossibilité de traiter les problèmes de circulation et de réduction des nuisances pour le plus grand nombre, sans organiser et hiérarchiser les voiries;
Que la spécialisation des voiries a été étudiée en profondeur et avec attention, en tenant compte de la situation existante de fait, qui impose d'établir des choix pour assurer la cohérence et la continuité des réseaux ainsi définis;
Que, par ailleurs le plan tente de réduire le nombre de voitures par une politique volontariste en matière de transports en commun et le transfert modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, de sorte que la hiérarchisation des voiries constitue une mesure complémentaire et non antinomique;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission remarque que le projet de plan reprend le concept de spécialisation des voiries, déjà présent dans l'ancien PRD, dans le plan Iris et dans le PRAS, sans néanmoins définir ce concept ni préciser les implications du classement d'une artère dans l'une ou l'autre catégorie; Qu'il demande donc que ces éléments de l'ancien PRD soient repris dans le présent plan, tels quels ou amendés en conformité avec les prescriptions du PRAS;
Que les définitions demandées sont, par conséquent, insérées dans le glossaire;
Considérant qu'un réclamant demande de permettre une modification dans la hiérarchie des voiries en cas de difficultés de mise en oeuvre suite à des interactions avec d'autres objectifs du PRD;

Qu'il convient de souligner que le plan doit être respecté par les pouvoirs publics pour que ceux-ci puissent bénéficier de subventions, sans préjudice de la possibilité de s'en écarter moyennant due motivation liée aux circonstances de l'espèce en ayant égard aux objectifs éventuellement concurrents du plan;
Que les moyens de mise en oeuvreoeuvre du plan ne sont, par ailleurs, pas limitatifs et doivent être étudiés au cas par cas;
Considérant qu'un réclamant demande que chaque zone 30 projetée fasse l'objet d'un examen minutieux quant à l'implantation actuelle ou future d'entreprises et de commerces et que leurs besoins en accessibilité (charroi, livraisons, clientèle...) soient étudiés, ce qui implique à tout le moins une concertation préalable et approfondie;
Considérant que la Commission appuie la demande d'une concertation préalable à la réalisation pratique des zones 30;
Qu'il convient de signaler que cette concertation existe au niveau du Plan Directeur des zones 30, pour les habitants et les acteurs économiques de la commune concernée;
Considérant que la Commission estime utile que le plan fasse référence au Code de la route et à l'IBSR pour mieux expliquer les principes, les objectifs et les moyens des zones 30; qu'il y a lieu de rédiger une circulaire ministérielle précisant les modalités de mise en oeuvre oeuvre des zones 30;
Qu'une circulaire ministérielle a été établie pour les Plans Directeurs des zones 30;
Qu'il y a lieu de modifier le plan pour insérer dans son glossaire la définition de la zone 30;
Considérant que la Commission rejoint le souci de réclamants concernant l'accessibilité des zones 30 et de la desserte des entreprises qui y sont implantées, et qu'elle propose d'insérer au plan que les aménagements des voiries à l'intérieur des zones 30, s'ils doivent y assurer une plus grande sécurité et une plus forte convivialité, ne peuvent en aucun cas constituer des obstacles physiques entravant l'accès des opérateurs économiques;
Qu'il y a lieu d'approuver la proposition et de renvoyer infra, dans la mesure où une proposition plus large y est formulée;
Qu'il convient, par ailleurs, de rappeler que le projet de plan précisait déjà que l'accessibilité socio-économique des zones 30 est garantie;
Considérant qu'un réclamant demande d'améliorer les conditions d'intervention des secours d'urgence;
Considérant qu'un autre réclamant demande que la réalisation des sites protégés et des zones 30 soit étudiée et réalisée en respectant la nécessaire mixité des activités et le charroi qui en découle;
Que la Commission renvoie à son avis par rapport à la concertation sur l'aménagement de zones 30;
Qu'il y a lieu de renvoyer à la décision au point précédent et à la modification apportée au projet de plan afin de rencontrer ces réclamations;
Considérant que des réclamants estiment que lors de l'implantation de futures « zones 30 », il y aura lieu d'être attentif aux aspects suivants :
- tout projet d'aménagement de « Zone 30 » devra tenir compte du maintien de la desserte des entreprises disséminées dans le tissu urbain ainsi que des noyaux commerciaux de la zone concernée; les entraves à la circulation aménagées dans les « Zones 30 » ne pourront en aucun cas constituer une entrave à l'accès des véhicules de sécurité ou bien encore des camions desservant les entreprises ou noyaux commerciaux implantés dans ces zones;- la mise en oeuvre de « Zones 30 » engendrant un report de trafic vers des voiries hiérarchiquement supérieures, il y aura lieu de maintenir également dans ces voiries une qualité de vie permettant aux

habitants d'y circuler et d'y vivre en toute sécurité;
Qu'à cette fin, dans ces voiries supérieures, il faudrait réduire physiquement la largeur des chaussées afin d'y réduire la vitesse de la circulation;
Que la Commission se rallie aux réclamants et propose d'ajouter les amendements au projet de plan;
Que la Commission est partagée quant aux mesures à prendre pour les voiries des réseaux interquartier et primaire (en ce qui concerne la réduction « physique » de la largeur des chaussées afin d'y réduire la vitesse de la circulation);
Qu'il convient de se rallier aux propositions des réclamants et à l'avis de la Commission et d'insérer dans le point 4 de la priorité 8que tout projet d'aménagement de « Zone 30 » devra tenir compte du maintien de la desserte des entreprises disséminées dans le tissu urbain ainsi que des noyaux commerciaux de la zone concernée. Que de plus, les entraves à la circulation aménagées dans les « Zones 30 » ne pourront en aucun cas constituer une entrave à l'accès des véhicules de sécurité ou bien encore des camions desservant les entreprises ou noyaux commerciaux implantés dans ces zones. Que d'autre part, la mise en oeuvre de « Zones 30 » engendrant un report de trafic vers des voiries hiérarchiquement supérieures, il y aura lieu de maintenir également dans ces voiries une qualité de vie permettant aux habitants d'y circuler et d'y vivre en toute sécurité;
Qu'en ce qui concernent les mesures à prendre pour les voiries de réseau interquartier et primaire, il convient de renvoyer à l'amendement du projet de plan relatif à cette problématique;
Considérant que des réclamants demandent de réduire le nombre de voiries à transformer en zone 30, que d'autres réclamants demandent par contre d'élargir le nombre de voiries à transformer en zone 30, et que certains réclamants estiment que toute l'agglomération doit être mise en zone 30 (le principe de « Ville 30 »), sauf si un panneau indique une autre limitation;
Que la Commission a pris connaissance des demandes d'extension (ville 30) ou de diminution des quartiers en zone 30;
Qu'elle est globalement d'accord avec la carte des zones 30 (figure 105), qui est intimement liée à la hiérarchie des voiries, sous réserve de ses remarques et propositions d'amendements mentionnées ci-dessus;
Que le Gouvernement partage cet avis;
Considérant que, pour plus de clarté, la carte n° 5 (voiries) a repris les voiries à mettre en zone 30 à grande échelle, sur base de la spécialisations des réseaux et en extrayant les voiries comprises dans les zones industrielles, zones d'activités portuaires et de transport;
Considérant que des réclamants estiment que l'aménagement des zones 30 devrait se faire avec une aide régionale accrue; que subsidier seulement l'étude préalable n'est pas suffisant; qu'en conséquence, il faut augmenter le budget alloué aux travaux subsidiés et les facilités d'octroi;
Considérant que la Commission soutient la demande;
Qu'il convient de signaler que ce point est repris au point 4de la priorité 8 qui stipule que la programmation de ces travaux est reprise dans le cadre plus général du partenariat Région/communes des conventions de mobilité et que les moyens régionaux sont affectés en priorité aux actions concertées entre les communes et la Région;
Considérant qu'un réclamant propose de compléter la liste des aménagements prévus en vue de dissuader le trafic de transit : « ...(chicanes, bacs à fleurs, sens uniques, carrefours surélevés, élargissement des trottoirs, plantations en pleine terre, ...) »;

Que la Commission marque son accord avec la remarque, en ajoutant les plateaux;
Qu'il convient d'accepter les demandes du réclamant et de la Commission et de préciser point 4que dans les zones 30, le trafic de transit est énergiquement dissuadé par les aménagements entrepris (chicanes, bacs à fleurs, sens uniques, carrefours surélevés, élargissement des trottoirs, plantations en pleine terre, plateaux,...), tout en permettant le passage des autobus et des véhicules de secours (sas bus, bornes rétractiles,...);
Considérant qu'un réclamant demande, concernant l'objectif d'implémentation de zones 30 dans les 77 % de voiries à statut local, d'en réaliser au minimum 50 % pour 2005;
Considérant que la Commission répond que la réalisation de 50 % des zones 30 pour 2005 est irréaliste, lorsqu'on prend en compte le temps nécessaire à l'étude et à la concertation préalable à la matérialisation;
Que cependant, la Commission constate l'absence de tout calendrier de mise en oeuvre des zones 30;
Qu'en en conséquence, elle demande que le plan précise les objectifs, les moyens et le planning d'exécution des zones 30;
Que vu l'ampleur du travail, il semble logique à la Commission que ce planning dépasse la législature;
Qu'en effet, il importe de fixer un cadre à moyen et à long terme;
Qu'il est évident que la Région ne peut pas seule, assurer cette politique;
Que la plupart des voiries locales étant communales, il faut que les communes élaborent également leur planning de réalisation des zones 30 dans leur plan communal de développement et de mobilité;
Que le Gouvernement partage le point de vue de la Commission, en ce sens que le PRD est un plan de législature, qui doit intégrer des projections à moyen et long terme;
Qu'il n'y a toutefois pas lieu de reprendre au plan plus de précisions quant à la mise en oeuvre de la politique en matière d'aménagement des zones 30;
Que le Gouvernement précise toutefois que dans le cadre des Etats Généraux de la Sécurité Routière, un objectif de 75 % de l'ensemble du Réseau de Quartier serait aménagé en Zones 30 d'ici 2006, moyennant une augmentation substantielle des transports en commun;
Que pour le surplus, cette programmation sera affinée sur base des résultats des plans directeurs communaux zone 30;
Considérant qu'un réclamant recommande, afin de favoriser la publicité des aménagements projetés et une concertation la plus large possible avec les acteurs économiques et les habitants, que l'ensemble des travaux d'aménagement de voiries dispensés de permis d'urbanisme en vertu de l'arrêté du Gouvernement du 11 janvier 1996, fasse l'objet de mesures de publicité d'une enquête publique suivie d'une Commission de concertation;
Que les aménagements de voiries projetés devraient, par ailleurs, faire l'objet d'essais in situ via des aménagements provisoires et réversibles, permettant d'en mieux percevoir la pertinence et l'efficacité;
Que la Commission estime de manière unanime que cette suggestion doit être reprise dans le point 4 de la priorité 8;
Qu'il y a lieu d'accueillir la proposition et d'amender le point 4 afin d'y préciser que les aménagements relatifs à de grands projets en voirie régionale sont soumis à concertation et pourront faire l'objet d'essais in situ via des dispositifs provisoires et réversibles afin de pouvoir en juger la pertinence et l'efficacité (comme déjà fait par

exemple rue de la Loi, chaussée de Charleroi);
Considérant que la Commission est partagée quant à l'obligation générale du principe d'essais in situ pour les zones 30;
Que le Gouvernement partage la position des membres qui estiment que cette généralisation est coûteuse et inutile et qu'une obligation généralisée d'essais préalables risque de mettre en péril et en tous cas de ralentir inutilement la mise en oeuvre des zones 30 dans le réseau de quartier;
Considérant qu'un réclamant estime qu'en ce qui concerne les zones 30, les noyaux commerciaux devront faire l'objet d'une approche spécifique, tenant compte du type de commerces, de leur zone de chalandise, de la nature des marchandises vendues, de la fréquence des livraisons et des besoins en matière de stationnement;
Considérant que la Commission remarque qu'en matière des zones 30, une procédure de consultation préalable à l'aménagement doit être prévue;
Qu'il convient de signaler que cette concertation existe au niveau du Plan Directeur des zones 30, pour les habitants et les acteurs économiques de la commune concernée;
Qu'en outre, la Commission estime qu'une modification de l'arrêté « travaux de minime importance » devrait être examinée, en vue d'une réduction du nombre de travaux dispensés du permis d'urbanisme afin qu'effectivement les travaux d'aménagement soient soumis au permis d'urbanisme et aux « mesures particulières de publicité » (enquête publique et concertation);
Qu'il y a lieu de signaler que l'arrêté sur les travaux de minime importance est en révision;
Qu'à cette occasion, le Gouvernement examinera, en fonction de la localisation de la voirie, l'opportunité de soumettre ce type de travaux à des mesures particulières de publicité;
Que, pour le surplus, il convient de renvoyer à la décision sur les travaux de minime importance adoptée dans le cadre de la priorité 5 et précisant que d'éventuelles modifications de la liste des travaux de minime importance seront examinées dans le cadre de la révision (en cours) de l'arrêté s'y rapportant;
Qu'enfin, une instruction aux communes rappelant les limites d'application de l'arrêté relatif aux travaux de minime importance est actuellement en cours d'élaboration;
Considérant qu'un réclamant estime qu'une politique cohérente des déplacements urbains ne peut être mise en place au détriment de la lisibilité de la structure viaire car celle-ci joue un rôle déterminant dans l'irrigation des quartiers;
Que la création de zones 30 est inquiétante tant pour la préservation du patrimoine que pour celle de la structure urbaine; qu'en effet, la réalisation de cet objectif se fonde sur la mise en place d'obstacles physiques qui hypothèquent la lisibilité de la ville et de sa structure et qui dénaturera l'essentiel du tissu urbain et des quartiers;
Que la Commission ne souscrit pas à ce point de vue; que diminuer l'impact des voitures signifie au contraire redonner la ville à ceux pour qui elle était conçue initialement, c'est-à-dire les piétons; Que la Commission peut par contre partager le souci de conserver une lisibilité de la structure urbaine en ne multipliant pas inutilement les mobiliers divers et en soignant la qualité paysagère des aménagements;
Qu'il convient de compléter le projet de plan en tenant compte de l'avis de la Commission, et de préciser dans le point 4 de la priorité 8 que pour conserver une lisibilité de la structure urbaine on ne multipliera pas inutilement les mobiliers divers et on soignera la qualité paysagère des aménagements;
Considérant qu'un réclamant estime que la région doit préciser les mesures qu'elle compte prendre sur le réseau de voiries régionales, principalement 'interquartiers',

pour gérer le report de circulation automobile et l'amélioration du cadre de vie des habitants de ces voiries, compte tenu que ce sont généralement ces voiries qui sont empruntées par les transports en commun;
Qu'il y a lieu de renvoyer la demande à l'amendement relatif aux mesures dont il faudra tenir compte lors de l'aménagement de zones 30;
Qu' il convient également de signaler que le plan prévoit que la vitesse commerciale sera augmentée pour les transports en commun;
Considérant que la Commission demande une rationalisation des panneaux de signalisation; qu'elle propose que le plan indique que la Région étudiera les possibilités d'exploiter davantage les marquages au sol afin de diminuer la pollution visuelle engendrée par la multiplication des panneaux de signalisation (notamment pour le stationnement);
Qu'il y a lieu de suivre l'avis de la Commission et d'intégrer sa proposition au point 4;
Considérant qu'un réclamant demande de clarifier la disposition suivante : « Des voiries piétonnes et semi-piétonnières sont installées. Répandue dans les centres anciens, touristiques et commerciaux, cette mesure... »; Qu'il demande si les centres dont il est question, sont définis par l'ensemble de ces adjectifs ou par chacun séparément;
Qu'il convient de clarifier le texte, qui dispose désormais que « Répandue dans les centres anciens, touristiques ou commerciaux, cette mesure est de nature à modifier complètement l'appropriation de l'espace par les autres usagers, entraînant ainsi une dynamique particulière;
Considérant qu'un réclamant demande de définir « zone semi-piétonne » et « voie semi-piétonne »;
Qu'il convient à cet égard, de renvoyer à la priorité 9 ainsi qu'au glossaire;
Considérant qu'un réclamant demande d'évoquer dans le point 5 de la priorité 8 que la STIB a prévu de se conformer aux normes CEN;
Qu'il s'agit toutefois de mesures d'exécution qu'il n'y a pas lieu de détailler dans le plan;
Considérant que des réclamants demandent pourquoi le plan ne prend pas en compte la restructuration en cours du réseau de la STIB et ne fait pas état du projet d'extension du réseau de trams de la STIB;
Considérant comme le souligne la Commission, plan reprend les projets figurant dans le contrat de gestion conclu avec la STIB; que la Commission demande au gouvernement que le plan insère également les éléments nouveaux du contrat de gestion et de la restructuration du réseau;
Que tous les projets connus ont été repris sur la carte 6, qu'en outre, les négociations relatives à la restructuration du réseau de la STIB sont toujours en cours;
Considérant qu'un réclamant estime qu'en matière de bruit, une attention particulière doit être apportée afin de diminuer le bruit engendré par les transports en commun de surface traversant les quartiers d'habitation (notamment le tram 2000 et la mise en place du futur RER);
Considérant que la Commission signale que des technologies particulières (matériaux,...) existent pour réduire le bruit et qu'effectivement le tram 2000 n'a pas respecté les normes imposées;
Qu'il convient de compléter la réponse de la Commission en signalant que cette remarque est également rencontrée par l'ajout apporté au projet de plan, précisant que la qualité résidentielle des voiries du réseau primaire et interquartier - où passent la plupart/une grande partie des lignes de transports en commun de surface - sera améliorée au moyen notamment de revêtements anti-bruit, d' écrans végétaux et de

primes à l'isolation acoustique.
Que pour les voiries du réseau de quartier, le plan précise déjà suffisamment les mesures, telles que l'aménagement de zones 30permettant de rencontrer le souci du réclamant;
Qu'en outre, la priorité 9 du plan aborde de manière spécifique le problème de la lutte contre le bruit, de sorte qu'il y a lieu de renvoyer à cette priorité du plan pour le surplus;
Qu'il convient de remarquer qu'un des objectifs principaux du plan est d'accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun, afin de diminuer le trafic automobile et donc également le bruit corrélatif;
Considérant qu'un réclamant estime que le plan aurait pu être l'occasion de dresser les lignes directrices de cette cohérence entre l'amélioration du cadre de vie et la promotion des transports en commun;
Que la politique actuelle d'équipement amène à opter pour des bus plus grands, ce qui réduit les possibilités d'amélioration de la sécurité routière, de partage de l'espace public, de lutte contre le stationnement en double file (la réduction suffisante des largeurs de voiries devient impossible), mais aussi d'efficience énergétique (hors heures de pointes) et de nuisances sonores; que la logique de communication du discours sur la mobilité et l'environnement suppose que le plan désigne les contraintes transversales à mettre dans le contrat de gestion de la S.T.I.B. (qualité et taille du matériel roulant, rails, intégration du mobilier et des aménagements à l'environnement, etc.);
Considérant que la Commission approuve la proposition; qu'elle estime en effet, que le plan, étant un plan global indiquant des lignes directrices et à la fois un plan de synthèse entre les différentes politiques, devrait désigner ces contraintes transversales à mettre dans le contrat de gestion de la S.T.I.B.;
Que le Gouvernement partage les préoccupations de la Commission et que c'est la raison pour laquelle les contraintes, citées ci-dessus, ont été intégrées dans le Contrat de Gestion de la STIB;
Qu'il n'y a toutefois pas lieu de les intégrer dans le plan, compte tenu de la précision apportée ci-dessus;
Considérant que des réclamants demandent d'améliorer de façon significative l'efficacité et la qualité des transports en commun, en augmentant la fréquence, la vitesse commerciale, les horaires nocturnes, la couverture géographique du réseau (extension du réseau, surtout pour mieux desservir certaines communes moins centrales et pour faciliter la circulation d'un quartier à l'autre);
Que la Commission se rallie à la demande et insiste pour que des progrès importants soient rapidement réalisés dans ces domaines; qu'afin de réduire le nombre de voitures qui circulent en ville, il faut en effet offrir une alternative réelle;
Que le Gouvernement partage le souci de la Commission;
Que le plan y répond d'ailleurs à suffisance dans le cadre du point 5 de la priorité 8;
Considérant que des réclamants remarquent que l'exemple parisien doit nous enseigner l'efficacité et la pédagogie des couloirs réservés aux bus, aux vélos et aux véhicules d'urgence;
Que la Commission approuve la remarque et demande que, les couloirs bus soient séparés de la bande voiture, dans la mesure où les circonstances locales le permettent; qu'elle estime qu'un couloir bus peut être autorisé aux vélos uniquement lorsqu'il est suffisamment large pour le permettre en toute sécurité;
Que le Gouvernement partage l'avis de la Commission;
Que le plan aborde cette problématique au point 5;

Considérant que des réclamants demandent de promouvoir les transports en commun en surface, car ceux-ci sont beaucoup moins coûteux que la mise en souterrain;
Que la Commission estime qu'il y a lieu de promouvoir les transports en commun en général;
Que le plan comprend de multiples mesures qui répondent au souci de promotion des transports en commun en surface;
Considérant qu'un réclamant ne peut accepter que l'on fasse miroiter un transfert modal vers les transports publics grâce à la seule amélioration de l'attractivité quantitative et qualitative de ceux-ci.
Qu'outre cette amélioration, il faut contraindre les automobilistes au transfert modal par une gestion restrictive du stationnement de longue durée et par un ajustement de la capacité des axes routiers;
Qu'à cet égard, il convient de remarquer que le plan rencontre largement le souci du réclamant par une série de mesures prévues aux autres points de la priorité 8 et visant à diminuer le trafic automobile; que ces mesures constituent le complément indispensable de la politique d'accroissement de la part de marché des transports en commun;
Considérant qu'un réclamant demande d'augmenter l'offre de 20 à 30 % dès l'an 2002 pour être attractif par rapport à la voiture et créer le déclic vers les transports en commun;
Considérant qu'un réclamant remarque qu'il faudrait tenir compte de tous les déplacements réalisés; car en effet, dans la figure 101 on peut voir que seulement 17 % + 7,6 % des déplacements sont réalisés entre le domicile et le travail ou l'école; qu'il est dommage de ne considérer que l'accroissement des parts de marché pour ces deux types de déplacement;
Considérant que la Commission estime en effet nécessaire de prendre en compte tous les besoins de déplacements, y compris les autres déplacements que ceux réalisés entre le domicile et le travail ou l'école (cf. Programme Iris);
Qu'il convient de signaler que si l'augmentation de la part de marché des transports en commun doit, en effet, concerner toutes les tranches horaires le dimensionnement du réseau dépend principalement de l'heure de pointe du matin, qui est fortement liée au trajet domicile - travail;
Que d'autre part, le Gouvernement approuve l'avis de la Commission et il signale que le Plan Iris détermine la part de marché pour les autres déplacements;
Qu'il y a lieu d'ajouter dans le cadre du point 5 du projet de plan, que pour les déplacements pour d'autres motifs, l'objectif est d'atteindre 37 % de part modale;
Considérant qu'un réclamant demande le rétablissement des consignes gardées dans les grandes gares SNCB (Nord, Midi, Central, Quartier Léopold);
Qu'il convient de remarquer que la demande est d'un tel niveau de détail, qu'elle ne relève pas du plan;
Considérant qu'un réclamant demande de fixer concrètement les moyens et un calendrier dans le plan et de prévoir les dispositions pour faire respecter le calendrier des investissements en infrastructure et l'acquisition de matériel roulant et pour réduire simultanément le trafic routier;
Considérant que la Commission se rallie à la demande : l'acquisition de matériel roulant adapté doit être prévue dans le plan;
Que le Gouvernement considère que ces mesures relèvent de l'exécution du Contrat de Gestion de la STIB;
Qu'il convient de remarquer que ce contrat est bien entendu négocié dans le respect des priorités du présent plan;

Considérant que des réclamants demandent de mettre en place un système de transports publics en petits bus;
Considérant que la Commission constate que le Gouvernement n'a pas abordé la problématique des mini- ou midi-bus, d'intérêt local ou municipal; qu'il serait intéressant de faire une étude comparative à ce sujet;
Que le Gouvernement considère que cette matière relève des compétences des Conventions de Mobilité entre la STIB, la Région et les communes;
Que de plus, il y a lieu de signaler que des essais sont déjà en cours et que ces essais ne sont pas encore assez avancés pour permettre de fixer une politique régionale en la matière;
Considérant qu'un réclamant souhaite qu'une précision soit donnée quant à une extension du réseau du métro qu'il estime indispensable, d'autant que des infrastructures existent déjà;
Considérant que des réclamants manifestent leur opposition à toute extension des infrastructures souterraines, en raison de leur coût de construction et d'entretien que la STIB n'est pas capable d'assumer et du fait que cela serait au détriment de l'amélioration de l'exploitation du réseau et de son développement en surface; que pour des raisons d'animation, de sécurité, de visibilité (indispensable à la conversion modale), ils prônent le développement du transport en surface;
Considérant que la Commission remarque que les objectifs et moyens avancés au point 5 « Accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains » sont majoritairement consacrés à l'amélioration de l'exploitation du réseau de surface et à son développement;
Que cependant, la Commission constate un problème de concordance entre le texte et la carte 6 des transports en commun; qu'en effet, la carte contient des extensions du réseau de métro (mentionnées comme « itinéraires en site indépendant à étudier ») sans précisions dans le texte; qu'il conviendrait que le Gouvernement explicite ses intentions et fournisse des éléments complémentaires à la bonne compréhension des cartes;
Que le Gouvernement ne se rallie pas à l'avis de la Commission; qu'en effet, il rappelle que la déclaration gouvernementale ne prévoit pas d'extension de métro durant cette législature en sus de la branche vers Erasme et du bouclage de la petite ceinture; que néanmoins, cette décision n'empêche pas le Gouvernement d'initier des études de faisabilité qu'il a jugé opportun d'indiquer sur la carte afin que chacun puisse observer ce qui pourrait être envisagé à long terme;
Considérant que des réclamants demandent de meilleurs accès des vélos et poussettes aux quais des gares et métro : goulottes métalliques aux escaliers comme à Hasselt;
Que la Commission appuie la demande qui incite à l'intermodalité des moyens de transport;
Qu'il convient d'accueillir la réclamation et d'ajouter au projet de plan au point 5, où l'on précise les mesures pour rendre les transports publics accessibles à l'ensemble des usagers de la Région, qu'un des moyens est d'assurer un meilleur accès aux vélos et aux poussettes;
Considérant qu'un réclamant estime que l'action doit aussi porter sur la ponctualité aux correspondances principales et intermodales;
Que la Commission est d'accord mais remarque tout de même que c'est surtout au niveau des fréquences, qui doivent être suffisamment élevées, qu'il faut agir;
Qu'il y a lieu de renvoyer, en ce qui concerne cette problématique, au point 2, de la priorité 8(alinéa 10, 2e tiret);
Considérant que des réclamants demandent que des efforts plus importants soient

fournis pour améliorer la vitesse commerciale des véhicules de surface, notamment en :
leur donnant une priorité plus grande, voire absolue, notamment aux feux (cas de l'avenue Louise ou du boulevard Général Jacques où les trams sont souvent bloqués aux carrefours);
multipliant les sites propres;
aménageant des sites bus à contresens;
prévoyant des voiries réservées en priorité à la circulation des transports en commun (exemple de la rue du Luxembourg);
Considérant que l'agenda de création de sites propres (48km d'ici 2003) apparaît comme n'étant pas réaliste aux yeux de réclamants, qui demandent d'adopter un agenda plus réaliste;
Considérant que la Commission estime que la fixation d'un calendrier de réalisation et les moyens à mettre en oeuvre pour la réalisation des 48 km de site propre dans chaque sens et les moyens pour les faire respecter doivent être précisés;
Qu'elle considère que les infrastructures à promouvoir sont :
- des sites propres pour transports en commun;
- des sites bus « à contresens »;
- des voiries réservées en priorité à la circulation des transports en commun;
- les priorités aux feux en commençant par les carrefours simples;
- des aménagements favorables ou facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre en sécurité, confort et fiabilité et favorisant ainsi les chaînes de transport;
- l'achèvement du programme métro récemment approuvé en vue d'optimaliser le réseau existant;
Que la Commission estime que simultanément, des études devront préciser :
- les besoins en matériel de transport le plus performant pour le réseau de surface;
- les moyens à mettre en oeuvre pour étendre l'offre pendant les heures de pointe et les heures creuses;
- les améliorations de l'utilisation des réseaux de taxis complémentaires à ceux des transports en commun et dont la réduction des kilomètres morts doit être recherchée;
- les conditions d'accessibilité aux deux-roues des sites propres des transports en commun;
Que la Commission est partagé au sujet de l'extension du réseau :11 membres estiment que l'extension du réseau des transports en commun doit être, comme prévu dans le plan, essentiellement de surface, notamment pour des raisons de coût, de maillage du réseau (densité), d'animation, de visibilité et de sécurité; 9 membres estiment que l'extension du réseau des transports en commun doit être globale et, en conséquence, doit également inclure l'extension du métro; qu'en effet, il faut un équilibre entre les investissements affectés aux différents modes de transports en commun;
Que le Gouvernement ne partage pas l'avis de la Commission en ce qu'elle demande de fixer un calendrier de réalisation et les moyens à mettre en oeuvre; qu'en effet, la programmation de réalisation des objectifs est indiquée dans le cadre du contrat de gestion de la STIB et une ligne budgétaire spécifique existe pour le programme VICOM; que ce contrat de gestion est bien entendu négocié dans le respect des priorités du présent plan;
Que par ailleurs, il y a lieu de rappeler que la plupart des moyens de mise en oeuvre proposé par la Commission sont cités dans le plan; que ceux fixés dans ce point ne sont pas exhaustifs et doivent être lus avec les autres moyens de mise en oeuvre de la priorité; qu'il n'y a pas lieu de rappeler à cet endroit l'ensemble de ces moyens qui

convergent vers l'objectif fixé, mais les moyens spécifiques à cet aspect-là;
Considérant qu'un réclamant demande de donner une définition précise d'un site propre pour transports en commun;
Que la Commission approuve la remarque et demande que le plan reprenne les définitions de « site propre » et « site protégé » figurant au plan régional d'affectation du sol et fasse la distinction sur la carte 6;
Qu'il convient de signaler que les sites protégés sont soit des sites propres, soit des sites franchissables, soit des bandes réservées aux bus/taxis, et que l'étude détaillée de chaque site déterminera son type d'aménagement en fonction de sa situation locale;
Qu'afin de rencontrer la demande d'un réclamant et de la Commission, ces termes sont définis dans le glossaire;
Considérant qu'un autre réclamant propose que la Région veille à ce que les communes exécutent intégralement les aménagements en faveur des transports en commun, et prennent les mesures juridiques et réglementaires nécessaires de manière à permettre un respect strict du calendrier;
Que cela doit aller de pair avec la garantie offerte au voisinage que simultanément aux travaux d'aménagement des sites propres, des mesures de réduction de la circulation soient mises en place de manière à réduire significativement les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et l'insécurité générée par la circulation;
Considérant que la Commission estime que là où une commune empêcherait la réalisation d'un site propre programmé par le Gouvernement, il faudrait que la Région prenne l'initiative de procéder à la régionalisation de la voirie;
Que le Gouvernement privilégie les mesures incitatives, telles les Conventions de Mobilité, qui permettent le concours des communes, qu'il n'y a donc pas lieu de prévoir un mécanisme de régionalisation automatique des voiries communales en cas de non réalisation des sites propres;
Qu'il y a lieu de renvoyer au point 1 en ce qui concernent ces conventions.
Qu'il s'agit du seul moyen permettant de parvenir à des solutions équilibrées pouvant efficacement être mise en oeuvre;
Considérant qu'un réclamant propose de donner la priorité à des lignes de bus avec des bandes réservées pour eux à certaines heures (entre 6 h 30 et 10 et entre 16 h et 19 h).
Que de plus, il faut que la police soit sur place afin que soit cela soit respecté; Car ce n'est pas respecté rue du Luxembourg, rue Belliard, chaussée d'Etterbeek, etc.; Qu'à Munich ce modèle est utilisé;
Considérant que la Commission demande de faire en sorte que les sites propres et les sites protégés soient respectés;
Que le programme VICOM, les contrats d'axe, etc. - qui sont précisés dans le plan - prévoient des mesures, y compris des adaptations physiques des voiries et carrefours afin de donner la priorité aux transports en commun et de faire respecter cette priorité;
Que des contrôles du respect des sites protégés sont effectués;
Que cela relève de la compétence de la police et de la STIB;
Qu'il est toutefois impossible de faire en sorte que la police soit sur place partout en permanence;
Considérant qu'un réclamant demande qu'il soit interdit aux véhicules motorisés de tourner à gauche sur les artères empruntées par les trams et les bus, car l'adoption d'une mesure simple pourrait déjà améliorer notablement la vitesse commerciale des transports en commun;
Que la Commission propose comme solution dans ce cas, la suppression de quelques places de stationnement afin de pouvoir créer une bande de réserve pour les véhicules

tournant à gauche;
Que le Gouvernement considère qu'il s'agit d'une mesure utile dans certains cas, qui sera mise en oeuvre sur de nombreux sites protégés à aménager prévus sur la carte 6 mais qu'elle est difficile à généraliser;
Considérant que des réclamants estiment que l'amélioration de l'offre des transports en commun doit surtout porter sur le renforcement sensible des fréquences et l'extension des plages horaires;
Que la Commission appuie fortement les demandes d'augmenter considérablement l'offre des transports en commun, voire collectifs, y compris en dehors des heures de pointe;
Qu'elle invite le gouvernement à intervenir auprès des opérateurs de transports afin que :
- les moyens soient dégagés pour permettre que les horaires des transports en commun soient adaptés aux horaires flexibles des travailleurs et aux horaires de la vie socioculturelle des habitants de la Région;
- une meilleure coordination entre les différents opérateurs de transports en commun puisse être réalisée dans les meilleurs délais;
Qu'en outre, la Commission propose de mettre sur pied un système de mini-bus et de taxis collectifs comme complément de solution aux problèmes de fréquences le soir et le week-end;
Que le Gouvernement partage les préoccupations de la Commission et améliorera, dans les limites des contraintes budgétaires, la fréquence des transports en commun en heures creuses;
Qu'il renvoie également au point 5 de la priorité 8 du plan, point 5;
Qu'il importe de souligner que le plan prévoit également des mesures afin d'améliorer la coordination entre les différents opérateurs de transports en commun;
Considérant que des communes de la seconde couronne demandent qu'une offre plus complète de transports en commun soit proposée pour les quartiers les plus périphériques;
Que, pour desservir de manière souple ces endroits résidentiels, il faut envisager des bus de taille adaptée (réduite) à la typologie des quartiers;
Considérant que la Commission approuve l'idée et suggère au Gouvernement d'en étudier la faisabilité;
Que le Gouvernement considère que cette matière relève des compétences des Conventions de Mobilité entre la STIB, la Région et les communes;
Que de plus, il y a lieu de signaler que des essais sont déjà en cours et que ces essais ne sont pas encore assez avancés pour permettre de fixer une politique régionale en la matière;
Que le plan précise que les gains de vitesse commerciale résultant du programme VICOM doivent permettre à la STIB de fournir une offre supplémentaire : en augmentant les fréquences, et en étendant son réseau, notamment par la création de lignes structurantes desservant la proche périphérie;
Considérant que des réclamants demandent d'arriver à un réseau beaucoup mieux maillé et de prévoir la nette amélioration des liaisons entre les quartiers, sans devoir passer nécessairement par le centre (rocades);
Qu'il y a lieu de signaler que la carte 6 relative aux transports en commun comporte un certain nombre de projets qui répondent au souci des réclamants comme par exemple la prolongation de la ligne de tram 94, l'amélioration de tronçons de lignes de bus qui desservent les quartiers de la seconde couronne sans passer nécessairement par le centre, etc.;

Considérant qu'un réclamant demande de promouvoir les transports en commun de surface pourvus de nombreuses lignes prolongées vers les points périphériques de l'agglomération, avec parkings de dissuasion;
Qu'il convient de signaler que la carte 6 des transports en commun comporte un certain nombre de projets qui répondent au souci du réclamant, notamment la prolongation des lignes de tram 55 et 91;
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer la mobilité vers les infrastructures sportives, culturelles et artistiques environnantes (notamment par la mise en service de moyens de transport locaux);
Qu'il y a lieu de relever que, d'une manière générale, l'offre existante répond à la demande du réclamant; qu'en outre, divers services spéciaux sont assurés par la STIB lors de grands événements sportifs, culturels, etc.;
Considérant que des réclamants estiment que l'accès et le coût des transports publics ne sont pas satisfaisants et qu'avant de parler d'un meilleur taux de couverture des dépenses, il faut augmenter l'accessibilité des transports publics, notamment en les rendant moins chers; qu'ils évoquent que le prix de l'abonnement MTB a augmenté deux fois plus vite que l'indice des prix à la consommation entre 1989 et 1999; que les gens les plus pauvres ne peuvent financer l'achat d'abonnements voire de titres de transport et que les prix trop élevés sont une bonne raison supplémentaire de se tourner vers d'autres modes de transport;
Considérant qu'un réclamant remarque que la tarification préférentielle pour les moins favorisés est une priorité sociale, mais que seule une politique tarifaire pour tous pourrait avoir un effet sur la mobilité;
Que concernant l'accès financier aux transports en commun, la Commission rappelle et soutient la tarification préférentielle pour les catégories les moins favorisées que le plan mentionne;
Que le plan comporte des mesures telle que l'intégration tarifaire, que la STIB pratique des abonnements sociaux et scolaires, ainsi que la gratuité pour les de moins de 12 ans et les plus de 65 ans;
Considérant qu'un réclamant estime qu'au niveau des indicateurs, il ne faut en aucun cas privilégier la rentabilité au détriment de la satisfaction des besoins du public;
Considérant que la Commission estime qu'effectivement, les transports en commun constituent un service essentiel au public et qu' il s'agit donc d'assurer ce service, même si cela réduit la partie des dépenses couvertes par les recettes de trafic;
Qu'il y a lieu de préciser qu'il ne faut pas interpréter les indicateurs de productivité de façon négative; cet indicateur n'en est qu'un parmi une batterie : offre (1), demande (2), perception de la qualité de l'offre (3), productivité (4);
Considérant qu'un réclamant estime que l'attractivité des transports en commun (cf. problèmes des bus bondés sur certains axes comme celui de la ligne 95-96) doit figurer en tant que point contractuel à part entière dans le contrat de gestion qui lie la STIB et la Région;
Considérant que la Commission partage cet avis;
Qu'il convient d'attirer l'attention sur le fait que le Contrat de Gestion de la STIB comprend de nombreux indicateurs d'attractivité;
Considérant que des réclamants demandent d'inclure la problématique des nuisances dues aux transports publics et particulièrement à la mise en oeuvre du RER;
Qu'un réclamant souhaite que des garanties fermes soient apportées en ce qui concerne les nuisances induites par les trafics ferroviaires (bruit et vibrations);
Que pour tout projet de modification du nombre de voies que ce réclamant souhaite que les habitants soient consultés et protégés; qu'un autre réclamant propose de

prendre en compte les zones de conflit (voir dans la priorité 9, la carte relative aux "Zones de conflit entre le bruit du trafic routier, du chemin de fer et la fonction d'habitation") lors des aménagements requis pour la mise en service du RER;
Considérant que la Commission marque son accord sur les remarques et propositions en matière de réduction des nuisances; qu'elle constate une lacune dans le texte du projet de plan; que si les permis d'urbanisme et d'environnement détaillent les mesures nécessaires à la réduction des nuisances, il importe de compléter le texte du plan sur le RER en incluant les objectifs et moyens de réduction des nuisances liés à ce projet; de même, il faudrait davantage faire le lien entre les priorités 8 et 9 du plan, en renvoyant au texte de la priorité 9 (point 2.1);
Considérant que la Commission demande donc de mentionner les précautions techniques adéquates pour réduire les nuisances pour les habitants; qu'elle estime, en outre, qu'il y a lieu de rappeler dans le plan que tous travaux d'infrastructure liés au projet RER étant soumis à enquête publique, les habitants auront l'occasion d'être consultés et de se prononcer;
Qu'il importe de rappeler qu'une convention a été conclue entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB en ce qui concerne les nuisances ferroviaires (bruit et vibrations);
Que par ailleurs, l'enquête publique permettra aux habitants de s'exprimer sur cette question;
Qu'il convient, pour le surplus, de renvoyer aux mesures visant à lutter contre le bruit des trams et chemins de fers, inscrites dans le cadre de la priorité 9 du plan;
Que le Gouvernement n'estime, dès lors, pas opportun de modifier le texte du projet de plan dans le sens proposé par la Commission;
Que le Gouvernement relaiera le point de vue de la Commission aux autorités fédérales dans le cadre du nouveau contrat de gestion de la SNCB;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, demande une valorisation de la ligne 26 conformément au rapport final du Ministère des communications et de l'infrastructure (rapport Stratec, phase 4, septembre 2001);
Que le Gouvernement est attentif et relaiera ce point de vue à la « Conférence Exécutive des Ministres de la Mobilité (CEMM) » afin d'améliorer ce service (soir et samedi, valorisation des chemins de la gare);
Que le plan prévoit, par ailleurs, que le RER desservira les trois jonctions ferroviaires existantes, dont la ceinture Est, qui comporte la ligne 26;
Qu'en conséquence, tous les moyens décrits dans le plan pour la mise en oeuvre du RER, tels que l'offre d'un niveau de service attractif en termes de fréquences de passage ainsi qu'une bonne amplitude horaire (desserte en soirée et le week-end) sont également valables pour la ligne 26 (qui fait intégralement partie du RER);
Considérant qu'un réclamant soutient le projet de lignes DE LIJN, des bus RER rapides sur la chaussée de Ninove (création de sites propres - carte 6);
Que la Commission soutient la remarque et insiste pour que ces lignes figurent sur la carte RER ainsi que sur la carte 6;
Qu'il y a lieu de se rallier à la demande de la Commission et d'ajouter 5 lignes de bus rapides sur la figure 108, dont celle qui emprunte la chaussée de Ninove qu'il n'y a pas lieu de compléter la carte 6 étant donné que les lignes ne répondent pas nécessairement aux critères de fréquence nécessaires pour figurer sur la carte;
Considérant que des réclamants demandent que le RER offre des facilités pour le transport des vélos au moins égales à celle du métro actuel; qu'il y a lieu de prévoir également cette mesure dans les trains traversant la région; que de plus, cette possibilité devrait être offerte à un prix plus démocratique; que les prochains modèles

de matériel roulant des transports en commun doivent être sélectionnés avec cette option;
Que, par analogie avec la position prise pour l'accueil du vélo dans le métro, la Commission approuve ces remarques;
Qu'il convient d'accueillir la réclamation et d'en tenir compte, en précisant au point 2 de la priorité 8que l'embarquement des vélos sur le RER et dans le métro, à un prix démocratique est favorisé;
Considérant que des réclamants demandent de généraliser et intensifier la desserte sur le réseau RER existant et avec toutes les gares existantes; qu'un réclamant demande de définir le planning de la mise en place des stations;
Que la Commission insiste pour qu'une priorité absolue soit donnée aux aspects du RER qui peuvent être mis en oeuvre rapidement : mesures pour augmenter la vitesse commerciale des bus rapides, réouverture et rénovation des gares et des haltes existantes, augmentation de la fréquence sur les lignes existantes en acquérant rapidement du nouveau matériel, augmentation de l'offre le soir et le week-end;
Que le Gouvernement se rallie à l'avis de la Commission;
Qu'il y a lieu de renvoyer au premier alinéa du point 6 de la priorité 8;
Qu'en ce qui concerne le planning de la mise en place des stations, il convient de remarquer que cette demande est prématurée, les négociations à cet égard étant actuellement en cours;
Que le plan comporte une carte (figure 108) représentant le projet de RER avec les stations RER et reprenant également les demandes complémentaires de la Région de Bruxelles-Capitale, notamment la demande de la mise en oeuvre des gares RER prévues au plan régional d'affectation du sol;
Qu'il ne convient pas à ce stade de détailler plus avant les mesures de mise en oeuvre de ce projet qui doivent être négociées avec la SNCB;
Considérant qu'un réclamant, en ce qui concerne la création du RER, estime que les éléments fournis sont trop peu détaillés pour se prononcer; que deux éléments devraient être connus pour qu'un avis puisse être émis en connaissance de cause :
l'exploitation prévue : celle-ci devrait favoriser l'utilisation du RER par les habitants de la Région en prévoyant des horaires qui ne correspondent par uniquement aux déplacements domicile-travail, mais couvrir des plages horaires en journée, en soirée et durant le week-end;
l'infrastructure qu'il serait nécessaire de réaliser pour créer les gares et permettre l'exploitation, car la création de quais et de gares risquent d'être préjudiciable aux qualités résidentielles des îlots traversés;
Que la Commission remarque que le projet de plan comporte une carte RER (figure 108) avec mention du nombre de trains par heure (pendant les heures de pointe);
Qu'en ce qui concerne les travaux d'infrastructure, il a-y lieu de rappeler qu'une enquête publique permettra aux habitants de s'exprimer sur cette question pour chaque nouvel arrêt et qu'il ne se justifie pas de détailler plus au stade du plan lui-même les détails des mesures d'exécution concernant sa mise en oeuvre que de nombreuses gares existent déjà, qu'elles sont en fonctionnement ou doivent être réouvertes;
Considérant qu'un réclamant demande que le matériel roulant RER permette l'embarquement à niveau de quai et que toutes les portes soient équipées d'une largeur suffisante pour les personnes à mobilité réduite;
Que la Commission approuve la remarque et estime qu'il faut acquérir, le plus rapidement possible, le matériel roulant RER adéquat;
Que la portée de la réclamation relève toutefois d'un degré de détail ne relevant pas du plan et sera prise en compte lors de la mise en oeuvre du RER.

Que par ailleurs, les négociations allant dans le sens proposé par le réclamant et par la Commission sont en cours;
Qu'en outre, le texte du plan parle déjà du confort et de l'accessibilité des infrastructures et du matériel roulant dans le cadre du point 5;
Considérant que des réclamants demandent, dans le cadre de la mise en place du réseau RER, que l'intervalle de passage entre deux trains soit de maximum 15 minutes de 5 à 24 heures;
Que la Commission est d'avis que pour assurer cette intégration de manière efficace, il faut garantir une fréquence de base permettant un passage minimal toutes les 15 minutes sur toutes les lignes pendant la journée et garantir un passage minimal toutes les 20 minutes, le soir et le week-end;
Qu'en ce qui concerne la fréquence de passage du RER, le Gouvernement renvoie pour information à la figure 108 du plan;
Qu'il convient également de signaler que le plan précise qu'à l'intérieur de la Région, le RER doit offrir un niveau de service attractif, notamment en termes de fréquences de passage et d'une bonne amplitude horaire (desserte en soirée et le week-end);
Que la fréquence demandée (4 trains par heure) sera atteinte sur la plupart des lignes en heure de pointe, mais sans doute pas en soirée;
Considérant que des réclamants demandent de préciser, localiser et quantifier les bonnes intentions mentionnées, auxquelles ils souscrivent : quelles normes de parking dans quels quartiers, quelles réductions de capacité sur quelles voies de pénétration ?;
Que seule l'étude concrète de l'application des mesures sur le terrain dans le plan IRIS II permettra d'apporter des réponses précises aux questions précitées; que de telles réponses sont à ce stade, prématurées, le RER étant encore à l'état de projet; qu'en outre, des négociations et études relatives à ce projet sont en cours;
Qu'ainsi, une circulaire « parking » est en cours d'élaboration, celle-ci permettra de répondre à bon nombre des questions posées en matière de parking;
Considérant que des réclamants demandent qu'il soit indiqué dans un tableau chronologique comment, les voies d'entrée et de sortie de et vers Bruxelles seront adaptées de manière à ce que leur capacité soit réduite en regard de l'augmentation de la capacité du RER;
Considérant que d'autres réclamants souhaitent ajouter la précision que la spécialisation des voiries et les mesures visant la modération du trafic automobile doivent s'opérer progressivement en fonction de la mise en oeuvre effective du RER et de l'amélioration de l'offre en transport public;
Que la Commission plaide pour la mise en oeuvre des mesures d'accompagnements du RER pour éviter les effets négatifs, en synchronisant la montée en puissance du RER avec l'adaptation des voiries;
Qu'elle estime qu'en effet, il est souhaitable d'établir une synchronisation dynamique entre la mise en service progressive du RER et l'adaptation des voies routières en vue de réduire leur capacité en fonction de l'accroissement effectif de la capacité d'accès par transport en commun;
Qu'aussi, la Commission souhaite que l'on distingue :
les mesures à prendre pour garantir le succès du RER même;
les mesures à prendre pour empêcher les effets pervers, dont la fuite des habitants;
Qu'elle estime qu'il faudrait modéliser l'accroissement de l'offre en transports en commun qui serait causé par la mise en oeuvre d'un élément du RER, de sorte de pouvoir diminuer de la même façon la capacité des voiries et de stationnement; qu'il importe que les mesures d'accompagnement suivent instamment la mise en oeuvre de la ligne RER, pour assurer que le report modal se réalisera effectivement; que la

modélisation doit donc être utilisé comme instrument de programmation;
Que finalement, la Commission insiste sur les campagnes d'information et de promotion dirigées vers le grand public, qu'on ne doit pas omettre d'organiser;
Que le Gouvernement partage l'avis de la Commission et qu'il convient d'ajouter au projet de plan, Point 7, Moyens, après l'Alinéa 1, que l'accroissement de l'offre de transport à l'heure de pointe, lors de la mise en service d'une ligne RER, sera modélisé dans l'objectif de réduire en même proportion et simultanément le débit des accès routiers à la Région, situées dans le même corridor;
Que par ailleurs le plan prévoit de nombreuses mesures (priorités 1-3-4-5-9) en vue d'augmenter l'attractivité résidentielle de la région afin d'éviter un nouvel exode des habitants qui pourrait être favorisé par le RER;
Considérant que des réclamants estiment qu'il faut de manière prioritaire obtenir l'aval des communes périphériques (donc des autres régions) pour l'aménagement de parkings à proximité des gares et que d'autres considèrent que l'efficacité recherchée du RER nécessite également une offre accrue de stationnement autour des points d'arrêts tant en Région bruxelloise que dans sa périphérie;
Considérant que la Commission estime que les parkings d'échange intermodal (parking de transit), pour des raisons d'efficacité, doivent en priorité être installés en amont, donc dans les deux autres régions; que d'autre part, les parkings à prévoir autour des points d'arrêts des transports en commun en Région bruxelloise sont en conséquence essentiellement destinés aux Bruxellois qui sont éloignés de leur halte de transport en commun; que ces parkings, surtout à aménager en seconde couronne, sont donc des parkings de plus petite taille, l'on peut les appeler des « parkings de confort »;
Que le Gouvernement partage l'avis de la Commission.
Qu'il rappelle cependant qu'il souhaite, par souci de clarté, maintenir les définitions des parkings de transit et de dissuasion du premier PRD;
Qu'il renvoie aux définitions insérées précédemment dans le Glossaire;
Considérant qu'un réclamant demande que, parallèlement et dans le cadre de la mise en place du RER, les emplacements en voiries soient réduits par l'application systématique du manuel des espaces publics;
Considérant que des réclamants estiment que tout ce qui peut déjà être mis en oeuvre pour réduire l'impact de la voiture sur la ville doit l'être sans attendre le RER, à commencer par la politique de stationnement;
Que le Gouvernement partage les réclamations et propositions;
Qu'il convient de souligner qu'outre l'application du manuel des espaces publics le plan, et notamment les dispositions des points 7 et 8 de la priorité 8 répondent aux préoccupations des réclamants;
Considérant que des réclamants souhaitent que des normes de parking plus sévères soient mises en place dès la fin de l'année 2003 pour les parkings privés et publics ainsi qu'en voirie et qu'un réclamant demande l'application chronologique telle que proposée des mesures destinées à améliorer la mobilité : RER, parking de dissuasion, réduction du stationnement hors sol pour les entreprises et l'emploi du bureau;
Considérant qu'un autre réclamant propose de supprimer ou revoir le point précisant que le nombre d'emplacements de longue durée sera diminué d'un nombre équivalent à la réduction de la navette routière entrante provoquée par la mise en service du RER, car ceci est une stratégie défensive qui ne correspond pas à la volonté de la Région de réduire fortement le trafic automobile;
Qu'il ne peut être souscrit à la proposition de revoir l'alinéa concerné; qu'il convient de confirmer la volonté précisée dans le plan, de réduire le stationnement de longue

durée en voiries par une instauration d'une tarification progressive et intégrée et le contrôle du stationnement en voirie, afin de libérer l'espace public pour l'améliorer et consacrer une plus grande place aux piétons et aux transports en commun;
Que l'application chronologique telle que proposée des mesures destinées à améliorer la mobilité (RER, parking de dissuasion, réduction du stationnement hors sol pour les entreprises et l'emploi du bureau) permet d'éviter tout effet pervers sur l'emploi et toute distorsion de l'attractivité envers les entreprises, entre régions voisines et est bien prévue par le plan;
Considérant que des réclamants estiment que l'exode vers la périphérie peut être évité si la Région réalise une amélioration du cadre de vie à Bruxelles dans toutes ses facettes et qu'ils demandent de définir des mesures quant à la préservation de la qualité de vie des habitants, car il s'agit de ne pas privilégier la possibilité des gens de rentrer et sortir de Bruxelles au détriment de la qualité de vie des habitants à Bruxelles;
Considérant que la Commission souscrit aux remarques et demande que le plan prévoie des mesures visant à améliorer le cadre de vie à Bruxelles dans toutes ses facettes;
Qu'il convient de renvoyer au point 4 de la priorité 8 ainsi qu'à la priorité 9, consacrée au cadre de vie et à la priorité 4 relative à la rénovation;
Considérant qu'un réclamant propose d'ajouter un nouveau paragraphe précisant que les aménagements qui verront le jour dans le cadre de l'installation progressive du RER tiendront compte de la fonction de corridor écologique des talus de chemins de fer dans la Région. Une restauration des valeurs biologiques après les travaux, des mesures d'accompagnement et de gestion, voire des compensations, seront prévues. En parallèle, les possibilités de l'aménagement d'axes de mobilité douce à côté de certaines lignes RER doivent être étudiées. De plus, la nouvelle offre de trains ne peut pas aggraver la problématique des nuisances sonores. Des mesures d'accompagnement doivent être prévues;
Que les préoccupations du réclamant ont été traitées dans le cadre de la priorité 9 (point 4) du plan;
Considérant que, pour éviter un double emploi, la Commission a décidé de renvoyer à son avis du 30 mai 2002 sur le projet de circulaire n° 18 relatif à la limitation des emplacements de parcage, pour toutes les réclamations et observations relatives à la problématique du stationnement hors voirie;
Qu'elle confirme les positions qui ont été émises à ce sujet dans cet avis, y compris les éventuelles positions partagées;
Que la C.R.D a remis un avis relatif à une circulaire qui ne fait pas l'objet du projet de plan;
Que le gouvernement ne tiendra compte de cet avis que dans la mesure où celui-ci se fonde sur les réclamations formulées à l'occasion de l'enquête publique relative au projet de plan et renvoie pour le détail à la procédure d'élaboration de la circulaire;
Considérant qu'un réclamant demande de prendre en compte dans la mise en oeuvre d'une politique de gestion du stationnement les professionnels qui ne peuvent se passer de leur voiture et les malades qui dépendent d'eux;
Qu'il convient de relever qu'une politique rigoureuse en matière de stationnement (encourager la rotation des emplacements, dissuader le parcage de longue durée,...) permet de libérer plus de place pour le stationnement des professionnels qui ne peuvent se passer de leur voiture;
Que le plan entend, en outre, favoriser le stationnement des à proximité immédiate de leur domicile;

Que pour le surplus, le plan prévoit des mesures adaptées en fonction du profil de mobilité des activités et de l'accessibilité de la localisation;
Considérant qu'un réclamant rappelle que le Secrétaire d'Etat a annoncé une réduction de 20000 places en voirie et qu'il demande d'en faire un objectif du plan;
Considérant que la Commission régionale de Mobilité estime qu'une gestion rigoureuse du stationnement est indispensable pour rendre les quartiers aux fonctions résidentielles, économique, sociale, récréative et écologique;
Que la Commission appuie la position de la Commission régionale de Mobilité;
Que le Gouvernement se rallie à la position de la Commission.
Qu'il est toutefois prématuré de mentionner un objectif chiffré dans le plan faute d'étude précise à ce sujet; que la réduction du stationnement en surface spécialement pour le cas des « voitures ventouses » se fera progressivement et en concertation avec les communes gestionnaires des voiries locales;
Considérant qu'un réclamant estime impératif de faire la distinction entre le stationnement dans les zones administratives et commerciales et celui dans les quartiers plus résidentiels, car si le nombre d'emplacements doit être réduit au coeur des zones qui attirent un flux quotidien de travailleurs ou de clients (de manière à inciter ceux-ci à choisir un autre mode de déplacement que l'automobile), il est au contraire souhaitable de prévoir dans la délivrance des permis un nombre suffisant de places de stationnement dans les quartiers d'habitation (de manière à éviter le parking sauvage sur les trottoirs ou les passages piétons);
Qu'un autre réclamant demande de promouvoir l'achat de logements sans parking, à l'aide de primes et autres incitants et à contrario taxer plus fortement tout nouveau logement équipé d'un parking;
Considérant que la Commission attire l'attention du gouvernement sur les difficultés à résoudre concernant le stationnement des habitants; qu'elle insiste sur la gestion du stationnement en voirie pour les résidants; qu'elle suggère qu'une des solutions puisse être la construction de petits parkings privés et l'instauration de cartes riverain; que la Commission estime indispensable que le plan mentionne qu'une étude globale de la problématique du stationnement en voirie sera menée en collaboration avec les communes, sur base notamment des éléments figurants dans les PCD;
Qu'en ce qui concerne les réclamations, excepté la dernière, il convient de renvoyer au point 8 de la priorité 8, qui traite de ces problématiques;
Qu'en ce qui concerne la taxation des parkings en zone de logement, celle-ci apparaît inopportune, dès lors que la politique prévue par le plan tend non pas à restreindre le nombre de parkings lié au logement mais bien de favoriser l'utilisation rationnelle des véhicules automobiles;
Qu'en ce qui concerne la proposition de la Commission de mentionner une étude globale de la problématique du stationnement, il y convient également de renvoyer au point 8 de la priorité 8;qui prévoit la mise en place avec les communes d'une politique efficace et coordonnée de la gestion du stationnement;
Considérant que des réclamants demandent d'ajouter un point entièrement consacré au stationnement dans les noyaux commerciaux (en ce compris une approche différenciée selon les spécificités des quartiers commerçants (zone de chalandise, possibilités de transports en commun et offre existante en matière de parking), car la réduction du stationnement en surface dans les rues commerçantes ne peut s'opérer sans un inventaire préalable de l'offre et des besoins en matière de stationnement et de transports en commun, et une étude d'impact sur la fonction commerciale, en tenant compte de l'origine et du comportement de la clientèle, du mélange commercial et des infrastructures existantes; que ceci devrait être réalisé en étroite concertation avec les

associations commerçantes locales;
Que la Commission demande d'être attentif à la desserte des noyaux commerciaux; qu'elle insiste sur la mise en oeuvre d'une politique efficace de parcage en voirie dans les rues commerçantes avec, entre autres, le respect des aires de livraison et d'un système rotatif efficace; qu'elle rejoint la Commission régionale de Mobilité qui estime que les déplacements liés au commerce doivent se faire dans un environnement favorable aux piétons et aux cyclistes grâce à des aménagements de zones piétonnières ou semi-piétonnières munies de parcage pour les vélos et les deux-roues motorisés et réalisés en concertation avec tous les acteurs;
Qu'en ce qui concerne la desserte des noyaux commerciaux, le Gouvernement partage l'avis de la Commission;
Qu'il y a lieu de renvoyer à l'amendement tel que proposé précédemment au début de la priorité 8 au point 9 précisant qu'en concertation avec les organisations professionnelles représentatives du secteur commercial ainsi qu'avec les responsables des noyaux commerciaux, la localisation, la géométrie, la signalisation, les plages horaires autorisées et le contrôle de l'utilisation des aires de livraison en voirie sont améliorées. Une concertation est entreprise avec l'autorité fédérale pour intégrer les notions de "livraison", de "zone de livraison" et de "délai de livraison" dans le Code de la Route;
Qu'en ce qui concerne l'amélioration de l'accessibilité des piétons et cyclistes il convient de renvoyer à l'amendement proposé dans le cadre du point 1.1. de la Priorité 6;
Que le plan prévoit toute une série de mesures afin d'améliorer la gestion du stationnement, telles que le développement d'une base de données et un observatoire du stationnement, la mise en place d'une structure de coordination du stationnement, etc;
Que le plan indique, en outre, que la limitation des capacités de stationnement concernera tout particulièrement les déplacements domicile-travail et visera donc en priorité les parkings d'entreprises et de bureaux;
Que le plan prévoit également d'encourager la rotation des emplacements dans les zones commerciales, ce qui est bénéfique pour les commerces;
Qu'il résulte de ce qui précède que l'ajout d'un point spécifique relatif au stationnement dans les noyaux commerciaux ne se justifie pas;
Considérant que des réclamants se prononcent contre les mesures visant à diminuer le parking en dehors des voiries, car les mesures évoquées (taxation des parkings existants hors voiries, limitation drastique des emplacements,...) risquent d'avoir des conséquences dommageables importantes, voire insupportables, pour les investisseurs, risque de délocalisation des entreprises également, etc....;
Que les réclamants souhaitent, pour éviter des délocalisations d'entreprises, que la politique de réduction de stationnement ne se fasse qu'au fur et à mesure de l'accroissement de la capacité des transports en commune ou de l'évolution du profil de mobilité des entreprises;
Qu'un réclamant souhaite être associé aux réflexions et aux solutions à adopter dans les domaines ayant un impact sensible pour les investisseurs ou sur leur activité et que les conséquences des décisions qui seront prises soient bien étudiées;
Qu'il convient de confirmer le choix inscrit dans le plan; que ce choix résulte de la nécessité de veiller à un équilibre entre le maintien de l'accessibilité à la ville et l'amélioration de la qualité de vie des habitants;
Qu'il y a lieu de renvoyer à cet égard au premier alinéa du point 1 de la priorité 8;
Qu'en ce qui concerne le nombre d'emplacements de parking dans les nouveaux

immeubles, les nouveaux critères d'autorisation tiendront compte notamment de l'activité exercée, de la localisation du bien et de la qualité de la desserte des transports en commun;
Que pour les immeubles existants, le plan prévoit que les normes de capacité de stationnement hors voirie dépendront notamment de l'accessibilité, de la desserte en transports en commun, de la localisation et de la fonction économique concernée, de l'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise et seront appliquées lors du renouvellement des permis d'environnement;
Que le plan insiste également sur la nécessaire coordination avec les deux autres Régions que des mesures similaires y soient imposées afin d'éviter des distorsions en matière de concurrence;
Considérant que des réclamants désirent mettre en évidence les problèmes posés par la volonté de la Région de réduire et de taxer le nombre d'emplacements de parking hors voirie; que cette réduction et cette taxation ont sans conteste un impact négatif sur les investissements réalisés et à réaliser en matière immobilière;
Qu'il convient de signaler que le plan veut favoriser l'élaboration de plans de déplacements d'entreprise et qu'il précise qu'à défaut de mettre sur pied dans un certain délai un plan de déplacements, l'entreprise pourra faire l'objet d'une taxation de ses emplacements de stationnement;
Considérant que des réclamants se posent des questions sur la problématique de l'indemnisation des moins-values en cas de réduction du nombre d'emplacements de parking pour les immeubles existants;
Qu'ils s'interrogent sur la praticabilité de ce projet : le plan de déplacement de l'entreprise est à établir en fonction de l'occupation de l'immeuble - élément évoluant, notamment en fonction des locataires - tandis que le permis d'environnement est attaché à l'immeuble;
Considérant qu'un réclamant demande de définir les moyens de contrôle dont disposent les différentes autorités afin d'arriver à une réduction effective du nombre de places de stationnement;
Qu'un réclamant rappelle qu'il importe aux cliniques de disposer d'un nombre suffisant de parkings pour leur personnel, leurs patients et leurs visiteurs;
Considérant qu'un réclamant demande que le nombre d'emplacements de parking permis pour la partie densément bâtie de l'Arsenal soit fixé en fonction de l'affectation du bien en zone de forte mixité au PRAS;
Qu'un réclamant demande de ne pas permettre autant d'emplacements de parkings sous les immeubles de bureaux à proximité des gares et grands noeuds de communication (gares de Nord, du Midi, du Luxembourg, Schuman, Arts-Loi,...);
Considérant que la Commission renvoie à son avis en annexe sur le projet de circulaire n° 18 relatif à la limitation des emplacements de parcage; qu'elle est partagée sur les points mentionnés dans le projet du plan, à savoir que la réduction du nombre d'emplacements s'applique également aux immeubles existants via le permis d'environnement, que les règles s'appliquent non seulement pour la construction d'immeubles neufs mais également pour la rénovation d'immeubles existants, que les logements soient exclus du système;
Que les entreprises ne disposant pas de plan de déplacement verraient leurs emplacements de stationnement taxés;
Alors que l'action à mener pour réduire l'offre de stationnement hors voirie est indispensable pour assurer le succès de l'ensemble de la politique de mobilité qui veut opérer un transfert modal dans la mesure du possible - vers les transports en commun; que les exemples étrangers ont montré à suffisance qu'une augmentation de la

difficulté de trouver un parking - ou son coût - peut être un stimulant efficace pour encourager les travailleurs sédentaires, n'ayant pas besoin de leur véhicule privé pour leur activité professionnelle, à utiliser les transports en commun pour les déplacements domicile-travail;
Que de nombreuses villes étrangères, tant en Europe qu'au USA, ont pris des mesures bien plus radicales, en supprimant d'autorité un grand nombre d'emplacements souterrains, en interdisant purement et simplement l'accès aux véhicules privés à certaines zones ou en taxant fortement les emplacements de stationnements privés et que l'expérience a montré le succès de ces mesures;
Qu'il convient de relever que les permis d'environnement constituent des autorisations administratives à caractère temporaire et renouvelables dans les conditions de l'article 62 de l'ordonnance relative aux permis d'environnement; que les titulaires de permis ne dispose pas d'un droit acquis au renouvellement de leur installation; que, de surcroît, l'article 64 de la même ordonnance précise que l'autorité délivrante peut modifier le permis d'environnement lorsqu'elle constate que ce permis ne comporte pas ou ne comporte plus les conditions appropriées pour éviter les dangers, nuisances ou les inconvénients pour l'environnement et la santé, les réduire ou y remédier; que l'ordonnance relative au permis d'environnement n'ouvre pas de droit à indemnisation dans ces hypothèses de non-renouvellement ou de modification des permis d'environnement.
Qu'il est particulièrement justifié de prévoir des normes différenciées selon l'accessibilité des lieux : pour les immeubles bien desservis en transports en commun, on pourra plus facilement limiter le nombre d'emplacements de stationnement;
Que le Gouvernement renvoie à sa décision concernant l'avis de la Commission sur la révision de la circulaire;
Considérant que des réclamants demandent de rendre plus efficace le contrôle du stationnement et des vitesses par la police dans la région;
Qu'un réclamant demande de définir en concertation avec les communes une politique d'agents spécialement formés et affectés au contrôle du stationnement payant;
Qu'il demande également que la Région définisse mieux ses attentes vis-à-vis des communes en matière de stationnement public, et les moyens de financement y afférents;
Qu'un réclamant demande à la Région d'obtenir le soutien du pouvoir fédéral; que le ministère de l'intérieur doit donner les moyens financiers et d'organisation aux nouveaux corps de polices (zones de police) pour pouvoir contrôler le respect de la règle; que le pouvoir régional doit rapidement se baser sur la régionalisation de la loi communale pour créer un corps de 'traffic warden' (gardes du trafic) régionaux; qu'à côté d'un corps du feu (service incendie), d'un corps des poubelles, il y aurait un corps régional chargé de mettre non des amendes mais des factures sur les pare brises des automobilistes occupant indûment la voirie publique (trottoirs, passages piétons, pistes cyclables, etc. et éventuellement les parkings payants);
Considérant que la Commission soutient l'idée de créer un corps chargé du contrôle du stationnement; qu'elle propose de rattacher cette idée à la création d'un organe supra-communal; qu'elle propose également, comme une commune le demande, que la Région définisse mieux ses attentes vis-à-vis des communes et les éventuels moyens de financement y afférents;
Que le plan prévoit au point 3 de la priorité 8 une amélioration du contrôle et un meilleur suivi de la répression des infractions;
Qu'en ce qui concerne la création d'un organe supra-communal, il convient de renvoyer au point 8 de la priorité 8.

Considérant qu'un réclamant souhaite que le ministère de la Justice donne aux parquets et tribunaux les moyens financiers et d'organisation leur permettant d'agir de façon à 'sanctionner' les délits en cohérence avec une nouvelle politique de mobilité.
Que le réclamant propose comme moyen la dépénalisation des infractions les moins graves (genre horodateur) libérant les policiers pour des tâches plus importantes;
Que la Commission remarque que certaines communes appliquent déjà la dépénalisation, notamment sous forme d'une taxe d'occupation de la voirie; qu'elle demande à la Région d'inscrire dans le plan des initiatives pour uniformiser ces mesures concernant le stationnement pour toutes les communes; qu'elle estime important de sanctionner les contrevenants au code de la route, d'autant qu'ils sont un obstacle à la sécurité routière;
Quil ne se justifie pas de modifier le texte du plan dès lors quelles considérations précitées sont déjà inscrites dans le dans le cadre du point 8;
Considérant qu'un réclamant, qui soutient la limitation des parkings d'entreprises publiques et privées, propose un nouvel outil; qu'il estime qu'une sorte de CASBA parking, ou une limitation du stationnement par m2 ventilée par zone et par secteur d'activité, serait particulièrement bienvenue; qu'il conviendrait aussi de tracer les lignes directrices des politiques à mener concernant les grands parkings privés existants, dont la plupart sont en surnombre; que la limitation de parkings privés existants via le permis d'environnement est une solution à retenir, tout en demandant que des procédures de transition soient prévues en cas de mutations foncières récentes ou dans les cas où le permis d'environnement fait suite à un permis d'urbanisme récent; que ces procédures spécifiques doivent avoir pour but d'éviter l'insécurité juridique nuisible aux investissements immobiliers;
Que la Commission rejette l'idée d'une sorte de « CASBA parking » (carte du nombre de parkings admissibles par maille), difficile à gérer et concrétiser, mais se prononce pour une modélisation en matière de stationnement;
Que le Gouvernement se rallie à l'avis de la Commission, en ce qui concerne la modélisation;
Qu'il renvoie d'une part à la base de données et d'autre part à l'organe supra communal prévus par le plan dans le cadre du point 8 de la priorité 8;
Considérant qu'un réclamant insiste sur la modification des PPAS qui contiennent des normes de stationnement qui ne correspondent plus à la politique régionale actuelle ou de mettre en place un outil permettant la non-application des prescriptions ayant un impact sur la mobilité, tel que l'imposition d'un nombre d'emplacements de parking par unité de surface;
Considérant que la Commission estime que la Région et les communes doivent faire un inventaire des PPAS qui prévoient des constructions importantes avec de nombreuses places de parkings, pour évaluer la nécessité d'une modification de ces plans;
Que le Gouvernement considère que c'est aux Communes d'effectuer cet inventaire dans le cadre de leur PCD;
Considérant qu'une commune s'oppose à la mise en place d'un instrument supra-communal de gestion et de contrôle du stationnement en voirie, car les recettes et la gestion doivent rester au niveau communal;
Qu'une autre commune et des réclamants estiment, au contraire, que la gestion du stationnement doit se faire au niveau supra-communal, car une telle approche induit une aide dans la gestion d'un des problèmes que les communes ont le plus de difficultés à gérer et cela permettra une approche globale et cohérente;
Qu'un réclamant estime indispensable que l'ensemble des acteurs intéressés par la

problématique du stationnement soit associé dans les structures de coordination et de gestion et qu'aucune mesure ne soit effectivement prise avant que des conséquences ne soient attentivement étudiées;
Que la Commission estime qu'il est indispensable de mettre en place un instrument de coordination, de gestion et de contrôle du stationnement;
Que de même que la Commission régionale de Mobilité, la Commission estime que l'action du gouvernement en matière de stationnement devrait être multiple et basée sur une définition claire des objectifs à inscrire dans le plan :
- substituer une politique régionale de stationnement aux 19 politiques communales de stationnement;
- exercer, dès que la compétence sera régionalisée, la tutelle d'opportunité sur les arrêtés de police relatifs au stationnement et à la circulation par les autorités responsables de la mobilité de la Région;
- mettre sur pied un organisme gestionnaire supra-communal chargé de la gestion de la politique du stationnement;
- mettre en place un système de contrôle efficace;
- moduler les restrictions en fonction de l'existence de lignes de transports en commun performantes;
- améliorer et étendre la signalisation dynamique des « parkings »;
- baser l'organisation du stationnement sur une tarification progressive;
- lutter contre les voitures ventouses; réprimer durement le parking sauvage de caractère asocial tel que : stationnement sur les trottoirs, en double file, sur les arrêts des transports en commun, zones de livraisons, passages pour piétons et trouver les mesures qui facilitent le contrôle et la répression, surtout pour les récidivistes;
Que le plan répond aux objectifs, que les modalités de mise en oeuvre seront précisées ultérieurement;
Qu'en ce qui concerne la révision de la circulaire De Saeger, des réclamants voudraient que la nouvelle norme de parking soit restrictive et préconise une place de parking pour 300 m2 de bureaux et maximum une place par logement dans les immeubles de logements avec parking;
Qu'il n'est pas acceptable que les normes de parkings soient modulées selon l'accessibilité;
Que des normes de parkings doivent être sévères partout, sans quoi les bureaux seront tentés de quitter les zones centrales pour des bureaux de seconde couronne mieux dotés en parkings car moins accessibles en transports publics, allant à l'encontre de la politique ABC;
Que dans la révision de la circulaire De Saeger, il n'y a pas lieu d'exclure les logements;
Que la révision effective de la circulaire De Saeger devrait être réalisée avant la fin de l'année 2002, vu l'urgence et le fait qu'elle figure dans l'accord du gouvernement qu'il faut respecter et qui vise l'instauration de normes sévères de parking;
Qu'il faut penser à imposer des parkings vélos dans les immeubles et que pour les emplacements de stationnement des entreprises, la proportion du nombre d'emplacements pour les vélos doit être de 10 à 20 %;
Considérant qu'un réclamant demande de ne plus autoriser de constructions de parkings et rationaliser l'utilisation des emplacements existants;
Qu'un réclamant demande de s'attaquer à la source du phénomène en arrêtant l'incitation à l'achat de véhicules de société;
Qu'un réclamant souhaite favoriser les accès regroupés aux parkings privés pour éviter l'envahissement des zones de recul par les véhicules et la réduction des espaces

de stationnement en voirie qui peut en découler;
Qu'un réclamant demande de préciser que l'on reconnaît les droits acquis en matière d'emplacements de parkings même lors du renouvellement des autorisations administratives d'exploitation;
Considérant qu'un réclamant demande pourquoi la définition des normes de stationnement lors de la prolongation, du renouvellement ou de l'extension du permis d'environnement se fera seulement à partir d'un certain nombre d'emplacements, c'est-à-dire pourquoi uniquement les classes 1 et qu'il estime qu'il faut appliquer la norme également pour les permis de classe 2;
Alors que le plan prévoit la prescription de normes de stationnement lors de la prolongation, du renouvellement ou de l'extension des permis d'environnement de classe 1.A et 1.B, à savoir précisément les autorisations d'exploiter des installations que l'ordonnance relative aux permis d'environnement soumet, en raison de taille de ces installations, aux procédures d'évaluation des incidences sous l'environnement par la réalisation d'une étude d'incidences ou l'élaboration d'un rapport d'incidences sur l'environnement; qu'il convient de respecter cette adéquation avec les projets soumis à évaluation des incidences; que, pour le surplus, l'autorité compétente pour la délivrance de permis de classe 2 peut toujours assortir la délivrance du permis d'environnement de conditions particulières appropriées et que le plan prévoit, en outre, différentes mesures applicables à l'ensemble de la problématique du parking;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le bénéficiaire (commune ou région) de la taxe envisagée sur les emplacements de stationnement des entreprises;
Que des réclamants estiment qu'il faut imposer des plans de transport;
Qu'un réclamant propose d'imposer à toute société de plus de 5 personnes un plan de déplacements visant à la réduction drastique de l'usage de la voiture (via des incitants);
Qu'un autre réclamant estime qu'une obligation d'un plan de déplacement d'entreprise devrait pouvoir être imposée à toutes les entreprises et services publics de plus de 50 travailleurs;
Qu'un réclamant précise que l'obligation d'un plan de déplacement devrait pourvoir être progressivement imposée à toutes les entreprises, en commençant par les plus importantes pour englober à moyen terme toutes les entreprises publiques ou privées de plus de 50 travailleurs;
Qu'un réclamant estime que les plans de déplacements d'entreprise doivent être imposés à tous les pouvoirs publics (communes, administrations, assemblées parlementaires); que le choix modal doit également être induit par l'exemple et pour toutes les entreprises de plus de 100 personnes employées, avec des aides subséquentes et incitants fiscaux pour les entreprises citoyennes (moins de 100 personnes employées) qui souhaiteraient adopter de manière volontaire un plan de déplacements, voire également la coordination de plans de déplacement d'entreprises voisines;
Qu'un réclamant remarque qu'il faudrait également parler de plans de déplacements pour les institutions publiques; et que ces dernières ne prennent pas la 'tangente' en recourant aux véhicules en leasing, comme certaines font déjà;
Considérant qu'un réclamant demande quels seront les moyens techniques et financiers pour inciter les entreprises et les écoles à réaliser un plan de déplacement;
Qu'un réclamant estime que le plan de déplacement d'entreprise devrait être intégré parmi les arguments des motivations socio-économiques des permis et certificats d'urbanisme; que pour ce faire, le rôle de l'IBGE en tant que conseil en environnement et le rôle de la SDRB en matière d'économie devraient faire l'objet, en synergie et de

façon transversale, d'une campagne d'information / sensibilisation et d'aide aux entreprises; que dans cette optique, les moyens de ces institutions devraient être renforcés pour qu'un constat et une photographie de la situation actuelle et une projection tendancielle soient présentées avant le terme de validité du plan;
Qu'un réclamant estime que l'encouragement à l'habitat proche du lieu de travail (notamment dans les administrations publiques) par l'octroi de primes ou par d'autres avantages, mériterait d'être promu dans les plans de transports d'entreprises;
Que, comme le relève la Commission, il convient de renvoyer à l'amendement relatif aux plans de déplacement d'entreprises, inséré au point 8.2.(moyens);
Que pour le surplus, les demandes des réclamants concernent des mesures d'exécution qui ne pourraient être détaillées dans le cadre du présent plan;
Considérant qu'un réclamant demande d'insérer des normes minimales d'emplacements pour les personnes à mobilité réduite et pour les deux-roues dans les permis d'environnement et les permis d'urbanisme et ce, même lors de rénovations ou de renouvellement de permis d'exploiter;
Que la Commission renvoie ces remarques à son avis en annexe sur le projet de circulaire n° 18 relatif à la limitation des emplacements de parcage en marquant son intérêt pour cette demande;
Que le plan prévoit que la circulaire contiendra des normes minimales d'emplacement pour les 2 roues et pour les livraisons sans qu'il soit utile de préciser cela davantage dans le plan;
Considérant qu'un réclamant demande l'adaptation des outils administratifs et réglementaires à la gestion du stationnement en espace public en ville : validité des zones bleues, carte de riverain, carte de stationnement, pose de sabot, dépénalisation des amendes;
Qu'il convient de renvoyer au texte du plan, point 8, moyens;
Considérant qu'une commune demande que les communes soient associées aux processus de modification de la législation relative aux cartes riverains;
Qu'une autre commune estime qu'il y a lieu de préciser les orientations envisagées pour la réforme de la réglementation des cartes riverains;
Qu'un réclamant estime que les cartes riverains doivent être limitées à une par ménage;
Qu'un autre réclamant estime que, dans les rues où seuls les 'riverains' peuvent parquer leurs véhicules, il faudrait pouvoir 'louer' des cartes de riverain à la journée, à la semaine ou pour un mois;
Considérant que la Commission attire l'attention du Gouvernement sur cette question en vue d'étudier une uniformisation du régime;
Que le Gouvernement ne partage pas l'avis de la Commission sur le concept d'une uniformisation du régime, mais privilégie l'approche d'un tronc commun minimaliste, qui peut être décliné par les Communes suivant les situations vécues sur le terrain; que des négociations se feront sur le sujet lors de l'installation de l'instrument supra communal de gestion et de contrôle du stationnement;
Considérant que la Commission demande que le Gouvernement ait une politique plus volontariste en ce qui concerne la gestion des poids lourds dans la Région;
Considérant que la Commission relève qu'il existe des contradictions entre les cartes poids lourds et les cartes 4-5-6 dans la mesure où certaines voiries ont des statuts différents en fonction de ces cartes;
Alors qu'il convient de préciser que le fait qu'une voirie soit accessible à tout camion n'empêche pas que puissent y être développées des actions pour y améliorer le cadre de vie; qu'il n'y a donc pas de contradiction entre les figures 109 et les Cartes 4, 5 et 6;

Que, pour le surplus, le projet de plan est complété afin de suivre l'avis de la Commission et précise que ces principes généraux relatifs aux poids lourds connaissent des exceptions motivées par des cas particuliers; que celles-ci sont illustrées sur la figure 109 relative aux « itinéraires poids lourds »;
Qu'une série de mesures sont prévues en ce qui concerne la gestion des poids lourds, qu'ainsi, le plan prévoit, l'amélioration de l'accessibilité routière des zones logistiques et de la zone portuaire est améliorée, l'installation d'une signalisation directionnelle adéquate depuis le Ring de Bruxelles, le réaménagement de l'avenue du Port et de l'avenue de Vilvorde pour permettre un meilleur accès au Port de Bruxelles une étude est en cours en vue de l'amélioration de la fluidité à hauteur du square De Trooz, ...;
Considérant que la Commission estime qu'il faut verser les réclamations à propos des poids lourds dans la révision du plan Iris;
Que la Commission régionale de mobilité soutient la mise en oeuvre d'un plan logistique s'appuyant sur un « centre de distribution urbain » (CDU), pour favoriser la réduction du trafic de transit des poids lourds dans la Région;
Que les modalités de mise en oeuvre du centre de distribution urbain et de ses mesures d'accompagnement préservent les besoins spécifiques de livraison et d'approvisionnement de certains secteurs comme la grande distribution, la construction ou encore le secteur des combustibles qui ne pourraient, économiquement et techniquement, s'accommoder d'un dégroupage systématique des gros chargements; qu'il en est de même pour de petites entreprises ou des commerces, pour lesquels le coût du projet présenterait un handicap de compétitivité et une contrainte redondante aux dispositifs déjà existants et satisfaisants; que les zones de livraison doivent être suffisantes et modulées dans l'espace, et les horaires établis en fonction des besoins des activités économiques; que le projet de "Centre de distribution urbain" doit être mis à profit non seulement pour le Pentagone mais également pour d'autres quartiers de la Région;
Que des études sont en cours sur la faisabilité du projet, au regard notamment des préoccupations exprimées par la Commission;
Considérant qu'un réclamant demande d'éclaircir le rôle du canal et, en particulier, sa signification spatio-économique au niveau régional et international et demande que le statut du canal soit mentionné dans le plan;
Alors que cette précision n'apporte rien d'essentiel par rapport à l'importance et au rôle du canal qui sont reconnus à suffisance dans le plan;
Considérant qu'un réclamant est d'opinion que pour l'ouverture du canal pour les navires de 4500 tonnes / 1350 tonnes il est impossible que le dragage du port suffise et que cela exigera d'entamer plus d'intervention sur l'infrastructure (notamment l'augmentation du libre passage en hauteur des navires et un élargissement);
Que le dragage du canal comme unique action sur l'infrastructure est insuffisant pour être un stimulant adéquat pour la promotion de l'inter modalité, car pour cela il faut que le canal soit agrandit conformément à sa sélection en tant que voie d'eau internationale;
Que le Gouvernement estime qu'il est inopportun de donner au canal, dans sa traversée de Bruxelles, des caractéristiques supérieures à celles qui existent en amont sur le territoire des deux autres Régions et que le gabarit de 1.350 tonnes est un maximum;
Considérant que certains réclamants indiquent qu'en plus du type de voirie, il conviendrait de prendre en compte, dans le cadre de la gestion des poids lourds, le concept de zones d'affectation telles que définies dans le PRAS ainsi que les densités de population dans les différents quartiers;

Considérant qu'un réclamant demande de veiller à ce que le trafic engendré par les activités de production dans les zoning industriels (camion, voitures individuelles,...) ne se fasse pas par le réseau local avoisinant;
Considérant que certains réclamants demandent de créer un véritable plan de circulation pour les zoning industriels et les quartiers d'habitations avoisinants;
Considérant qu'un réclamant demande que les camions de plus de 20 tonnes soient interdits au centre ville et dans les zones résidentielles;
Qu'il convient de souligner que les cartes et figures ont été revues et tiennent compte de la desserte des zones économiques;
Qu'en fonction de la politique de l'amélioration du cadre de vie que le plan préconise, il a été tenu compte des affectations du PRAS pour déterminer les voiries accessibles aux camions;
Considérant que certains réclamants demandent de limiter l'accès aux camions, à toutes les voiries, car il y a une contradiction entre la carte 109 (itinéraires poids lourds) et les propositions faites à la priorité 9 de concentrer la circulation des poids lourds sur le réseau principal, et de la réglementer ou de l'interdire ailleurs;
Qu'il apparaît effectivement que la zone accessible à tout camion doit être réétudiée et en particulier réduite dans les quartiers mixtes habités;
Que la figure 109 est corrigée pour résoudre les contradictions relevées;
Considérant que certains réclamants demandent de prévoir un mécanisme permettant d'ajouter des conditions relatives à l'accessibilité des camions afin de donner une base légale à ces conditions, car la commune ne dispose pas des moyens requis pour organiser le suivi des voiries accessibles aux camions ni de faire respecter les restrictions d'accès des camions et d'en organiser le contrôle;
Que les principes généraux relatifs à la circulation sont déterminés au point 9(moyens) de la priorité 8 ainsi qu' à la figure 109; que pour le surplus, les questions relèvent des mesures d'exécutions qui devront être mises en oeuvre afin de rendre ces principes opérationnels; que ces mesures d'exécutions ne pourraient être détaillées dans le cadre du présent plan qui constitue un plan d'action général;
Considérant que certains réclamants indiquent que la localisation des parkings camions doit être mieux répartie sur le territoire bruxellois;
Que la localisation des parkings figurant sur la figure 109 a été revue et est indicative (si figure : informative ou illustrative) et que celle-ci pourra être revue en collaboration avec les communes concernées dans le cadre de la réactualisation du plan IRIS;
Considérant que certains réclamants demandent de prévoir des objectifs et des mesures pour la livraison et l'approvisionnement des commerces et la gestion des zones de livraisons;
Que le plan précise que les véhicules fournisseurs sont en concurrence avec les autres véhicules en matière de stationnement, ou sont sur la voirie lorsqu'il sont garés en double file; que le plan a été amendé pour intégrer une régulation des horaires des tonnages autorisés;
Considérant que certains réclamants font remarquer que la pertinence de la localisation du centre TIR (aux limites du Pentagone) doit être étudiée avant tout projet d'extension; qu'il serait pertinent de créer des centres TIR aux principales entrées de la région (un sud-ouest, l'autre au nord-est) et d'organiser à partir de ces points la distribution dans la région, le trafic de transit étant strictement reporté sur le ring;
Considérant que la Commission attire l'attention du Gouvernement sur l'éventuelle incompatibilité du centre TIR à cet endroit avec les projets de développement du site

Tour et Taxis;
Que le Gouvernement ne partage pas l'avis de la Commission dès lors que l'extension des entrepôts est compatible avec les projets de développement du site de Tour & Taxis moyennant une étude globale de mobilité du site, telle que prévue dans le contrat de Gestion du Port, qui minimise les nuisances pour le quartiers; que cette question a, en effet été examinée par la Commission et tranchée par le Gouvernement lors de l'approbation du PRAS; Qu'en ce qui concerne la localisation du Centre de Distribution Urbain, celle-ci est actuellement à l'étude;
Considérant que certains réclamants estiment que le destin fédéral et européen de Bruxelles implique une vision à moyen et à long terme de l'accessibilité interrégionale et internationale de Bruxelles et nécessite une desserte aéroportuaire et ferroviaire internationale performante de Bruxelles;
Considérant qu'en vue de la réalisation de ces objectifs, la Commission estime indispensable l'utilisation optimale de la Jonction Nord-Midi; le développement adéquat des réseaux IC-IR et RER et la prise en charge des clients par les taxis bruxellois à l'aéroport;
Considérant que la Commission estime que dans le cadre du développement durable, la plus grande attention doit être apportée aux réductions des nuisances issues du trafic aérien;
Qu'il est prématuré de proposer des pistes alternatives pour la jonction Nord-Midi, alors que des études sont en cours pour évaluer les possibilités d'accroître la capacité de la jonction actuelle;
Que les autres problématiques sont traitées à la priorité 9, à laquelle il est dès lors renvoyé;
Considérant que certains réclamants estiment que les propositions reprises dans le projet de plan gagneraient à recevoir des précisions d'objectifs et de calendrier de mise en oeuvre en cette matière importante pour l'avenir du développement du caractère fédéral et international de Bruxelles;
Que les moyens de mise en oeuvre sont précisés dans les considérations générales; que la réalisation d'une meilleure liaison ferroviaire avec l'aéroport est prévue dans le cadre du RER mais que son calendrier de réalisation dépend de la SNCB;
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que les projets relatifs au port de Bruxelles sont mal localisés et différents dans les versions francophone et néerlandophone;
Que la figure 106 est corrigée en conséquence;
Considérant qu'un réclamant demande d'arbitrer entre l'intérêt des camions et les zones de logement fragilisées, car la carte 109 indique les itinéraires préférentiels de circulation des poids lourds dans la ville et ceux-ci sont surtout situés dans les zones de forte mixité du PRAS le long du canal dans lequel le logement est fragile;
Que les "itinéraires poids lourds méritent un traitement spécifique approfondi et précis quartier par quartier ";
Que la carte est modifiée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de rendre les cartes reprenant les gares RER, à créer ou existantes, homogènes afin que l'on puisse se prononcer sur les options préconisées, car il y a des différences entre les cartes et pour pouvoir se prononcer valablement il faut savoir si les options sont minimalistes ou maximalistes;
Que le plan défend l'ouverture d'un nombre de gares ou de haltes le plus élevé possible;
Que les cartes sont harmonisées et la figure 108 ainsi que la Carte 1 sont corrigées;
Considérant que certains réclamants font remarquer qu'aucune proposition n'est faite

pour améliorer la liaison entre Uccle et les communes de l'Est de la seconde couronne et que cette problématique a déjà été développée dans le dossier de base du plan communal de développement ucclois; qu'ainsi le passage du bus 41 par le Bois de la Cambre ou d'autres solutions doivent être envisagées dans le cadre du réaménagement futur de la circulation;
Qu'il convient de préciser que ces préoccupations seront prises en compte dans le cadre du plan de déplacements du Bois de la Cambre, en cours d'étude en association avec la Ville de Bruxelles et la Région, et en concertation avec les 2 communes riveraines;
Considérant qu'un réclamant demande de rendre la légende de la carte 6 plus lisible, d'y préciser les sites protégés et les lignes à améliorer et d'y expliciter les lignes rouges;
Qu'il convient de modifier le plan pour préciser la légende de la carte 6;
Considérant qu'un réclamant demande de "Compléter la carte des transports en commun intra-régionaux et stimuler désormais les rocades concentriques en prenant en compte Bruxelles et son hinterland. » , car la méthodologie doit aider à bien comprendre les notions, à repérer facilement les éléments, à vérifier la cohérence des données et des dispositions, à tenir compte des contraintes de tous types, internes et externes;
Qu'il convient d'accueillir la réclamation dès lors qu'il est nécessaire de prendre en compte les transports en commun dans l'hinterland;
Que les lignes de bus rapides des deux régions limitrophes ont été ajoutées sur la figure 108;
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre le nouveau plan du réseau de trams de la STIB et s'étonne que celui-ci ne soit repris ni dans le projet de plan, ni dans les cartes;
Qu'il ne convient pas de faire droit à cette demande dans la mesure où l'ajout du plan du réseau trams de la STIB, qui est très dense, rendrait la carte illisible;
Que le plan du réseau tram de la STIB est, en outre, accessible à tous les citoyens;
Considérant qu'un réclamant demande de distinguer de manière cartographique les "sites protégés" des "sites propres";
Qu'il ne convient pas d'accueillir cette demande; qu'il est, en effet, impossible de préjuger à ce stade de la localisation la plus opportune des sites propres et protégés; que ce sont les études, au cas par cas, qui détermineront quel type d'aménagement sera nécessaire en fonction notamment de la configuration des lieux;
Considérant que de nombreux réclamants demandent des changements qui relèvent du plan de gestion de la STIB (changement d'horaire ou de trajet de lignes de bus...) ou de compétences communales (aménagement de voiries communales); et qu'il n'est pas possible d'aborder toutes les mesures d'exécution qui pourront être utiles en vue de la réalisation des objectifs du plan;
Considérant que certains réclamants relèvent une discordance, en ce qui concerne la représentation graphique des zones 30, entre la carte 4 et la figure 105 (voiries -zones 30);
Que la carte 4 est modifiée afin de la rendre plus lisible et que les zones 30 sont reprises en détail sur la carte 5;
Considérant que des réclamants font remarquer qu'à la figure 106, deux projets importants ont été oubliés, à savoir la maison du Port et la réalisation d'un quai de transbordement au quai Aa;
Que la Commission estime que ces deux projets doivent être repris sur la carte;
Que la figure 106 (projets du port de Bruxelles) du projet de plan est complétée pour

intégrer la maison du Port et la réalisation d'un quai de transbordement au quai Aa;
Considérant que certains réclamants demandent d'améliorer les trottoirs;
Que le plan précise que le confort des circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite est amélioré notamment par la rénovation des trottoirs l'amélioration de la qualité du revêtement de ceux-ci;
Considérant que certains réclamants demandent qu'il y ait coordination entre les communes riveraines pour l'étude des plans communaux de mobilité;
Que l'amélioration de la collaboration entre les communes est prévue par le plan; que des projets de conventions à ce sujet sont en cours d'élaboration;
Considérant que certains réclamants demandent de supprimer les feux sur la petite ceinture et de prévoir des mesures particulières pour les piétons;
Que le plan précise que le confort des circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite est amélioré par le biais des huit instruments exposés dans le deuxième objectif de la priorité;
Que la suppression des feux ne peut être étudiée qu'au cas par cas dans une analyse d'ensemble d'un réaménagement de la petite ceinture;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de prévoir l'obligation d'utiliser des camions plus petits ainsi que l'imposition d'une heure limite de livraison et une multiplication des voiries interdites aux camions, avec toutefois possibilité de « permis d'accès aux entreprises » en cas de nécessité;
Que le plan traite en partie de cette question et prévoit la possibilité de dérogations aux principes généraux; qu'il convient, pour le surplus de compléter le projet de plan pour préciser que celui-ci visera également que les modalités de mise en oeuvre du Centre de déchargement urbain et que ses mesures d'accompagnement préserveront les besoins spécifiques de livraison de certains secteurs qui ne pourraient économiquement et techniquement s'accommoder d'un dégroupage systématique;
Considérant que certains réclamants demandent de reprendre le centre TIR à la figure 109 (itinéraires poids lourds);
Que la figure 109 est corrigée en ce sens;
Considérant que certains réclamants indiquent qu'il y a une contradiction entre les cartes, que certaines voiries reprises en "Accessible à tous camions" sont aussi reprises en "modération du trafic auto selon la spécialisation des voiries et rééquilibrage en faveur de la mobilité douce » et en « voiries interquartiers en zone de logement : amélioration de la quiétude par des mesures sur le trafic et des aménagements routiers » (ex : av F Roosevelt, chaussée de Waterloo,..);
Alors que l'ensemble des paramètres a été pris en compte dont celui évoqué par les réclamants, étant bien entendu que les voiries principales du réseau primaire doivent être accessibles à tout trafic, sous peine de mettre en péril l'accessibilité générale de la Région;
Considérant que certains réclamants n'approuvent pas que les quartiers populaires du bas de la commune de Molenbeek soient en accessibilité à tout camion sur la carte figure 109;
Qu'il s'agit de ne pas considérer le Molenbeek historique comme une zone accessible à tout camion mais de faire une analyse plus fine de la situation afin de protéger les quartiers habités;
Que la carte est modifiée de manière à reprendre prioritairement en zone accessible à tout camion les zones industrielles, portuaires, et les zones de forte mixité telles que définies au PRAS;
Que la figure 109 est adaptée en conséquence avec une diminution importante des zones accessibles à tout camion à Anderlecht, Molenbeek, et Bruxelles Ville;

Considérant que certains réclamants demandent de mettre l'avenue De Tyras en "accessible à tout camion";
Que la Commission soutient cette réclamation;
Que le Gouvernement se rallie à la demande des réclamants et de la Commission, que cette avenue permet de relier directement l'autoroute au canal et à la zone industrielle et qu'elle traverse une zone peu habitée;
Considérant, en ce qui concerne les parkings camions sur la figure 109, que certains réclamants demandent de supprimer certains des sites choisis, dont le site indiqué à Molenbeek car il s'agit d'un centre d'habitat très dense;
Que, concernant le site indiqué à Molenbeek, il s'agit d'une erreur matérielle de localisation et que celui-ci sera déplacé sur le site de la gare de l'Ouest qui est situé dans une zone industrielle;
Que des parkings pour poids lourds et camions sont aménagés hors voirie, pour éviter leur stationnement dans les quartiers résidentiels et les nuisances qui en découlent;
Que pour chaque site potentiel proposé sur la carte, une étude fine doit faire apparaître la faisabilité et ses mesures d'accompagnement;
Qu'il n'est pas exclu que certains de ces sites soient postposés voire abandonnés;
Considérant que certains réclamants refusent que la carte mentionne les voiries du pourtour du parc Elisabeth en accès camions, car les alentours des parcs et des squares jouent alors le rôle de parking pour les camions;
Alors que concernant le parc Elisabeth, le tunnel Simonis étant interdit aux camions, les voiries autour du parc doivent leurs être accessibles;
Considérant que certains réclamants demandent de supprimer en zone accessible à tout camions à la figure 109, la zone située au bout de la ligne de chemin de fer (rue de la Tannerie,...);
Que la carte a été corrigée dans ce sens;
Que le plan annonce qu'il est impératif que la mise en service du RER ne soit pas seulement un moyen pour améliorer les conditions d'accès de Bruxelles depuis la périphérie, mais aussi un outil pour améliorer la mobilité à l'intérieur de la Région;
Que dans ce cadre, il vaut mieux ouvrir ou créer un maximum de gares à Bruxelles;
Alors que justement le plan intègre l'exigence de la région de voir le RER s'appuyer sur une quarantaine de gares bruxelloises;
Que le plan annonce que les parkings de dissuasion sont situés en dehors de la Région de Bruxelles-capitale; que ceux-ci sont en connexion avec le réseau de chemin de fer et le RER;
Que les parkings de transit sont de plus petite taille et sont situés à l'intérieur de la Région de Bruxelles-capitale; que ceux-ci sont en connexion avec le transport public urbain et/ou avec le RER;
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir une desserte à partir de la chaussée d' Alsemberg pour le parking de transit;
Que des études à ce sujet sont en cours;
Considérant qu'un réclamant demande d'ouvrir rapidement les différentes gares inscrites sur le plan, dont notamment la gare du Vivier d'Oie et la Gare de l'Ouest;
Qu'en ce qui concerne la gare du Vivier d'Oie, la demande de permis d'urbanisme va être introduite prochainement; qu'en ce qui concerne la Gare de l'Ouest, une étude de faisabilité est en cours;
Que la décision d'ouvrir ces gares relève toutefois de la SNCB;
Considérant que de nombreux réclamants s'opposent à la mise à 4 voies de la ligne 124;
Que pour mettre une zone à quatre voies, une enquête publique doit être réalisée dans

le cadre de la demande de permis d'urbanisme et d'environnement; que des observations particulières pourront être formulées à cette occasion et seront discutées dans le cadre des Commissions de concertation;
Que des études sont, en outre, encore en cours à ce sujet;
Considérant qu'un réclamant demande d'inclure la desserte de Vilvoorde et sa zone Nord dans le RER et de les relier à Bruxelles et à l'aéroport;
Considérant qu'un réclamant s'étonne que ne soit indiqué que le tracé d'une des deux liaisons ferroviaires avec l'aéroport (Diabolo);
Considérant qu'un réclamant marque son opposition au tracé du Diabolo prévu dans le plan;
Que le texte du plan est éclairant sur la motivation du Gouvernement car il s'agit effectivement de faire de Zaventem une gare de transit plutôt qu'une gare terminale pour assurer une liaison en boucle rapide et efficace avec le centre de Bruxelles;
Considérant qu'un réclamant indique que si la liaison Schuman-Josaphat est indiquée « à créer »alors une gare doit absolument être prévue place Jamblinne de Meux pour promouvoir les déplacements intra-urbain;
Qu'il convient de souligner qu'à la suite à l'avis négatif des citoyens lors de l'enquête publique, le projet de gare à cet endroit a été abandonné;
Considérant que certains réclamants sont opposés à l'ouverture de gares RER;
Alors que la réussite du RER suppose l'ouverture d'un nombre de gares suffisant pour rendre le réseau attractif;
Considérant que certains réclamants précisent que certaines gares ont été oubliées sur la figure 108 (réseau express régional), dont celle de Berchem, Arcades et Lycée français;
Qu'il s'agit d'une erreur matérielle et qu'elle est corrigée sur la figure 108;
Considérant que certains réclamants objectent que la ligne 28 présente un potentiel commercial très faible (hormis Bruxelles-Ouest et Simonis vu leur connexion au réseau Métro) et que deux trains par heure et par sens en heure de pointe par la relation R5 du RER paraît amplement suffisant;
Alors qu'il est prévu une exploitation de la ligne 28 par la gare de l'Ouest avec quatre trains/heure à l'heure de pointe vu les potentialités de développement de la zone ZIR Gare de l'Ouest;
Considérant qu'un réclamant demande le maintien du parking du transit et l'ajout d'un parking à proximité de la Gare de Calevoet;
Que le Gouvernement ne prévoit pas de parking de transit à la gare de Calevoet par manque de place;
Considérant que certains réclamants refusent l'extension du RER par la berme centrale de l' autoroute Malines-Bruxelles-Anvers(E19) dans la mesure où aucune justification n'est fournie à cet égard dans le plan (point 6, moyens);
Que, suivant l'avis de la Commission, le plan précise que l'intégration de l'aéroport de Bruxelles-National dans le réseau RER impose la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer dans la berme centrale de l'autoroute E19,; : de manière à constituer la quatrième branche de la desserte de l'aéroport;
Considérant que certains réclamants demandent la création d'une liaison ferrée sur l'autoroute de Namur sur le territoire de Bruxelles-Capitale avec un parking de transit à son extrémité, car une telle liaison pourrait se brancher sur le métro voire, par interconnexion à Delta/Beaulieu avec la ligne 161 de la SNCB (vers Schuman);
Qu'il ne convient pas de modifier le projet de plan sur ce point dans la mesure où des initiatives en ce sens sont en cours d'études (ligne 161 du RER et projet de bus rapide Wavre-Bruxelles;

Considérant que certains réclamants demandent de clarifier la carte 6;
Qu'il convient de modifier le plan pour préciser que les sites protégés sont soit des sites propres, soit des sites franchissables, soit des bandes réservées aux bus;Alors que les études détaillées des sites détermineront le type d'aménagement adéquat;
Qu'il est impossible de fixer à priori les aménagements en sites protégés ou site propres;
Considérant que certains réclamants demandent que soit prévu un meilleur maillage de transport en commun de la commune d'Uccle;
Que cette préoccupation sera rencontrée dans la restructuration du réseau de transport en commun dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB et dans le cadre de l'actualisation du plan Iris;
Considérant que certains réclamants demandent que soient prévus des transports en commun sur l'axe Quartier européen-Otan-aéroport;
Qu'il convient toutefois d'attendre les résultats de l'étude en cours quant à la faisabilité de tels projets, sur la base de données locales, avant de prendre des initiatives concrètes dans ce domaine;
Considérant que certains réclamants demandent de reprendre les options de base du plan communal de développement de la Ville de Bruxelles et du plan de déplacement du Pentagone dans le plan;
Que ceci ne relève toutefois pas du présent plan mais du plan de déplacement de la Ville de Bruxelles;
Considérant que certains réclamants demandent de valoriser le canal comme voie de transport public;
Que les essais et études faits à ce sujet ont toutefois démontré qu'il ne s'agissait pas d'une option rentable en termes de vitesse commerciale, les bateaux devant, en effet, respecter une vitesse réduite car à vitesse rapide les remous provoqués par les bateaux attaquent les berges;
Considérant que certains réclamants remarquent qu'un site protégé sera difficile à créer chaussée de Waterloo;
Qu'un site protégé, allant du Fort Jaco à la limite régionale est toutefois pertinent dans la mesure où la chaussée est à double voie dans chaque sens;
Considérant qu'un réclamant demande de trouver des solutions alternatives en matière d'itinéraire des lignes de trams 18 et 92 et de ne pas permettre le terminus du tram 18 au square Reindorf;
Que la situation géographique de cette dernière ligne de tram ne permet pas de prévoir un terminus à un autre endroit dans des conditions optimales;
Que ce terminus est aménagé en limitant au maximum les nuisances sonores;
Que les nouveaux trams 3000 devraient également être plus silencieux et provoquer moins de vibrations;
Qu'il convient de renvoyer pour plus de précisions à cet égard à la priorité 9 du plan;
Considérant que certains réclamants sont opposés au projet de pont Picard créant un accès ferré entre le site de Tour et Taxis et le Centre de Communication Nord car la passerelle-pont présenterait un gabarit trop important;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation car le projet inscrit au plan est nécessaire pour permettre une desserte adéquate en transports en commun du site Tour et Taxis appelé à se développer et pour créer une nouvelle ligne allant de l'AZ-VUB et du Heysel à la gare du Nord et que l'exécution est encore à étudier;
Considérant qu'un réclamant précise que la création du site propre chaussée de Mons est une très bonne idée mais que vu l'étroitesse de la chaussée cela semble très difficile;

Que lors des plans d'aménagement, une étude sera faite pour programmer les aménagements nécessaires, notamment à l'approche des feux en créant une bande réservée pour les bus par la suppression d'une bande ou de parkings;
Considérant que des réclamants demandent la réouverture de la halte Buda (L.25/27);
Qu'il convient toutefois de signaler que cette halte se trouve hors des limites de la Région;
Considérant qu'un réclamant demande l'amélioration de la correspondance entre la ligne1A (Pétillon) et le tram 23-90 (boulevard Louis Schmidt) par le déplacement de la station Pétillon et/ou de relier les deux par un passage souterrain;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation car il s'agit d'un projet trop coûteux vu notamment le manque d'espace à cet endroit;
Considérant que certains réclamants demandent que le site sous le viaduc Herman Debroux ne soit pas indiqué comme parking de dissuasion car il n'est pas adapté;
Qu'il n'y a pas lieu de faire droit à cette demande, le parking concerné étant parfaitement adapté à la fonction de parking de dissuasion vu sa localisation à la sortie de l'autoroute E411, sa situation proche du métro et des bus ainsi que son nombre de places;
Considérant que de nombreux réclamants demandent des changements mineurs (une rue parallèle ou perpendiculaire) à propos des trajets de bus ainsi que des changements d'horaires;
Que le problème des trajets et des arrêts de bus est un problème qui pourra être négocié lors de l'établissement du contrat de gestion de la STIB avec la Région qui prévoit l'étude de la restructuration générale du réseau mais ne s'inscrit pas dans le cadre des objectifs prioritaires énoncés dans le présent plan;
Considérant que certains réclamants demandent que le trajet de bus de la ligne 87 soit modifié (avenue des 9 Provinces) et demande sa prolongation jusqu'à la gare de Berchem;
Que le Gouvernement partage le souci des réclamants et de la Commission à cet égard; que cette question sera examinée à l'occasion de la restructuration du réseau dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant que certains réclamants demandent qu'une alternative soit prévue pour le trajet du tram; qu'au lieu de passer par l'avenue de Jette, il passe par l'avenue de Laeken, l'avenue Poplimont et l'avenue de l'Exposition Universelle;
Qu'il conviendra d'étudier cette alternative dans le cadre de l'étude définitive de l'aménagement;
Qu'en cas où l'étude démontrerait la non-pertinencee de cette alternative, le tracé prévu sera maintenu;
Considérant que certains réclamants demandent de prévoir des emplacements d'entrepôts pour les transports en commun (près des limites régionales et à proximité de la zone industrielle de Forest);
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation car le cadre urbanistique est défini dans les cartes et prescriptions du PRAS et le choix des localisations appartient à la STIB;
Considérant que certains réclamants, suivis par la Commission, demandent de mettre les noeuds intermodaux sur la carte 6 plutôt que sur la carte 4;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation dans la mesure où le concept de noeud intermodal est associé au cadre de vie et doit être maintenu sur la carte 4;
Considérant que de nombreux réclamants demandent pourquoi certaines lignes de transport en commun ainsi que les bus d'une fréquence de moins de 10 bus à l'heure ne se retrouvent pas en rouge sur la carte 6;

Que la Carte 6 n'est pas une carte représentative des réseaux de transport en commun, mais uniquement des actions sur les infrastructures qui doivent être entreprises de façon prioritaire pour la qualité du service et la vitesse commerciale des transports en commun;
Considérant qu'un réclamant remarque qu'il y a une confusion sur la carte entre les lignes de bus provisoires et les lignes de bus permanentes;
Que cette remarque n'est pas pertinente dès lorsqu'il n'y a pas de lignes provisoires sur la carte;
Considérant que certains réclamants demandent d'achever le pré-métro entre l'Altitude 100 et le square des Héros ou Calevoet;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce que ce projet serait trop coûteux et n'a pas un caractère prioritaire pour la mobilité régionale; Qu'il est, en outre, déjà prévu d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne du tram 55, qui dessert ces quartiers;
Que cette ligne de tram est reprise sur la carte 6 « en tronçon de ligne de tram à améliorer »;
Considérant qu'un réclamant fait la proposition d'une ligne STIB de petits bus à fréquence élevée chaussée de Waterloo;
Que la Commission indique qu'une proposition alternative pourrait être de mettre sur pied l'utilisation de taxis collectifs en collaboration avec la STIB pour améliorer la vitesse commerciale là où les bus ne passent pas;
Que cette proposition sera examinée dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant que certains réclamants proposent d'améliorer la ligne de tram chaussée de Waterloo, entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand, en supprimant le stationnement sur cette portion de la chaussée de Waterloo;
Que le plan rencontre le souci des réclamants dans la mesure où ce tronçon est indiqué « à améliorer » sur la Carte 6; que cette amélioration se fera probablement en réservant un site protégé pour transports en commun;
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre les lignes des bus 38 et 41 en "à améliorer";
Que la ligne 38 est à indiquer en « à améliorer » sur la Carte 6;
Que les tronçons problématiques de la ligne 41 sont déjà indiqués en « à améliorer » sur la Carte 6;
Considérant que de nombreux réclamants demandent de prévoir une meilleure traversée du Bois de la Cambre par les transports en commun, d'une part pour relier la gare du midi à l' ULB et à la VUB, et d'autre part pour améliorer la liaison Est/Ouest;
Que d'autres réclamants demandent de renforcer la capacité de la ligne 26 du côté du Bois de la Cambre;Que l'amélioration de la ligne 26 est prévue dans le cadre du RER;
Que des études en cours étudient, par ailleurs, le plan de déplacement du Bois de la Cambre en veillant à permettre une traversée plus facile pour les bus; Que les autres points seront approfondis dans le cadre de l'actualisation du Plan Iris;
Considérant que certains réclamants demandent comment améliorer la ligne de tram 92 de Fort Jaco au Square Marlow;
Que vu l'étroitesse de la chaussée à plusieurs endroits, l'amélioration prévue concerne la gestion du trafic notamment la gestion des feux et la réglementation du stationnement;
Considérant qu'un réclamant précise que pour protéger le site protégé du goulet Louise, il faut interdire le stationnement sauf pour le déchargement des camions (prévu à l'origine);
Qu'à cet endroit la mesure préconisée par le réclamant est déjà en place depuis un

certain temps, mais n'est pas respectée par les voitures, que le plan prévoit le renforcement du contrôle et du sanctionnement du stationnement irrégulier;
Considérant que des réclamants demandent d'améliorer les liaisons entre le bas et le haut de Forest par divers itinéraires (liaison Est/Ouest) de transports en commun;
Que l'adoption de telles mesures est subordonnée au résulta de l'étude de la restructuration du réseau, mise en place dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant que certains réclamants demandent de rétablir le passage rue de la Soierie ou la rue de la Station, pour la traversée du site industriel de Forest et de donner une correspondance avec la gare Forest midi;
Que la résolution de cette barrière urbaine sera traitée dans le cadre du Plan Iris II;
Considérant que certains réclamants demandent de mettre le tram 52 en demi-site propre près du carrefour Stalle-Etoile et de prévoir des navettes pour les spectacles de Forest national, couplées au tram 52 et aux bus 54 et 50; et d'indiquer la direction de Forest National depuis l'arrêt des transports en commun;
Que le tracé de la ligne 52 est mise en site « à améliorer » sur la Carte 6;
Que la signalisation de la direction de Forest National depuis l'arrêt des bus et des trams relève d'un niveau de détails qui n'est pas du ressort du plan;
Que la problématique des navettes-spectacles doit être traitée dans le cadre des plans de transports événementiels;
Qu'il convient, à cet égard, de rappeler que le projet de plan a été complété afin de préciser que dans les plans de déplacements d'entreprise, l'appellation « Entreprise » couvrait toute activité générant des flux importants de déplacement (entreprises publiques et privées, écoles, équipements collectifs, infrastructures culturelles, événements, ...);
Considérant que plusieurs réclamants demandent de prolonger la ligne du tram 91 jusqu'à la place Royale Sainte Marie et de faciliter ainsi le transfert vers le métro à Louise;
Que ceci relève de l'étude de la restructuration du réseau mise en oeuvre dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, demande de mettre la ligne de bus 54 en tronçon "à améliorer" entre le carrefour de la rue du Bailli,de l'avenue Louise et de la chaussée d'Ixelles (trajet par l'avenue Louise, la rue du Beau-Site et la rue Jean de la Croix);
Que les autres rues alentour, de même hiérarchie et par lesquelles transitent les bus, sont toutes reprises en tronçon « à améliorer » sur la carte;
Que le Gouvernement partage la préoccupation du réclamant et de la Commission et corrige la carte 6 en conséquence;
Considérant que certains réclamants demandent de mettre en « site propre à créer » différents tronçons;
Que la carte doit être mise en harmonie en complétant les chaînons manquants pour les mises en site propre et/ou protégé;
Que des études détaillées détermineront parmi eux lesquels seront mis en site propre;
Considérant qu'un réclamant est opposé à la création du site propre du bus 34 au croisement de la chaussée de Wavre et du boulevard Général Jacques; que d'autres au contraire demandent la continuation du site de l'autre côté du boulevard;
Qu'il y a un problème pour la traversée du carrefour, que pour favoriser la traversée, il faut prévoir un site protégé des deux cotés du boulevard;
Que l'établissement d'un site protégé de l'autre côté du boulevard devra faire l'objet d'une étude qui permettra d'évaluer la faisabilité d'un tel projet;

Considérant que certains réclamants demandent de prolonger la ligne de tram 94 « à créer » boulevard du Souverain jusqu'au Rond-Point du Souverain et au-delà jusqu'à l'avenue de Tervueren;
Que la carte 6 est modifiée et inscrit la prolongation du tram 94 en « ligne de tram à créer » jusqu'au Rond-Point du Souverain;
Que pour la prolongation jusqu'à l'avenue de Tervueren, le dossier n'est pas encore suffisamment prêt, car pour la deuxième partie l'étude n'a pas encore été réalisée;
Considérant que certains réclamants demandent que le tracé du chemin de fer soit continu de la gare Josaphat et de supprimer le triangle indiqué en haut de la rue du Tilleul;
Qu'il s'agit d'un problème de représentation cartographique à corriger;
Que la carte 6 est modifiée en conséquence;
Considérant que certains réclamants demandent que la station RER d'Evere soit déplacée entre les ponts Desmeth et De Boeck;
Que cette question est à l'étude dans le cadre de l'amélioration de la ligne 26, en concertation avec la SNCB et la commune; qu'il est prématuré de déplacer la station prévue sur la carte;
Considérant que certains réclamants demandent la création d'un tram en site propre à l'Houtweg et à l'ancien cimetière d'Evere;
Considérant que la Commission considère que la clientèle potentielle est insuffisante;
Qu'il convient toutefois de modifier le plan car il s'agit d'une erreur matérielle et de corriger la carte 6 car ce tronçon de site propre existe déjà;
Considérant que certains réclamants, suivis par la Commission demandent l'amélioration de la ligne de bus 84;
Qu'un autre réclamant demande l'amélioration de la ligne de bus 53 et précise que le trajet est invraisemblable entre la place Cardinal Mercier et l'hôpital Brugmann et demande une meilleure exploitation des lignes de bus 47;
Qu'il ne convient pas de modifier le projet de plan sur la base de ces réclamations parce qu'elles ne font pas parties des priorités du plan; qu'il convient néanmoins de souligner que l'opportunité de cette amélioration sera évaluée lors de la restructuration de l'ensemble du réseau dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la ligne bus 47 en "à améliorer" et précise que l'échange tram/bus du quai de Heembeek est mal conçu et problématique;
Que la remarque relative au transfert tram/bus quai de Heembeek sera répercutée à la STIB car ce type de détails ne relève pas de l'échelle du plan;
Considérant qu'un réclamant demande la mise en souterrain des voies de tram place Meiser et la construction d'une station en souterrain;
Qu'un projet de cette envergure devrait faire l'objet d'une étude préalable de faisabilité et ne s'inscrit manifestement pas dans le cadre des objectifs du plan; que de plus cet ouvrage représenterait un coût énorme par rapport aux bénéfices que l'on pourrait en attendre;
Considérant que certains réclamants demandent de corriger sur la carte 6 les sites propres de la rue de Genève (entre la rue Courtens et la chaussée de Louvain), de l'avenue J Georgin et celui entre le boulevard Reyers et la rue Vergote;
Qu'il s'agit d'une erreur matérielle et que la carte est corrigée en conséquence;
Considérant que certains réclamants rejettent les projets de "site propre à créer" pour les tronçons de la rue Gallait et de la rue Chazal (entre le rond-point Chazal et l'avenue Rogier);
Considérant que la Commission considère que vu l'étroitesse de la rue Gallait, un site

propre paraît difficile à envisager;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation dans la mesure où le site protégé de la rue Gallait est « à étudier » dans le plan dans le cadre de l'amélioration nécessaire de l'axe nord-sud; que concernant la rue Chazal, il est impératif d'améliorer le passage vu le nombre de bus qui y circulent;
Considérant que certains réclamants précisent que l'avenue Princesse Elisabeth est déjà en site protégé (corriger "à améliorer" sur la carte 6);
Qu'il convient de modifier la carte 6 car il s'agit effectivement d'une erreur matérielle;
Considérant que de nombreux réclamants marquent leur opposition à l'extension du métro pour desservir l'AZ -VUB et privilégient la réalisation d'un tram;
Considérant que la Commission est partagée à ce sujet;
Considérant que les deux options figurent sur le plan sous la mention « à étudier »;
Que depuis l'arrêt de métro « Simonis », l'option « tram » a un parcours plus direct et que cette option est beaucoup plus économique que l'option « métro »;
Que l'actualisation du plan de déplacement Iris II permettra de trancher la question;
Considérant que de nombreux réclamants marquent leur opposition à la prolongation du métro sous la chaussée de Gand vers le boulevard Mettewie;
Considérant que la Commission est partagée à ce propos;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation dès lors que cette prolongation a été inscrite à l'étude comme alternative à un terminus actuel à la gare de l'Ouest, à la suite de la modification de l'exploitation du réseau de métro après le bouclage de la petite ceinture; que le bouclage entraînera la nécessité d'un rebroussement pour la ligne 1;
Considérant que certains réclamants demandent une étude pour qu'il y ait des transports en commun plus performants en surface sur la grande ceinture Ouest notamment le long du boulevard Mettewie;
Que des tronçons de sites protégés sont prévus sur cette portion qu'en outre, la ligne 49 est mise en « à améliorer » sur une grande partie de son parcours;
Que cette amélioration sera évaluée lors de la restructuration du réseau dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre le bus 49 en site protégé avenue Bossaert et avenue Sermon;
Qu'une telle mesure est prévue par le plan;
Considérant que certains réclamants demandent pourquoi les trajets des trams de la gare du Midi vers la place Albert sont indiqués en itinéraires « à améliorer » sur la carte 6;
Que la Commission considère que cette remarque soulève le manque de cohérence entre la carte et le texte, car le site indépendant (souterrain) existe déjà et qu'il y a lieu de préciser ce que le Gouvernement entend par « à améliorer » Que l'amélioration visée concerne les conditions d'exploitation;
Que la carte est modifiée dans ce sens;
Considérant que certains réclamants précisent qu'il n'y a aucune réflexion sur l'articulation et la gestion des différentes lignes de trams se rejoignant dans la jonction Nord/Midi;
Considérant que la Commission soutient cette réclamation;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce qu'une étude de la restructuration du réseau est en cours, ainsi qu'une réflexion approfondie à propos de la jonction Nord-Sud dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant que certains réclamants demandent de poursuivre le site propre du tram 81 sur le pont du Germoir et au-delà, le long de la rue de la Brasserie;
Que le réaménagement de la rue de la Brasserie est nécessaire vu son étroitesse qui ne

permet pas actuellement l'aménagement d'un site propre;
Que le site propre sera aménagé sur le pont du Germoir;
Que cette proposition sera examinée dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB pour l'amélioration de la vitesse commerciale du tram 81 rue de la Brasserie;
Considérant que plusieurs réclamants demandent d'inscrire en rouge les lignes de bus suivantes :Bus entre Vivier d'Oie et la place Saint Job (avenue du Prince de Ligne) et entre la place Saint Job et l'avenue de Mercure (avenue Carsoel)
Bus 41 et 38 sur l'avenue De Fré
Lignes 95, 96, 47 et 71
Bus ligne « Trône-de Brouckère »
Bus ligne « Trône-Bourse »;
Que le critère retenu dans la méthodologie pour qu'une ligne soit inscrite en rouge est d'un passage d'au moins 10 bus à l'heure pour un tronçon donné et non pas le passage de 10 bus à l'heure en un lieu donné;
Qu'en ce qui concerne les premières demandes (les bus entre le Vivier d'Oie et la place Saint Job (dans l'avenue du Prince de Ligne) et entre la place Saint Job et l'avenue de Mercure (dans l'avenue Carsoel) et le bus 47, la fréquentation de ces lignes ne justifie pas qu'elles soient reprises en rouge sur la carte;
Qu'en ce qui concerne les bus 41 et 38 de l'avenue De Fré, ils sont déjà repris en rouge;
Qu'en ce qui concerne les bus des lignes 95, 96, et 71 (ligne « Trône-de Brouckère » et ligne « Trône-Bourse ») ils sont repris en tronçon « à améliorer » pour l'instant;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de reprendre les bus des lignes 38 et 41 en "à améliorer";
En raison de la fréquentation importante de ces lignes et de la déficience de leur vitesse commerciale actuelle (due principalement au trafic automobile très encombré sur ce trajet de ces lignes);
Que ces lignes correspondent aux critères pour être reprises en lignes « à améliorer »;
Qu'il convient de modifier la carte 6 en ce sens;
Considérant que certains réclamants demandent l'ajout d'une ligne de bus dans le quartier de Fond'Roy;
Que cette problématique sera étudiée dans le cadre du Contrat de Gestion de la STIB;
Considérant que certains réclamants relèvent le conflit qu'il y a entre l'aménagement d'un site propre de tram et les emplacements de parking de la gare de Calevoet;
Que la contradiction relevée est toutefois inexistante dans la mesure où le parking de la gare de Calevoet doit rester un parking local utilisé par les habitants et non devenir un parking de transit;
Qu'il convient, à cet égard, de rappeler que la définition des différents types de parkings est insérée dans le glossaire;
Considérant que certains réclamants demandent le maintien « en amélioration » des trams des lignes 19 et 87 sur l'avenue Charles-Quint, mais qu'ils aimeraient cependant avoir des précisions sur les moyens financiers prévus;
Que pour la ligne 19 et pour le bus 87 un site protégé est prévu entre la rue Simonis et la rue Beeckmans;
Qu'en ce qui concerne les moyens, notamment financiers, de mise en oeuvre du plan, il convient de renvoyer aux considérations générales;
Considérant que certains réclamants demandent la réalisation d'un axe performant entre le pré-métro et la gare RER de Trooz ainsi que des liaisons vers Never-over-Heembeek, Haren et le vieux Laeken;
Que cette réalisation est en cours au droit du Quai des Usines;

Qu'en ce qui concerne Neder-Over-Heembeek, une étude est en cours;
Que pour ce qui concerne les liaisons vers Haren et le vieux Laeken, leur opportunité sera étudiée dans le cadre du Plan Iris II;
Considérant que certains réclamants demandent de revoir l'itinéraire du tram à Neder-Over-Heembeek, dans la rue des Prés Communs;
Qu'une étude régionale est en cours concernant l'itinéraire de ce tram et que le tracé actuel sur le plan n'est qu'indicatif;
Considérant que certains réclamants attirent l'attention sur le fait qu'en créant le site protégé avenue de Vilvoorde, il faut prévoir qu'il y a beaucoup de trafic poids lourds vers le Port;
Que la largeur de la voirie ne rend pas incompatible le maintien du site protégé et le trafic de poids lourd vers le Port;
Considérant que certains réclamants demandent de prévoir un site protégé rue de Genève entre la rue du Fléau d'arme et la chaussée de Louvain;
Qu'il est renvoyé à la carte corrigée; que le tronçon de la rue de Genève (entre la chaussée de Louvain et la rue Courtens) et le tronçon de l'avenue J. Georgin (entre la chaussée de Louvain et l'avenue Mommaerts) sont inscrits en « site protégé » sur la carte 6;
Qu'il s'agit d'une erreur matérielle de cartographie;
Considérant que certains réclamants demandent de supprimer l'inscription d'une ligne de bus entre la place de la Paix et la rue du Bon Pasteur (rue de Paris);
Que l'étroitesse de la voirie permet difficilement le passage d'un bus;
Que le trajet de la ligne 54 est corrigé sur la carte 6;
Considérant que certains réclamants demandent la correction du trajet du bus de la ligne 96 qui passe via la drève des 2 Moutiers et non pas par l'avenue Ste Anne;
Qu'il s'agit d'une erreur matérielle de cartographie;
Que la ligne de bus 96 est corrigée sur la carte 6;
Considérant que certains réclamants demandent de créer le site propre boulevard Léopold II (entre la place Simonis et la limite communale) en ne prenant que sur la voirie pour protéger les usagers faibles;
Que la Commission soutient cette remarque et considère qu'il y a suffisamment de place pour le faire, d'autant que les voitures peuvent emprunter le tunnel;
Que cette proposition constitue un élément qui devra être pris en compte dans le cadre de la mise en oeuvre du site propre concerné; qu'il est impossible de préciser de telles mesures d'exécution à ce stade;
Considérant qu'un réclamant demande de déplacer le parking de transit au croisement des lignes 124 et 26;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce que l'espace disponible à cet endroit pour créer un parking se situe en dehors des limites régionales;
Considérant que certains réclamants demandent de ne pas oublier la zone portuaire du bassin Beco et son tirant d'air lors de la liaison de surface entre la rue Picard et le CCN;
Que cette question sera étudiée lors de l'étude d'incidences qui devra être réalisée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme relative à la construction du pont Picard;
Considérant que certains réclamants demandent que l'ouest du pentagone soit mieux desservi par les transports publics;
Que cette problématique sera examinée dans le cadre de l'actualisation du Plan Iris; que le plan prévoit l'étude de liaisons nouvelles dans l'ouest du Pentagone;
Considérant que certains réclamants demandent des installations de parking vélos à

proximité des espaces verts;
Qu'il convient de préciser dans le plan que des parkings pour vélos seront également prévus aux abords des espaces verts (point 2, moyens, de la priorité 8);
Considérant que certains réclamants demandent de prévoir des râteliers de minimun 10 emplacements à la gare du Luxembourg et à la gare de Schuman;
Qu'il convient d'accueillir la réclamation dès lors que l'équipement des gares est en cours de réalisation; que la figure 104 est corrigée en conséquence;
Considérant que plusieurs réclamants demandent pourquoi les itinéraires cyclables ne sont pas indiqués sur la carte 5;
Qu'il convient de modifier le projet de plan pour préciser que les ICR sont ajoutés sur la carte 5;
Que la légende des cartes 1, 4 et 5 est précisée comme suit : « Sous réserve de l'obtention des permis d'urbanisme concernant les situations locales dérogatoires aux itinéraires prévus par le PRAS »;
Considérant que certains réclamants souhaitent bénéficier d'un tableau récapitulatif des itinéraires cyclables et de leur programmation dans le temps;
Que les cartes programment déjà les ICR à réaliser et que le texte prévoit des objectifs quantifiés d'ici 2005 et accorde la priorité à la réalisation de l'itinéraire le long du canal, de sorte que l'établissement d'un tableau récapitulatif ne se justifie pas;
Considérant que certains réclamants demandent de préciser dans quels délais seront réalisés les itinéraires cyclables inscrits « à réaliser ultérieurement » dans le Pentagone;
Que les moyens financiers ne permettent pas de réaliser ces itinéraires cyclables avant 2005, en plus de ceux qui sont déjà programmés pour cette date;
Considérant que certains réclamants demandent d'envisager d'aménager une piste cyclable dans l'avenue de l'Exposition Universelle et dans l'avenue Poplimont;
Qu'une piste cyclable est un aménagement de voirie et n'est pas un itinéraire cyclable;
Qu'il s'agit de mesures d'exécution qui ne peuvent être détaillées dans le cadre du plan;
Qu'il en va de même des demandes tendant à la réalisation de divers aménagements cyclables et à la modification du marquage au sol comme par exemple;(dans l'avenue Nouvelle jusqu'à ce que le projet de réaménagement de la circulation routière autour de la plaine des Manoeuvres soit soumis à enquête publique; de faire passer le tracé de l'itinéraire par la rue des Pâturages;de supprimer les panneaux d'obligation d'emprunter la piste bidirectionnelle pour descendre la rue Craetveld car il y a danger; de prévoir au Pont van Praet un tracé cyclable pour les « tourne à gauche »;de tenir compte du dénivelé trop important pour réalisation de ICR au clos des trigonelles, ...; d'inverser le sens unique de la rue de Beyseghem pour aboutir au Zavelput en pente douce; de prévoir un ICR pour la Promenade Verte régionale passant par NOH; de maintenir la Vélo route le long du canal jusqu'à la limite régionale; d'élargir la chicane pour vélos dans la remontée vers la rue de Wand et celle dans le tunnel pour accéder à la station STIB "Gros Tilleul" et de refaire la descente du tunnel vélos/piétons sous le rond-point du gros Tilleul;)
Que ces aménagements ne font pas partie des priorités du plan;
Considérant que certains réclamants demandent de créer une liaison piétonne et cycliste au-dessus de l'autoroute pour relier la rue Colonel Bourg à l'avenue de Roodebeek;
Qu'il y a déjà un tunnel existant utilisé par les voitures, les vélos et les piétons mais qu'il faudrait prévoir des aménagement pour sécuriser les trajets cyclistes et piétons;
Que ces aménagements constituent également des mesures d'exécution qui ne font pas

partie des priorités du plan;
Considérant que certains réclamants trouvent étrange que les lignes TGV Est et Nord apparaissent sur la carte 5 et pas sur la carte 6;
Que les deux cartes doivent être semblables, pour le chemin de fer, le RER et le TGV;
Que la carte 6 est adaptée en conséquence;
Considérant que certains réclamants demandent d'intégrer l'étude du plan de déplacement du Pentagone dans le plan IRIS;
Que l'actualisation du plan IRIS prendra en compte le résultat de cette étude;
Considérant que de nombreux réclamants demandent que le Pentagone et le Bois de la Cambre soient repris avec des aménagements de voiries dans la carte 5 et pas comme des zones à l'étude;
Que des réclamants demandent que les plans de circulation Pentagone et Bois de la Cambre soient intégrés au plan et soumis à enquête publique;
Qu'il ne convient pas d'accueillir les réclamations dès lors que des études sont en cours à cet égard;
Que les deux plans de déplacement n'ont pas encore été approuvés de sorte qu'ils ne pourraient être intégrés au plan;
Que la cohérence des plans de déplacement sera examinée dans le cadre de l'actualisation du Plan Iris;
Que les plans de déplacements Pentagone et Bois de la Cambre de la ville de Bruxelles seront intégrés au projet de plan communal de développement qui sera alors soumis à enquête publique;
Considérant que certains réclamants demandent que le trafic de place Meiser soit mis en tunnel vers le boulevard Reyers et que des réclamants demandent que le viaduc Reyers soit démonté; Que dans le cadre des réclamations reprises sans la priorité 9, des réclamants s'opposent, au contraire, à la réalisation de nouveaux tunnels;
Que seuls des éléments urbanistiques et esthétiques justifient la suppression du viaduc existant et son remplacement par un tunnel, de sorte qu'il convient de rejeter la réclamation émise à cet égard;vu le coût particulièrement élevé d'un ouvrage aussi conséquent;
Que, pour le surplus, il convient de renvoyer à la priorité 9 du plan dont les objectifs s'opposent à la création de nouvelles infrastructures visant à facilité la circulation automobile;
Considérant qu'un réclamant précise qu'il serait opportun de construire un tunnel routier pour relier le boulevard général Jacques au boulevard de la Plaine puis à l'autoroute E411;
Qu'il convient de rejeter la réclamation pour les motifs exprimés ci-avant (coût prohibitif);
Que toutefois des études vont être entreprises pour analyser es problème de circulation de cette zone;
Considérant qu'un réclamant demande de réaliser de manière prioritaire la voirie de desserte du boulevard du Triomphe;
Que ce projet est à l'étude; qu'un budget à cette fin est prévu par l'Accord de coopération (Région - Etat fédéral);
Qu'il s'agit toutefois d'une mesure d'exécution qui sera traitée lors de la mise en oeuvre du plan.;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre l'allée centrale de l'avenue Louise en tunnel;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation visant à la création de nouveaux tunnels pour les raisons précitées; que d'autres travaux ont un caractère davantage

prioritaire;
Considérant que certains réclamants demandent d'étudier des alternatives au tunnel prévu pour l'Otan et de prévoir des aménagements du carrefour Bordet;
Que ce point fait l'objet d'une étude d'incidences qui conformément aux dispositions réglementaires prévoit l'étude des différentes alternatives, y compris l'option zéro;
Considérant que certains réclamants demandent de déclasser la rue de Brabant et la rue d'Aerschot;
Que la rue de Brabant est devenue « semi-piétonne » de fait;
Alors que ces deux voiries sont nécessaires dans le maillage de voiries interquartiers;
Qu'il appartient à la commune concernée d'organiser le trafic pour optimaliser les conditions de circulation (par exemple en mettant la rue de Brabant à sens unique comme la rue d'Aarschot);
Considérant que certains réclamants demandent le statut de voirie interquartier pour l'avenue de l'Arbre Ballon (entre le Chemin des Moutons et l'avenue de l'Exposition);
Qu'il convient d'accueillir la réclamation parce qu'il s'agit effectivement d'une erreur de cartographie , que la voie principale doit être limitée à la branche de sortie du Ring;
Que la carte 5 est corrigée en conséquence;
Considérant que certains réclamants demandent de surclasser la rue Picard (réseau de quartier);
Que la Commission estime que cette demande doit être appréciée dans le cadre de l'étude globale de la zone Tour et Taxis;
Que la rue Picard pourrait effectivement devenir un collecteur de quartier;
Que cette alternative sera appréciée dans le cadre du Plan Iris II;
Considérant que certains réclamants demandent de consacrer une attention particulière au réaménagement de la petite ceinture ouest ainsi quaux liens avec Molenbeek, pour le réaménagement de la porte de Ninove et pour l'accessibilité du site Tour et Taxis;
Que des études sont prévues à cet égard;
Que ce problème sera examiné lors de la mise en oeuvre du plan Iris II;
Considérant que certains réclamants demandent de prévoir une voirie principale entre Uccle et Watermael-Boistfort (O-E), que la chaussée de la Hulpe convient parfaitement;
Considérant que la Commission estime que cette proposition doit être mise à l'étude car la chaussée de la Hulpe est indiquée comme voie interquartier actuellement;
Que ce point sera examiné lors de l'actualisation du Plan Iris II mais qu'il faut rester attentif à ne pas encore augmenter la congestion sur cet axe qui est utilisé par des bus;
Considérant qu'un réclamant demande de créer un nouveau pont dans le prolongement de l'avenue van Oss;
Que la voie principale à l'étude inscrite sur la Carte 5 exprime implicitement la nécessité d'un nouveau pont au-dessus du canal;
Que le projet doit faire l'objet d'une étude d'incidences préalable à la délivrance du permis d'urbanisme;
Considérant que certains réclamants demandent la prolongation du ring sud-ouest par Uccle; que d'autres sont opposés à cette prolongation;
Qu'un tel projet d'envergure n'est pas d'actualité; que actuellement la priorité des préoccupations budgétaires va au réseau RER;Que l'utilité menée d'un tel bouclage reste à démontrer;
Considérant qu'un réclamant demande l'aménagement de l'autoroute E411 sur le territoire d'Auderghem en créant une bande de covoiturage /taxis/ bus accompagné

d'un contrôle strict;
Que la Commission indique que dans cette optique l'exploitation d'une ligne de bus rapide (TEC) pourrait être envisagée;
Que cette proposition sera analysée dans le cadre de la mise en oeuvre du plan; que la figure 108 est corrigée (comprenant les principaux itinéraires bus RER);
Considérant que certains réclamants demandent de mettre l'E40 en voirie à 2 bandes dans chaque sens entre le boulevard Reyers et la porte de ville à Evere;
Que la Commission propose le réaménagement de cette entrée de ville en limitant la vitesse et le nombre de bandes en fonction des tunnels existants;
Que les possibilités proposées par la Commission seront examinées dans le cadre du réaménagement global de l'entrée de ville visé par le plan;
Considérant que certains réclamants demandent de prévoir une liaison entre l'échangeur de Diegem et l'avenue De Vivoorde;
Que cette liaison est prévue au plan à la carte 5;
Considérant qu'un réclamant précise qu'il y a une mauvaise indication du contournement de Carcoke; qu'en effet le contournement repris dans le projet Cebruval est à l'équerre de la rue Van Oss avec le rond-point à cet endroit et non pas avec un départ oblique depuis le pont de Buda;
Qu'il s'agit d'une erreur matérielle;
Que la carte est corrigée en conséquence;
Considérant que certains réclamants demandent de sécuriser le carrefour de l'avenue de Laeken et de l'avenue de Jette et de mettre le boulevard de Smet de Naeyer à une seule bande de circulation dans chaque sens et de sécuriser les carrefours;
Considérant que certains réclamants demandent de réaménager le carrefour entre la chaussée Romaine, l'avenue de l'Exposition et la rue de l'Arbre Ballon;
Considérant que certains réclamants demandent aussi de supprimer l'accès à l'avenue Broustin au carrefour des avenues des Gloires Nationales et Sermon;
Que le premier point est à l'étude dans un projet de réaménagement; que pour le surplus il s'agit de problématiques qui ne relèvent pas de l'échelle du présent plan mais plutôt du niveau local;
Considérant qu'un réclamant demande que l'avenue Latérale soit mise en zone 30;
Alors qu'il s'agit d'une voirie interquartier nécessaire pour assurer le maillage de la Région;
Que des aménagements doivent cependant y être entrepris pour réduire la vitesse de circulation;
Considérant qu'un réclamant demande d'aménager le boulevard de la Woluwe pour lui éviter un caractère d'autoroute;
Que l'étude d'un aménagement en boulevard urbain sera envisagée dans le cadre de la prolongation du tram 94;
Considérant que certains réclamants demandent qu'il y ait la possibilité de modifier les voiries interquartiers au fil du temps;
Que la modification du statut des voiries est possible mais subordonnée à la révision du plan conformément à la procédure prévue par l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme du 29 mars 1991(OOPU);
Considérant que certains réclamants sont opposés au classement en voirie principale de certaines voiries (la drève de Lorraine et la drève Saint Hubert);
Considérant que la Commission propose le statut quo, qu'elle estime qu'il ne faut pas élargir la voie existante et que la gestion des feux et des traversées doit être examinée dans le plan global du Bois de la Cambre;
Alors qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce qu'il s'agit d'axes de

pénétration indispensable pour le sud de la région;
Considérant que certains réclamants demandent de mettre la rue Xavier De Bue en piétonnier;
Qu'il s'agit d'une demande concernant les aménagements de la voirie qui ne font pas partie des priorités du plan et qui doivent être examinés dans le cadre du PCD de la commune d'Uccle;
Considérant que certains réclamants demandent de déclasser l'axe des rues Pavillon/des Ailes et de le remplacer par l'axe des rues Rubens /Gallait/ Lieds;
Considérant que la Commission est favorable à la demande sous réserves de confirmation des services techniques de l'Administration de l'Equipement et des Déplacements;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation dès lors qu'un tel déclassement impliquerait que tout le trafic serait reporté sur l'axe passant par la rue Gallait et qu'il y aurait une diminution de la vitesse commerciale des trams circulant dans cette rue, ce qui serait en contradiction avec les objectifs du plan;
Considérant que certains réclamants demandent de déclasser l'axe des rues Stephenson/Navez et de le remplacer par une alternative le long du canal;
Que cette demande sera étudiée dans le cadre du Plan Iris II;.
Considérant qu'un réclamant demande de déclasser l'axe de la rue des Palais (entre la place Lieds et le canal) et de mettre la rue de la Reine en interquartier à la place;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce que la rue de la Reine vient d'être réaménagée pour le passage du tram et qu'il y a lieu de préserver le site protégé de celui-ci;
Considérant que certains réclamants demandent de déclasser l'avenue Sermon, l'avenue Poplimont, et l'avenue de l'Exposition Universelle qui sont reprises en voirie métropolitaine;
Qu'il convient de rappeler que dans une voie métropolitaine, le trafic est plus important que le séjour, et que dans une voirie principale le séjour est aussi important que le trafic;
Que s'il fallait déclasser ces avenues, il faudrait le faire pour toutes les autres voies métropolitaines;
Considérant que la Commission estime qu'une révision générale pourrait se faire, en ne maintenant comme voies métropolitaines que les grands axes qui ne traversent pas de quartiers d'habitation;
Qu'il convient d'attendre l'évaluation de la mise en oeuvre de ce plan avant de prévoir de telles modifications; celles-ci pourront, le cas échéant, être intégrées dans le prochain plan;
Considérant que certains réclamants demandent de ne pas classer les avenues Michiels, Beaulieu, des Volontaires et des Pêcheries ainsi que la chaussée de Watermael en interquartier;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce qu'il faut conserver un maillage et donc un lien entre l'avenue du Bois de la Cambre et le quartier des Pêcheries;
Considérant que certains réclamants demandent de déclasser l'avenue Dumont et l'avenue Fonsny;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce que l'avenue Fonsny est l'axe principal d'accès au quartier de la gare du Midi, et que l'avenue Dumont est déjà en interquartier et en zone de protection du logement;
Considérant que certains réclamants demandent de déclasser le boulevard de Smet de Naeyer, l'avenue de Laeken et l'avenue Sermon;
Qu'il ne convient pas d'accueillir la réclamation parce qu'il faut maintenir le statut de

ces voiries qui sont des axes importants; que ces voiries devraient être réaménagées et adaptées à la conduite urbaine car elles sont surdimentionnées;
Considérant que certains réclamants demandent que le statut d'autoroute soit arrêté aux plus proches limites communales;
Qu'une concertation avec l'Etat fédéral sera nécessaire pour atteindre cet objectif;
Considérant que certains réclamants demandent de reprendre la liaison Heysel/OTAN comme zone à réorganiser;
Qu'il ne convient pas d'accueillir cette réclamation parce que si la liaison Heysel/Otan était reprise comme liaison à prévoir dans le projet de PRAS 1, elle n'a pas été reprise lors du PRAS définitif. En effet, le projet impliquait que la gare de Schaerbeek Formation soit aménagée comme gare TGV ce qui est encore hypothétique;
Considérant que certains réclamants demandent l'implantation d'un grand terminal ferroviaire au Nord de Bruxelles (à Schaerbeek- formation ou à Schaerbeek-voyageurs);
Que d'autres réclamants demandent de prévoir une liaison interquartier à Houtweg vers le site de Schaerbeek-formation;
Que la zone de Schaerbeek-formation ne sera pas exploitée avant 10 ou 15 ans;
Qu'une étude est en cours dans le cadre de l'accord de coopération dont l'objectif est l'optimisation de la localisation du terminal intermodal de la zone Nord et de son accessibilité, notamment en transport en commun;
Considérant qu'un réclamant demande quel est finalement le plan adopté pour le Bois de la Cambre et pour quelle raison les autres communes et les habitants n'ont pas été associés au projet;
Que ces deux plans seront repris dans le Plan Iris II et que leur cohérence régionale sera dès lors examinée à cette occasion;
Considérant que certains réclamants demandent de reprendre en zone à réorganiser la zone de Haren - gare Formation - rive gauche du Canal; qu'ils demandent que soient prévues des études;
Qu'il ne convient pas d'accueillir cette réclamation parce qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une zone à réorganiser étant donné que l'on connaît les axes principaux de circulation qui sont mentionnés dans le plan (carte 5) et qu'il n'y a pas lieu de les modifier :Qu'en outre, le financement d'une étude globale est prévu par l'accord de coopération précité (Bruxelles-Fédéral);
Considérant que l'objectif de la priorité 9 est d'assurer une gestion rationnelle des ressources, de mener une politique active de réduction des nuisances sonores en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile et de renforcer le caractère vert de la Région;
Considérant que cette priorité est directement liée à la protection de l'environnement et à la conservation de la nature;
Que cette spécificité justifie que l'aspect « environnement » ne soit pas traité en même temps que les autres pôles d'attractivité de la ville comme le demandent des réclamants;
Considérant que diverses mesures, nationales et internationales, ont d'ores et déjà été mises en place en vue d'améliorer le cadre de vie en région bruxelloise;
Qu'ainsi, le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, le 25 mars 1999, une ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant;
Que des arrêtés ont été adoptés en application de cette ordonnance les 28 juin 2001, 5 juillet 2001 et 18 avril 2002;
Considérant que la problématique du bruit fait également l'objet d'une réglementation spécifique par l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 17

juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et ses divers arrêtés d'exécution;
Considérant, en outre, que la Région est tenue par des engagements internationaux sur la base notamment de l'ordonnance du 19 juillet 2001, portant assentiment au Protocole de Kyoto du 11 décembre 1997, relatif aux changements climatiques;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, souligne que le plan devrait viser expressément les nuisances dues au trafic aérien; qu'un autre demande d'intégrer les objectifs de réduction des déchets industriels;
Que le projet de plan est complété pour viser les nuisances dues au trafic aérien.
Que le projet de plan est également complété et précise que l'un de ces objectifs consiste en la diminution des déchets résiduels;
Qu'afin de rencontrer la demande de réclamants ainsi que de la Commission, le plan précise également ce qu'il faut entendre par « contrat de qualité de vie », à savoir qu'il s'agit d'une « charte » déclarative reprenant de manière détaillée les objectifs, les moyens et les obligations respectives de la Région et de ses habitants dont l'objectif est de sensibiliser l'ensemble de la population au respect des normes environnementales;
Considérant que, dans le cadre de l'objectif de réduction du trafic automobile, le projet de plan vise en particulier les déplacements domicile-travail, l'objectif consistant à réduire en particulier les déplacements qui, concentrés sur certaines heures de la journée, provoquent un phénomène de congestion du trafic;
Considérant qu'un réclamant précise que cette congestion est non seulement due aux déplacements domicile-travail, mais également aux déplacements travail-école;
Que le projet de plan est complété afin de tenir compte de cette réalité;
Considérant que dans l'optique de l'amélioration du cadre de vie, le plan consacre une attention particulière à la diminution du trafic et prévoit l'aménagement de certaines zones (maillage bleu et vert) afin de favoriser une circulation douce;
Que la mise en oeuvre des maillages verts et bleus fera l'objet de plans spécifiques élaborés par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement;
Considérant que, suivant ainsi l'avis de la Commission, le plan rappelle l'existence d'un plan fédéral de développement comme cadre d'action en matière d'environnement et la réalisation future, sur cette base, d'un plan climat pour la région bruxelloise;
Qu'un plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air devra également être réalisé afin d'assurer la mise en oeuvre des engagements internationaux de la Région;
Considérant que la Région étudie l'intérêt et les moyens possibles pour la mise en oeuvre d'une politique fiscale particulière pour les propriétaires participant au maillage vert;
Qu'il convient, en effet, de déterminer préalablement dans quelle mesure une telle politique serait de nature à optimaliser la réalisation des objectifs du plan;
Considérant qu'en développant la politique relative à l'amélioration du cadre de vie autour de deux axes principaux, le plan entend mettre en évidence l'idée que la priorité majeure en matière d'environnement est la réduction du trafic automobile;
Qu'il n'est dès lors pas opportun d'augmenter le nombre d'axes principaux, tel que suggéré par des réclamants suivis par la Commission;
Considérant que, pour améliorer le cadre de vie, il convient également de mettre en oeuvre une politique durable de gestion des ressources notamment énergétiques et des déchets et d'encourager la modification de comportements inadaptés, notamment en matière de consommation;
Considérant qu'un réclamant demande que soit mis en évidence le lien entre santé et environnement;

Que le lien étroit qui existe, de fait, entre l'environnement et la santé est manifeste;
Alors que la rédaction de l'ensemble de la priorité 9 a notamment été guidée par le souci de la protection de la santé; qu'une indication expresse à cet égard ne se justifie dès lors pas;
Considérant, en ce qui concerne l'amélioration structurelle de la qualité de l'air, que le plan réaffirme l'intention de la Région de mener une politique volontariste tendant à la mise en oeuvre des conventions internationales;
Que les mesures préconisées par le plan visent à ce que les normes européennes fixées pour 2005 et 2010 puissent être respectées;
Considérant que l'augmentation du trafic automobile est l'évolution récente qui a eu l'impact le plus important sur la population bruxelloise en termes de pollution;
Considérant qu'un réclamant sollicite que le plan prévoit l'interdiction des épandages de pesticides dans les lieux publics;
Que, comme il est précisé au point 6.2. de la priorité, le recours à des moyens alternatifs n'est pas toujours suffisant; que le plan prévoit toutefois la nécessité de minimiser l'utilisation des pesticides;
Considérant qu'un Plan National Climat veillera à la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto;
Considérant qu'il résulte du Protocole de Kyoto ainsi que des décisions de l'Union européenne que, par rapport à 1990, une réduction de 7,5 % des émissions de gaz à effet de serre doit être atteinte pour les années 2008-2012; ce qui implique compte tenu de l'augmentation importante du trafic automobile de 1990 à 2002, une réduction de 20 % du trafic actuel;
Que le plan précise que dans le cadre de sa contribution, la Région veillera à ce que sa spécificité soit prise en compte et à ce qu'il n'y ait pas de discordances importantes entre les mesures adoptées par les différentes régions;
Considérant que des réclamants sollicitent que soient produits des objectifs chiffrés ainsi qu'un bilan annuel de la situation en matière de pollution;
Que l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement produit des chiffres journaliers de pollution atmosphérique et qu'un état de l'environnement bisannuel fourni des bilans réguliers sur la qualité de l'air;
Que ces informations sont accessibles au public;
Qu'en ce qui concerne les objectifs chiffrés, ceux-ci seront indiqués dans le Plan National Climat;
Qu'il n'y a dès lors pas lieu de compléter le projet de plan sur ces points;
Considérant que des réclamants demandent de donner les chiffres sur les émissions de dioxyde de carbone en 1999 en quantité plutôt qu'en pourcentage;
Qu'il n'y a pas lieu de faire droit à cette demande dès lors que les pourcentages permettent une meilleure visualisation de la part de dioxyde de carbone émise dans les différents secteurs;
Considérant, par ailleurs, que le dioxyde de carbone est le gaz à effet de serre le plus présent en région bruxelloise;
Considérant que des réclamants estiment que la place consacrée à la problématique de la circulation automobile est disproportionnée dès lors que la source la plus importante de gaz à effet de serre provient du logement;
Alors que, comme le soulignent d'autres réclamants, l'augmentation de la présence de dioxyde de carbone résulte directement de l'augmentation continue du trafic automobile depuis 1990;
Que le trafic automobile est en outre responsable de l'émission de polluants dangereux pour la santé autres que les gaz à effet de serre;

Que le projet de plan est complété afin d'insérer cette dernière précision;
Que la nécessité d'octroyer une place particulière à la circulation automobile résulte également du point 8.4. du constat, relatif à la pollution atmosphérique auquel il convient de renvoyer;
Considérant que la Commission propose de traiter la dimension environnementale de la mobilité dans le chapitre mobilité;
Alors que, s'agissant des conséquences de la circulation sur la pollution et de ses effets sur la qualité de l'air, la modification de la structure des priorités ne se justifie pas;
Considérant que des réclamants demandent que le lien entre l'objectif de réduction de 7,5 % de dioxyde de carbone et la réduction du trafic de 20 % soit précisé;
Considérant que le plan précise que ce lien résulte d'une étude qui a permis de calculer la réduction du volume de trafic global (véhicules/km) nécessaire pour parvenir à une réduction équivalente des émissions de dioxyde de carbone de 7,5 % sur base 1990 dans le secteur du transport; la réduction de 20 % s'applique au volume du trafic de 1999 et correspond effectivement à une réduction de 7,5 % du trafic de 1990, compte tenu de l'augmentation intervenue entre-temps;
Qu'il importe de souligner que la priorité prévoit également des mesures déterminant les efforts à fournir afin de réduire la pollution dans son ensemble;
Considérant que des réclamants demandent qu'une politique active soit mise en place afin d'améliorer l'offre de transports en commun;
Qu'une telle politique est envisagée dans le cadre de la priorité 8, relative à la mobilité, notamment par le biais de contrats et de conventions de mobilité conclus avec les communes; et par le biais d'une amélioration de la desserte, des fréquences et de la capacité des transports en commun;
Que le plan invite, en outre, la STIB à conclure des contrats d'axe avec la Région et les communes;
Qu'enfin, des mesures tendant à l'augmentation quantitative des transports en commun sont prévues dans les priorités 1 et 8;
Qu'afin d'assurer un environnement sonore de qualité, le projet de plan est complété pour préciser que la Région mettra en place les moyens permettant d'intervenir en cas de nuisances sonores ponctuelles;
Considérant que des réclamants demandent de retenir la lutte contre le bruit des avions comme une priorité du plan;
Que des propositions visant notamment à déterminer les zones d'autorisation de survol sont formulées par ces réclamants;
Alors que le plan précise expressément que la Région devra poursuivre sa politique de lutte contre les nuisances sonores liées au trafic aérien;
Que divers instruments visant à prendre en compte le bruit généré par le trafic aérien existent, tels que le plan bruit ainsi que l'arrêté du Gouvernement du 27 mai 1999;
Que l'arrêté précité du 27 mai 1999, en vigueur depuis le 1er janvier 2000, détermine les zones dans lesquelles sont définies les valeurs limites d'émission ainsi que les valeurs limites par passage d'avion et par période;
Que la Région a ainsi été divisée en trois zones établies en fonction des couloirs aériens et qu'une carte reprenant ces zones est reproduite dans le plan bruit;
Que ces points font l'objet d'un accord, en vigueur depuis le 1er juillet 2001, conclu entre l'Etat fédéral et la Région;
Que l'IBGE a, par ailleurs, mis au point une programmation dans le temps afin que les objectifs prévus dans les instruments précités puissent être atteints;
Que, par conséquent, la détermination de la lutte contre le bruit généré par le trafic

aérien comme une priorité particulière au sein du présent plan ne se justifie pas;
Considérant que des réclamants demandent qu'une place particulière soit octroyée aux nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire et formulent des propositions relatives au recouvrement des voies du RER, à la détermination de mesures d'accompagnement en vue de l'isolation phonique et de la réduction des vibrations du matériel roulant ainsi qu'à la conclusion d'une convention avec la SNCB;
Qu'il convient de souligner qu'une convention environnementale relative au bruit et vibrations du chemin de fer a déjà été conclue entre la SNCB et la Région;
Considérant que la Commission propose de préciser les termes de cette convention;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant qu'un réclamant considère qu'en l'absence de sanctions, le respect de la convention conclue entre la Région et la SNCB n'est pas garanti;
Que, comme le précise le plan, la Région s'engage à la bonne exécution de la convention et ce notamment à l'occasion des investissements réalisés dans le cadre de la mise en service du RER;
Que le lien entre les investissements et la bonne exécution de la convention octroie une garantie suffisante quant à son respect;
Considérant que la Commission suggère que le plan mentionne les éléments du plan bruit relatifs à la réduction des nuisances sonores dues au trafic ferroviaire et reproduise la carte relative aux zones potentielles de conflit entre le bruit du chemin de fer et la fonction d'habitation riveraine réalisée par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement;
Que le projet de plan est complété conformément à l'amendement proposé par la Commission et intègre, en conséquence, les éléments essentiels de la convention conclue entre la Région et la SNCB;
Qu'en ce qui concerne la carte relative aux zones potentielles de conflit précitées, celle-ci est en voie d'actualisation, de sorte qu'il n'est pas opportun de l'insérer dans le plan à ce stade;
Considérant que certains réclamants demandent que le plan prenne en compte d'autres sources de nuisances sonores telles que celles générées par les entreprises, les systèmes de ventilation, les services d'urgences (ambulances) et de nettoyage, les trams ainsi que l'occupation des cours et jardins par le secteur Horeca;
Considérant que l'arrêté du gouvernement du 2 juillet 1998 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générées par les installations, définit les conditions acoustiques qui doivent être respectées par les sources principales génératrices de nuisances sonores;
Que, pour les motifs exposés ci-avant, le Gouvernement a, dans le cadre du présent plan, entendu consacrer une attention particulière aux nuisances occasionnées par le trafic automobile;
Que compte tenu de ce qui précède, et en particulier des instruments normatifs existants, il n'apparaît pas opportun de prévoir, dans le cadre de ce plan, des mesures particulières relatives au bruit occasionné par d'autres sources que celui généré par le trafic urbain autres que celles déjà prévues par les conditions détaillées relatives à l'exploitation d'installations diverses figurant dans les permis d'environnement;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il convient d'étendre les prescriptions du plan bruit relatives aux zones résidentielles à toutes les zones comprenant un terrain bâtissable ou un logement à moins de 50 mètres de la source sonore ou vibratoire;
Que l'éventuelle modification de l'arrêté bruit en ce sens devra faire l'objet d'une étude préalable, de sorte qu'il ne convient pas de compléter le projet de plan sur ce point;
Considérant qu'un réclamant demande que soient précisés les aménagements qui

amélioreront la quiétude des voiries interquartiers;
Qu'en ce qui concerne les aménagements des voiries, il convient de renvoyer à la priorité 8 du plan et aux précisions relatives à la limitation du trafic, et de la vitesse figurant au point 2.2.2;
Qu'il convient, par ailleurs, de rappeler que le présent plan constitue une programmation dont toutes les mesures de mise en oeuvre ne peuvent être détaillées;
Que la notion de « voiries régionales » est remplacée par celle de « voiries du réseau primaire » afin de respecter la terminologie de la carte 5;
Considérant qu'un réclamant ainsi que la Commission relèvent que les termes « réseau primaire en zone de logement » et de « voiries interquartiers en zone de logement » peuvent prêter à confusion par rapport à l'affectation des mêmes îlots au plan régional d'affectation du sol;
Qu'en conséquence, les légendes de la carte n° 4 sont modifiées et la référence à la notion de « zone de logement » est supprimée;
Considérant que, suivant l'avis de la Commission, la légende relative au réseau primaire de la carte n° 4 est modifiée afin d'être en concordance avec le texte du plan qui, s'il donne la priorité à l'isolation acoustique sur ces voiries, des actions relatives à la vitesse et au revêtement routier y sont également prévues;
Qu'en ce qui concerne les voiries du réseau primaire, des réclamants suivis par la Commission, considèrent que les mesures préventives relatives à la vitesse et au revêtement doivent être appliquées avec une attention particulière et par priorité sur les axes structurants à intégration environnementale renforcée;
Que le projet de plan est amendé en ce sens;
Considérant qu'un réclamant ainsi que la Commission demandent que la notion de « zone calme » soit remplacée par celle de « zone de confort », tant sur la carte 4 que dans le texte du plan;
Que le projet de la carte 4 et du texte du plan sont amendés en ce sens;
Considérant que certains réclamants demandent que le plan prévoit des zones de confort supplémentaires;
Que l'ajout de zones de confort supplémentaires est à ce stade prématuré et devra s'effectuer à un niveau local après examen de données locales concrètes;
Que, comme le souligne la Commission, des zones de confort supplémentaires pourront ainsi être déterminées par les communes dans le cadre de leur plan communal de développement;
Considérant que le plan intègre un point supplémentaire afin de rencontrer la préoccupation de certains réclamants quant à la prise en considération dans le plan de l'entretien des rails de tram;
Qu'on ne pourrait toutefois exiger que l'état des rails de trams soit vérifié en permanence, une telle surveillance n'étant matériellement pas possible, de sorte que le projet de plan est complété pour préciser que les voies seront entretenues de manière à améliorer les conditions de vie des riverains;
Considérant que des réclamants demandent des précisions quant à l'octroi de subsides;
Considérant que la Commission propose des primes à l'isolation favorisant l'utilisation de techniques respectueuses du patrimoine;
Qu'un arrêté du Gouvernement ainsi qu'un arrêté ministériel, relatifs aux primes à la rénovation de l'habitat, ont été adoptés le 13 juin 2002 et prévoient le remboursement des travaux d'isolation acoustique réalisés sur la base de techniques respectueuses du patrimoine;
Qu'en ce qui concerne l'action sur l'isolation acoustique, que le projet de plan est modifié pour donner désormais la priorité aux habitations soumises à des niveaux

d'exposition élevés ainsi que, après objectivation de la gêne, aux zones points noirs routiers répertoriés dans le plan de lutte contre le bruit en milieu urbain (figure 114);
Considérant que plusieurs réclamants ont demandé de préciser le contenu des notions de maillage vert et bleu;
Que le projet de plan a été complété afin de préciser que le maillage vert consistait à relier les espaces verts entre eux afin de créer des continuités vertes;
Que le projet de plan est, par ailleurs, modifié, en ce qui concerne la description de la première des principales caractéristiques du maillage vert et bleu, relative à la végétation et ce afin de répondre à des réclamants;
Que la mise en oeuvre du maillage vert s'organise autour de deux axes : le réseau récréatif visant à intégrer les espaces verts dans le tissu urbain par la création d'une liaison entre ces espaces et le réseau écologique qui regroupe l'ensemble des espaces verts;
Que le réseau récréatif est fondé sur l'idée de la réalisation de continuités vertes, que la revitalisation des parcs et la rationalisation de la gestion des espaces verts passe par le biais d'une redistribution entre les communes et la Région selon qu'il s'agit d'espaces de proximité ou de grands espaces;
Que le plan est précisé afin de faciliter la compréhension de la notion de continuité verte, suivant ainsi l'avis de la Commission;
Considérant que des réclamants demandent que les continuités vertes relient le centre de la ville (chemins de la ville) à la périphérie (Linkebeek, ...) et que soit aménagé un chemin piétonnier isolé de la circulation automobile le long des continuités vertes ainsi qu'un espace réservé aux vélos et aux transports en commun;
Alors que le projet de plan rencontrait déjà en partie ces préoccupations sans toutefois mentionner expressément les vélos; que le plan précise en conséquence que les déplacements à vélo sont favorisés;
Considérant que des réclamants demandent que la promenade verte soit balisée sur le terrain;
Que le balisage de la promenade verte est actuellement en préparation;
Que des réclamants ainsi que la Commission demandent de préciser que pour les trois fonctions principales du maillage vert aucune n'est prépondérante par rapport à l'autre;
Alors que cette demande ne peut être rencontrée dès lors que, par définition, pour chaque élément constitutif du maillage vert, l'une des fonctions sera prépondérante par rapport aux autres, de sorte que le rapport entre ces fonctions variera au cas par cas;
Considérant que la Commission demande que le plan précise quel que soit le lieu où on se trouve, il sera possible de rejoindre le réseau des continuités vertes en moins de 10 minutes;
Alors que le plan précise déjà que les continuités vertes dessinent un réseau équilibré, rayonnant à travers l'ensemble de la région et que ce réseau est un maillage de première grandeur (maillage régional), sur lequel se connectera un maillage de seconde grandeur (maillage local), de sorte qu'à terme, quel que soit le lieu où l'on se trouve, il sera possible de rejoindre le réseau en moins de 10 minutes;
Considérant que des réclamants, suivis par la Commission, proposent que le plan mentionne dans le cadre de la politique relative au réseau récréatif, la prise en compte des arbres remarquables;
Que le plan est complété en ce sens;
Qu'un alinéa relatif au projet de réseau vert européen, est intégré dans le plan, suivant ainsi la proposition d'un réclamant et l'avis de la Commission;
Considérant que le plan précise que les fonctions des espaces publics et des espaces

verts sont complémentaires et non les mêmes, rencontrant ainsi certaines réclamations ainsi que l'avis de la Commission;
Considérant que la Commission propose la mise en place d'une gestion de la Forêt de Soignes similaire, selon des labels et critères communs dans les trois Régions;
Alors que lors de l'élaboration du plan de gestion de la Forêt de Soignes, il a été tenu compte de la cohérence des politiques entre les trois Régions;
Considérant que la Commission demande de préciser que l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement devra attirer l'attention des auteurs de projets d'aménagement de voiries sur l'espace nécessaire au développement et à l'entretien des arbres d'alignement;
Alors qu'il ne s'agit pas d'entrer dans un tel niveau de détails à l'occasion de l'établissement du plan;
Considérant que la Commission demande de préciser dans le plan que la Région assumera un rôle de coordination et de contrôle en ce qui concerne l'ouverture des voiries et le travail en sous-sol, de manière à préserver une capacité de plantation suffisante pour permettre la mise en oeuvre du maillage vert;
Alors que la mise en pratique de cette proposition serait, en effet, difficile dans la mesure où la plus grande partie de la voirie concernée relève de la compétence des communes;
Considérant qu'en ce qui concerne la nécessité de préserver le principe de spécialisation des voiries, il convient de renvoyer à la réponse apportée à la réclamation émise à cet égard dans le cadre de la priorité 8;
Considérant que le plan rencontre la préoccupation de réclamants et l'avis de la Commission consistant dans l'inscription au sein du plan de l'attention particulière qu'il conviendra de réserver aux équipements des espaces verts récréatifs;
Considérant que le plan est également modifié afin de préciser le concept d'espace vert à améliorer de la carte 4, identifié par le chiffre 3;
Considérant qu'en ce qui concerne la gestion des nouvelles affectations en espaces verts du plan régional d'affectation du sol, le plan est modifié conformément à la proposition d'un réclamant, suivi par la Commission;
Que le plan explicite la notion d'espaces verts à gérer, de la carte 4, ainsi que la catégorie des espaces verts à requalifier;
Considérant que des réclamants sollicitent qu'une politique fiscale incitative soit instaurée pour les propriétaires dont les terrains se trouvent en zone verte au plan régional d'affectation du sol et qui procèdent à la gestion écologique de leurs propriétés et d'octroyer des subsides pour les travaux effectués dans les parcs privés classés; que la Commission propose d'amender le plan en ce sens;
Que comme il l'a déjà été dit, le Gouvernement estime inopportun de prendre des engagements en matière de mesures fiscales avant d'avoir fait une étude quant à l'impact de telles mesures;
Que le plan prévoit que l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement mettra au point des règles communes de gestion des espaces verts;
Que le plan prévoit, en outre des actions locales de verdoiement et crée des zones de verdoiement prioritaire;
Considérant ce qui concerne les actions locales de verdoiement, des réclamants demandent qu'un plan de gestion des talus de chemin de fer soit élaboré en concertation avec les communes afin que la faune et la flore de ces talus soient préservée;
Que le plan rencontre cette remarque moyennant la participation de la SNCB suivant ainsi l'avis de la Commission;

Que le plan prévoit que la Région proposera à la SNCB un tel plan, élaboré en concertation avec les communes;
Que la notion de zone de « verdoiement prioritaire » est remplacée par celle de « zone prioritaire de verdoiement et de création d'espaces verts » afin d'assurer une concordance avec la légende de la carte 4;
Considérant que des réclamants demandent que des primes à la verdurisation des toits plats soient prévues;
Considérant qu'un amendement en ce sens est proposé par la Commission;
Que le Gouvernement estime que des dispositions de cette nature ont été adoptées dans le cadre de la révision des arrêtés relatifs à l'octroi de primes à la rénovation de l'habitat du 13 juin 2002; que d'autres mesures incitatives à la verdurisation des toitures plates sont prévues par le plan;
Considérant que des réclamants demandent que soient imposées au moins 25 % de plantations en intérieurs d'îlots;
Que la Commission signale que ce type de mesure est prévu dans le règlement régional d'urbanisme;
Que les dispositions du présent plan, combinées avec l'article 13 du Règlement régional d'urbanisme qui prévoit que 50 % des surfaces cumulées des zones de recul et des zones de cours et jardins devront être constituées d'une surface perméable en plein terre, plantée ou recouverte de matériaux perméables, sont de nature à octroyer une garantie suffisante quant à la mise en oeuvre des principes définis dans le plan;
Considérant que la Commission a relevé une différence de superficie des espaces verts entre la figure 116 du projet de plan et le plan régional d'affectation du sol et a suggéré de revoir la carte du maillage écologique pour la mettre en conformité avec le plan régional d'affectation du sol;
Que le plan explicite le motif de cette discordance et précise que la carte constitue une information sur l'état du maillage écologique mais ne modifie pas le statut juridique des parcelles concernées telles que définies par le plan régional d'affectation du sol;
Que toutefois lors de l'urbanisation éventuelle de sites présentant un intérêt biologique ou écologique une attention particulière sera portée à l'aménagement proposé en vue de préserver les éléments les plus intéressants du site;
Considérant que le plan, suivant ainsi la Commission, précise que la protection sera renforcée pour les sites sensibles ou fragilisés;
Considérant que des réclamants contestent que, dans la zone centrale de verdoiement prioritaire, tout nouveau plan particulier d'affectation du sol doit, sauf impossibilité technique ou urbanistique dûment motivée, prévoir la plantation d'arbres en voirie, la création d'espaces verts ou de squares, le verdoiement des intérieurs d'îlots par la démolition de constructions existantes; qu'ils font valoir que le plan régional d'affectation du sol contient une clause dite de sauvegarde (prescription générale 0.9) qui permet l'autorisation de travaux de rénovation et même d'agrandissement de bâtiments existants y compris en intérieur d'îlot;
Alors que la politique de verdurisation nécessite dans de nombreux cas l'assainissement des intérieurs d'îlot occupés par des immeubles dégradés ou à l'abandon;
Que l'établissement de plans particuliers prévoyant la démolition de constructions vétustes en intérieur d'îlot pour y aménager des jardins ne contrevient pas à la clause dite de sauvegarde puisque ces plans peuvent prévoir des obligations considérées comme servitudes d'utilité publique pour autant qu'elles soient motivées par le bon aménagement des lieux;
Que, de plus, la clause de sauvegarde 0.9 ne s'applique qu'aux immeubles existants

dont la destination indiquée dans les permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent ou à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du plan alors que les immeubles affectés à des activités productives (artisanat, entreprise) sont autorisés pour une large part en zone d'habitation et de mixité;
Qu'enfin la clause 0.9 doit être considérée, comme la clause de sauvegarde figurant dans l'arrêté du 28 décembre 1972 relatif à la mise en oeuvre des plans de secteur, comme une disposition dérogatoire aux zonages d'affectation du sol pour tenir compte des situations particulières ne pouvant être rencontrées par un plan à caractère général, ce qui n'est pas le cas des plans particuliers d'affectation du sol, plans détaillés établis après un inventaire approprié de la situation existante de fait et de droit; que cette clause ne peut s'appliquer que moyennant le « respect des caractéristiques urbanistiques de l'îlot » et que ces caractéristiques peuvent justifier la nécessité de démolition et d'assainissement des intérieurs d'îlots;
Qu'en toute hypothèse, le plan régional de développement peut assumer des objectifs propres, indépendamment des dispositions normatives existantes;
Que le plan rencontre l'avis de réclamants ainsi que de la Commission qui proposent de compléter sa politique par l'inscription au plan de l'idée de la coopération entre les Régions;
Que les principes du maillage bleu s'appliquent à l'ensemble du réseau hydrographique de la Région;
Considérant que la Commission a attiré l'attention du Gouvernement sur la nécessité de coordination entre la Région et les communes flamandes périphériques pour une prolongation des limites du maillage vert et bleu en dehors des limites de la Région;
Que la nécessité de coordination entre les Régions est expressément indiquée dans le texte du plan, tant pour le maillage bleu que pour le maillage vert;
Considérant que la Commission approuve la nécessité de séparer les eaux de ruissellement des eaux usées mais s'interroge sur la pertinence du choix laissé aux communes dans le cadre de la délégation de leur mission de gestion des égouts aux intercommunales et estime qu'un système de délégation unique et uniforme pour l'ensemble de la Région serait plus pertinent;
Considérant que la Commission demande, en outre, que le plan soit plus explicite quant à la gestion des intercommunales et la politique d'assainissement;
Que le principe de la séparation des réseaux est inscrit dans le plan (pour toutes nouvelles constructions lorsque cela s'avère réalisable);
Que pour le surplus, cette matière relève de la collaboration entre communes au sein de l'Intercommunale bruxelloise de l'assainissement;
Qu'il convient, pour le surplus de renvoyer au point 6.2. de la priorité 9 relative à la gestion de l'eau et à la dépollution des sols;
Considérant que la Commission s'étonne que le plan ne fasse pas allusion aux études relatives à l'état des réseaux communaux d'égouttages réalisés par les communes dans le cadre d'une subvention régionale;
Que ces études sont toujours en cours, de sorte qu'elles ne pourraient être invoquées de manière utile dans le plan;
Que suivant ainsi des réclamants et la Commission, le plan précise que le Gouvernement mettra tout en oeuvre pour assainir la Senne le plus rapidement possible;
Considérant que des réclamants, suivis par la Commission, demandent que le plan prévoit des zones de protection enherbées naturellement en bordure des berges des cours d'eau afin d'éviter des pollutions provenant des eaux de ruissellement chargées

d'engrais, de pesticides et d'hydrocarbures;
Que le Gouvernement estime qu'il s'agit d'une modalité d'application qui ne relève pas du plan;
Que le concept d'espace structurant à intégration environnementale renforcée est directement lié à celui du maillage vert auquel il participe;
Que le projet de plan est modifié afin de suivre l'avis de la Commission relatif à la détermination de deux groupes d'espaces structurants (aménagement de type 1 et de type II) dont la fonction respective est précisée dans le plan;
Considérant que des réclamants demandent de ne pas autoriser l'expropriation de biens en vue de réaliser les objectifs de verdurisation et de ne pas imposer aux propriétaires ou utilisateurs des biens situés en « rives du canal : intégration des activités portuaires et de verdoiement » ou le long des « espaces structurants à intégration environnementale renforcée » la réalisation de travaux visant à atteindre les objectifs de verdurisation et de ne pas limiter le type de constructions pouvant y être érigées;
Que la remarque n'est pas pertinente dès lors que de telles mesures d'expropriation ne sont pas prévues par le plan; que pour le surplus, il est logique que les propriétaires de biens contribuent à l'amélioration du cadre de vie et aux objectifs de verdurisation du plan, en renforçant ainsi l'action volontariste des pouvoirs publics;
Considérant que la Commission demande que le choix des places publiques à réhabiliter soit justifié;
Alors que le Gouvernement ne marque pas son accord sur cette proposition au motif que les critères de choix des places à réhabiliter ne relève pas du plan mais des mesures d'exécution de celui-ci; que ces critères seront établis en collaboration avec les communes;
Considérant que des réclamants demandent qu'un organisme de contrôle et de répression soit créé en vue d'assurer la police de l'environnement;
Alors que la police de l'environnement est actuellement assurée par des agents de l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement délégués à cette fin;
Que la création d'un « service » particulier chargé de la police de l'environnement ne se justifie pas;
Considérant que des réclamants ainsi que la Commission demandent une nouvelle structure du point 6 de la priorité 9 afin, notamment, de mettre en évidence le lien entre la santé et l'environnement;
Alors que, comme il l'a déjà été dit, le lien entre la politique menée en matière d'environnement et la santé est évident; qu'une restructuration du point 6 ne se justifie pas;
Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoit des mesures de contrôle et d'analyse de la relation complexe entre environnement et santé au moyen notamment de systèmes de monitoring de concentrations de polluants de l'environnement dans le corps humain et l'étude des effets de ceux-ci;
Que les mesures préconisées par les réclamants sont complexes et impliqueraient un niveau de détail trop élevé ne cadrant pas avec les objectifs et la fonction du plan;
Qu'afin de rencontrer le souci de réclamants, suivi par la Commission, le projet de plan est complété afin de prévoir le soutien actif des associations du secteur de la récupération et l'information du public quant au rôle de ces secteurs;
Considérant que des réclamations demandent que des mesures plus régulières soient prises pour vérifier le respect des normes pour les dioxines et les métaux lourds; que la Commission suggère que le plan s'aligne sur les normes, plus strictes, prévues à cet égard en région wallonne;

Alors que les contrôles et normes en vigueur en région de Bruxelles-Capitale sont conformes aux exigences européennes;
Que la détermination de normes plus strictes ne se justifie pas;
Considérant que des réclamants demandent que la problématique de la gestion des déchets de la construction soit mieux étudiée en raison des problèmes qu'elle pose notamment aux auteurs de projets de rénovation;
Que le plan est complété et prévoit l'étude de la gestion des déchets de la construction;
Considérant que des réclamants demandent que le principe du pollueur-payeur soit plus développé pour les producteurs;
Qu'il convient de renvoyer au plan déchet ainsi qu'aux autres dispositions législatives et réglementaires relatives à la gestion des déchets qui rencontrent déjà cette préoccupation et ce principe;
Considérant que des réclamants demandent que les autorités administratives jouent un rôle d'exemple en matière de prévention des déchets (publications des communes gérées de façon moins polluante);
Alors que la Commission renvoie aux dispositions du plan déchet ainsi qu'à celles des plans communaux de développement qui prévoient de telles mesures;
Considérant que des réclamants demandent d'encourager l'utilisation de l'eau de pluie dans certains projets de construction (logements sociaux par exemple);
Alors que l'utilisation de l'eau de pluie est encouragée, notamment par les primes à la rénovation qui couvrent les frais de réparation de citernes;
Que la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale peut financer des projets spécifiques en cette matière;
Considérant qu'en ce qui concerne les pesticides, la Commission souligne que le recours aux moyens alternatifs est presque toujours suffisant;
Alors que le recours au moyen alternatif n'est pas toujours possible à l'égard des menaces pesant sur les plantations (tels les colytes menaçant la Forêt de Soignes); qu' une modification du projet de plan par une interdiction totale de l'utilisation de pesticides ne se justifie dès lors pas;
Considérant que des réclamants demandent l'application d'une politique de prévention et de répression et l'organisation de campagnes d'information sur les dangers des pesticides et d'actualiser la liste des produits autorisés;
Que si les principes généraux relatifs à l'utilisation des pesticides sont inscrits dans le plan, leur mise en oeuvre se réalisera par une modification de l'ordonnance bruxelloise sur les pesticides;
Qu'il convient également de relever qu'une liste des produits autorisés existe et est en cours de révision;
Considérant que des réclamants demandent de promouvoir des produits propres, comme la peinture sans solvants, et qu'une information systématique sur les matériaux soit offerte aux candidats à la rénovation ou à la construction;
Considérant que des réclamants demandent d'instaurer des primes ou majorations de primes pour l'utilisation de matériaux écologiques, les innovations comme les toits végétaux, le renouvellement d'anciens appareils énergivores (chaudières, frigos, ...), l'achat de matériel de compostage, les systèmes de récupération ou d'épuration des eaux de pluie;
Considérant que la Commission invite le Gouvernement à évaluer la situation et à apprécier l'importance des primes dans cette matière;
Que de telles mesures relèvent de la mise en oeuvre du plan et seront examinées à l'occasion de la révision des arrêtés d'application relatifs aux travaux subsidiables;
Qu'afin de rencontrer des réclamations ainsi que l'avis de la Commission, le plan

précise que la politique énergétique de la Région sera en accord avec le Plan fédéral de développement durable;
Que le plan précise également les compétences de la Région dans le domaine de l'énergie et complète le projet de plan par l'inscription du principe de la promotion de la réduction de la consommation de l'énergie via l'utilisation optimale du fonds créé à cette fin, suivant les propositions de la Commission;
Qu'afin de répondre à la demande de réclamants ainsi que de la Commission, le plan précise que les modifications légales nécessaires en matière de permis d'environnement en vue d'assurer une utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments seront mises en place et que des mesures particulières seront prises à cette fin;
Que le projet de plan est complété quant à la politique à mener afin de réduire la consommation d'énergie dans les secteurs industriels et tertiaires et rejoint ainsi voeu de réclamants ainsi que de la Commission, estimant que le point relatif aux gros consommateurs manquait de précision;
Que le point relatif aux aides dans le secteur privé, est précisé afin de mettre l'accent sur l'information et la sensibilisation des ménages;
Qu'afin de répondre au souci de réclamants ainsi que de la Commission quant au rôle d'exemple qui doit être rempli par les pouvoirs publics, le plan mentionne explicitement ce rôle et prévoit des mesures concrètes à cet égard;
Considérant que la Commission demande de préciser des liens entre les figures et la carte 4 avec le texte de la priorité 9;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant que la Commission demande que la problématique du bruit dû au chemin de fer soit abordée;
Alors que le plan répond à cette préoccupation dès lors qu'il prévoit expressément, dans le cadre des enjeux relatifs à la réduction des nuisances sonores, la nécessité de limiter les nuisances générées par le trafic ferroviaire;
Qu'en outre, les figures 113 et 114 prennent également en compte le bruit généré par le chemin de fer;
Que l'option prioritaire du plan est de promouvoir l'isolation acoustique des logements soumis à de fortes nuisances induites par le trafic routier;
Qu'il convient de rappeler qu'une convention environnemtale relative aux nuisances sonores et vibrations dues au trafic ferroviaire a été conclue entre la Région et la SNCB;
Considérant qu'un réclamant ainsi que la Commission estiment que vu son échelle, la figure n° 113 - Zones de conflit entre le bruit du trafic routier, le bruit du chemin de fer et la fonction d'habitation est peu lisible et présente de ce fait peu d'intérêt;
Que l'objectif de la figure 113 n'est pas tant de déterminer de manière précise les zones de conflit concernées mais de permettre une visualisation globale de la problématique du bruit par rapport à l'habitat;
Considérant que la Commission demande de préciser l'origine des données de la figure n° 114;
Que la figure du projet de plan est corrigée en ce sens;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de corriger l'erreur qui s'est glissée dans la légende de la figure n° 114;
Que la légende de la figure n° 114 du projet de plan est corrigée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de rendre plus lisible la figure n° 114, en représentant les parcs soumis au trafic routier par des hachures et en différenciant mieux les traits des points noirs liés au chemin de fer des points noirs

liés au bruit du trafic routier;
Qu'il convient de corriger le projet de plan en différenciant mieux les traits des deux catégories de points noirs;
Que par contre il ne convient pas modifier la représentation graphique des parcs soumis au trafic routier, afin de garder la lisibilité de ladite figure;
Que par conséquent la figure du projet de plan est modifiée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant ainsi que la Commission demandent de lever les incohérences entres la figure n° 114 et la carte n° 4;
Que la carte n° 4 a été modifiée pour intégrer les lisérés d'isolation acoustique; que certains points de la figure n° 114 n'ont pas été repris en lisérés d'isolation acoustique car ils ne correspondent pas aux critères retenus pour les primes à l'isolation acoustique des logements; que toutefois, étant reconnus comme points noirs prioritaires, des mesures appropriées seront adoptées afin de limiter le bruit à l'émission (par exemple, des murs antibruit le long du ring);
Considérant que d'autres réclamants et la Commission demandent de corriger les points noirs soumis au trafic routier notamment au niveau de l'avenue de la Couronne;
Qu'il convient de corriger le projet de plan en faisant figurer la zone de l'avenue de la Couronne sur la figure n° 114 car il s'agit manifestement d'une erreur matérielle;
Qu'en ce qui concerne les autres demandes de correction, une procédure spécifique pour définir de nouveaux points noirs prioritaires est prévue à l'article 10 de l'ordonnance bruit du 17 juillet 1997; qu'il ne convient par conséquent pas de modifier la figure à cet égard;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent d'énoncer les critères qui ont déterminé le tracé du Réseau Vert Européen;
Que la remarque est judicieuse et qu'il convient de compléter le projet de plan pour préciser que ce réseau vise la réalisation d'un réseau européen de voies vertes au travers de l'aire métropolitaine du nord-ouest de l'Europe; que le réseau vert transnational de voies vertes permettra la promotion des déplacements non motorisés sur de courtes distances, de relier entre eux les agglomérations et les pôles d'intérêt, de stimuler le développement de certaines zones, d'encourager la préservation d'infrastructures de communication autonomes et d'améliorer la sécurité des usagers tout en valorisant le patrimoine naturel et bâti; qu'à Bruxelles, le projet de Réseau Vert Européen s'est greffé en partie sur les projets de maillage vert et d'itinéraires cyclables régionaux; que l'ensemble de l'itinéraire s'étend sur environ 89 kilomètres; que son tracé est établi selon des critères d'intérêt touristique, de cohérence par rapport au réseau périphérique existant ainsi que par rapport à l'aptitude des voiries à accueillir la mobilité douce;
Considérant qu'un réclamant et la Commission s'étonnent de ce que le tracé du Réseau Vert Européen et de la Promenade verte régionale ne correspondent pas;
Qu'il faut veiller à la conformité du tracé de ce réseau dans le Bois de la Cambre avec l'étude réalisée pour le réaménagement de la circulation dans le bois;
Que les tracés sont divergents car les critères de définition du Réseau Vert Européen et de la Promenade Verte sont différents; que par conséquent il ne convient pas de les faire correspondre;
Que par contre il convient de corriger la figure n° 115 du projet de plan en rendant le tracé du Réseau Vert Européen dans le Bois de la Cambre conforme à l'étude réalisée pour le réaménagement de celui-ci;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent d'expliciter la mise en oeuvre de la Promenade verte dans le plan;
Qu'il convient de compléter le projet de plan en précisant que la mise en oeuvre de la

promenade verte est en cours de réalisation à l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement grâce notamment à des budgets inscrits dans l'accord de coopération;
Considérant que la Commission propose d'adapter le titre de la figure n° 116 de la manière suivante : Actions en matière de maillage écologique;
Que la figure n° 116 relative au Maillage écologique reflète la situation existante et qu'il convient dès lors de modifier le titre de cette figure du projet de plan en précisant Maillage écologique - situation existante de fait;
Considérant que la Commission propose que la figure du maillage écologique traduise non seulement un état supposé de la situation existante mais également les volontés d'action du gouvernement;
Alors que le texte du plan est suffisamment explicite en ce qui concerne le plan d'action relatif au maillage vert;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de préciser que la préservation des continuités est importante dans l'optique du maillage vert;
Alors que le plan précise que la politique de mise en oeuvre du maillage vert portera sur la réalisation des continuités vertes (point 4.3.1. de la priorité 9), il ne convient pas de modifier le projet de plan;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent d'éclaircir et d'expliquer la figure n° 116;
Qu'il convient de compléter le texte du projet de plan en précisant que la figure du maillage vert - situation existante de fait, établi la situation existante de fait relative aux valeurs biologiques des sites et aux zones de liaisons; qu'elle constitue la dernière actualisation du maillage écologique, selon une méthodologie revue par rapport à la carte des valeurs biologiques des sites qui a servi à l'établissement de la situation existante de fait du plan régional d'affectation du sol; que cette figure sert à guider la politique régionale en matière de maillage écologique; qu'elle n'a pas d'impact sur le statut juridique des parcelles cadastrales qui est, par ailleurs, déjà réglé par le plan régional d'affectation du sol; que les espaces verts à protéger sont mentionnés dans la carte des affectations du plan régional d'affectation du sol;
Considérant que la Commission propose d'adapter le titre de la figure n° 117 de la manière suivante : Actions en matière de maillage bleu;
Qu'il convient de modifier le titre de cette figure du projet de plan en ce sens;
Considérant que la Commission propose de reprendre dans la figure n° 117 les cours d'eau qui ont un potentiel écologique, soit des parties à ciel ouvert (à conserver), soit des parties voûtées (à rouvrir si possible) ainsi que les bassins d'orage;
Alors que la figure privilégie l'indication des options prioritaires actuellement définies en ce qui concerne le maillage bleu; Qu'il n'est pas opportun de compliquer inutilement la figure qui a pour objet le maillage bleu de surface;
Considérant que la Commission propose de rendre cette figure plus lisible en rajoutant les îlots et les limites communales;
Alors que l'indication du réseau primaire de voiries constitue un repère suffisant; que par souci d'uniformité il n'est pas opportun de modifier cette figure;
Considérant que la Commission demande de préciser sur la figure les délais de réalisation du maillage bleu;
Alors qu'il n'est pas opportun de reprendre cette précision sur la figure car les dossiers de réalisation du maillage bleu sont complexes et ne permettent pas, par conséquent, de fixer à priori une programmation précise;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de préciser que les cours d'eau voûtés sur leur entièreté ne sont pas indiqués sur la figure n° 117;
Alors que cette demande n'a plus d'objet vu la précision apportée au titre de la figure

(action en matière de maillage bleu);
Considérant qu'un réclamant ainsi que la Commission demandent rendre plus lisibles certains cours d'eau;
Que vu l'échelle de cette figure, le fond de plan de celle-ci ne reprend que les principaux plans d'eau et les cours d'eau IGN;
Que la légende de cette figure du projet de plan est modifiée afin d'apporter cette précision;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent d'ajouter des cours d'eau dans le maillage bleu;
Que le plan souhaite rester réaliste dans la détermination des cours d'eau du programme d'action du maillage bleu et des choix ont donc dû être faits;
Que par conséquent seuls les cours d'eau prioritaires dans le programme d'action du maillage bleu ont été repris sur cette figure;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de préciser les délais de la mise en oeuvre du maillage bleu pour la Senne et le canal;
Qu'il convient de préciser le projet de plan en signalant que la Senne et le canal ne seront pris en considération que lorsque leur dépollution sera accomplie;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les moyens et la mise en oeuvre du maillage bleu;
Que la question des moyens de mise en oeuvre de certaines sections du maillage bleu font actuellement l'objet de discussions entre le Gouvernement et les communes concernées;
Que par conséquent, il ne convient pas de préciser ces éléments dans le projet de plan;
Considérant que la commission et d'autres réclamants demandent de mieux définir certaines notions qui apparaissent dans la légende de la carte 4;
Qu'il convient de modifier le projet de plan en intégrant dans le glossaire tous les termes indiqués dans la légende de la carte;
Considérant que la Commission et un autre réclamant demandent que la « zone du canal » figure sur la carte n° 4 car elle correspond à une zone d'embellissement du paysage urbain;
Alors que compte tenu de sa position stratégique vu la présence du canal et du port, la zone du canal a sa place sur la carte n° 1; qu'elle ne doit, par conséquent, pas être envisagée uniquement au travers des aspects liés à l'aménagement paysager de l'espace public; qu'il est inopportun de transférer cette zone sur la carte n° 4;
Considérant que des réclamants demandent de reprendre sur la carte n° 4 les sentiers, les vieux chemins communaux, les sentiers de Grandes Randonnées, les chemins piétonniers et les étangs;
Alors que la carte n° 4 est une carte de planification et non pas une carte d'inventaire, qu'il ne se justifie pas d'ajouter les éléments demandés; qu'en ce qui concerne les étangs, ceux-ci sont repris sur la carte;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent d'inclure dans la carte n° 4 les zones spéciales proposées par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de Natura 2000;
Alors qu'il convient de relever que la définition des zones à intégrer dans le réseau Natura 2000 est en cours d'élaboration; que ces désignations devront par la suite être soumises à la Commission européenne pour qu'une décision communautaire intervienne en la matière et qu'il est, par conséquent, prématuré de demander leur inscription dans le plan;
Considérant que des réclamants demandent d'indiquer, sur la carte n° 4, les sites à haute valeur biologique dont l'inventaire a été dressé par l'Institut bruxellois pour la

gestion de l'environnement (figure 55 du Constat introductif);
Alors que la carte citée mentionne le pourcentage de verdurisation des îlots et non les sites à haute valeur biologique; qu'il n'est, par conséquent, pas opportun d'accéder à la demande des réclamants;
Considérant que des réclamants demandent de vérifier la correspondance entre les zones vertes du plan régional d'affectation du sol et celles du plan régional de développement; que des réclamants demandent de rectifier les contours de certains espaces verts, d'agrandir certains espaces ou d'intégrer de nouveaux espaces verts sur la carte n° 4; que des réclamants demandent d'intégrer le maillage écologique au plan régional d'affectation du sol afin de rendre ce dernier réglementaire;
Alors qu'il ne convient pas d'accéder aux demandes de modification des espaces verts par rapport au plan régional d'affectation du sol; que le plan régional de développement reprend les espaces verts tels qu'ils ont été définis par le plan régional d'affectation du sol; que pour les motifs précités, il ne convient pas de modifier ce dernier à ce stade de son application;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent que le réseau récréatif contourne les sites naturels et semi- naturels;
Alors que la question de l'accessibilité des sites naturels et semi-naturels devra toutefois être analysée au cas par cas afin de ne pas exclure l'accès de certains sites au public;
Considérant qu'un réclamant demande d'inclure les bermes des voies ferrées en tant qu'élément à part entière du réseau vert; que la Commission considère que cette demande abonde dans le sens de l'accord conclu entre la Région et la S.N.C.B.;
Alors que, contrairement à ce que la Commission indique, il n'existe pas d'accord entre la Région et la S.N.C.B. sur cet aspect et qu'il ne convient donc pas de modifier le plan;
Considérant que des réclamants demandent le maintien du subside régional prévu pour une politique de revitalisation de certains parcs;
Alors que le plan ne met pas en question les subsides prévus à cet effet;
Considérant que des réclamants demandent de préciser le type d'aide que la région de Bruxelles-Capitale va octroyer pour la requalification ou l'amélioration de certains parcs; Que d'autres encore demandent de préciser les améliorations à apporter à certains espaces verts;
Alors que le plan a distingué le type d'amélioration à prévoir selon qu'il s'agit d'espaces verts à gérer, à requalifier ou à améliorer;
Considérant qu'un autre réclamant demande de préciser les aménagements des espaces verts situés sur la promenade verte;
Que l'ensemble de ces demandes concerne des mesures d'exécution qui ne relèvent pas du plan lui-même et qu'il ne se justifie dès lors pas de modifier le projet de plan;
Considérant que la Commission et d'autres réclamants demandent des précisions concernant certains espaces verts à créer;
Alors que cette demande relève également des mesures d'exécution et non du plan lui-même; que les précisions à cet égard seront fixées notamment au niveau des plans particuliers d'affectation du sol élaborésaprès études détaillées par les communes et qu'il ne convient pas de modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande de diminuer la superficie d'un espace vert à créer; qu'un autre émet des réserves à propos de la superficie d'un second espace vert à créer; Que la Commission demande de corriger les superficies;
Que les superficies des espaces verts compris dans une zone d'intérêt régional du plan régional d'affectation du sol englobent les espaces verts existants conformément aux

prescriptions de celui-ci;
Que l'indication sur la carte n° 4 des surfaces des espaces verts compris dans une zone d'intérêt régional du plan régional d'affectation du sol prête à confusion; qu'il convient dès lors de supprimer cette indication et de renvoyer au plan régional d'affectation du sol pour la lecture des superficies; que la légende de la carte du projet de plan est modifiée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de créer des espaces verts au coeur de Saint-Josse-Ten-Noode;
Alors qu'il ne convient pas d'ajouter de nouveau espaces vert à créer car Saint-Josse-Ten-Noode figure dans le périmètre de verdoiement prioritaire; que dans ce périmètre pauvre en espaces verts et en plantations, tout nouveau plan particulier d'affectation du sol prévoira notamment des plantations en voirie ainsi que la création d'espaces verts;
Considérant que des réclamants demandent de supprimer les espaces verts à créer 2b - Gaucheret et 4 - Memling-Gheude;
Alors qu'il ne convient pas d'accéder aux demandes des réclamants; que ces deux espaces verts à créer sont issus du plan régional d'affectation du sol; qu'une modification de celui-ci ne se justifie pas actuellement pour les raisons précitées;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un espace vert à créer entre le Parc Walckiers et les habitations de l'avenue Zénobe Gramme à Schaerbeek; que la Commission considère cette demande est de compétence communale;
Alors que compte tenu de la typologie des lieux, cet espace a été affecté en zone d'habitat et en zone d'équipement au plan régional d'affectation du sol; qu'il ne convient pas de modifier cette affectation pour créer un nouvel espace vert;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un espace vert à créer avenue du Sippelberg à Molenbeek;
Alors que le plan régional d'affectation du sol classe la zone de la demande en zone d'habitation; que néanmoins, en vue du bon aménagement des lieux, l'aménagement d'un îlot de cette dimension comporte généralement un espace vert conformément à la prescription 02 du plan régional d'affectation du sol; qu'il n'est donc pas utile de modifier le projet de plan afin que la demande soit rencontrée;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter un espace vert à créer à l'angle de l'avenue de Villegas et du rond-point de la liberté à Ganshoren;
Alors que le plan régional d'affectation du sol classe déjà cette zone en zone verte; qu'il ne se justifie dès lors pas modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande si l'inscription du parc de l'Ecole Vétérinaire en espace vert à créer signifie que celui-ci devient un espace vert régional et de ce fait induit une subsidiation;
Alors que la mention reprise au plan est conforme aux projets en cours et que cela ne signifie pas automatiquement une intervention financière publique;
Considérant que la Commission et d'autres réclamants demandent de préciser la différence entre les trois types d'espaces verts que sont : les espace vert à gérer, espace vert à requalifier et espace vert à améliorer;
Qu'il convient de compléter le projet de plan pour précise que la catégorie des espaces verts à gérer concerne des friches ou des sites semi-naturels qui ont une valeur écologique, historique ou paysagère à respecter; que l'idée est d'éviter de l'abandon de ces espaces et de les intégrer pleinement dans le maillage vert régional; que si ces espaces verts connaissent déjà souvent une forme de gestion légère, ils nécessitent néanmoins une mise en valeur qui peut s'obtenir par une gestion effectuée par des tiers ou par les divers pouvoirs publics concernés; pour préciser que la catégorie des

espaces verts à requalifier concerne principalement des grands parcs historiques (Josaphat, Léopold, Astrid, ...) qui ont subi une dégradation importante, et qui nécessitent une rénovation structurelle d'envergure; et pour préciser que la catégorie des espaces verts à améliorer concerne des espaces verts qui doivent être restaurés; qu'ils nécessitent moins de moyens : aménagements plus ponctuels, gestion adaptée et renforcée, etc;
Considérant que la Commission et d'autres réclamants demandent d'ajouter un certain nombre de nouveaux espaces verts à gérer, de nouveaux espaces verts à requalifier et de nouveaux espaces verts à améliorer;
Alors qu'il ne convient pas de suivre la demande des réclamants; qu'il importe, en effet, d'être réaliste dans le nombre d'espaces verts pouvant faire l'objet de mesures de gestion, de requalification ou d'amélioration au cours de cette législature; que par conséquent le choix a été fait de reporter à plus tard d'autres espaces verts pouvant prétendre à de telles mesures;
Considérant qu'un réclamant demande une plus grande intervention de la région de Bruxelles-Capitale dans le développement de projets environnementaux et pédagogiques sur certains sites où il importerait de procéder à des expropriations afin d'en avoir la maîtrise;
Alors q'il ne convient pas de suivre la demande du réclamant; qu'il n'est pas nécessaire de procéder à des expropriations pour gérer ces sites; que la gestion de terrains privés peut se faire par contrat ou encore être réalisée par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement contre rémunération;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer l'espace vert à gérer situé au nord de l'avenue de la Nielle, dans la mesure où il s'agit d'une propriété privée;
Alors que la gestion de cet espace vert inscrit au plan régional d'affectation du sol peut être effectuée par le privé; qu'il ne convient dès lors pas de modifier le projet de plan;
Considérant que des réclamants demandent la suppression ou la réduction de l'espace vert à gérer sur le site du Kauwberg; que d'autres demandent de reprendre l'intégralité du site en espace vert à gérer; que la Commission propose d'étendre la qualification d'espace vert à gérer à l'ensemble du site du Kauwberg;
Alors que ce site présente une entité cohérente qui doit faire l'objet d'une gestion homogène comme le souligne la proposition de la Commission; qu'il convient dès lors de corriger la carte en étendant la qualification d'espace vert à gérer à l'ensemble du site du Kauwberg;
Considérant qu'un réclamant et la commission demandent de ne plus reprendre le parc Maximilien en espace vert à requalifier car celui-ci n'est pas en état de sénescence;
Qu'il convient de suivre la demande du réclamant; que la carte du projet de plan est corrigée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire le parc Astrid à Anderlecht en espace vert à améliorer plutôt qu'en espace vert d'importance régionale à requalifier;
Alors qu'il ne convient pas modifier le projet de plan dans la mesure où la situation actuelle du parc Astrid justifie son inscription en espace vert d'importance régionale à requalifier;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent d'éclaircir la notion d'espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique sur les continuités vertes;
Qu'il convient de modifier le projet de plan en précisant que le réseau récréatif régional est constitué de la promenade verte et des espaces verts relais reliés entre eux par les continuités vertes;

Considérant que des réclamants demandent de reprendre divers espaces verts en espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique sur les continuités vertes; que la Commission propose de ne reprendre que les sites qui font effectivement partie d'une continuité verte;
Alors que si les espaces verts proposés sont situés sur la promenade verte et non sur les continuités vertes il n'y a pas lieu de définir des sites relais dans la mesure où le tracé à travers les grands espaces verts est précisément défini, ce qui n'est pas le cas pour les continuités vertes; que d'autres espaces verts proposés ne sont pas situés le long d'une continuité verte; qu'il convient dès lors de ne pas inscrire en sites relais l'ensemble des espaces verts proposés;
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre l'entièreté du parc de Roodebeek, à Woluwé-Saint-Lambert, en site relais;
Qu'il s'agit d'une erreur matérielle; qu'il convient, comme suggéré par le réclamant, de corriger la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la prescription graphique "espaces verts assurant un rôle de relais paysager et/ou social et/ou écologique" sur les continuités vertes inscrites sur son terrain en vue d'y permettre une affectation à des fins d'habitation;
Alors que le plan régional d'affectation du sol classe cette zone en zone verte et que, comme il l'a été dit, l'adoption de celui-ci est trop récente que pour remettre ce dernier en cause à ce stade;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre la zone des rives du canal vers le Nord et vers le sud; que la Commission propose de n'étendre cette zone que vers le sud; qu'elle demande également d'assurer l'accessibilité des rives du canal par les industries;
Qu'il est important d'assurer le verdoiement le long des rives du canal; que ce verdoiement ne porte pas atteinte aux activités portuaires; qu'il convient de modifier la carte du projet de plan en étendant la zone des rives du canal, comme demandé par le réclamant, vers le sud et vers le Nord jusqu'aux limites régionales;
Considérant qu'un réclamant demande que la promenade verte ne soit pas une contrainte pour le bon déroulement des opérations de transbordement liées au canal;
Qu'une liaison efficace entre les terrains portuaires et la voie d'eau doit être maintenue; qu'il est confirmé que la promenade verte ne sera pas une contrainte pour le bon déroulement des opérations de transbordement;
Considérant que des réclamants demandent d'ajouter de nouveaux tronçons à la promenade verte; que d'autres réclamants demandent d'ajouter de nouvelles continuités;
Alors que le maillage vert est un réseau d'intérêt régional sur lequel peut se greffer une série de réseaux d'intérêt local; que le contenu de la demande se situe manifestement au niveau du réseau local et relève du plan communal de développement; qu'il ne se justifie dès lors pas modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande la suppression d'un tronçon de la promenade verte;
Alors que la promenade verte est un projet continu sur l'ensemble de la seconde couronne; que sa réalisation pourra impliquer des négociations avec les propriétaires concernés et si le passage n'existe pas, sa création pourra entraîner des indemnisations, voire une expropriation; qu'il ne convient dès lors pas modifier le projet de plan sur ce point;
Considérant qu'un réclamant demande de faire passer la promenade verte par Neder-Over-Heembeek;

Que le plan indique que la réalisation du maillage vert à Haren et à Neder-Over-Heembeek est prioritaire;
Considérant qu'un réclamant, appuyé par la Commission, demande de modifier l'itinéraire de la promenade verte et le faisant passer par la peupleraie Nestor Martin à Ganshoren;
Que la carte du projet de plan est modifiée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de faire apparaître la promenade verte sur la promenade dite « S.N.C.B. » à Auderghem;
Que la promenade verte sur la promenade dite « S.N.C.B. » n'apparaît pas sur la carte suite à un problème de représentation graphique et que la carte du projet de plan est modifiée afin de faire apparaître la promenade verte;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent d'inclure le réseau écologique dans la carte n° 4 et notamment dans les continuités vertes;
Alors que la figure du maillage écologique établi la situation existante de fait relative aux valeurs biologiques des sites et aux zones de liaisons; qu'elle constitue la dernière actualisation du maillage écologique selon une méthodologie revue par rapport à la carte des valeurs biologiques des sites qui a servi à l'établissement de la situation existante de fait du plan régional d'affectation du sol; que cette figure sert de guide à la politique régionale en matière de maillage écologique; qu'elle n'a pas d'implication sur le statut juridique des parcelles cadastrales qui est, par ailleurs réglé par le PRAS; que le maillage écologique ne remplit pas les mêmes objectifs que le maillage récréatif, ce qui explique les différences de tracés; qu'il ne convient pas d'inclure le réseau écologique à la carte n° 4;
Considérant qu'un réclamant, appuyé par la Commission, demande que la continuité verte ne traverse plus l'îlot compris entre les avenues du Chant d'Oiseau, des Frères Legrain, des Eperviers et le parvis des Franciscains mais qu'elle soit déviée par le parvis des Franciscains et l'avenue des Eperviers dans la mesure où l'îlot concerné est formé de parcelles privatives, sans aucun chemin traversant; qu'un autre réclamant demande que la continuité verte reste en surplomb de la gare de formation entre le pont de la ligne 36 et la rue Ranson, de même après le Harenberg entre ce même pont et le Castrum;
Que les observations sont pertinentes et que la carte du projet de plan est modifiée en ce sens;
Considérant que des réclamants demandent de supprimer des continuités vertes à Koekelberg et à Haren;
Alors que le principe des continuités vertes n'entrave pas la propriété privée d'un bien; qu'elles doivent se réaliser principalement moyennant l'accord du propriétaire; qu'il ne se justifie dès lors pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande d'aménager une continuité verte qui relierait la chaussée de Neerstalle au parc Jacques Brel;
Que le plan prévoit une continuité verte reliant le parc Jacques Brel à la chaussée de Neerstalle;
Considérant qu'un réclamant demande que les continuités vertes soient prolongées à l'intérieur du Pentagone;
Que cette demande est déjà rencontrée dans les faits; que les continuités vertes ont déjà été réalisées notamment dans le parc d'Egmont, le Petit Sablon et le quartier du Mont des Arts;
Considérant qu'un réclamant demande que la continuité verte partant du square Marie-Louise et passant par la rue du Marteau soit prolongée jusqu'au parc de Bruxelles;
Que la carte du projet de plan est modifiée en ce sens;

Considérant que des réclamants appuyés par la Commission demandent d'inscrire le boulevard Général Jacques, la petite ceinture et l'avenue Louise dans le système de continuités vertes;
Alors que la problématique du boulevard Général Jacques, de la petite ceinture et de l'avenue Louise ne s'inscrit pas dans celle de la continuité verte mais plutôt dans celle de l'espace structurant à intégration environnementale renforcée; qu'il ne convient pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter les zones résidentielles (20km/h) sur la carte n° 4;
Que le plan n'est pas opposé au maintien de ces zones résidentielles et que la définition des zones 30 ne s'oppose pas à l'existence des zones résidentielles (20km/h); qu'il n'est pas utile de les mentionner sur la carte du projet de plan vu l'échelle de cette carte;
Considérant qu'un réclamant appuyé par la Commission demande de définir le statut et la fonction des espaces structurants à intégration renforcée;
Que le projet de plan est modifié pour préciser qu'un premier groupe d'espaces structurants à intégration environnementale renforcée appelé aménagement de type 1 vise une modération du trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie concernée; que l'espace qui peut être gagné sur la voiture sera dévolu à l'amélioration des infrastructures pour les modes de déplacement doux et au verdoiement; qu'il s'agit surtout d'anciennes chaussées où la vie a souvent été mise à mal pour diverses raisons : forte pression du trafic de transit, aménagement trop routier, développement parfois anarchique du commerce, ...; et pour préciser qu'un second groupe d'espaces structurants à intégration environnementale renforcée, appelé aménagement de type II vise le renforcement de la part de l'espace voué à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité); que ce renforcement doit aller de pair avec un verdoiement des espaces concernés; qu'il s'agit plus particulièrement des rocades et des grandes voiries dans l'axe du Canal; qu'un des objectifs poursuivis est l'amélioration de la fonction de séjour et la requalification du paysage urbain;
Considérant que des réclamants demandent des précisions concernant l'aménagement des espaces structurants à intégration environnementale renforcée;
Alors qu'il s'agit de mesures d'exécutions qui ne relèvent pas du plan lui-même et que dés lors, il ne convient pas de modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande qu'il n'y ait pas de définition aussi précise de la zone semi-piétonne dans le Pentagone;
Que la Commission estime que cette demande ne tient pas compte de la position centrale urbaine du Pentagone; qu'il est donc nécessaire que les options globales figurent sur les cartes du plan régional car elles ne peuvent être laissées à l'appréciation de la seule Ville de Bruxelles; que toutefois elle considère que la « zone à réorganiser » de la carte n° 5 devrait être supprimée au profit d'une définition claire des liaisons interquartiers, zones 30 et aménagements semi-piétonniers;
Considérant qu'un réclamant demande la suppression de l'aménagement semi-piétonnier ou à défaut de définir ce concept; que la Commission s'interroge sur la définition et sur le choix des axes repris sous cette dénomination;
Qu'afin d'éviter la confusion entre le périmètre de création de la zone semi-piétonne, les aménagements de type semi-piétonnier de la carte n° 4 et la zone à réorganiser de la carte n° 5, il convient de supprimer ces deux éléments et de renvoyer à la zone à réorganiser de la carte n° 5; qu'il convient dès lors de modifier en ce sens la carte n° 4 du projet de plan; que les contestations relatives à la zone et aux voiries semi-piétonnes indiquent qu'il faut approfondir l'étude et que la Ville de Bruxelles entend le

faire au travers du plan de déplacement du Pentagone et du plan communal de développement;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter de nouvelles zones semi-piétonnes;
Alors que la volonté régionale n'est pas de déterminer précisément quelles seront les voiries semi-piétonnes; que cela relève du niveau communal; qu'il ne convient pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de la zone semi-piétonne le long du canal;
Alors que la demande est inopportune car elle résulte d'une confusion entre la zone semi-piétonne et les rives du canal;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent d'accorder la carte n° 4 avec la carte n° 5;
Que certaines voies interquartiers sur la carte n° 5 sont indiquées en renforcement de la part d'espace voué à la mobilité douce dans le respect du statut de réseau primaire des axes concernés sur la carte 4;
Que la légende de la carte est modifiée (aménagements de type I et II) afin de faire disparaître la contradiction relevée;
Considérant qu'un réclamant demande que la chaussée de Jette ne soit plus reprise en espace structurant à intégration environnementale renforcée;
Alors que la chaussée de Jette n'est pas un axe majeur de mobilité du plan; que le plan donne une définition plus large de l'espace structurant que celui décrit au sens de la prescription 24 du plan régional d'affectation du sol; qu'il convient de modifier la carte du projet de plan en supprimant, comme demandé, la chaussée de Jette;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la différence entre noeuds intermodaux structurants et noeuds intermodaux : renforcement de la priorité aux usagers faibles;
Qu'il existe une confusion entre ces deux concepts et qu'il convient de modifier la légende de la carte n° 4 du projet de plan en remplaçant le terme structurants par principaux;
Considérant qu'un réclamant appuyé par la Commission demande de définir les noeuds intermodaux;
Qu'il convient de modifier le texte du projet de plan pour préciser que les noeuds principaux sont des noeuds d'importance régionale situés sur ou à l'intersection de voiries importantes - souvent régionales; qu'ils sont localisés à proximité de pôles d'activités d'échelle régionale (habitat, travail, commerce, enseignement, équipement d'intérêt collectif); que ces noeuds correspondent à des noeuds de transports en commun; qu'il s'agit ici de rendre les différents modes de déplacements compatibles par des aménagements adéquats, sûrs et confortables en faveur des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, tout en renforçant le verdoiement des espaces concernés; et pour préciser que les noeuds intermodaux sont des noeuds d'importance plus locale répondant aux mêmes définitions et objectifs que pour les noeuds intermodaux principaux;
Considérant qu'un réclamant appuyé par la Commission trouve que les noeuds intermodaux sont trop rapprochés pour être réellement structurants;
Alors que certains noeuds intermodaux sont spatialement proches, ils restent des intersections distinctes et qu'il ne convient dès lors pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant appuyé par la Commission demande de reporter les annotations concernant les noeuds intermodaux de la carte n° 4 à la carte n° 6;
Alors que l'un des objets de la carte n° 4 est d'indiquer les aspects liés à la mobilité

douce; que les cartes n° 5 et n° 6 privilégient les aspects techniques; qu'il convient de laisser ces annotations sur la carte n° 4;
Considérant qu'un réclamant demande que le carrefour de la Chasse soit considéré comme noeud intermodal important;
Que la demande du réclamant est judicieuse et qu'il convient de modifier la carte du projet de plan en ajoutant un noeud intermodal principal sur le carrefour de la Chasse;
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre la gare d'interconnexion du R.E.R. de Haren en noeud intermodal structurant;
Alors que l'importance de ce noeud intermodal ne justifie pas qu'il soit repris en noeud intermodal principal et qu'il ne convient pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande de déplacer le noeud intermodal structurant d'Erasme vers la drève Olympique;
Alors qu'une gare R.E.R. est prévue à Erasme de sorte qu'il convient de maintenir le noeud intermodal principal au niveau de cette gare;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre un noeud intermodal à une portion de voirie inscrit en espace structurant à intégration environnementale renforcée;
Alors que le classement de la voirie en espace structurant à intégration environnementale renforcée permet la requalification de cet axe; qu'en effet, les noeuds intermodaux sont, par définition, des intersections d'espaces structurants; que la définition du noeud intermodal principal ne permet pas de répondre positivement à la demande;
Considérant qu'un réclamant demande que des entrées de ville soient prévues non seulement sur les routes mais également sur le canal et les voies ferrées;
Alors que ce concept s'applique essentiellement au trafic routier; qu'il ne convient donc pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant que des réclamants appuyés par la Commission demandent de rapprocher certaines entrée de ville de la limite régionale;
Alors que les entrées de ville illustrées sur la carte n'indiquent pas de localisation précises, mais situent des sections de voiries qui doivent faire l'objet d'un aménagement incitant l'automobiliste à adopter progressivement un comportement adapté à la ville; que, dès lors, il ne se justifie pas de modifier la carte du projet de plan à cet égard;
Considérant que des réclamants appuyés par la Commission demandent d'ajouter une entrée de ville route de Lennik et une autre sur la chaussée de Vilvorde;
Alors que vu leur étroitesse, les comportements des automobilistes sur ces deux voiries ne nécessitent pas d'aménagement du type entrée de ville et qu'il ne convient pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant relève qu'il existe une discordance entre les voiries dites interquartiers mentionnées dans la carte n° 4 et celles ainsi qualifiées dans la carte n° 5;
Qu'une cohérence des cartes est nécessaire et qu'il convient de corriger la carte du projet de plan en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande que les mesures relatives au trafic et aux aménagements routiers sur les voiries interquartiers de la carte n° 4 préservent l'accès des poids lourds au domaine portuaire et notamment au site TIR et à son extension;
Alors qu'il s'agit d'une amélioration de la quiétude par des mesures portant sur la vitesse et le revêtement routier, qui ne portent pas atteinte au volume et à la fluidité du trafic automobile; qu'il ne convient pas de modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant, suivi par la Commission, demande d'ajouter un nouvel

élément reprenant les zones prioritaires à l'isolation acoustique pour le chemin de fer;
Alors que l'option prise dans le plan est de subsidier l'isolation acoustique des logements pour les fortes nuisances induites par le trafic routier; qu'en ce qui concerne les nuisances induites par le trafic ferroviaire, des négociations seront menées au cas par cas avec la S.N.C.B. afin d'atteindre les seuils définis dans la convention environnementale « Bruit et vibration » qui lie la Région et la S.N.C.B.; que, dès lors, il ne convient pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant que le Gouvernement de la Région a adopté, le 2 mai 2002 un arrêté relatif à l'octroi de primes à la rénovation de l'habitat;
Que cet arrêté comprend en annexe une carte fixant des liserés d'intervention acoustique, donnant droit à des subsides pour des travaux visant à l'isolation acoustique des façades des logements exposés au bruit routier;
Que les liserés d'intervention acoustique ont été fixés de manière rigoureuse après étude approfondie et résultent du calcul d'un modèle informatique tenant compte de différents paramètres parmi lesquels : la situation sur une voie métropolitaine (voir carte n° 5), l'importance du trafic routier, la topographie de la voirie et les niveaux de bruit nocturne relevés;
Que de ce fait, le tracé du liseré du réseau primaire en zone de logement priorité à l'isolation acoustique, devient obsolète, dans la mesure où il est fondé sur une méthode d'élaboration différente et moins scientifique;
Qu'afin de rester réaliste dans les mesures de subsidiation des travaux visant à l'isolation acoustique des façades des logements exposés au bruit routier, il convient de ne se référer qu'à une seule carte;
Que par conséquent il est judicieux de modifier la carte n° 4 du projet de plan en remplaçant le liseré du réseau primaire en zone de logement priorité à l'isolation acoustique par les liserés d'intervention acoustique de l'arrêté du 2 mai 2002;
Que de ce fait, la figure n° 113 devient également obsolète, vu que la méthode d'élaboration de cette figure faisait appel à moins de critères scientifiques;
Que par conséquent ladite figure est remplacée dans le projet de plan par une figure reprenant les « Liserés d'Intervention Acoustique » fixés par l'arrêté précité;
Considérant que des réclamants, appuyés par la Commission, demandent le maintien, la correction ou l'extension des liserés du réseau primaire en zone de logement : priorité à l'isolation acoustique, sur certaines voiries (- Croix de Guerre, Angle Boulevard du Souverain - avenue du Houx, Avenue du Karreveld);
Que ces voiries sont des voiries locales et non primaires; qu'elles sont inscrites en zone 30 et profitent donc des mesures accompagnant celles-ci; qu'il convient dés lors de ne pas étendre les lisérés sur ces dernières;
Considérant que des réclamants et la commission souhaitent également une extension des voiries en priorité à l'isolation acoustique sur l'E411 et ka place Simonis;
Alors que la place Simonis et l'E411 sont déjà en partie en liseré d'intervention acoustique; que compte tenu de l'élargissement très important de ces liserés par rapport aux voiries du réseau primaire avec priorité à l'isolation acoustique, en ce qu'ils comprennent un nombre important de voiries complémentaires du réseau interquartier, il n'est pas opportun de faire droit à ces demandes;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il y a une incompatibilité entre l'amélioration de la quiétude sur certaines voiries et le classement de ces mêmes voiries dans le réseau primaire ou interquartier;
Alors qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre ces deux notions; que l'amélioration de la quiétude est réalisée au moyen d'un réaménagement de ces voiries, d'une limitation de vitesse sur celles-ci et d'une amélioration du revêtement;

Considérant qu'un réclamant appuyé par la Commission demande de ne plus reprendre sur la carte n° 4 la rue de Ganshoren en voirie interquartier afin de se conformer à la carte n° 5;
Qu'une concordance entre les voiries interquartiers des cartes n° 4 et n° 5 est nécessaire; qu'il convient donc de corriger la carte du projet de plan en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de réserver les zones 30 à des quartiers plus ciblés et d'obtenir le respect d'une limitation généralisée à 50 km/h dans toute la Région; que d'autres réclamants demandent de rendre la lecture des rues classées en zone 30 plus aisée;
Considérant qu'un réclamant demande de vérifier la conformité des zones 30 de la carte n° 4 avec la figure n° 105;
Que cette conformité a été réalisée dans la mesure où, pour une meilleure lisibilité, les zones 30 ont été intégrées aux cartes 4 et 5;
Considérant que la Commission estime qu'afin d'éviter les erreurs et les confusions, les zones 30 doivent être supprimées de la carte n° 4 et reprises uniquement sur la carte n° 5;
Alors que la présence des zones 30 est adéquate sur la carte n° 4 dont l'objectif est l'amélioration du cadre de vie; qu'elles n'y figurent qu'à titre indicatif car certaines voiries sont recouvertes par d'autres symbologies; que pour une lecture plus aisée et complète, les zones 30 sont reprises sur la carte n° 5 conformément à la demande de la Commission; que toutefois afin d'éviter la confusion entre les zones 30 du Pentagone et la zone à réorganiser de la carte n° 5, il convient de modifier la carte n° 4 du projet de plan en supprimant les zones 30 dans le périmètre du Pentagone en attendant les conclusions des études plus détaillées menées par la Ville de Bruxelles dans le cadre du plan de déplacement du Pentagone et qu'il convient de modifier la carte n° 5 du projet de plan en y ajoutant les zones 30 conformément à la demande de la Commission;
Considérant qu'un réclamant appuyé par la Commission demande d'ajouter des zones 30 en voies principales et interquartier devant les équipements sportifs, culturels et les écoles;
Que le texte du projet de plan est modifié en précisant qu'une gestion différenciée de la politique de réduction locale de la vitesse à 30 km/h sur les voiries principales et interquartier sera menée là où la sécurité le justifie pour se conformer également aux directives du Ministère fédéral de Communications;
Considérant que des réclamants demandent d'ajouter ou de supprimer des zones 30;
Alors qu'afin de préserver la cohérence des réseaux primaires et interquartiers, il ne convient pas de déclasser des voiries situées dans ces réseaux;
Que vu la zone à réorganiser située sur le Pentagone, il convient de ne pas reprendre de voiries en zone 30 dans cette zone;
Qu'il convient dès lors de ne reprendre en zone 30 que les voiries qui ne sont reprises ni en voirie interquartier, ni en réseau primaire, ni en zone industrielle, ni en zone portuaire et de transport, ni dans la zone à réorganiser du Pentagone; que la carte n° 4 et la figure n° 105 du projet de plan sont corrigées en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de créer un réseau de promenades piétonnes radiales;
Alors que ces itinéraires existent déjà notamment au niveau des chemins de grandes randonnées et qu'il ne convient pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent d'ajouter des noeuds intermodaux à proximité des trois nouvelles stations de métro à Anderlecht;
Qu'il convient de corriger la carte du projet de plan en ce sens;

Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de distinguer sur la carte n° 4 les itinéraires cyclables existants des itinéraires cyclables programmés;
Que la figure n° 104, relative aux infrastructures cyclables, reprend cette distinction; que par soucis de lisibilité, il convient de ne pas surcharger la carte; que par conséquent, il ne convient pas de modifier la carte du projet de plan;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de mieux faire apparaître les itinéraires cyclables sur la carte n° 4;
Que pour une information plus complète il faut se référer à la figure n° 106 (ou 104 précitée); que la légende de la carte du projet de plan est modifiée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter certains itinéraire cyclables;
Alors que le tracé des pistes cyclables a été fixé par le plan régional d'affectation du sol; qu'il s'agit manifestement d'itinéraires cyclables de niveau communal qui relèvent du plan communal de développement; qu'il ne convient dès lors pas de modifier le projet de plan;
Considérant que des réclamants demandent que des modifications soient apportées à l'aménagement de certaines pistes cyclables existantes; qu'un autre réclamant demande que l'on donne la priorité à l'aménagement cyclable sur les ponts et les tunnels; que d'autres réclamants demandent des précisions concernant l'aménagement des pistes cyclables et les moyens financiers pour la mise en oeuvre de celles-ci;
Alors qu'il s'agit de mesures d'exécutions qui ne relèvent pas du plan lui-même et que dés lors, il ne convient pas de modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande si la prolongation des itinéraires cyclables vers la Région flamande est envisagée;
Qu'une telle prolongation pourrait être envisagée dans le cadre d'une concertation avec la Région flamande; que la demande dépasse toutefois le cadre des objectifs du présent plan;
Considérant qu'un réclamant demande le maintien de l'itinéraire cyclable le long du canal au niveau du site de Carcoke; qu'un autre réclamant appuyé par la Commission demande le maintien de l'itinéraire cyclable sur le dévoiement de la chaussée de Vilvorde;
Qu'un itinéraire cyclable est ajouté le long du canal à hauteur du site de Carcoke et que conformément à la prescription 25.3 du PRAS qui oblige à créer des pistes cyclables le long de nouvelles voiries interquartiers, l'itinéraire cyclable le long du dévoiement de la chaussée de Vilvorde est maintenu; qu'alors il convient de modifier les cartes n° 1 et n° 4 du projet de plan en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de définir les liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer;
Qu'il convient de modifier le texte du projet de plan en précisant que les liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer sont des lieux nécessitant une facilitation et/ou une sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes, par des aménagements tels que passage pour piéton, trottoir traversant, piste ou bande cyclable, îlot, feu, etc.;
Considérant qu'un réclamant constate que des aménagements récents ont dégradé des liaisons piétonnes indiquées sur la carte n° 4 en liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer par exemple le boulevard du Triomphe au droit de l'école européenne;
Alors que ce problème fait déjà l'objet d'études dont les résultats ne peuvent être intégrés au plan compte tenu du niveau de détail de ceux-ci;
Considérant qu'un réclamant suivi par la Commission demande que le plan prévoie des liaisons piétonnes et cyclistes entre la fin de la promenade SNCB avenue Dehoux et respectivement le boulevard des Invalides, le parc de la Héronnière et le carrefour Hermann-Debroux sur le boulevard du Souverain;

Alors que ces liaisons elles ont été prises en compte au travers des continuités vertes, il ne convient pas de modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant suivi par la Commission demande d'inscrire le carrefour entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix de Feu en liaison piétonne et cycliste à améliorer;
Alors que cette demande concerne des mesures d'exécution qui ne relèvent pas du plan lui-même et qu'il ne se justifie dès lors pas de modifier le projet de plan;
Considérant qu'un réclamant demande d'inscrire en liaison piétonne et cycliste à améliorer les passages sous les voies de chemin de fer aux abord de la gare du Nord tels que les tunnels Thomas, Reines, Palais, Pavillon et Quatrecht;
Alors qu'il convient de n'indiquer que les passages sous les voies de chemin de fer qui n'ont pas encore fait l'objet d'aménagement c'est-à-dire les rues des Palais et du Pavillon, que la carte du projet de plan est modifiée en ce sens;
Considérant qu'un réclamant suivi par la Commission demande que la création d'une nouvelle liaison piétonne et cycliste à améliorer sous les voies de chemin de fer au niveau de la rue Rogier, soit mise à l'étude;
Alors que, compte-tenu de la proximité du tunnel de la rue Quatrecht, il n'est pas opportun d'inscrire une nouvelle liaison piétonne et cycliste à améliorer sous les voies de chemin de fer au niveau de la rue Rogier;
Considérant que d'autres réclamants demandent d'ajouter de nouvelles liaisons piétonnes et cyclistes à améliorer sur certaines voiries;
Alors qu'il s'agit manifestement de liaisons piétonnes et cyclistes de niveau communal qui relèvent du plan communal de développement, qu'il ne convient dès lors pas de modifier le projet de plan;
Considérant que la priorité 10 a pour objet de mettre en oeuvre une stratégie qui valorise le caractère interculturel, international et européen de Bruxelles dans le respect de la vie quotidienne et de ses habitants;
Que pour ce faire la priorité souligne d'abord la richesse de l'interculturalité de Bruxelles, puis le rôle international de la région et de capitale de l'Europe et vise à donner une image positive de la région et à soutenir des projets phares, symbole dynamique du projet de ville;
Considérant que le caractère interculturel de Bruxelles et de ses habitants est une chance et une richesse inestimables pour ses habitants;
Considérant que de par la coexistence de ses deux communautés nationales, Bruxelles a déjà pu développer un modèle de vie basé sur le respect de l'autre et des principes d'égalité et de mixité culturelle;
Que sa vocation de ville cosmopolite ouverte sur l'Europe et le monde doit l'amener à réussir la cohabitation et l'intégration de toutes les personnes qui y sont présentes, quelle que soit leur culture;
Que la diversité sociale et culturelle est un phénomène important dans une grande ville telle que Bruxelles. Qu'une pareille diversité offre une extraordinaire richesse pour notre Région. Avec pour conséquence que la présence permanente d'importantes populations d'immigrés pose de nouvelles questions en ce qui concerne la manière d'aborder et de traiter cette diversité. En Région de Bruxelles-Capitale - plus que partout ailleurs dans le pays - l'articulation des politiques de cohabitation est donc devenue une priorité essentielle. C'est dès lors un défi considérable que de gérer l'ensemble des dimensions de cette réalité culturelle-plurielle de notre ville, afin d'aboutir à une véritable politique interculturelle;
Considérant que la Région doit prendre en compte l'interculturalité, les solidarités entre les Communautés d'un même quartier;

Considérant que la Commission regrette la confusion entre interculturalité et fonction internationale dans la priorité;
Qu'au contraire, le projet de plan fait la distinction entre la richesse de l'interculturalité de Bruxelles et sa fonction internationale considérant qu'il s'agit là de deux concepts complémentaires méritant d'être mis en évidence;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent à ce que l'aspect de l'interculturalité soit mieux développé dans le plan;
Que l'aspect interculturalité est développé dans la priorité, notamment au travers des points 1.1., 1.2. et 1.3., relatifs aux apports positifs des populations d'origine étrangère, par reconnaissance de la citoyenneté et la lutte contre l'extrême droite ainsi que à l'accueil, l'intégration et l'information de ces populations;
Que l'aspect d'interculturalité est ainsi suffisamment pris en compte par le projet de plan;
Que, pour le surplus, comme précisé ci-dessous, le projet de plan est précisé sur certains de ses aspects pour renforcer encore la prise en compte de cette problématique;
Qu'ainsi, le projet de plan est complété pour préciser que la diversité sociale et culturelle est un phénomène important dans une grande ville telle que Bruxelles; qu'une pareille diversité offre une extraordinaire richesse pour la région avec pour conséquence que la présence permanente d'importantes populations d'immigrés pose de nouvelles questions en ce qui concerne la manière d'aborder et de traiter cette diversité; que le plan précise que la gestion de l'ensemble des dimensions de cette réalité culturelle plurielle constitue un défi considérable afin d'aboutir à une véritable politique interculturelle et que la région doit prendre en compte l'interculturalité, les solidarités entre les communautés d'un même quartier, le sentiment d'appartenance à ce quartier et intégrer toutes les difficultés liées à toutes les différences qui coexistent dans les quartiers afin que chacun puisse y trouver sa place;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser la manière dont sera développé un modèle de vie basé sur la diversité culturelle;
Que des propositions concrètes et des précisions telles que demandées appellent un degré de détail qui relève des mesures d'exécution et non du niveau du plan lui-même;
Considérant, en ce qui concerne l'apport positif des populations d'origine étrangère à la spécificité bruxelloise, qu'il est également indispensable de valoriser l'apport des personnes d'origine étrangère dans les domaines culturel, économique et social. Que dans toute sa stratégie de communication, la Région insistera sur son caractère ouvert, interculturel et multilingue, constituant un atout majeur;
Considérant qu'un réclamant demande de supprimer la proposition de création d'un musée de l'immigration;
Qu'un tel musée constitue cependant un outil d'éducation permettant de sensibiliser le plus grand nombre à l'histoire interculturelle de la Région de Bruxelles-Capitale et de participer à la réalisation effective de la priorité;
Considérant, en ce qui concerne la reconnaissance de la citoyenneté et la lutte contre l'extrême droite, que cet objectif trouve une importance spécifique dans la priorité d'ouverture sur le monde;
Que la Région de Bruxelles-Capitale mettra en place des actions de lutte contre le racisme en étroite collaboration avec le Centre pour l'Egalité des chances et la Lutte contre le racisme et la xénophobie;
Qu'au sein d'une société interculturelle, il convient de garantir ou à tout le moins d'encourager le défi de l'intégration de tous les membres. Que l'objectif à atteindre n'est autre que la participation de tous les habitants à la vie de la cité, ainsi que le

renforcement de la cohésion sociale et interculturelle qui va de pair avec cette participation. Que l'égalité n'est pas un phénomène naturel et il convient la plupart du temps de développer des mesures d'encouragement en faveur de certains groupes de la population et au sein de certains segments (emploi, enseignement, logement, services publics,...) de la société;
Considérant qu'il convient d'actualiser et de rendre plus efficace et convivial l'accueil dans les administrations communales, régionales et fédérales;
Considérant qu'un réclamant demande d'intégrer dans les écoles des cours d'histoire de toutes les religions donnés par des historiens;
Qu'un autre réclamant demande de mettre l'accent concrètement sur la maîtrise de l'écriture et de la lecture des deux langues régionales via un enseignement spécifique;
Qu'il convient à cet égard de se référer aux objectifs de la priorité 7, en particulier en ce qu'elle vise à améliorer les systèmes éducatifs et de formation;
Considérant que la priorité 10 a également pour objet de mettre en évidence le rôle internationnal de la Région de Bruxelles-Capitale;
Que le plan souligne que la compétence d'agir de façon autonome sur le forum international permet à la région de Bruxelles-Capitale de nouer des relations bilatérales avec d'autres villes;
Considérant qu'un réclamant demande d'illustrer ce point par des exemples, les villes et régions capitales pressenties pour des relations bilatérales;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre l'accent sur la promotion des droits fondamentaux et des principes d'émancipation et d'intégration de valeurs démocratiques;
Qu'un autre réclamant estime que les partenariats ne doivent pas se limiter au domaine économique;
Que, conformément à la suggestion de la commission, le projet de plan est modifié pour indiquer qu'au travers de sa politique bilatérale la promotion des droits fondamentaux (déclaration universelle des droits de l'homme, pacte des Nations Unies relatif aux droits civils et politiques et pacte des Nations Unies relatifs aux droits économiques et sociaux) ainsi que les idées d'émancipation et d'intégration sont des sujets majeurs des préoccupations de la Région;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser le sujet des accords multilatéraux;
Que ces accords s'inscrivent dans le cadre des compétences des institutions qui en sont à l'origine;
Considérant que la priorité relève que Bruxelles s'affirme comme étant la Capitale de l'Europe;
Qu'elle doit se préparer à accueillir l'élargissement progressif de l'Europe;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre en place dans le plan des mécanismes pour faire face aux demandes qui afflueront dès 2004; Qu'un réclamant demande de planifier et gérer les besoins en la matière; et de prévoir l'encadrement de l'augmentation de la demande en logements et bureaux; qu'un réclamant demande d'expliquer comment gérer les implantations des services complémentaires à l'union européenne dans le tissu résidentiel ainsi que la création de logements de qualité ou de prestige sans que cela ne se fasse au détriment des habitants actuels;
Que les problématiques de la protection du logement de l'encadrement de la diffusion du bureau sont appréhendées par le plan régional d'affectation du sol;
Que, de surcroît, le plan précise, au point 3.2 de la priorité les demandes des institutions européennes et prévoit que les mesures compensatoires et d'encadrement convenues dans le passé (charges d'urbanisme, conditions liées aux permis

d'environnement) doivent être mises en exécution;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une réflexion profonde sur l'adéquation des implantations européennes dans le tissu urbain de la Région;
Que le Gouvernement signale que la Région a déjà entamé un dialogue au travers de la mise en place d'une Task Force « Bruxelles-Europe », mais il estime, en effet, qu'il serait bon d'élargir celle-ci à d'autres acteurs;
Considérant que des réclamants demandent de préciser dans le plan les modalités de la détermination de la localisation des sommets européens notamment au regard de la préoccupation de la sécurité; que la Commission regrette qu'aucune mention ne soit faite quant aux implications en matière de sécurité des futurs sommets;
Qu'au regard des observations émises, il convient de modifier le projet de plan pour préciser que les futurs sommets européens seront dans un premier temps localisés au coeur du quartier européen, que leur implantation précise sera déterminée dans le respect des prescriptions urbanistiques et que des mesures d'accompagnement seront prises afin de prendre en compte les besoins en matière de sécurité et de minimiser les impacts de ces sommets;
Considérant que la région de Bruxelles-Capitale présente de nombreux attraits importants qui doivent être valorisés, mais que Bruxelles souffre parfois d'un déficit d'image qui lui est préjudiciable;
Que tout en s'identifiant à l'Europe, Bruxelles doit projeter l'image d'une grande ville de culture, tant en raison de la richesse de son patrimoine que de sa créativité et de sa diversité culturelle. Qu'elle doit aussi valoriser son image de ville verte, centre international de congrès et carrefour de sciences et des technologies;
Qu'a l'instar d'autres cités européennes, Bruxelles doit aussi se choisir des projets-phares, véritables porte-drapeau de son renouveau urbain;
Considérant que l'objectif de la priorité 11 du plan est d'assurer la convivialité urbaine par la sécurité des personnes et des biens qui est un droit citoyen fondamental;
Considérant que la réalisation de cet objectif implique une action sur le cadre de vie des habitants, une intensification des politiques de prévention en portant une attention toute particulière à la réinsertion sociale des personnes fragilisées et à la mise en place d'une véritable police de proximité;
Considérant qu'un réclamant demande une campagne d'information pour promouvoir les différentes actions prévues par la priorité;
Que le plan met en oeuvre divers instruments de diffusion de l'information; qu'ainsi, la proposition effectuée peut être intégrée dans le marketing urbain;
Considérant que des réclamants demandent de définir la notion de contrat de sécurité et de société;
Qu'à cette fin, le projet de plan est complété pour que le glossaire comporte une définition des contrats de sécurité et de société;
Considérant qu'un réclamant demande d'adopter différentes mesures afin d'assurer la tranquillité des citoyens;
Que, comme le relève la Commission, les propositions du plan vont dans ce sens;
Considérant, en ce qui concerne les actions sur le cadre de vie des habitants, et en particulier sur la réhabilitation des espaces publics, qu'un réclamant, appuyé par la Commission, demande d'élargir les subventions données aux communes pour l'éclairage public afin de donner plus de latitudes aux communes en manière de typologie de luminaires selon les quartiers visés;
Alors qu'il convient de relever que la possibilité de subventionner l'établissement et l'amélioration de l'éclairage public, quel que soit le type de luminaire requis, est prévue par l'ordonnance du 16 juillet 1998 relative à l'octroi de subsides destinés à

encourager la réalisation d'investissements d'intérêt public;
Considérant que des requérants estiment que l'objectif relatif à l'aménagement des espaces publics, à savoir l'augmentation uniformisée de l'intensité de l'éclairage et l'installation de luminaires de type sécuritaire, porte à confusion en ce qui concerne la finalité poursuivie;
Que, suivant la suggestion de la Commission, le projet de plan est modifié pour préciser qu'il convient de rechercher la qualité de l'éclairage plutôt que l'augmentation uniformisée de son intensité et l'installation de luminaires de type sécuritaire qui stigmatisent davantage les quartiers en difficulté;
Considérant qu'un réclamant estime que l'éclairage des parcs urbains est excessif et le souhaite plus bas, dirigé vers le sol et vers l'extérieur du site;
Qu'il convient de relever que la gestion de l'éclairage de ces espaces doit se faire en trouvant un équilibre entre les impératifs de la sécurité et le respect des rythmes biologiques et de la biodiversité; que les décisions relatives à l'adoption d'un éclairage adéquat à chaque site, voire à leur fermeture la nuit, relèvent de la gestion de ceux-ci et non des objectifs généraux du plan;
Considérant qu'un réclamant considère que le rendement des réverbères est insuffisant en raison de problèmes techniques détaillés dans la réclamation;
Alors que le plan assume l'objectif de la qualité de l'éclairage public; que, pour le surplus, les modalités techniques de réalisation de celui-ci relève de mesures d'exécution du plan;
Considérant que le plan préconise le respect des alignements de manière à éviter au maximum les replis et à améliorer le champ visuel dans les espaces publics; qu'un réclamant estime qu'un urbanisme bien pensé n'implique pas de respecter systématiquement des alignements droits;
Que, comme le préconise la Commission, le projet de plan est amendé pour viser le respect raisonné des alignements;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de l'accès à un logement décent pour tous, qu'un réclamant demande de faire en sorte que les espaces de circulation (couloirs, hall, escaliers) ne soient pas appropriés par les occupants comme une extension de leur logement car ce phénomène contribue à un sentiment d'insécurité;
Que cette remarque rejoint la problématique de la sécurisation des accès aux logements abordée par le plan;
Considérant, en ce qui concerne les mesures préconisées pour réduire le sentiment d'insécurité physique découlant des dangers de la circulation, qu'un réclamant demande le renforcement du contrôle et de la répression des infractions en ce qui concerne les excès de vitesse et le parking sauvage;
Que le projet de plan est complété pour préciser que les excès de vitesse constituent une source d'insécurité majeure et qu'ils doivent faire l'objet de mesures répressives ciblées; que, pour le surplus, la problématique du parking est abordée de manière adéquate au sein de la priorité 8;
Considérant qu'un réclamant demande d'assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite dans la circulation; qu'un réclamant demande de remédier aux affaissements des trottoirs qui constituent un danger pour les seniors et les landaus;
Que le plan prévoit, dans sa priorité 8, d'augmenter la sécurité de tous les usagers, et en particulier des plus faibles; qu'à cet égard, la priorité 8 énonce diverses mesures rencontrant les préoccupations énoncées par la réclamation;
Que, de surcroît, le projet de plan est complété pour insister sur l'adoption de mesures préventives et répressives adéquates en ce qui concerne le stationnement sur les passages piétons;

Considérant qu'un réclamant demande de préciser parmi les endroits sensibles pour la sécurité des piétons, les entrées de parcs;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant, en ce qui concerne l'objectif de la construction et de la protection des pistes cyclables, qu'un réclamant demande de préciser que celles-ci doivent être confortables et en sécurité;
Que le projet de plan est précisé en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de prévoir un contrôle renforcé des parkings, lieux d'insécurité;
Que le plan prévoit, en sa priorité 8, l'amélioration de la sécurité des parkings publics; que, pour le surplus, la sécurité des parkings privés relève de la responsabilité de l'exploitant;
Considérant qu'un réclamant demande de compléter le projet par la problématique de la lutte contre l'insécurité dans les transports en commun;
Que le projet de plan est complété pour préciser que le développement des intervenants, visé au point 3 de la priorité, qui participent à la sécurité et à l'amélioration du cadre de vie, fera l'objet d'une attention particulière dans les transports en commun afin de lutter contre le sentiment d'insécurité qui peut y régner;
Considérant qu'un réclamant, appuyé par la Commission, demande de compléter le projet par une mesure concernant l'éducation relative à la mobilité dans le sens d'une éducation des différents acteurs à un plus grand respect mutuel;
Qu'il convient de compléter le projet de plan en précisant qu'il convient d'éduquer les différents acteurs de la mobilité à un plus grand respect mutuel et que cette éducation passe par l'utilisation de moyens audiovisuels;
Considérant qu'un réclamant demande, en ce qui concerne la création de trottoirs avancés aux endroits sensibles pour améliorer la sécurité des piétons, que le plan précise que ces trottoirs soient inaccessibles aux voitures; que la Commission soutient le réclamant;
Que le plan est précisé en ce sens;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il faut préciser dans le plan que les pistes cyclables sont la cause d'un risque de collision avec la voirie et qu'il faut dès lors qu'elles aient une longueur minimum pour compenser ce risque;
Que les problèmes techniques d'aménagement des pistes cyclables et leur longueur minimale constituent des mesures d'exécution qui ne relèvent pas du niveau du plan;
Considérant, en ce qui concerne la valorisation du comportement citoyen, que des réclamants demandent que soient mises sur pied des formations à l'éducation à la citoyenneté;
Que, conformément à l'avis de la Commission, le projet de plan est précisé en ce sens;
Considérant, en ce qui concerne les politiques de prévention, qu'un réclamant demande que l'accès à des activités existantes soient étendu pour des jeunes des quartiers défavorisés;
Que cet objectif est assumé par la priorité 7;
Considérant, en ce qui concerne le rôle des médiateurs sociaux, que des réclamants demandent de garantir l'autonomie des métiers du social;
Alors que la formation des médiateurs instaure déjà une déontologie qui assure leur neutralité;
Considérant que des réclamants demandent de mettre en place une réelle coordination des acteurs sociaux dans le cadre de la lutte contre le décrochage scolaire;
Que le projet de plan prévoit de procéder à une harmonisation des différentes missions, formations et évaluations des médiateurs scolaires, indépendamment du

pouvoir dont ils relèvent et de susciter la création de groupe de réflexion et une dynamique d'action au niveau intercommunal;
Considérant, en ce qui concerne les éducateurs de rue, que des réclamants revendiquant la spécificité de leur travail en milieu urbain insistent sur le caractère éducatif de leur travail avec les publics présents dans la rue; que la Commission suggère, à cet égard, de tenir compte des spécificités d'une zone urbaine telle que la Région de Bruxelles-Capitale en vue de veiller à une meilleure adéquation de la formation par rapport aux lignes directrices de la région en matière de politique de prévention;
Que le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant qu'un réclamant demande de valoriser le travail de l'éducateur de rue et de promouvoir les maisons de quartier;
Que le plan définit et valorise le rôle des éducateurs de rue; que, pour le surplus, le projet de plan est complété pour préciser que la démarche des éducateurs de rue doit s'inscrire dans une démarche de réseau telle que celle des maisons de quartier ou des maisons de jeunes;
Considérant qu'un réclamant demande que les éducateurs de rue soient plus nombreux, mieux rétribués et originaires de tous pays;
Que le projet de plan insiste sur l'importance du développement du nombre d'éducateurs de rue; qu'il convient de relever que les éducateurs de rue sont souvent des personnes originaires de tous les pays;
Considérant que la Commission suggère d'insérer dans le point 2 de la priorité les stewards urbains communaux et les auxiliaires de police;
Alors que les auxiliaires de police font partie du cadre opérationnel de la police et doivent être distingués des stewards urbains travaillant pour les autorités communales;
Considérant que des réclamants demandent de prendre en compte l'accueil des enfants et de rénover leurs lieux d'accueil;
Que l'accueil des enfants et des jeunes est pris en compte dans plusieurs priorités, dont la priorité 7;
Considérant, en ce qui concerne les nouveaux métiers de la sécurité, qu'un réclamant estime que la sécurité dans les parcs devrait être améliorée;
Que cette préoccupation est assumée par la priorité 9 du plan et qu'il convient de relever que la sécurité peut notamment être assurée par les gardiens de parc dont le nombre a été augmenté ces dernières années;
Considérant qu'un réclamant demande de définir le rôle des gardiens de parc au sein de la priorité 11;
Que le rôle des gardiens de parc est suffisamment précisé et détaillé par le plan au sein de la priorité 9;
Considérant, en ce qui concerne les données statistiques nécessaires à la mise en pratique d'une politique de sécurité efficace, qu'un réclamant insiste sur le besoin d'une évaluation tant qualitative que quantitative des nouvelles politiques;
Que le projet de plan est précisé en ce sens;
Considérant que des réclamants estiment que le plan devrait tracer les lignes directrices des moyens d'évaluation de la sécurité dans la mesure où les statistiques policières ne reflètent pas l'évaluation du degré de sécurité d'un territoire et que le plan devrait prévoir des nouveautés en matière de sécurité;
Que le plan prévoit la mise en place d'une base de données fiables et harmonisées sur l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale complétées par des études d'opinion sérieuses; que ces mesures permettront une évaluation des initiatives adoptées;
Considérant, en ce qui concerne la police de proximité, qu'un réclamant estime que la

réforme des polices désavantage les communes urbaines qui avaient déjà dû investir dans la sécurité;
Que cette problématique relève des négociations avec le Gouvernement fédéral; que des moyens supplémentaires ont été octroyés aux communes dans le cadre de ces négociations;
Considérant que plusieurs réclamants suggèrent une généralisation des brigades cyclistes;
Que le projet de plan est complété pour mentionner une meilleure présence sur le terrain de la police de proximité, notamment par le biais des brigades cyclistes;
Considérant qu'un réclamant demande l'augmentation de la présence des stewards communaux; que plusieurs réclamants demandent une présence policière accrue notamment le soir;
Qu'une meilleure présence sur le terrain est prévue au point 4 de la priorité;
Considérant, en ce qui concerne les effectifs, qu'un réclamant demande de revoir la réforme des polices car elle a eu un effet de réduction de la présence policière à Ixelles;
Alors que cette problématique ne relève par du plan; que la réforme des polices est une opération définitivement engagée et en cours d'aboutissement;
Considérant, en ce qui concerne la lutte contre la criminalité spécifique, qu'un réclamant, soutenu par la Commission, demande de supprimer la problématique de la criminalité en col blanc peu pertinente dans le cadre de la sécurité urbaine;
Alors que la problématique de la criminalité en col blanc doit être maintenue dans la lutte contre la criminalité spécifique, l'une des politiques spécifiques de sécurité; qu'en effet, les différents types de criminalité évoqués sous ce point doivent faire l'objet d'une réponse globale quelle que soit la zone dans laquelle cette criminalité intervient;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter comment Bruxelles compte faire valoir ses charges de maintien de l'ordre liées à son rôle de capitale;
Que les relations sont constantes entre la Région de Bruxelles-Capitale et les autorités fédérales afin de mener à bien le maintien de l'ordre dans le cadre de sa fonction de Capitale et qu'une somme importante a été allouée à la Région pour assurer son statut spécial en matière de sécurité;
Considérant qu'un réclamant demande une indemnisation des riverains victimes de dégradations lors des sommets européens;
Que la problématique de la sécurité occasionnée par l'organisation de sommets européens est appréhendée adéquatement par la priorité 10 du plan;
Considérant qu'un réclamant demande que soit prise toute une série de mesures de prudence pour contrer la menace terroriste;
Alors que la plupart de ces mesures relèvent de la police fédérale et sont beaucoup trop détaillées que pour avoir leur place au sein du plan;
Considérant, en ce qui concerne les zones pluricommunales de police, que des réclamants émettent des doutes sur l'efficacité de la réforme des polices et souhaitent un renforcement de la présence policière dans les quartiers;
Que le plan assume l'objectif de développer la police de proximité; que pour le surplus, les objectifs du plan seront évalués;
Considérant qu'un réclamant considère que la concentration des efforts sur les quartiers à risque induit le déplacement des foyers d'insécurité vers d'autres lieux auparavant calmes; que, d'autres réclamants demandent que les contrats de sécurité et de société soient réservés aux communes qui possèdent peu de moyens pour assurer la prévention;
Que la priorité, en son point 6, précise que les moyens seront concentrés dans les

quartiers les plus fragilisés; que cette concentration des moyens est justifiée au regard de la nature de ces quartiers et des moyens financiers limités qui peuvent être consacrés à ces politiques;
Considérant qu'un réclamant suggère le recours aux peines alternatives;
Que cette préoccupation est rencontrée au point 7 de la priorité;
Considérant qu'un réclamant demande de prendre en compte la problématique du survol de Bruxelles;
Que cette problématique est abordée au point 2 de la priorité 9 relative à la réduction des nuisances sonores;
Considérant qu'un réclamant demande plus de moyens pour les services d'intervention d'urgence compte tenu des problèmes de rapidité posés aux heures de pointe par la localisation de la caserne principale;
Qu'il convient de relever que de nombreux postes avancés existent sur la Région et qu'à chaque alerte, les pompiers interviennent au départ de deux de ces postes;
Considérant qu'un réclamant insiste sur la problématique de la sécurité aux abords des écoles;
Que cette problématique est envisagée dans la priorité 8 en particulier dans le cadre de la définition des zones 30 et des aménagements de passages pour piétons spécialement protégés;
Considérant qu'un réclamant demande de mettre en place des plans de secours liés à l'application des normes Seveso;
Qu'il s'agit de la mise en oeuvre de dispositions normatives déjà adoptées qui ne relèvent pas de la compétence régionale;
Considérant qu'un réclamant demande d'étendre le principe de police de proximité aux espaces verts;
Que chaque zone déterminera son plan de sécurité et que, de plus, les gardiens de parc peuvent être amenés à répondre à la préoccupation soutenue par la réclamation;
Considérant que la priorité 12 consiste à développer une politique scientifique orientée vers les nouvelles technologies porteuses de croissance économique en veillant à ce que les acquis des recherches soient valorisés dans la région par les transferts technologiques en particulier entre le monde académique et les entreprises;
Considérant que plusieurs réclamants réagissent quant aux priorités à mettre en oeuvre; qu'ils estiment que l'importance qui est accordée à une meilleure politique de la recherche est disproportionnée au regard des enjeux qu'elle représente et que certains secteurs de la recherche devraient être subsidiés en priorité;
Que, comme le relève la Commission, le plan a le mérite de mettre l'accent sur cette priorité relative à la recherche scientifique et à l'innovation technologique parmi l'ensemble des priorités du projet de ville; que cette priorité à sa place dans un tel projet et qu'il n'appartient pas au plan de définir a priori les secteurs de la recherche devant être subsidiés par priorité, ceux-ci se développant en raison de problématiques spécifiques;
Considérant que plusieurs réclamants demandent de définir au glossaire les termes suivants : "start up", "tiers investisseur", "R&D ", ainsi que les expressions "ex ante" et "ex post" mentionnés dans la priorité;
Que le glossaire est complété pour intégrer les définitions de Start up, Tiers Investisseur, Services périphériques, Cluster , Incubateurs; que les termes ex-post, ex-ante et parc industriel à vocation scientifique, sont généralement utilisés dans ce domaine et compréhensibles pour tous; que l'abréviation « R&D » sera précisée par l'énoncé du concept en toutes lettres, entre parenthèses, lors de sa première apparition dans le texte soit au point 3.2. de la priorité 12; qu'enfin le projet de plan est complété

afin d'illustrer le concept de "micro-vallée technologiques imbriquées";
Considérant que la Commission relève que les critères de choix des secteurs « fer de lance » cités au point 1 de la priorité sont peu explicités dans le projet et regrette que la recherche en sciences humaines ne soit pas plus développée;
Que les « fers de lance » sont les secteurs retenus comme thèmes prioritaires dans le 6ème « Programme Cadre Recherche et Développement »;
Que le Gouvernement finance divers programmes transversaux à finalité non-économiques, souvent dans le domaine des sciences humaines;
Considérant que les domaines d'excellence sont les secteurs « fer de lance »;
Considérant que plusieurs réclamants estiment que le secteur de la recherche est un des secteurs de l'économie et devrait être traité comme tel; que d'autres regrettent que la recherche ne soit traitée que sous son aspect économique;
Qu'il convient de relever que, dans le domaine économique, le secteur de la recherche est à considérer comme transversal par rapport aux autres secteurs et que la recherche déborde largement le secteur de l'économie marchande;
Que le projet de plan spécifie en son point 3 que les recherches scientifiques dépassent largement le cadre de la recherche appliquée à finalité économique;
Considérant que plusieurs réclamants réagissent positivement quant au projet de création d'une cité des sciences, des arts et des congrès; que certains soulèvent le problème de rentabilité relatif au projet de cité des sciences;
Que, comme le suggère la Commission, il doit s'agir d'un projet public éventuellement associé au privé; que le projet de plan est complété pour préciser qu'une telle initiative devrait être portée par le secteur public, lequel pourrait se faire aider d'investisseurs privés;
Considérant que des réclamants et la Commission craignent un double emploi entre la cité des arts et des sciences et des organismes déjà existants;
Qu'il conviendra de veiller à éviter ces doubles emplois éventuels;
Considérant que des réclamants soulèvent les difficultés dues à la subordination systématique de l'aide régionale à une exploitation industrielle intra muros, difficultés dues à l'exiguïté du territoire et à la dimension internationale ou nationale des entreprises et groupes concernés"; qu'ils estiment qu'il y aurait lieu de rechercher des mécanismes complémentaires visant à assurer à la Région un « return » sur les aides accordées; que la Commission est favorable à la mise en place de mécanismes de « récupération » des investissements de la Région dans la recherche, via l'instauration d'un système de type « royalties » sur les inventions exploitées ainsi que de mécanismes de réinvestissement :
Que le Gouvernement ne partage pas l'avis de la Commission en ce qui concerne les royalties; que l'ordonnance organisant les aides à la recherche en Région de Bruxelles-Capitale n'a pas retenu cette possibilité; que les mécanismes de réinvestissement liés aux compétences régionales, ne sont pas en adéquation avec le domaine visé ici, à savoir la recherche scientifique;
Considérant que plusieurs réclamants s'interrogent sur la notion de parc industriel à vocation scientifique; qu'un réclamant considère que le plan devrait intégrer l'Institut Pasteur;
Que le projet de plan est amendé en ce sens;
Considérant que plusieurs réclamants relèvent des insuffisances relatives à la carte "Centres et parcs de recherche";
Que la carte est jointe à titre indicatif; que les corrections d'erreurs matérielles seront apportées sur la carte dans la mesure où les données sont disponibles;
Considérant que plusieurs réclamants et la Commission estiment que le terme de «

vallée » ou « valley » est peu adapté à Bruxelles;
Que le Gouvernement estime lui que ces termes sont des termes génériques généralement acceptés;
Considérant que le projet de plan est amendé afin de mentionner l'existence de l'ordonnance du 21 février 2002 relative à l'encouragement et au financement de la recherche scientifique et de l'innovation technologique et de préciser que les arrêtés d'exécution de cette ordonnance sont en voie d'être finalisés;
Considérant que la Commission estime peu claire la formulation du quatrième tiret du troisième alinéa du point 3.2 de la priorité;
Que le projet de plan est amendé pour préciser que l'Institut d'encouragement à la recherche scientifique et de l'innovation de Bruxelles aura notamment pour mission de gérer les dossiers, en ce compris leur évaluation ex ante et ex post, le cas échéant par le recours à des collèges d'experts extérieurs;
Considérant qu'après l'exposé des douze priorités du projet de ville, le plan expose les conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville;
Considérant que ces conditions transversales sont : territorialité des interventions prioritaires; un consensus fort, mobilisant l'ensemble des actes du développement urbain; cohérence de l'action des différents pouvoirs publics; vers une coopération internationale; partenariats public/privé; cohérence entre les politiques menées dans la région et en périphérie; amélioration des fonctions d'accueil administratif; développer les instruments de suivi des politiques régionales;
Considérant que différentes réclamations ou observations concernent la structure de la priorité ou sa place dans le plan;
Qu'il s'agit d'observations formelles ne concernant pas le contenu des conditions transversales exposées dans ce chapitre;
Que la portée et la pertinence des conditions transversales s'appréhendent d'autant mieux qu'ont été exposées préalablement les douze priorités du projet de ville du plan régional de développement;
Qu'il ne convient dès lors pas de déplacer ce chapitre entre l'introduction du projet de plan et la priorité 1 ni d'en modifier la structure qui expose successivement les 8 conditions transversales permettant la mise en oeuvre du projet de ville;
Considérant qu'un réclamant demande d'ajouter une mention à la sécurité dans les conditions transversales;
Que comme le précise la Commission, cette dimension est prise en compte dans la priorité 11 « assurer la convivialité urbaine par la sécurité des personnes et des biens »;
Qu'il s'agit d'une des priorités assumées par le projet de ville du plan et non pas d'une des conditions transversales, à savoir les moyens d'action et d'évaluation nécessaires à la mise en oeuvre du projet de ville;
Considérant, que la première condition transversale relève que les politiques développées par la région concernent, à des degrés variables, l'ensemble du territoire régional mais que toutefois certaines politiques doivent être davantage concentrées sur des zones considérées comme prioritaires au regard des défis du projet de ville;
Considérant que certains réclamants estiment que les découpages par zones présentent l'inconvénient de pouvoir conduire à exclure de l'application de régimes incitatifs toute opération qui ne serait pas localisée dans lesdites zones retenues;
Que, comme le relève la Commission, l'inscription dans une zone d'intervention prioritaire ne constitue pas le seul critère pour l'accès aux aides publiques dans la mesure où de nombreuses aides sont d'application sur l'ensemble du territoire régional, telles les subventions relatives aux immeubles protégés, l'octroi des primes à

la rénovation, ...
Que, pour le surplus, la territorialité des interventions prioritaires correspond à l'objectif de réaliser un effort spécifique, sur certaines zones déterminées, pour garantir le développement harmonieux de l'ensemble du territoire régional;
Considérant que des réclamants estiment que la coordination des efforts entre la région et les communes sur les zones prioritaires ne doit pas s'appliquer qu'aux plans triennaux d'investissement mais que les plans communaux de développement doivent également y répondre;
Que, comme le suggère le réclamant et le soutient la Commission, il convient de préciser le projet de plan pour énoncer que la région encourage les communes à intégrer dans les plans triennaux d'investissement et dans les plans communaux de développement les projets conformes aux objectifs poursuivis dans chacune de ces zones;
Considérant que des réclamants demandent une hiérarchisation des priorités dans les zones prioritaires;
Que le plan énonce quatre grandes catégories de zones d'intervention prioritaire;
Que la définition concrète d'une zone d'intervention prioritaire répond à l'objectif de rencontrer une ou plusieurs problématique(s) spécifique(s) (environnement, économie, rénovation, ...); que les objectifs peuvent être atteints en mobilisant divers instruments opérationnels; que les périmètres de ces zones sont parfois amenés à se superposer mais n'en restent pas moins liés à un ou des objectif(s) spécifique(s); qu'il n'y a pas lieu d'établir une hiérarchisation au sein de ces zones ou entre ces zones dans la mesure où leur promotion participe au développement harmonieux de l'ensemble du territoire régional;
Considérant qu'un réclamant demande d'effectuer un arbitrage entre la fonction économique tertiaire et le logement en particulier dans les zones où le logement est déjà fragilisé;
Qu'il n'y a pas lieu de procéder à des arbitrages entre la fonction économique tertiaire et le logement étant donné qu'il n'y a pas de moyens publics affectés à la fonction tertiaire;
Que dans les zones leviers, les aides publiques seront calibrées en fonction des réalités de terrain;
Considérant que des réclamants demandent de décrire plus précisément les politiques qui seront mises en oeuvre dans les zones d'intervention prioritaire et en particulier dans les espaces de développement renforcé du logement et de rénovation (EDRLR);
Que le plan énonce pour les différentes zones d'intervention prioritaire les objectifs poursuivis et les grands instruments de leur réalisation;
Qu'au regard de ces réclamations, en qui concerne les espaces de développement renforcés du logement et de rénovation, le projet de plan est complété pour préciser que les instruments mis en place dans ces zones visent à y créer une discrimination positive afin d'y renforcer la rénovation notamment par le biais de la réalisation de contrats de quartier, de majoration des primes à la rénovation et des primes à l'embellissement des façades, de majoration de l'abattement des droits d'enregistrement et de subsides aux communes;
Considérant, en ce qui concerne les espaces de développement renforcé du logement et de rénovation, que des réclamants demandent d'expliciter davantage le concept de ces espaces;
Que le plan précise que ces espaces concernent les quartiers où une action renforcée du secteur public doit être menée aux fins de développement renforcé du logement et de la rénovation;

Que le plan énonce les critères de détermination des espaces de développement renforcé du logement et de rénovation;
Que, comme précisé ci-dessus, le plan est complété pour mentionner les objectifs et la nature des instruments mis en place dans ces espaces;
Que les espaces de développement renforcés du logement et de la rénovation sont constitués de quartiers où une action renforcée du secteur public doit être menée afin d'en encourager la rénovation;
Que cette action renforcée se traduit d'une part par une priorité en matière d'investissements publics (contrats de quartier, investissements dans la rénovation des espaces publics, investissements en logements de la part de la Société de logement de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Société de Développement Régional de Bruxelles);
Que cette action se traduit également par une discrimination positive en matière d'aide aux particuliers (majoration des primes à la rénovation et à l'embellissement des façades, majoration de l'abattement des droits d'enregistrement);
Qu'il s'agit de continuer l'effort entrepris depuis la création de la Région en matière de rénovation urbaine en poursuivant l'action menée dans le périmètre central de l'espace de développement renforcé du logement du premier plan régional;
Considérant que les demandes de modifications de la carte n° 3 relatives aux espaces de développement renforcés du logement et de la rénovation concernent des extensions par l'ajout d'îlots contigus aux zones actuellement définies, des extensions par l'ajout de quartiers nouveaux y compris de quartiers non contigus aux zones actuellement définies ou, encore, concernent des réductions soit par suppression de certains îlots ou quartiers soit par suppression de parcelles reprises dans les zones actuellement définies;
Considérant que le plan rappelle les cinq critères méthodologiques qui ont permis de fixer les limites de l'EDRLR;
Qu'il s'agit d'abord de l'espace de développement renforcé du logement défini dans le premier plan régional de développement; que tant pour l'élaboration et la mise en oeuvre des contrats de quartier par les Communes que pour la politique de majoration des primes à la rénovation, ce périmètre a été reconnu pertinent par les Communes et les particuliers et n'a fait l'objet que de quelques contestations marginales;
Qu'il s'agit ensuite de la zone à protéger et à rénover telle que fixée par l'Arrêté du 7 septembre 1984, modifiant l'arrêté royal du 28 mars 1977 organique de la rénovation d'îlots dans la région bruxelloise; que cette zone avait été établie à partir des données cadastrales relatives à l'âge des immeubles et reste donc une référence adéquate qui a permis d'adapter légèrement l'espace de développement renforcé du logement défini en 1995;
Qu'il s'agit également des données du recensement de 1991 relatives à la qualité des logements existants, et notamment du pourcentage d'immeubles considérés sans « petit confort »; que ces données ont permis une cartographie par secteur statistique permettant de constater que les problèmes majeurs et les besoins les plus criants se situaient bien dans les EDRLR;
Qu'il s'agit en outre du relevé de terrain réalisé en 1997 pour l'élaboration de la situation existante de fait du plan régional d'affectation du sol; que ce relevé a pris en compte les immeubles fortement dégradés ou en ruine et les données collectées ont été exploitées par le biais d'une cartographie sur l'ensemble de la Région, cartographie qui a confirmé également la pertinence de l'EDRLR;
Qu'il s'agit enfin de l'analyse des Services du Logement et de la rénovation urbaine qui ont également fait part de leur expérience de terrain pour des propositions

d'adaptation de l'espace de développement renforcé du logement de 1995 et qui ont estimé que seules quelques extensions limitées se justifiaient;
Considérant la rigueur de la méthodologie suivie et la nécessité de concentrer au maximum les moyens publics au sein de la Région dans les quartiers fragilisés;
Considérant, en ce qui concerne les demandes d'extensions limitées de l'EDRLR par ajout d'îlots ou de parties d'îlots en périphérie du périmètre proposé, que la commission renvoie au Gouvernement pour une analyse de terrain plus approfondie des propositions émanant des réclamants;
Que ces extensions même limitées seraient de nature à augmenter la superficie comprise dans les espaces de développement renforcés du logement et par conséquent à diluer davantage les moyens d'intervention publique;
Que le Gouvernement estime que ces propositions ne doivent pas être retenues mais qu'elles feront l'objet d'une évaluation complémentaire lorsqu'il s'agira de réviser et d'adapter l'EDRLR dans le prochain plan;
Que les demandes d'extensions reprenant de nouveaux quartiers entraîneraient, si elles devaient être acceptées, une perte sensible de la force de frappe des instruments régionaux dans l'EDRLR;
Que d'autre part, la Commission estime elle-même que certaines demandes ne sont pas à considérer comme prioritaires (cas de Ganshoren, avenue de Cock, Abeels, Sorenssen, et autour de l'avenue Charles-Quint, cas de la Ville de Bruxelles, à Neder-over-Heembeek habitations du Val de Marie; cas de Uccle, chaussée de Neerstalle);
Que, de plus, certaines demandes appuyées par la Commission (en particulier pour le quartier Notre-Dame-Aux-Neiges de Bruxelles, le quartier Haren à Bruxelles Ville, le quartier Bonair et la Cité Moortebeek à Anderlecht, le quartier Altitude 100 à Forest) pourront faire l'objet d'une agréation éventuelle après une évaluation des effets du périmètre adopté des EDRLR, notamment en matière budgétaire, qui devrait avoir lieu après quelques années de mise en oeuvre, en vue de la préparation du prochain projet de plan;
Que ces extensions ne peuvent pas être justifiées sur base de la méthodologie suivie et qu'il n'est pas opportun d'élargir dès à présent la zone d'intervention prioritaire EDRLR étant donné le nombre important de quartiers encore à rénover dans cette zone nécessitant des moyens budgétaires considérables;
Considérant, en ce qui concerne les demandes de réduction de l'EDRLR, qu'il n'y a pas lieu d'accéder aux demandes en ce qui concerne la zone Nord d'Evere vu le maintien dans cette zone de logements à rénover;
Que, pour le reste, il convient de suivre l'avis de la Commission en ce qu'il ne convient pas d'exclure du périmètre de l'EDRLR des parcelles individuelles même si ces parcelles sont affectées à des activités économiques car l'EDRLR constitue une zone d'intervention prioritaire qui ne peut avoir d'effet sur la situation réglementaire des biens compris dans la zone et qu'il n'y a donc pas lieu, pour les propriétaires concernés, de s'inquiéter quant à une éventuelle menace de privilégier le logement au détriment d'autres activités dans ces espaces;
Considérant, en ce qui concerne les zones de programme de revitalisation, qu'un réclamant propose une intervention privilégiée de la Société de développement de la Région de Bruxelles-Capitale afin d'accompagner chaque nouveau contrat de quartier d'un volet économique ce qui permettrait d'accélérer le mouvement de reconversion;
Que le plan a suffisamment pris en considération la nécessité de favoriser le développement économique des quartiers à revitaliser au travers de la priorité 4 « un habitat de qualité », en particulier en son point 4 relatif à « la revitalisation économique »;

Qu'en outre, comme le relève la Commission, il ne convient pas de prévoir un acteur unique pour assurer la revitalisation économique des quartiers dans la mesure où tous les acteurs sont invités à contribuer à la revitalisation économique comme le soulignent, par ailleurs, les deuxième et troisième conditions transversales;
Considérant, en ce qui concerne les zones leviers, que la Commission propose le regroupement des textes ayant traits aux zones leviers dans une seule priorité;
Que la notion de zones leviers est cependant une notion transversale qui participe pleinement à l'accomplissement des priorités du projet de ville en particulier de la priorité 1 relative à l'attractivité de la ville et qu'elle contribue à l'évolution des outils de l'aménagement du territoire visés à la priorité 5;
Que le plan a donc volontairement traité la notion de zones leviers, en ce compris le mécanisme des schémas directeurs, de façon transversale à travers le plan et qu'il serait réducteur de regrouper l'ensemble des dispositions relatives à ces concepts dans une seule priorité;
Que toutefois, afin d'améliorer la lisibilité du texte et compte tenu que le schéma directeur est l'un des outils de planification envisagés par la priorité 5 pour le projet de ville, les développements relatifs à l'objet précis, à la nature et à la procédure d'élaboration des schémas directeurs, instruments de base des zones leviers, seront omis du point 1.3. de la première condition transversale pour être inséré au point 1.2.6. de la priorité 5 relative à « un territoire mieux aménagé »;
Considérant que la Commission propose de substituer à l'appellation « schéma directeur » la dénomination « programme de développement » afin d'éviter la confusion et d'affirmer le caractère souple et non réglementaire d'un tel programme;
Que le projet de plan est complété, au point 1.2.6. de la priorité 5 pour préciser explicitement que les schémas directeurs sont dépourvus de force obligatoire et de valeur réglementaire et n'ont pas vocation à se substituer aux outils et plans existants à valeur réglementaire;
Que l'appellation « schéma directeur » retenue par le projet de plan est déjà utilisée dans la pratique (cfr le schéma directeur de la zone canal, le schéma directeur de l'espace Bruxelles Europe, le schéma directeur des abords de la gare du Midi, ...); que l'appellation proposée par la Commission pourrait laisser penser que toutes les zones leviers sont des zones en retard de développement, ce qui n'est pas le cas;
Qu'il convient de maintenir l'appellation retenue par le projet de plan;
Considérant que des réclamants demandent la suppression des schémas directeurs et/ou des zones leviers dans la mesure où ces concepts sont flous et inopportuns et dans la mesure où ils ne sont pas prévus par l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme et feront double emploi avec les plans existants à valeur réglementaire;
Considérant que des réclamants soutiennent l'utilité des schémas directeurs dans la mesure où ceci permettrait de prendre en compte de façon souple les données non urbanistiques ou de faire intervenir la notion d'évolution dans la mise en oeuvre du projet de ville;
Considérant que des réclamants sollicitent d'expliciter ou de préciser davantage les notions de zones leviers et de schémas directeurs;
Considérant que des réclamants demandent de préciser la valeur juridique et le cadre réglementaire des zones leviers et des schémas directeurs notamment par rapport aux plans particuliers d'affectation du sol existants;
Considérant que des réclamants demandent de préciser l'articulation entre les schémas directeurs et les plans particuliers d'affectation du sol;
Que le projet de plan précise au point 1.3. des conditions transversales que

l'instrument de base qui organise la zone levier est le schéma directeur;
Que le point 1.2.6. de la priorité 5 relative à « un territoire mieux aménagé » du projet de plan est complété pour préciser que de tels schémas tracent le contour précis d'une zone levier et détermine les principales options d'intervention qui y seront développées, ainsi que les moyens requis;
Que, dans la même priorité, le projet de plan précise que de tels schémas permettront une meilleure coordination entre les différents acteurs concernés et une identification plus précise des outils urbanistiques existants, appelés à intervenir dans la réalisation de ces schémas (plan particulier d'affectation du sol, permis d'urbanisme d'ensemble, permis de lotir, règlement communal d'urbanisme, expropriation, ...);
Que le schéma directeur est un instrument dynamique permettant de concrétiser les objectifs de consensus large, de cohérence de l'action des pouvoirs publics et de partenariats public/privé développés dans les conditions transversales;
Que les schémas directeurs sont des outils dynamiques et souples et non une étape supplémentaire quant à l'obtention de décisions administratives que sont les permis ou certificats d'urbanisme et/ou d'environnement; qu'il s'agit de schémas étudiant une zone levier particulière et, qu'à titre de schémas, ils n'ont pas à être intégrés dans l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme;
Que leur objet est notamment de permettre une identification plus précise des outils urbanistiques existant, appelés à intervenir dans la réalisation des zones leviers qu'ils recouvrent, que ces schémas n'ont pas pour vocation de se substituer aux outils et plans existants à valeur réglementaire et sont d'ailleurs dépourvu de force obligatoire et de valeur réglementaire;
Que dès lors les schémas directeurs ne peuvent pas entrer en concurrence avec les plans à valeur réglementaire prévus par l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme puisque l'un de leur objectif est de générer de tels plans;
Qu'à l'égard des plans communaux de développement, le schéma directeur est réalisé à la demande du Gouvernement et est souvent appelé à s'appliquer à une zone dépassant les limites communales, ce qui justifie l'intervention régionale;
Que la notion de zone levier est également précisée par la représentation cartographique des périmètres des zones leviers et la hiérarchisation établie au sein des zones leviers dont il sera question ci-dessous;
Considérant que des réclamants demandent de ne pas limiter l'outil du schéma directeur aux seules zones leviers;
Que le plan précise que le schéma directeur est l'instrument qui organise la zone levier;
Que le plan n'interdit pas de procéder à l'élaboration d'études d'aménagement dans d'autres zones mais réserve le mécanisme du schéma directeur aux zones leviers requérant une meilleure coordination des interventions de l'ensemble des acteurs sur des espaces constituant une opportunité majeure pour le développement régional ou se trouvant dans une situation jugée problématique;
Considérant que des réclamants et la Commission demandent de préciser les motivations qui ont conduit au choix des zones leviers et à la définition de leur périmètre, zone par zone; que des réclamants soutiennent qu'au moins trois des zones leviers énoncées par le projet de plan ne correspondent à aucun des critères énoncés par celui-ci;
Que la volonté d'inscrire dans le plan des zones leviers se réfère à la nécessité au sein de ce périmètre de mieux organiser l'intervention régionale et de mieux coordonner les interventions des acteurs publics et privés;
Que ces zones ont été déterminées parce qu'elles présentent soit une opportunité

majeure pour le développement régional, soit un déficit d'investissement nécessitant un effort particulier;
Que le plan indique, de façon non exhaustive, les principaux critères ayant permis de délimiter les zones leviers et notamment la présence d'un espace dont le développement nécessite l'intervention de deux ou de plusieurs communes (PPAS), l'existence d'un projet d'importance supra-locale (ou dont les conditions de succès dépendent de l'intervention d'autres communes ou de la région), la persistance d'une friche urbaine majeure ou d'un problème récurent d'aménagement ou de développement, l'existence d'une zone d'intérêt régional ou d'une zone d'intérêt régional à aménagement différé fixée par le plan régional d'affectation du sol, la nécessité d'organiser le développement de l'espace situé aux abords d'un noeud de communications et/ou la nécessité de coordonner des interventions issues de différents programmes (revitalisation, réaménagement d'un axe structurant, ...);
Que la détermination des zones leviers a fait l'objet d'une étude scientifique et détaillée intitulée « préparation des options stratégiques du PRD 2001 », document administratif accessible à chaque intéressé;
Que la méthode de travail a commencé avec le relevé des terrains non bâtis et constructibles selon le plan régional d'affectation du sol situés en zones de forte mixité, zones d'industrie urbaine, zones administrative et zones d'équipement;
Que l'identification des zones leviers a été réalisée sur base d'une grille multi-critères qui avait pour objet de déterminer les potentiels de développement de la Région de Bruxelles-Capitale et de mettre en exergue les zones de mutation qui connaîtraient des changements ou interventions régionales;
Que la grille de critères a été établie pour déterminer des sites présentant un intérêt régional grâce à leur fonction (niveau régional, national ou international), à leur localisation stratégique (proximité des infrastructures de transport ou des fonctions importantes) lieu symbolique ou lieu de grande visibilité (grand passage, perspective);
Qu'a été pris en compte le critère de priorité figurant dans l'accord gouvernemental concernant notamment la revitalisation des quartiers anciens, le développement de la zone du canal, la protection du patrimoine, la lutte contre les chancres, l'image internationale;
Que la grille assume les critères liés aux impacts éventuels de l'aménagement du site (effets structurants ou déstructurants sur le tissu urbain, impact sur des sites voisins, effet d'entraînement ...);
Que, complémentairement, le site devait être, soit en déficit de développement et nécessitant donc une intervention publique, soit en développement mais de façon non structurée et nécessitant également un encadrement régional, soit un site n'étant pas en difficulté mais disposant de grandes potentialités sous exploitées et nécessaires à l'équilibre régional;
Qu'une seconde grille de critères a permis de définir le niveau stratégique du site en fonction de l'urgence sociale (exemple des quartiers en crise), de la complexité fonctionnelle et administrative (site à affectations multiples ou se trouvant sur le territoire de plusieurs communes) et de la complexité du financement des programmes (acteurs multiples comme la SNCB, la commune, la Région et des acteurs privés);
Qu'une troisième phase a permis de déterminer les sites prioritaires en fonction des objectifs du plan (politique du développement du logement et de l'industrie urbaine, réaménagement et amélioration des espaces publics structurants, urgences technique ou environnementale);
Qu'une synthèse des critères retenus par l'étude préalable est mentionnée au point 1.3. de la première condition transversale;

Considérant que suite à l'examen de ces critères un certain nombre de sites ont été reconnus d'intérêt régional stratégique; que, d'autre part, il y avait lieu d'envisager leur développement dans un cadre urbanistique plus vaste permettant de prendre en compte l'ensemble des problématiques liées à l'aménagement du territoire en matière de déplacement et de mobilité, d'environnement, de développement social, de développement du logement et de l'économie;
Que les zones leviers comprennent des sites d'intérêt régional retenus en fonction de leur importance stratégique et comprennent également des espaces publics reconnus d'intérêt régional pour lesquels des efforts de requalification sont également prioritaires;
Considérant, ainsi, que la zone Erasme est traversée par la chaussée de Mons, espace public de niveau régional à requalifier; qu'elle présente une grande potentialité en terrains constructibles en zone d'industrie urbaine, que la zone jouit d'une très bonne accessibilité routière (ring autoroutier) et en transports en commun (métro et future station RER);
Que la zone levier Erasme comprend des fonctions de niveau régional et national (hôpital universitaire et complexe scolaire Ceria); que la mixité des fonctions doit être gérée de même que les impacts prévisibles du développement de la zone;
Que, de la sorte, la zone levier Erasme est confrontée à des problèmes d'aménagement et de développement et est appelée à devenir un noeud de communications;
Considérant que la zone levier de Forest comprend à la fois les usines de montage automobile et le quartier Saint-Denis; qu'elle est traversée par l'axe du boulevard de la 2e Armée britannique, voirie de niveau régional à requalifier;
Que le quartier offre de nombreuses potentialités de développement que ce soit en zone de forte mixité ou en zone d'industrie urbaine; que, par ailleurs, la place Saint-Denis est vouée à se développer sur l'ensemble de ses faces; que l'ensemble que la zone levier doit prendre en compte les différentes facettes de ces quartiers qui conjuguent avec difficulté la mixité fonctionnelle, la mixité sociale et la circulation routière abondante en provenance du ring;
Considérant que la zone levier Midi présente de nombreux atouts et revêt un caractère stratégique pour le développement de l'ensemble de la Région; qu'elle doit faire face à de nombreux défis en termes de restructuration de l'espace urbain et de complexité fonctionnelle; qu'elle s'étend également sur des quartiers marqués par une détérioration de la qualité de vie et des conditions socio-économiques difficiles;
Qu'il y a donc lieu de conjuguer les impératifs de développement liés à l'image de la ville, au développement d'un pôle économique et tertiaire et à la nécessité d'améliorer durablement les conditions de vie des quartiers d'habitations limitrophes;
Considérant que la zone levier Canal comprend les sites d'intérêt régional Bassin de Bistebroek, Abattoirs, porte de Ninove, parvis Saint-Jean;
Qu'elle se caractérise par de nombreuses zones de forte mixité liées notamment au canal à restructurer; que la requalification des espaces publics de niveau régional est nécessaire pour la revitalisation de la zone; que différentes études ont montré l'intérêt et le potentiel de la zone du Canal tant au point de vue économique et de transport qu'en matière de perspective urbaine et de développement des quartiers mixtes bordant le canal;
Considérant que la zone de Tour & Taxis concentre une multiplicité de défis liés au développement du site, à la réaffectation des immeubles existants et au développement harmonieux des différentes fonctions portuaires, d'équipements, résidentielles et d'activités économiques destinées à cohabiter avec un tissu résidentiel dense situé à proximité de la zone en développement; que cette zone comprend

également la liaison avec le pôle de la Gare du Nord, le chapitre 8 relatif à la mobilité prévoyant d'ailleurs la construction d'une nouvelle passerelle au-dessus du Canal pour créer une liaison de transports en commun;
Considérant que la zone levier Botanique permet d'appréhender des sites qui bien que n'étant pas proches fonctionnent de manière commune, tels le boulevard Botanique, la porte de Schaerbeek, la place Rogier et les boulevards centraux vers la place de Brouckère;
Considérant que cette zone comprend plusieurs immeubles "Tours" dont la réaffectation doit être envisagée; qu'elle comprend également des espaces publics structurant d'importance régionale dont le réaménagement est à l'étude et qu'elle comprend également la cité administrative classée en zone d'intérêt régional n° 11 du plan régional d'affectation du sol;
Considérant que la zone levier Europe présente une concentration de problématiques mais aussi de potentiels futurs de la Région qui tiennent à la fois à la difficile coexistence de fonctions, au nécessaire réaménagement des espaces publics, à la gestion de la mobilité, à la bonne intégration des fonctions européennes et de l'image internationale du quartier;
Considérant que la zone levier Toison d'Or ambitionne de relier autour du pôle constitué par la porte de Namur des quartiers relativement distincts mais fonctionnellement liés notamment au travers de la fonction commerciale;
Considérant que cette zone comprend plusieurs zones de forte mixité du plan régional d'affectation du sol, que les défis concernent notamment l'intégration et le développement du quartier compris entre la chaussée d'Ixelles et la chaussée de Wavre avec l'ensemble du versant Toison d'Or de la petite ceinture;
Considérant que la zone levier Heysel concerne principalement l'aménagement rationnel et global de l'ensemble du plateau du Heysel prenant en compte les problèmes d'accessibilité et de stationnement ainsi que les relations avec les quartiers d'habitations limitrophes;
Que la zone levier Heysel est un espace dont le développement nécessite l'intervention de plusieurs communes et où il existe un projet d'importance supra-locale; qu'au surplus, cette zone levier constitue un noeud de communications;
Considérant que cette zone constitue un pôle de rayonnement majeur qu'il y a lieu de confirmer et de dynamiser tout en assurant une intégration plus harmonieuse aux autres fonctions périphériques;
Considérant que la zone Schaerbeek-Formation s'étend sur la zone d'intérêt régional à aménagement différé du PRAS; qu'elle comprend les zones de chemin de fer adjacentes et les zones d'industries urbaines situées le long de la frontière régionale où existe un potentiel important;
Considérant que cette zone représente la plus grande réserve foncière de la Région; qu'elle se situe à un endroit stratégique (noeud de communication) et qu'elle constitue donc un site potentiel de développement considérable;
Que la zone levier Schaerbeek-Formation correspond aux cinq premiers critères cités au point 1.3. de la première condition transversale;
Considérant que la zone RTBf.-VRT s'étend sur un périmètre où un vaste potentiel constructible existe encore notamment pour des fonctions économiques; que cette zone est bordée par la chaussée de Louvain et l'autoroute de Liège; que de nombreuses zones de forte mixité et zones d'industries urbaines sont comprises dans le périmètre et qu'il y a donc lieu d'envisager un développement des activités économiques de façon concertée afin de créer un pôle centré sur les technologies de l'information et de la communication;

Considérant que la zone de levier Delta bordée par un pôle universitaire important se situe sur une des principales voies de pénétration dans la ville et comprend un site ferroviaire appelé à se développer à l'avenir;
Considérant que cette zone concentre un nombre important de problèmes de mobilité, que le site jouit d'une bonne accessibilité (ring, métro, RER) et constitue un site de grande visibilité;
Considérant que la zone levier Gare de l'Ouest ouvre notamment la zone d'intérêt régional n° 3 prévue au plan régional d'affectation du sol; que l'affectation éventuelle d'une partie des sites ferroviaires présente un potentiel très important que d'autre part la zone présente de nombreux défis liés à la structure sociale des quartiers environnant et à la nécessité de réaliser de bonnes liaisons entre l'est ou l'ouest du site afin d'éviter la coupure urbaine que représente à cet endroit le chemin de fer;
Considérant que contrairement à ce que soutient un réclamant, les zones Erasme, Schaerbeek-Formation et Heysel correspondent bien aux critères repris au point 1.3. de la première condition transversale;
Considérant que des réclamants demandent la création de nouvelles zones leviers (zones leviers Calevoet, site Josaphat, Louise, Van Praet, Jette - quartiers Sud et Ouest);
Considérant que la Commission a émis un avis défavorable à la création des nouvelles zones leviers Louise, Van Praet, Jette - quartiers Sud et Ouest et un avis favorable à la création d'une zone levier sur le quartier Calevoet et le quartier Josaphat;
Que les propositions émanant des réclamants et, plus spécifiquement, des communes ainsi que l'avis de la Commission en particulier, en ce qui concerne cette dernière, pour la création des deux zones leviers Calevoet et Josaphat ont été examinées avec attention;
Que, comme précisé ci-dessus, la délimitation des zones leviers - dont le périmètre, comme il le sera précisé ci-après, est défini de manière indicative sur la carte n° 2 - est le fruit d'une réflexion menée sur base d'une étude qui avait pour objet de déterminer les potentiels de développement de la Région de Bruxelles-Capitale et de mettre en exergue les zones de mutation qui connaîtraient des changements ou des interventions régionales;
Que la synthèse des critères mentionnés dans ladite étude est exposée au point 1.3. des conditions transversales;
Qu'il convient de rappeler que la présence d'un site d'intérêt régional constitue l'élément central de la détermination d'une zone levier;
Que, nonobstant les arguments avancés, il apparaît que les quatorze zones retenues par le projet sont suffisamment nombreuses et recouvrent déjà une partie importante du territoire;
Que la détermination des zones leviers, en tant que zones d'intervention prioritaire du plan, appelle un choix de priorités;
Que, comme il le sera précisé ci-après, cette nécessité de déterminer un choix de priorité a encore été renforcée dans le plan par une hiérarchisation des zones leviers;
Qu'en ce qui concerne le nombre et la localisation des zones leviers, les contraintes budgétaires et techniques ont conduit à définir ces zones, dans le projet de plan, comme devant faire l'objet de l'élaboration d'un schéma directeur en priorité;
Considérant que les éléments développés ci-avant justifient à suffisance le choix des zones leviers retenues par le projet de plan; qu'il n'y a pas lieu d'autre part de rencontrer les demandes de création de zones leviers nouvelles étant donné l'impossibilité pour la Région, tant financièrement qu'au niveau des moyens humains de développer davantage de projets stratégiques;

Qu'au contraire des réclamants demandent de limiter davantage le nombre de zones afin de leur donner un caractère réellement prioritaire;
Considérant que les zones leviers sont un instrument nouveau qu'il faudra mettre à l'épreuve d'essai;
Qu'ajouter de nouvelles zones à ce stade risquerait de déforcer le principe et l'instrument mis en place ainsi que les priorités assumées par le plan;
Considérant que des réclamants s'interrogent non plus sur le principe des zones leviers mais sur la définition précise de leur périmètre;
Considérant que la Commission relayant les observations estime que le plan devrait préciser que les périmètres des zones leviers sont indicatifs;
Que les périmètres des zones leviers ont été tracés sur le projet de plan en tenant compte du fait qu'il fallait prendre en compte certains éléments et une zone d'influence de ces éléments, selon les conclusions de l'étude préalable;
Que néanmoins, comme le relève la Commission, les schémas directeurs ont pour finalité la coordination des actes dans un territoire faisant l'objet d'une étude dans le cadre de l'élaboration des schémas directeurs;
Qu'il n'y a pas lieu de fixer de manière intangible les périmètres de zones leviers, mais de prévoir que ces périmètres peuvent être précisés lors de l'élaboration détaillée du contenu des schémas directeurs;
Que le projet de plan est complété au point 1.3. des conditions transversales pour préciser que les périmètres de toutes les zones leviers peuvent être ajustés en cours d'étude;
Que le résultat de l'étude et partant la définition précise du périmètre seront soumis à consultation publique comme il le sera précisé ci-après;
Considérant que des réclamants demandent de préciser comment les arbitrages seront effectués entre zones leviers et de mettre en évidence l'adéquation des moyens et des objectifs poursuivis dans des délais raisonnables;
Considérant que la Commission suggère que le plan mentionne l'ordre de priorité retenu dans la mise en oeuvre des zones leviers;
Qu'au regard de ces observations, le projet de plan est complété pour préciser parmi les quatorze zones leviers les six zones prioritaires, à savoir Erasme, Europe, Gare de l'Ouest, Midi, Neder-over-Hembeek, Tour et Taxis, telles qu'elles résultent de la déclaration gouvernementale du 5 octobre 2001;
Considérant que des réclamants et la Commission souhaitent que la procédure d'élaboration des schémas directeurs soit définie plus précisément dans le plan;
Que des réclamants sollicitent que les principes des schémas directeurs soient exposés dans un dossier de base qui soit soumis à enquête publique;
Que comme précisé ci-dessus, les dispositions procédurales relatives à l'élaboration des schémas directeurs sont inscrites au point 1.2.6. de la priorité 5;
Qu'à cet endroit, le projet de plan est complété pour préciser les éléments fondamentaux de la procédure d'élaboration des schémas directeurs;
Que comme le relève la Commission, il n'y a pas lieu de prévoir un dossier de base mais de définir une enquête publique permettant un débat avec l'ensemble des acteurs intéressés;
Que le point 1.2.6. de la priorité 5 du projet de plan est précisé pour exposer que le Gouvernement désigne un auteur de projet chargé de l'élaboration du schéma directeur; que le Gouvernement désigne également un comité d'accompagnement regroupant l'ensemble des acteurs intéressés et notamment les communes concernées; que le résultat de l'étude procédant de l'élaboration du schéma est soumis à consultation publique et, ensuite à la Commission régionale de développement et que

le schéma directeur est adopté par le Gouvernement après avis de la Commission;
Que comme le relève la Commission, le programme de ces schémas ne doit pas être défini dans le plan dans la mesure où il est élaboré avec l'ensemble des partenaires prenant part au processus d'élaboration du schéma directeur;
Considérant que des réclamants et la Commission sont favorables à la suppression de la notion de site d'intérêt régional dans la mesure où il s'agit d'établir un programme opérationnel sur l'ensemble de la zone levier et que certaines zones comportent plusieurs sites d'intérêt régional;
Que d'autres réclamants demandent d'apporter des précisions à la notion de site d'intérêt régional et de préciser son articulation avec les zones d'intérêt régional du plan régional d'affectation du sol;
Que des réclamants et la Commission estiment qu'il serait judicieux d'ajouter les zones d'intérêt régional et les zones d'intérêt régional à caractère différé sur la carte des zones leviers du plan régional de développement;
Que le projet de plan précise que les zones leviers renvoient à des espaces urbains qui soit présentent une opportunité majeure pour le développement régional, soit se trouvent dans une situation jugée problématique;
Que, comme exposé ci-dessus, la présence d'un ou de plusieurs sites d'intérêt régional constitue l'élément central de la détermination d'une zone levier;
Que le projet de plan est précisé en ce sens au point 1.3. des conditions transversales;
Qu'il convient dès lors de conserver les sites d'intérêt régional sur la carte 2 « zones leviers » du plan;
Qu'il ne convient pas, par contre, de reprendre les zones d'intérêt régional ou les zones d'intérêt régional à caractère différé du plan régional d'affectation du sol sur la carte des zones leviers, dans la mesure où, conformément aux critères énoncés au point 1.3. des conditions transversales, la présence d'une zone d'intérêt régional n'est qu'un des éléments permettant de délimiter les zones leviers; que, de plus, s'il fallait effectuer une représentation graphique de l'ensemble des éléments ayant permis la délimitation des zones leviers, la carte n° 2 ne serait plus lisible;
Qu'en ce qui concerne la relation entre les sites d'intérêt régional et les zones d'intérêt régional du plan régional d'affectation du sol, le plan précise qu'une zone d'intérêt régional ou d'une zone d'intérêt régional à caractère différé peut être une composante d'une zone levier;
Qu'en effet, si le plan régional d'affectation du sol contient des programmes relatifs aux zones d'intérêt régional et aux zones d'intérêt régional à caractère différé, c'est précisément parce que préciser les affectations de ces zones de manière plus fine que ce qui a été fait au travers des programmes aurait été trop contraignant pour le périmètre de ces zones;
Que l'existence d'une zone d'intérêt régional peut donc être un des éléments constitutifs d'une zone levier, cette dernière pouvant générer, après étude, l'élaboration de plan plus précis tels les plans particuliers d'affectation du sol;
Considérant, afin de rectifier une erreur matérielle, qu'il convient de préciser le quatrième tiret du troisième alinéa du point 1.3. des conditions transversales pour préciser, au titre de critères permettant de délimiter les zones leviers, la présence d'une zone d'intérêt régional à caractère différé fixée dans le plan régional d'affectation du sol;
Considérant que des réclamants demandent de préciser ou de prévoir les moyens relatifs aux zones leviers;
Que l'objet même du schéma directeur est de déterminer les principales options d'intervention qui seront développées dans la zone levier ainsi que les moyens requis;

Que la détermination des moyens relatifs à la mise en oeuvre effective des zones leviers n'est pas dès lors du ressort du plan, mais bien des mesures d'exécution de ce dernier;
Que, de surcroît, le Gouvernement a renforcé l'adéquation entre les moyens nécessaires et les délais raisonnables en procédant à une hiérarchisation des zones leviers;
Considérant qu'un réclamant demande de reprendre les zones leviers hors de la Région de Bruxelles-Capitale en traits discontinus sur la carte 1 du projet de ville;
Que, comme le relève la Commission, la carte 2 représente le prolongement des zones leviers en région flamande pour lesquelles la Région de Bruxelles-Capitale souhaite agir en concertation avec cette dernière;
Que les représentations graphiques figurent également sur la carte 1 du projet de ville;
Considérant que des réclamations soulignent que la définition de zones leviers risque d'induire des mouvements spéculatifs et demandent de préciser comment maîtriser la spéculation dans lesdites zones;
Qu'il convient de relever, en ce qui concerne le risque de spéculation liée à la création des zones leviers, que rien ne permet, a priori, de prévoir une telle spéculation; qu'au contraire, un des objectifs du schéma directeur est précisément de juguler la spéculation et que cette problématique fera donc l'objet d'un examen attentif dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur selon les modalités du plan;
Que de surcroît, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté une ordonnance relative au droit de préemption et travaille à une révision de l'ordonnance du 13 avril 1995 relative au réaménagement des sites économiques désaffectés;
Que ce dispositif conjugué au droit d'expropriation et aux moyens fiscaux dont disposent les communes, constitueront des instruments pour lutter contre l'abandon spéculatif d'immeubles en Région de Bruxelles-Capitale;
Considérant que des réclamants demandent la prise en compte du patrimoine dans les zones leviers;
Que, comme le relève la Commission, l'objectif des schémas directeurs est d'étudier le développement d'une portion du territoire régional de façon transversale en manière telle que les différents domaines d'intervention, dont la protection du patrimoine, seront définis dans le programme de chaque zone; que, partant, rien n'exclut l'examen et le développement de la politique patrimoniale lors de l'élaboration des schémas directeurs;
Considérant, en ce qui concerne les autres zones d'intervention, que la Commission constate que la plupart des zones spécifiques mentionnées dans le point 1.4. ont fait l'objet, dans le projet de plan, d'une cartographie spécifique à l'exception des contrats d'axe et de la politique de revitalisation des noyaux commerciaux;
Que le plan retient d'autres zones spécifiques d'intervention prioritaires comme le maillage vert et bleu, la zone de verdoiement prioritaire, les espaces structurants et les zones de développement liée à l'expansion économique et que le projet de plan est précisé pour mentionner que d'autres instruments spécifiques sont définis sans faire l'objet d'un zonage tels les contrats d'axe et la politique de révitalisation des noyaux commerciaux;
Considérant qu'un réclamant souhaite que plus de précisions soient données à l'égard de chacune de ces autres zones d'intervention;
Que le projet de plan a été précisé pour distinguer, d'une part, les autres zones spécifiques d'intervention prioritaire et, d'autre part, les instruments spécifiques sans zonage;
Que nombre des concepts exposés dans le point 1.4. sont appréhendés par les diverses

priorités du projet de ville dont les priorités 2 « une économie dynamique », 4 « un habitat de qualité » et 9 « améliorer le cadre de vie »;
Que, de surcroît, le glossaire est complété afin que le plan comporte une définition des notions de maillage vert et bleu, d'espaces structurants, et de contrats d'axe;
Considérant que la deuxième condition transversale relève que la réalisation du projet de ville nécessite un consensus fort, mobilisant l'ensemble des acteurs du développement urbain;
Considérant qu'un réclamant précise que par les acteurs du développement on entend tout d'abord ceux qui habitent la région et souhaite que les fonctionnaires soient encouragés à habiter la région;
Qu'au regard de la réclamation et de l'avis concordant de la Commission, le point 7 des conditions transversales du projet de plan est complété pour préciser que le Gouvernement encouragera les fonctionnaires à habiter la région;
Considérant qu'un réclamant demande que soient proposés des moyens pour parvenir au consensus mobilisant l'ensemble des acteurs du développement urbain;
Que la définition des moyens pour parvenir au consensus des acteurs du développement urbain relève des mesures d'exécution du plan et ne s'accorde pas au degré de précision que le Gouvernement a conféré au plan;
Considérant que des réclamants sollicitent que la procédure de concertation soit revue et que les citoyens soient mis plus rapidement au courant des décisions intervenues;
Considérant que la Commission relaie les demandes des réclamants en estimant qu'au minimum les citoyens ayant demandé à être entendu doivent avoir accès aux procès-verbaux de la concertation;
Considérant que des réclamants sollicitent que l'amélioration des procédures de publicités soient prévues dans le plan;
Que l'accès aux procès-verbaux d'une concertation ainsi que l'accès aux décisions administratives sont garantis par l'ordonnance sur la publicité des actes administratifs et les règles de transparence administrative ainsi que par l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux Commissions de concertation;
Que, suite aux réclamations, le projet de plan est complété pour prévoir une évaluation des mécanismes de concertation et de participation et, le cas échéant, leur amélioration notamment en termes de communication;
Que, sur ce plan, le projet de plan est complété en ce sens;
Considérant que la troisième condition transversale met en évidence que la Région de Bruxelles-Capitale s'intègre dans un cadre institutionnel relativement complexe qui nécessite d'assurer la cohérence de l'action des différents pouvoirs publics afin d'assurer la réalisation du projet de ville;
Considérant que la Commission considère que le plan n'est pas suffisamment explicite sur la nécessité pour la région de négocier avec les autres autorités, vu les limites de ses compétences quant à son développement; que la Commission suggère de préciser que le plan traite non seulement des matières relevant de la compétence régionale mais également de matières relevant de compétences non régionales dont il s'agit de négocier l'orientation et la mise en oeuvre avec les autorités compétentes;
Considérant que le projet de plan précise que pour arriver à la cohérence de l'action des différents pouvoirs publics, il importe que l'ensemble des acteurs, en ce compris les autorités publiques des autres niveaux de pouvoir, s'inscrivent dans des perspectives de développement arrêtées par les Bruxellois et que le plan couvre l'ensemble des politiques sans s'arrêter aux compétences régionales;
Que le projet de plan est complété pour préciser que les autorités régionales

négocieront avec tous les pouvoirs publics concernés afin qu'ils participent, dans une optique volontariste, à sa mise en oeuvre;
Considérant que des réclamants relèvent que certaines réalités dépassent le niveau communal et que certaines problématiques mettent en évidence un manque de concertation entre communes; que l'existence d'un seul interlocuteur faciliterait grandement le contact entre le citoyen et l'autorité;
Que le plan relève précisément que les communes bruxelloises sont des interlocutrices privilégiées dans la mise en oeuvre du plan; que certains domaines d'action qui relèvent des compétences communales sont critiques pour le développement régional et qu'il convient dès lors d'assurer la cohérence de l'action des différents intervenants notamment en réactivant la cellule de coopération région-communes;
Que le plan vise ainsi à assurer la cohérence de l'action des acteurs communaux sans remettre en cause le principe de l'autonomie communale;
Considérant que des réclamants demandent les moyens que la région compte négocier ou mettre en oeuvre pour garantir la convergence des politiques bruxelloises avec les politiques des autres régions et de l'Etat;
Considérant que des réclamants sollicitent que les moyens soient assurés pour permettre aux communes d'assurer leur rôle dans la réalisation des objectifs du plan;
Que le projet de plan est complété pour préciser que les relations de la région avec le Gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les autres entités, doivent être dictées par le souci de permettre le développement harmonieux et à long terme de la région et que la région entend rappeler à ses interlocuteurs que le financement de la Région de Bruxelles-Capitale doit également permettre aux communes bruxelloises de mener à bien des missions sans cesse plus étendues;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser les modalités des différents contrats que la région souhaite conclure avec les communes pour la mise en oeuvre du plan;
Que cette demande est relative aux modalités d'exécution du plan, des différentes priorités qu'il définit et des conditions transversales qu'il retient et ne relève donc pas du niveau du plan lui-même;
Considérant qu'un réclamant propose une refonte des limites communales; que d'autres réclamants demandent de supprimer les communes et proposent la création d'une quarantaine d'arrondissements qui conserveraient les services de proximité aux habitants;
Que le plan vise à assurer la cohérence de l'action des différents intervenants locaux; qu'il n'entre pas dans les objectifs du plan de proposer une suppression des interlocuteurs communaux ni de requérir des modifications aux limites communales qui constituent généralement des problèmes qui ne relèvent pas de l'échelle ou des objectifs du plan;
Considérant que des réclamants sollicitent que le plan vise l'amélioration de la solidarité entre communes au sein de la région bruxelloise;
Que comme il le fut précisé ci-dessus, la poursuite de l'objectif de cohérence définit dans la condition transversale implique que la région rappelle à ses interlocuteurs que le financement de la Région de Bruxelles-Capitale doit également permettre aux communes bruxelloises de mener à bien des missions sans cesse plus étendues;
Que la réalisation adéquate de cet objectif va de pair avec une meilleure solidarité entre les communes au sein de la région bruxelloise;
Considérant que la quatrième condition transversale relève que la région est engagée à différents niveaux géopolitiques et que la gestion adéquate de domaines importants de la politique régionale nécessite une coopération internationale;
Considérant qu'un réclamant demande de préciser en quoi les différents instruments

internationaux influencent les options du projet de plan et de préciser quels sont les engagements souscrits qui représentent un ensemble de contraintes;
Que le plan précise, au sein de chacune des priorités, les objectifs qu'il définit au regard, le cas échéant, des engagements supra nationaux;
Que la quatrième condition transversale énonce les références supra nationales - rapport Brundtland, schéma de développement de l'espace communautaire, deuxième esquisse de structures Benelux, zone de coopération transnationale de l'Europe du Nord Ouest - qui l'encadrent et précise les orientations que le plan retient à leur égard;
Que, dans le cadre de la priorité 1, l'amélioration des outils de planification implique l'intégration des concepts de niveau supra-régional et l'analyse de la pertinence du contenu prévu au plan actuellement en vigueur au regard de ces concepts;
Considérant qu'un réclamant estime qu'il est préférable de mentionner le principe du développement durable de manière plus générale et non pas seulement dans la quatrième condition transversale relative à la nécessité d'une coopération internationale dans la mesure où ce principe doit être une base pour tout développement que ce soit le développement intérieur ou extérieur; que la Commission appuie la demande du réclamant;
Qu'il convient de relever que le plan précise dans les « défis du projet de ville » que les défis transversaux majeurs qu'assume le plan s'ancreront au travers de politiques axées sur le développement durable;
Que le plan assume ainsi la portée générale du principe du développement durable;
Considérant qu'un réclamant fait remarquer que le projet de plan précise que le principe du développement durable s'articule autour de quatre idées forces et que seuls les projets susceptibles de concilier adéquatement les trois piliers peuvent être qualifiés de développement durable, qu'il convient dès lors de préciser l'articulation entre ces idées forces et ces piliers;
Que la Commission abonde dans le sens du réclamant en suggérant d'amender le texte;
Que le projet de plan est modifié pour préciser que le développement durable représente plus qu'un simple souci environnemental, qu'il ne faut pas nier que certains aspects des principes généraux apparaissent contradictoires avec ceux du développement économique ou de la justice sociale et que dès lors seuls les projets susceptibles de concilier adéquatement les trois piliers, soit les piliers social, économique et environnemental, peuvent être qualifiés de projets soucieux du développement durable;
Considérant que le plan se réfère à la décision des Ministres de l'aménagement du territoire d'arrêter la deuxième esquisse de structures Benelux;
Considérant que la Commission propose de préciser les trois thèmes de la deuxième esquisse de structures Benelux et de joindre une carte illustrative;
Que le projet de plan est complété pour préciser les trois thèmes de la deuxième esquisse de structures Benelux, à savoir : la maîtrise de la mobilité par une politique de localisation des activités et une réorientation de la répartition modale; l'infrastructure principale de communication à améliorer dans une optique de mobilité durable grâce à une approche multi-modale et la structure écologique principale à développer grâce à un cadre conceptuel commun et des coopérations;
Qu'il est néanmoins superflu d'insérer une carte illustrative dans la mesure où les trois thèmes principaux sont assumés par les différentes priorités du plan;
Considérant que le plan se réfère à la zone de coopération transnationale de l'Europe du Nord Ouest et à son programme d'initiative communautaire (Interreg III B);
Considérant que le plan précise que le programme Interreg crée non seulement des

possibilités de développement de visions et de projets à l'échelle transnationale et transrégionale qui ont un impact direct sur le territoire de la région bruxelloise, mais crée en même temps un forum qui donne l'opportunité aux trois régions du pays de se rencontrer, se concerter, de développer des synergies plutôt que des concurrences et de collaborer et que le programme offre un cadre aux acteurs bruxellois pour participer à des projets de collaboration transnationale et ainsi placer certains développements spatiaux dans un contexte transnational en prenant conscience d'un niveau d'échelle et de cadre de travail plus large;
Considérant qu'un réclamant et la Commission demandent de préciser les projets acceptés dans le cadre du programme Interreg;
Que la demande est prématurée dans la mesure où aucun projet n'est encore engagé, suite au retard relatif à la mise en oeuvre du programme Interreg;
Considérant que la cinquième condition transversale précise qu'au regard de la limitation des moyens des pouvoirs publics, il est essentiel de mobiliser le secteur privé dans le cadre de la politique de rénovation urbaine ou de la réalisation de grands projets;
Considérant que des réclamants demandent que le cadre du partenariat public/privé soit clairement défini afin d'éviter toute dérive qui mettrait à mal le service public, au détriment de l'intérêt général et à l'avantage d'intérêts financiers ou particuliers;
Qu'il convient de relever que le projet de plan précise déjà qu'il doit se fonder sur des objectifs et un cadre clair et stable et que ce partenariat doit tenir compte des contraintes de rentabilité du secteur privé tout en amenant ce dernier à rencontrer les objectifs d'intérêt général définis par les pouvoirs publics;
Que de la sorte, le plan rencontre les préoccupations énoncées par les réclamants;
Considérant qu'un réclamant estime que le respect des critères européens en matière de partenariat privé/public énoncé dans la cinquième condition transversale suppose que le pouvoir public forme des managers capables d'encadrer le partenariat;
Que des programmes de formation continuée existent afin d'améliorer les performances de l'administration;
Que de surcroît, la septième condition transversale vise à l'amélioration des fonctions d'accueil et d'information de l'administration afin de permettre la réalisation de l'ensemble des objectifs du plan;
Considérant que la sixième condition transversale du plan relève que la communauté urbaine où est insérée Bruxelles dépasse les frontières institutionnelles de la région de sorte qu'une politique cohérente dans cette communauté, dont les parties géographiques se situent à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie, ne peut être menée à bonne fin que moyennant la coopération et la concertation;
Considérant que des réclamants regrettent l'absence de prise en compte de l'hinterland de la région dans l'ensemble du document ainsi que dans les représentations cartographiques;
Considérant que la Commission sollicite cette prise en compte;
Que la condition transversale précise la nécessité d'une coopération et d'une concertation avec les entités géographiques avoisinant la région;
Que, pour rencontrer les soucis exposés par les réclamants et la Commission, le projet de plan est complété pour préciser que, compte tenu de la situation spécifique de la région bruxelloise, il conviendra de tisser avec les communes de l'hinterland bruxellois un nouveau modèle de relations fondé, par exemple, sur le partage d'un certain nombre d'équipements ou d'infrastructures et que les autorités bruxelloises plaident pour qu'au travers de ce nouveau modèle de relations les trois régions réalisent des gains réciproques et en sorte gagnantes;

Considérant qu'à la demande d'un réclamant et de la Commission, il est précisé dans le projet de plan que le SDER est le schéma de développement de l'espace régional wallon;
Considérant que la septième condition transversale met l'accent sur la nécessité de l'amélioration des fonctions d'accueil administratif,
Considérant que la Commission propose la réunion en une seule condition transversale consacrée à l'administration des objectifs et rapports avec le monde politique, des troisième, septième et huitième conditions transversales;
Qu'il convient de relever que les trois conditions que la Commission demande de regrouper sont des conditions qui présentent des caractéristiques distinctes et qui apparaissent nécessaires à la mise en oeuvre du projet de ville;
Que leur explicitation et leur mise en évidence particulières contribuent à manifester leur importance dans la réalisation du plan;
Considérant qu'un réclamant relève que l'amélioration des fonctions d'accueil administratif du projet de plan implique l'accès aisé aux documents administratifs et qu'il conviendrait à cet égard de réduire le prix des copies dans les communes;
Qu'en ce qui concerne l'accès aux documents administratifs, la condition transversale insiste sur le contenu et l'élaboration des documents administratifs;
Qu'en ce qui concerne le libre accès aux documents administratifs, comme le relève la Commission, celui-ci est réglé par l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité de l'administration, par l'ordonnance du 29 août 1991 sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale et la directive du Conseil des Communautés européennes 90/313/CEE concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement;
Que ces différents textes prévoient que la communication d'un document administratif peut être soumise au paiement d'une rétribution qui ne peut excéder le prix coûtant ou un montant raisonnable;
Considérant que la huitième condition transversale expose que la mise en oeuvre du projet de ville doit faire l'objet d'un suivi permanent;
Considérant que des réclamants et la Commission sollicitent des précisions quant aux missions et à la composition des comités de pilotage et de suivi;
Que le plan relève l'importance de la problématique du suivi des politiques régionales et en particulier pour le plan régional de développement;
Qu'à cette fin, le plan trace déjà, dans les grandes lignes, les instruments nécessaires à ce suivi;
Que le plan précise qu'il s'agit de créer un outil de pilotage et de définir ses missions;
Que la définition précise de ces missions relèvent des modalités d'exécution du plan;
Qu'en ce qui concerne la composition du comité de pilotage, le projet est complété pour préciser que sera mis en place un comité stratégique qui regroupe des représentants de chaque Ministre bruxellois afin d'assurer l'effectivité et la transversalité du pilotage;
Qu'afin d'assurer également l'effectivité et la transversalité du suivi, le projet de plan est précisé afin de prévoir la constitution d'un comité de suivi chargé de rédiger des rapports permettant au comité stratégique d'exercer ses missions;
Que la définition des moyens en personnel et des moyens budgétaires de ces comités relève des mesures d'exécution du plan;
Considérant que diverses réclamations portent sur les modalités d'élaboration des documents ou instruments permettant d'assurer le suivi des politiques régionales, en particulier en ce qui concerne l'implication de la Commission régionale de développement ou la coopération des institutions universitaires;

Que le plan précise déjà que le caractère nécessairement global des diverses recherches nécessaires à assurer le suivi des politiques régionales requiert qu'elles soient le fait d'équipes pluridisciplinaires;
Qu'en fonction de leur nature, les différents acteurs intéressés seront sollicités;
Considérant que des réclamants sollicitent que le plan comporte un tableau de bord reprenant les différents objectifs, moyens de mise en oeuvre et compétences concernées par l'exécution du plan;
Que le plan énonçait déjà dans le projet de ville et dans les douze priorités qu'il définit les objectifs poursuivis et précise, les principes de leur mise en oeuvre lorsque ces modalités relèvent de l'échelle du plan;
Que la huitième condition transversale est relative à l'évaluation de la mise en oeuvre du projet de ville et non point à un nouvel exposé de celui-ci ou des priorités qu'il comporte;
Considérant que des réclamants demandent que le suivi des politiques régionales incorpore une approche comparative;
Que le projet de plan précise que les modalités de suivi impliqueraient la recherche d'indicateurs permettant de comparer la région et son évolution avec d'autres villes belges et étrangères comparables;
Considérant que des réclamants demandent que le suivi des politiques régionales porte sur le précédant plan régional de développement et sur les plans communaux de développement;
Que le suivi de la mise en oeuvre du projet de ville implique nécessairement la prise en compte de la situation existante dans les différentes recherches effectuées et dès lors indirectement les résultats opérés par la mise en oeuvre du premier plan régional de développement;
Que l'objet même des instruments de suivi est de mesurer l'adéquation de la mise en oeuvre des politiques régionales actuelles et, partant, des objectifs exposés dans le présent plan régional de développement;
Que le projet de plan précise déjà qu'il s'agit de déterminer notamment les meilleures pratiques au sein des communes ou des villes qu'il serait utile d'incorporer;
Que lorsque cela s'avère nécessaire pour le suivi des politiques régionales, l'incidence des politiques locales est prise en compte;
Considérant que des réclamants demandent d'apporter des précisions sur le rôle, le contenu et les modes de diffusion des nombreux observatoires du projet;
Qu'il apparaît prématuré de définir de manière précise la problématique des observatoires et leur coordination;
Que le projet de plan est précisé pour mentionner que la problématique des observatoires sera examinée par le comité de suivi chargé de les inventorier et de les coordonner;
Considérant que des réclamants sollicitent que les différentes recherches effectuées dans le cadre des opérations de suivi s'effectuent de manière transparente;
Considérant que des réclamants sollicitent que des bilans périodiques des opérations de suivi soient effectués;
Que les différentes recherches qui seront effectuées sont destinées au Gouvernement et à l'administration et tombent dès lors dans le régime de transparence administrative;
Que le projet de plan prévoit une évaluation périodique de l'impact des politiques mises en oeuvre et une mise à jour annuelle des tableaux de bord permettant de donner un aperçu des principales réalisations s'inscrivant dans le cadre des priorités du plan;
Que le projet de plan prévoit également la présentation au Parlement d'un état de la

Région de Bruxelles-Capitale;
Que le plan assure dès lors la transparence et le débat démocratique des instruments de suivi;
Qu'il n'apparaît pas réaliste ni opportun de définir davantage des délais d'exécution de l'ensemble de ces modalités qui requiert la réalisation de différentes recherches préalables;
Considérant que des réclamants et la Commission sollicitent de compléter la liste des indicateurs de suivi énoncés par la huitième condition transversale en particulier en ce qui concerne des indicateurs relatifs à l'économie et l'emploi;
Qu'il convient de relever que la liste des indicateurs de suivi, de performance ou de contexte énoncée dans la condition transversale est présentée à titre d'exemple et de manière non exhaustive;
Qu'il convient néanmoins, de préciser cette liste par des indicateurs relatifs à l'économie et l'emploi (nombre d'emplois, nombre de chômeurs, nombre de faillites, répartition de l'emploi par secteur statistique);
Que comme le précise le plan, ces indicateurs objectifs seront complétés par des indicateurs de mesure d'opinion de type baromètre indiquant le niveau de satisfaction de la population;
Sur proposition du Ministre-Président, chargé des Pouvoir locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche Scientifique,
Arrête :
Article 1er. Le plan régional de développement est arrêté. Il comporte les pièces ci-annexées :
1° le document intitulé « Constat introductif au plan régional de développement »;
2° le document intitulé « Plan Régional de Développement » comprenant les éléments suivants :
les conclusions du constat introductif;
le projet de ville;
les douze priorités
les conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville;
3° six cartes au 1/25.000 illustrant les dispositions énumérées au 2°, b.
Art. 2. Le Ministre-Président est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Bruxelles, le 12 septembre 2002.
Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoir locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche Scientifique,
F.-X. de DONNEA
Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,
J. CHABERT
Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Economie, de l'Energie et du Logement,
E. TOMAS
Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur,
D. GOSUIN
Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des

Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations Extérieures,
G. VANHENGEL
Pour la consultation du tableau, voir image
CONSTAT INTRODUCTIF AU PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT
1. Croissance progressive de la population après un important déclin
1.1. Tendances et mise en perspective
La population de la région bruxelloise a atteint son maximum en 1967, avec 1.081.000 habitants. Elle a ensuite connu un déclin marqué au profit de la périphérie. Au 1er janvier 2000, la population bruxelloise atteignait près de 960.000 habitants (1), soit environ 50.000 de moins qu'en 1980 et 120.000 de moins qu'en 1967. Ce déclin s'est arrêté au milieu de la décennie 90 et a fait place, ces dernières années, à une légère croissance de la population.
Le phénomène de déclin de la population observé jusqu'au début des années '90 en région bruxelloise correspond à un phénomène de suburbanisation typique des villes en Belgique comme à l'étranger. Il s'accompagne généralement d'une croissance des populations métropolitaines (2). Dans certaines villes cependant, telle Amsterdam, la croissance de la population métropolitaine s'accompagne néanmoins de la croissance de la population de la ville.
Figure 1.
Alors que la population régionale bruxelloise diminuait d'un peu moins d'un demi pour-cent par an entre 1980 et 1996, elle augmentait de 0,6 % dans les deux Brabant. Cette croissance de la périphérie se poursuit actuellement, bien qu'à un rythme plus lent.
Figure 2.
Le déclin de la population de la Région de Bruxelles-Capitale est comparable à celui des autres villes du pays, tandis que la Région de Bruxelles-Capitale, le Brabant wallon et le Brabant flamand (Ancien Brabant) connaissent, ensemble, une évolution comparable à celle des autres régions urbaines (3) européennes.
Figure 3.
La dynamique démographique au sein de la région bruxelloise a longtemps suivi un profil relativement simple : baisse de la population dans les quartiers anciens et stabilité ou hausse dans les quartiers d'urbanisation plus récente.
Depuis dix ans, la diminution du nombre de nouveaux lotissements en seconde couronne, liée à une raréfaction de terrains constructibles et les efforts de rénovation entrepris dans les quartiers historiques se sont conjugués pour produire une image beaucoup moins nette de la dynamique démographique. Cette absence de tendance claire se retrouve à l'échelle de l'agglomération morphologique (4) de Bruxelles.
Figure 4.
1.2. Décomposition de la dynamique démographique
La croissance récente de la population bruxelloise s'explique par l'évolution de plusieurs composantes de la dynamique démographique :
- le solde migratoire positif avec l'étranger poursuit une tendance à la hausse depuis 1983;
- le solde migratoire négatif avec la Belgique s'est sensiblement redressé depuis 1990, après la forte dégradation de la fin des années '80;
- le solde naturel est positif et en progression.
Figure 5 et Figure 6.
Cette situation favorable s'inscrit dans le cadre d'une internationalisation croissante de la région bruxelloise. Elle reflète vraisemblablement une amélioration de l'attractivité de Bruxelles.

Toutefois, le solde migratoire avec le reste de la Belgique reste négatif et moins favorable que celui observé au début des années '80. Il est donc encore trop tôt pour pouvoir parler d'un phénomène massif de « retour en ville ».

2. Erosion du revenu moyen engendrant une diminution de la capacité contributive

Alors qu'à Bruxelles le PIB rapporté au nombre d'habitants est 1,5 fois supérieur à la moyenne nationale, le revenu moyen des Bruxellois est maintenant inférieur (91,3 %) à la moyenne belge. En 1971, ce revenu se situait encore à 139 % de la moyenne nationale. Bruxelles se classe aujourd'hui derrière la Flandre (105,5 %) et même derrière la Wallonie (92,7 %). Bruxelles n'est donc plus une ville riche au regard du revenu moyen de ses habitants.

Ce constat doit cependant être nuancé par le fait que le revenu imposable n'est pas une mesure parfaite de la richesse ou de la situation socio-économique des habitants d'une région. Les revenus mobiliers et immobiliers ne sont pas ou peu repris dans la base du revenu imposable. Par ailleurs, les revenus de certains fonctionnaires européens ou membres des corps diplomatiques bénéficient d'un traitement spécifique et n'apparaissent pas dans les données disponibles.

Le niveau du revenu moyen imposable doit donc être interprété avec une certaine prudence. Néanmoins, la tendance marquée au déclin du revenu des Bruxellois par rapport à la moyenne nationale est cependant corroborée par d'autres statistiques en matière de chômage, de minimex, de prix de l'immobilier, etc.

Cette tendance suscite très naturellement l'inquiétude. D'abord parce qu'elle reflète, même imparfaitement, des situations humaines difficiles. Mais aussi parce qu'elle a des implications multiples sur la dynamique générale de la Région. Le départ vers la périphérie des personnes à revenus moyens ou aisés, souvent actives, a des incidences sur la mobilité, le commerce de détail, l'entretien du bâti, etc.

Ce constat a un impact immédiat sur la situation budgétaire de Bruxelles. Un revenu inférieur à la moyenne nationale implique typiquement des dépenses sociales plus importantes et une diminution des moyens financiers disponibles pour assurer les missions de service public qui incombent à la Région.

2.1. Un revenu qui croît moins vite dans les communes bruxelloises que dans le reste du pays

Quand on considère la période 1971-1998, le phénomène de diminution relative du revenu moyen par habitant en région bruxelloise, par rapport au revenu moyen national, s'observe dans toutes les communes sans exception, même si celles-ci partent de niveaux de revenus très différents. L'analyse du tableau ci-dessous (Figure 7) en témoigne. Seules 9 communes ont encore un revenu moyen par habitant supérieur à la moyenne nationale, contre 19 en 1971, 15 en 1980 et 12 en 1990. Des communes comme Saint-Gilles et Saint-Josse, qui dépassaient encore la moyenne nationale en 1971, se situent aujourd'hui respectivement aux deux-tiers et à la moitié de celle-ci.

Ce déclin relatif est particulièrement sensible dans la partie centrale de la Région. Il est par exemple intéressant de constater qu'une commune comme Saint-Josse connaît un revenu moyen inférieur à la moitié de celui de la Belgique. Cette situation correspond à un phénomène de concentration de la pauvreté dans certains quartiers centraux de la Région. Il s'observe également dans le reste de la Région et au-delà, où l'on constate une homogénéisation des revenus de la seconde couronne verte bruxelloise et de la périphérie vers un niveau situé entre 110 % et 140 % de la moyenne nationale.

Ce déclin relatif du revenu moyen à Bruxelles correspond en fait à une stagnation du revenu réel, alors que celui-ci augmente dans les autres Régions. Entre 1991 et 1997,

le revenu moyen n'a crû que de 1 % à Bruxelles, contre 13 % en Flandre et 10,5 % en Wallonie. Le revenu moyen par habitant a même diminué, en termes réels à Saint-Josse (-5,3 %), Evere (-1,85 %), Ganshoren (-0,6 %) et Anderlecht (-0,3 %). Les communes qui ont connu les plus fortes augmentations du revenu moyen par habitant sont les communes de Watermael-Boitsfort (+3,7 %), Ixelles (+2,9 %), Saint-Gilles (+2,5 %) et Bruxelles (+2,15 %).

Figure 7.

La carte des revenus moyens à l'échelle de l'agglomération morphologique montre que Bruxelles tend à se développer à l'image des villes américaines : centre pauvre, périphérie aisée.

Figure 8.

2.2. Une tendance plus marquée que dans les autres centres urbains belges

Cette tendance à la baisse relative du revenu moyen par rapport à la moyenne nationale est relativement typique des villes : le phénomène de suburbanisation se traduisant par un départ des populations aisées et actives et leur remplacement par des populations fragilisées. Cette tendance est cependant plus forte à Bruxelles que dans les autres centres urbains du pays, en particulier Gand et Anvers, comme le suggère la figure ci-dessous :

Figure 9.

Gand et Anvers connaissent depuis 1980 un arrêt du déclin relatif des revenus moyens de leurs habitants par rapport au pays, tandis que ce déclin se poursuit à Liège et Charleroi, mais toutefois à un rythme légèrement moins soutenu qu'à Bruxelles.

2.3. Structure du revenu moyen imposable par ménage

Bruxelles connaît une surreprésentation des classes de revenus les plus faibles par rapport à la moyenne nationale. En 1997 le nombre de ménages dont le revenu imposable est inférieur à 9.915,7 euro (soit 400 000 FB) par an dépasse de 17 % la moyenne nationale (20 % des ménages bruxellois contre 17 % des ménages belges enrôlés).

En ce qui concerne la tranche des revenus situés entre 9.915,7 euro (soit 400 000 FB) et 30.986,7 euro (soit 1 250 000 FB), la situation bruxelloise est comparable à la moyenne nationale (environ 60 % des ménages), avec toutefois un déficit pour la tranche des revenus situés entre 19.831,4 euro (soit 800 000 FB) et 30.986,7 euro (soit 1 250 000 FB).

L'écart se creuse en ce qui concerne la tranche des revenus situés entre 30.986,7 euro (soit 1 250 000 FB) et 49.578,7 euro (soit 2 000 000 de FB). Là, Bruxelles souffre d'un déficit marqué, avec un nombre de ménages situés dans cette tranche inférieure de 18 % par rapport à la moyenne nationale (11,8 % des ménages bruxellois contre 14,4 % des ménages belges).

Enfin, les revenus supérieurs à 49.578,7 euro (soit 2 000 000 de FB) par an sont aussi bien représentés à Bruxelles que dans le reste du pays (6,4 %).

Les ménages à faibles revenus sont donc surreprésentés à Bruxelles tandis que les classes moyennes et moyennes supérieures y sont sous-représentées.

Figure 10.

Cette situation est encore largement méconnue et même contraire à l'image que l'on s'est longtemps faite de la région. Ceci s'explique sans doute par l'ampleur de la modification de la structure sociodémographique de Bruxelles. Ainsi, en 1971, la situation était inverse. Bruxelles connaissait alors une surreprésentation des revenus élevés et une sous-représentation des revenus faibles (5).

Figure 11.

2.4. Implications pour le financement de la Région

L'incidence de cette situation sur le financement de la Région est loin d'avoir été négligeable. La quote-part de Bruxelles dans la dotation de l'Etat de l'impôt sur les personnes physiques (IPP), principale source de financement de la Région, a connu une forte diminution depuis la création de celle-ci. Elle passe de 11,2 % en 1989 à 9,1 % en 1999, soit une diminution de 18,7 % en dix ans. Ce résultat s'explique principalement par la diminution relative du revenu moyen (-1,6 % par an) (6) et, dans une moindre mesure, par une faible diminution du nombre de Bruxellois.
Figure 12.
Une poursuite de la tendance observée ces trente dernières années aurait des conséquences plus contrastées pour les finances publiques régionales.
Ainsi, le rendement de l'impôt des personnes physiques par habitant en région bruxelloise étant devenu inférieur à la moyenne nationale, la Région bénéficie depuis peu de « l'Intervention de Solidarité nationale » prévue par la Loi spéciale de Financement. Dans ce contexte, toute perte de dotation IPP sensu stricto est pratiquement compensée par une augmentation de la dotation de solidarité. Le montant de cette intervention s'élevait à 2.999.511,65 euro (soit 121 millions de francs belges) en 1997 et à 44.620.834,65 euro (soit 1,8 milliard de francs belges) en 1999.
L'impact purement budgétaire d'une accentuation de l'appauvrissement des Bruxellois se marquerait par contre au niveau des recettes communales (qui ne bénéficient pas du mécanisme de solidarité nationale) et, vraisemblablement, au niveau des dépenses régionales.
Une poursuite de la baisse du revenu moyen des Bruxellois impliquerait aussi une dépendance de plus en plus grande de Bruxelles par rapport au reste du pays. Ainsi, sur base d'un des scénarios présentés dans une étude ayant trait à la dotation sur l'impôt des personnes physiques et l'intervention de solidarité nationale, à l'horizon 2020, les recettes IPP de la Région dépendraient pour un tiers de la dotation de solidarité nationale (7). La Région de Bruxelles-Capitale deviendrait alors très largement tributaire de la solidarité nationale (8), ce qui n'est pas sans poser problème.
Une région bruxelloise bénéficiant, même indirectement, de transferts importants en provenance des autres régions, occuperait une position particulièrement fragile sur le plan institutionnel. Son avenir serait subordonné au maintien d'un dispositif de solidarité que d'aucuns pourraient remettre en question ou rendre conditionnel. Par extension, ce serait tout l'équilibre institutionnel du pays qui serait fragilisé.
Il est dès lors essentiel que Bruxelles puisse maintenir un niveau suffisant de mixité sociale en son sein.
3. Une précarité croissante qui se concentre dans certaines parties de la ville
Si la précarisation d'une part importante de la population est un phénomène typique des grands centres urbains, auquel n'échappent pas les grandes villes belges (Anvers, Liège, Charleroi), il n'en demeure pas moins que cette évolution est d'autant plus préoccupante à Bruxelles, qu'elle y est récente et rapide. Le fait que le revenu moyen à Bruxelles soit passé sous la moyenne nationale après avoir été historiquement nettement supérieur, témoigne de cette évolution. Par ailleurs, Bruxelles se caractérise par des concentrations très fortes de pauvreté et de précarité dans certains quartiers centraux, en particulier le long du Canal et à proximité du Pentagone.
L'analyse des rapports annuels sur l'état de la pauvreté à Bruxelles (9) montre que durant toute la décennie '90, l'évolution du nombre de titulaires du minimex, et de l'équivalent minimex ainsi que l'évolution d'autres indicateurs sociaux (tels que les revenus et le chômage) convergent et mettent en évidence l'aggravation de la situation socio-économique de la région bruxelloise.
Par ailleurs, l'Etat fédéral, qui ne tient pas compte du phénomène de paupérisation de

sa capitale, ne lui manifestant pas de solidarité renforcée, c'est une solidarité essentiellement intrarégionale qui doit pallier ces insuffisances.
Bruxelles, de par sa vocation de capitale, accueille une part considérable de personnes précarisées venues de contrées de plus en plus éloignées (qui, de facto, constituent de nouvelles vagues d'immigration). La convergence des voies d'accès (rail, avion, autoroutes) ainsi que la présence des administrations en charge de l'accueil des étrangers (Office des Etrangers, CGRA...) renforcent cette attractivité, qui appelle deux réponses. D'une part, une action accrue du Fédéral visant à mieux répartir le nécessaire effort d'accueil et, par là même, en améliorer les conditions. Et, d'autre part, une amélioration de l'environnement urbain des zones qui, si l'on n'y prend pas garde, apparaîtront comme des zones de relégation des populations les plus fragilisées. A cet égard, la mise en place de nouveaux programmes de revitalisation des quartiers constitue un moyen privilégié d'action.
3.1. Des écarts de revenus importants entre communes et des poches de pauvreté qui enflent
En 1998, le revenu moyen imposable par habitant s'élevait à 9.380,3 euro /an (soit 378 400 FB/an). Ce revenu était inférieur de 892,4 euro /an (soit 36 000 FB/an) à la moyenne nationale et de 1.455,1 euro /an (soit 58 700 FB/an) à la moyenne de la Région flamande. C'est dire que la stabilisation récente de la population de la région n'enraie pas la poursuite de son appauvrissement relatif.
Il existe divers mécanismes de redistribution des moyens financiers entre les communes. Parmi eux, le plus important est la dotation générale aux communes (DGC) régie par l'ordonnance du 21 décembre 1998. Celle-ci fixe les règles de répartition de la dotation générale aux communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette dotation comporte trois volets :
- la dotation de base qui constitue 8 % de l'ensemble de la dotation. Elle est répartie selon deux critères : le nombre d'habitants à concurrence de 80 % et la superficie à concurrence de 20 %;
- la dotation « recettes » qui représente 42 % de l'ensemble. Elle est répartie pour un tiers en fonction du rendement du PrI (précompte immobilier) et pour deux tiers en fonction de l'IPP (l'impôt sur les personnes physiques);
- la dotation « dépenses » qui constitue 50 % de l'ensemble de la dotation générale. Elle tient compte dans sa répartition des critères suivants : enseignement 10 %, densité 30 %, nombre de chômeurs 20 %, minimexés 20 % et 20 % pour la surface EDRL (espace de développement renforcé du logement).
Elle bénéficie essentiellement aux communes qui connaissent les plus grandes difficultés financières.
Travaux subsidiés
Le système des travaux subsidiés a lui aussi été modifié afin de renforcer la nécessaire solidarité entre les communes bruxelloises. Chaque commune dispose dorénavant d'une dotation triennale d'investissement, calculée proportionnellement à sa part dans la dotation générale aux communes. Les mécanismes de solidarité, mis en place pour la répartition de la DGC (répartition sur base des revenus des communes et de leurs dépenses sociales) interviennent donc également de la même manière dans le calcul des travaux subsidiés.
Par ailleurs, afin d'éviter les effets pervers qui empêchent les communes les plus pauvres de financer la part non subsidiée de leurs investissements, un mécanisme de taux majorés (pouvant aller jusqu'à 90 %) a été mis en place, au profit des communes dont la dotation communale par habitant est supérieure à la moyenne régionale.
Enfin, un système de programmation (les plans triennaux) et d'orientation des

investissements vers les priorités du PRD a également été mis en place dans ce nouveau mécanisme.
La dualité entre communes riches et communes pauvres reste très grande et très nettement présente dans la structure spatiale de la Région. Toutefois, la diminution constatée du revenu médian atteste d'un appauvrissement de la population dans la majorité des communes. Cette dualité conduit à l'appauvrissement de toute la Région, par rapport au reste du pays, avec des disparités notables, mais néanmoins relativement stables, entre communes riches et communes pauvres. Par exemple, à Woluwe-Saint-Pierre, le revenu moyen par habitant est de l'ordre de 12.146,8 euro /an (soit 490 000 FB/an), contre 4.710 euro /an (soit 190 000 FB/an) à Saint-Josse. On remarquera cependant que cet écart s'est réduit pour la commune de Saint-Gilles, dont le revenu moyen a progressé plus vite que celui de la Région. Même si Saint-Gilles reste en avant-dernière position parmi les 19 communes.
Figure 13.
Outre la logique communale, il est important d'examiner l'évolution des quartiers, car elle témoigne d'une cristallisation des causes de précarisation existantes depuis de longues années.
Sur la carte illustrant, par quartiers statistiques, les revenus moyens par habitant en Région de Bruxelles-Capitale en 1997 (10), on constate que les quartiers centraux du Pentagone et son pourtour nord, nord-ouest, sud et sud-ouest, concentrent l'essentiel de la pauvreté. L'absence de données récentes ne permet pas d'évaluer les effets des efforts importants consentis jusqu'ici par les pouvoirs publics.
Si ces efforts devaient s'avérer vains, alors que la croissance démographique dans ces quartiers renforce la surreprésentation des classes d'âges les plus jeunes, il y aurait émergence d'un vaste ghetto au centre de la Région.
On assiste donc à une polarisation sociospatiale de la pauvreté. C'est-à-dire au renforcement de la ségrégation spatiale entre riches et pauvres. Avec un risque supplémentaire, celui de voir ce mouvement spatial devenir une composante à part entière de la polarisation sociale, si les zones « riches » sont plus agréables à vivre, mieux servies en termes d'équipements collectifs, de logements de qualité, d'accessibilité à l'emploi, de mobilité,... que celles où se concentrent les pauvres (11).
Figure 14.
3.2. L'action sociale comme enjeu du développement de la ville
3.2.1. L'aide sociale comme dernier rempart avant l'exclusion
En Belgique, entre 1990 et 1999, le nombre de titulaires du minimex a augmenté de 67 %. Durant la même période, le nombre de titulaires du minimex a plus que doublé en Région de Bruxelles-Capitale (+ 123 %). En région wallonne, on connaît une évolution semblable (+ 82 %) tandis qu'en région flamande, on observe une augmentation du nombre de titulaires du minimex bien plus faible (+36 %).
Le taux de titulaires du minimex par 1.000 habitants à Bruxelles est comparable à celui des principales villes flamandes. Mais il demeure inférieur aux taux observés dans les grandes villes wallonnes.
Le nombre de bénéficiaires du minimex et de l'équivalent minimex est largement supérieur (entre 3 fois et 3,5 fois) au nombre de titulaires. Si, au nombre de titulaires du minimex et de l'équivalent minimex, on ajoute le nombre de bénéficiaires indirects de ces allocations (12.400 personnes) et les personnes âgées, ayant droit au revenu garanti (11.400 personnes), on peut estimer qu'au total 4,6 % de la population bruxelloise vit d'une allocation égale au montant du minimex.
Les chiffres relatifs au nombre de titulaires du minimex et de l'équivalent minimex ne reflètent pas entièrement le nombre de personnes vivant dans la pauvreté. Un nombre

important d'entre elles n'arrive jamais dans les CPAS. Comme certaines personnes sans-abri, les illégaux et les personnes dont le revenu dépasse de peu le revenu plancher donnant droit à une aide sociale.
Dès lors, des indicateurs non financiers doivent également être pris en considération pour évaluer la pauvreté, problème multidimensionnel qui englobe tous les aspects de la vie (la santé, le logement, l'enseignement, la dimension socioculturelle, économique, politique, psychologique).
Il convient de faire la distinction entre la pauvreté absolue, mesurée par le manque de biens de première nécessité, il s'agit là du seuil de pauvreté en fonction du revenu des autres, et la pauvreté subjective, évaluation personnelle des ménages par rapport à leur propre situation.
Le surendettement touche les plus pauvres avec plus d'acuité. Dans ce contexte, non seulement la lutte contre le surendettement est indispensable, mais également la guidance budgétaire et la prévention des dettes.
La prévention des dettes est développée à trois niveaux :
- primaire, par l'évitement des situations à problème;
- secondaire, par la prise en charge précoce des processus de désaffiliation;
- tertiaire, en enrayant l'ancrage dans l'exclusion.
On constate une augmentation des dossiers gérés par les médiateurs de dettes. Les personnes les plus touchées par des problèmes de surendettement ont soit moins de 25 ans, soit se situent dans la tranche d'âge des 35/45 ans. Dans 90 % des cas, les dettes sont liées aux crédits à la consommation. Il apparaît souvent que les personnes incapables d'honorer leurs factures de gaz ou d'électricité ont également d'autres dettes. En général, pour les personnes qui font appel aux services de médiation de dettes dès le début des difficultés de paiement, des solutions positives peuvent être trouvées.
La visibilité des services et l'aspect prévention des dettes sont donc primordiaux pour éviter le décrochage social des familles endettées.
Figure 15.
Nous ne disposons, en ce qui concerne l'année 1999, que des chiffres globaux :
Total Minimex = 14.321
Total Equivalent Minimex = 6.024
Total Minimex et Equivalent Minimex = 20.345
C'est logiquement dans les poches de pauvreté des quartiers défavorisés que le nombre de demandes d'aide sociale est le plus important.
Figure 16 et Figure 17.
Cette évolution n'est pas sans conséquence sur la santé des finances locales de certaines communes. En effet, la prise en charge du minimex et de l'équivalent minimex par l'Etat fédéral n'est pas intégrale. Elle varie en fonction du nombre de dossiers par commune et de différents autres critères. Aux pouvoirs locaux de suppléer à la dépense ainsi qu'aux coûts administratifs importants (salaires, fonctionnement, investissement) liés au suivi des personnes aidées.
Depuis sa création, la volonté de la Région a été de garantir à tout un chacun l'accès aux biens de première nécessité.
Le principe du droit à la dignité humaine étant reconnu, diverses ordonnances ont été prises afin de répondre de la manière la plus opportune à cette ambition.
On retiendra en matière d'électricité, la garantie de fourniture à 6 ampères, en matière de gaz l'interdiction de coupure du 1er novembre au 31 mars et la volonté de promouvoir le rôle des CPAS en matière de prévention (plan de paiement, etc).
3.2.2. L'accueil social de première ligne

L'action sociale constitue un des volets essentiels des politiques urbaines dont elle forme la composante humaine. Sa contribution au développement régional vise à promouvoir la participation de tous à l'essor de la ville, à la fois sur le plan social, culturel et économique (12).
Bruxelles concentre en son sein un ensemble de services et d'équipements de natures très diverses :
- économique (centres administratifs, infrastructures de communication, etc.);
- culturelle (écoles, universités, musées, théâtres, etc);
- sanitaire (hôpitaux, maisons médicales, etc);
- et sociale (services d'aide sociale, plannings familiaux, centres de formation professionnelle, maisons d'accueil, etc).
La densité, mais surtout la qualité de ces services et équipements constituent un atout essentiel du développement de Bruxelles. Paradoxalement, cette richesse bénéficie, à une part croissante de sa population en situation de précarité et d'exclusion sociale. Le chômage, le nombre important de bénéficiaires du minimex et de l'aide sociale, la situation des sans-papiers et des nouveaux migrants, l'échec scolaire attestent de cette rupture dans l'équilibre social urbain.
Le volet social du développement de la Région de Bruxelles-Capitale doit garantir à tous les Bruxellois une qualité de vie en ville en assurant un ensemble de prestations collectives. A ce titre, il apparaît que la couverture territoriale de certains équipements sociosanitaires de proximité défavorise les quartiers les plus frappés par la crise.
La mixité sociale et économique des quartiers du Pentagone doit en outre être restaurée. Il faut en effet éviter que les problèmes se recréent à mesure qu'on les résout. Ce qui se produirait si les habitants des quartiers en crise les quittaient systématiquement lorsqu'ils « réussissent ». Il est donc essentiel que les politiques sociales s'accompagnent d'une amélioration de l'attractivité résidentielle des quartiers à forte concentration de chômeurs et de personnes dépendant de l'aide sociale. Ce qui favorisera l'installation de jeunes ménages actifs et incitera les élites locales ou les personnes qui évoluent dans l'échelle sociale à demeurer dans ces quartiers.
3.3. Une politique de la santé et de l'aide sociale satisfaisante... mais un contexte institutionnel trop fragmenté
La réduction des inégalités sociales et des disparités en matière d'hygiène sanitaire à Bruxelles est une condition essentielle du progrès de notre région, l'état de santé de la population étant fortement déterminé par les conditions socio-économiques de ses habitants.
L'analyse d'une série d'indicateurs met en évidence les fortes inégalités à l'intérieur de la région.
Par une série de mécanismes complexes, la pauvreté et l'état de santé sont étroitement liés. La pauvreté entraîne une dégradation de l'état de santé, due au logement insalubre, à une alimentation déséquilibrée, au stress permanent, aux conditions de travail (travaux pénibles, sécuri té insuffisante), ainsi qu'à l'environnement (violence, insuffisance de lieux de loisirs, de détente).
Les obstacles financiers, administratifs et culturels limitent l'accès aux soins et à la prévention. Inversement, l'état de santé influence le statut social des personnes.
Les quartiers populaires au centre de la région cumulent des conditions défavorables à la santé : de nombreux logements anciens sont humides, mal équipés (chauffage inadapté, dangers d'intoxication par le CO), contaminés par le plomb et de taille insuffisante pour accueillir des familles avec enfants (quantité de logements sont surpeuplés, parce qu'il n'y a pas d'habitations adaptées aux grandes familles pourtant fort nombreuses).

La qualité de l'air y est moins bonne, à cause de la forte pression automobile. Les infrastructures et les espaces publics où faire du sport et se détendre, y sont insuffisants. La plupart des quartiers défavorisés offrent peu de possibilités d'espaces de jeux aux nombreux jeunes qui y vivent.
Le revenu moyen est très faible. C'est dans ces zones que l'on compte le plus de personnes percevant une aide financière du CPAS, la plus forte concentration de chômeurs de longue durée et de jeunes chômeurs. Une large proportion de la population a, en effet, peu de chances sur le marché officiel de l'emploi, à cause d'un manque de qualification, mais aussi à cause de son origine ethnique.
Quand les revenus sont faibles, l'accès à la santé est une course d'obstacles.
3.3.1. Des compétences éclatées
En Région de Bruxelles-Capitale, les compétences dans les matières sociales et de santé sont partagées entre :
- l'Etat fédéral;
- les deux grandes Communautés;
- les dix-neuf CPAS;
- les trois instances issues de la Région, soit la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande et la Commission communautaire commune.
A ce partage de compétences s'ajoute la diversité des acteurs de terrain : publics (CPAS) ou privés (secteur associatif).
Depuis onze ans, les trois Commissions communautaires ont développé et soutenu un réseau de services à la population, via des associations à vocation locale ou régionale, selon le cas.
Des Conseils consultatifs ont été mis en place. Ils assurent une approche globale des questions et analysent les demandes d'agrément des services proposés.
La participation des habitants et l'articulation entre la prévention et l'action curative sont également privilégiées, même si cela se fait encore de manière très variable, selon le type d'institutions et de services proposés.
Les Commissions communautaires agréent également plusieurs types d'institutions (MR/MRS/hôpitaux/habitations protégées/centres de soins de jour...) dans le cadre de programmations nationales, fixées conjointement par l'Etat fédéral et les entités fédérées.
3.3.2. La Commission communautaire française
La Commission communautaire française a vu ses compétences s'élargir très fortement à l'occasion des réformes institutionnelles.
Plusieurs secteurs de la Santé comme de l'Aide sociale, relevant auparavant de la Communauté française, lui ont été transférés et ont connu d'importants développements depuis.
La politique de la Commission communautaire française se traduit sur le terrain par l'agrément et la subsidiation d'institutions de soins et d'organismes dispensant prioritairement des soins extra-muros.
Cette politique ambulatoire et de proximité se concrétise par une offre de services diversifiée (maisons médicales, services de santé mentale, services actifs en matière de toxicomanies, centres de télé-accueil, coordination des soins et services à domicile, services de soins palliatifs et continués, initiatives santé).
Figure 18.
On constate également que :
- les services de santé mentale ont une implantation privilégiée dans le sud, sud-est de la région... leur présence dans les quartiers défavorisés n'est qu'exceptionnelle;

- les maisons médicales sont relativement dispersées sur le territoire régional, la plupart d'entre elles ayant un rayonnement local, au niveau du quartier où elles sont implantées. Un certain nombre de quartiers à population socialement défavorisée sont peu desservis : l'ouest en général, le Cureghem, le Nord, (notamment Haren et Neder), le nord de Schaerbeek et Evere;
- les services actifs en matière de toxicomanie se concentrent sur la zone sud (Saint-Gilles, Bruxelles-midi et Ixelles). Certains opérateurs développent des programmes d'action à visée locale avec des antennes décentralisées (comme le projet LAMA), d'autres à visée intercommunale et d'autres enfin à visée régionale (c'est le cas d'INFOR DROGUES).

La Commission communautaire française gère également des services fondamentaux pour répondre aux besoins sociaux des Bruxellois : services d'aide à domicile, maisons d'accueil, centres d'action sociale globale, plannings familiaux, maisons de repos, centres de médiation de dettes, services d'aide sociale aux justiciables... L'ensemble de ces services contribue à retisser le lien social et à recomposer des mécanismes de solidarité urbaine qui renforcent l'attractivité de la ville.

Figure 19.

Vu l'importance du phénomène de l'exclusion sociale à Bruxelles, tous ces services ont du mal à répondre à l'ensemble des besoins, malgré leurs efforts et leur dynamisme.

Il faut souligner que ces opérateurs touchent toute la population bruxelloise. Ce qui contribue au développement social de la région.

Des concertations efficaces existent au sein de ces différents secteurs et entre eux. Elles permettent notamment d'adapter la politique aux besoins des acteurs de terrain.

La planification des politiques sociales ne peut exclure d'autres types d'actions qu'il conviendrait d'entreprendre ultérieurement, compte tenu de l'évolution des problématiques.

3.3.3. La Commission communautaire flamande

Constat de dix années d'aide sociale :
- le nombre d'initiatives a triplé;
- les moyens ont été multipliés par dix;
- le nombre de dossiers traités : 51 témoigne de la politique d'investissement;
- des liens existent entre tous les objectifs de la politique d'aide sociale;
- de 14, on est passé à 48 entités agréées par la Communauté flamande;
- l'intégration au sein d'autres domaines clés est accomplie.

Le « Sociaal Impulsfonds » (Fonds social d'Impulsion) :

Le sociaal Impulsfonds (SIF) est un fonds alimenté par la Communauté flamande pour l'aide aux personnes défavorisées en vue d'optimaliser le développement urbain. Dans son plan 2000-2002, la Commission communautaire flamande a décidé de renforcer le capital social dans les quartiers relevant du « SIF ».

Le premier objectif prévoit le déploiement et le renforcement des équipements communautaires. Le deuxième objectif vise à intensifier le rôle social de l'école. Le troisième objectif consiste à mettre l'imagination des habitants au pouvoir, en accroissant dès lors leur capacité d'autonomie. Le quatrième objectif tend à créer des programmes globaux de développement urbain.

La santé :

La politique générale s'articule autour des besoins suivants :
- réseau de santé publique (néerlandophone) qualitativement élevé;
- promotion de la santé publique et prévention des problèmes de santé;
- attention particulière portée à des problématiques spécifiques dans le secteur de la

santé ou dans d'autres secteurs (culture, enseignement,...);
- problématiques typiques des grandes villes, intéressant des groupes spécifiques (subsides d'encouragement ou extraordinaires...);
- prévention dans le domaine de la santé également en matière de drogues;
- suppression des disparités dans le domaine de la santé;
- accessibilité des services néerlandophones aux allochtones, réfugiés... et « néerlandophonisation » des services bicommunautaires.

3.3.4. La Commission communautaire commune

Outre la gestion et le soutien de secteurs par définition bicommunautaires (hôpitaux, services dépendant des communes et CPAS), la Commission communautaire commune soutient également des initiatives dans les secteurs sociaux ou de santé. Pas moins de 720 « acteurs » sociaux et de santé sont concernés.

Elle assure également un rôle de coordination tant en matière de santé (hospitalier, toxicomanies) que sociale (coordination sans-abri).

En termes d'investissements enfin, elle assure le financement, ou le cofinancement, des frais liés aux infrastructures hospitalières (60 %, 40 % restant à charge de l'Etat fédéral), ainsi que de maisons de repos et de soins du réseau public ou constituées sous forme d'asbl.

Dans les secteurs de la santé, à charge partagée, de la COCOM, les principaux constats sont les suivants :
- les zones d'attraction des structures hospitalières, et même des structures ambulatoires, n'étant pas prises en compte dans les programmations (hospitalières, de maisons de repos et de soins...), il y a un surcoût, à charge des budgets régionaux, via la dotation aux communautés;
- une pénurie de personnel infirmier, alors même que les normes en exigent plus. Plus ou moins 200 postes sont inoccupés, particulièrement en maisons de repos (12,-5 %);
- un manque de lits pour certaines pathologies (dans le secteur de la psychiatrie);
- l'adaptation aux normes de construction, en cours de révision et tout à fait justifiées en termes de services à la population, générera des surcoûts, tant en hôpital qu'en maisons de repos et de soins qui ne seront financés que partiellement par l'Etat fédéral;
- la coordination des médecins généralistes et l'organisation des gardes devront être développées en collaboration avec les Commissions monocommunautaires.

En ce qui concerne la politique globale d'aide aux sans-abri (laquelle relève du secteur de l'aide aux personnes), une vaste étude a été réalisée par l'ULB en vue d'optimaliser une réorganisation du secteur; qu'il s'agisse des maisons d'accueil, des services d'urgence sociale, des asiles de nuit, des services d'habitat accompagné ou du travail de rue.

De par les missions qui leur ont été confiées par la loi organique de 1976, les CPAS jouent un rôle prépondérant en matière d'aide aux personnes.

Afin de soutenir leurs actions, un effort budgétaire a été consenti. Ce renfort de moyens permet aux CPAS d'assurer la coordination sociale, mission qui leur est impartie en vertu de l'article 62 de la loi précitée, et de mener les actions de médiation de dettes pour lesquelles ils ont été agréés d'office.

L'Observatoire de la Santé et de l'Aide aux personnes se charge notamment de rédiger le rapport annuel sur l'état de la pauvreté à Bruxelles. Il a en outre des missions d'information et d'analyse des données. Il est aussi un lieu d'échanges et de consultation. Il constitue dès lors un des outils pour la mise en place d'un projet de développement global, solidaire et durable afin de réduire la dualité croissante dans la ville.

Figure 20.
3.3.5. Conclusions
Si l'approche des services se veut globale, associant la dimension préventive à la démarche de soins, force est de constater que la culture professionnelle en vigueur dans les services de santé est d'assurer le primat de l'acte curatif.
L'absence, dans la plupart des services, d'un projet de santé publique est révélatrice d'un manque d'objectifs institutionnels élaborés à partir des besoins, en évolution régulière, de la patientèle.
La fragmentation des responsabilités administratives et politiques, mais aussi la multiplicité des acteurs, rendent difficile une approche cohérente et globale des problèmes de santé publique et des problématiques sociales.
Les acteurs intervenant au niveau de la santé ont souvent des intérêts et des préoccupations différents, parfois contradictoires dans leurs finalités.
Ces oppositions objectives sont renforcées par chaque catégorie professionnelle et chaque organisation, lesquelles sécrètent respectivement une culture spécifique fondée sur une représentation des problèmes, une conception de l'action et des modes d'intervention distincts.
Davantage de passerelles doivent être mises en place entre les acteurs des secteurs santé et social.
3.4. Un taux de chômage élevé, qui diminue
3.4.1. Une recomposition de l'emploi à la défaveur des Bruxellois
La Région de Bruxelles-Capitale souffre depuis près de vingt ans d'une déficience chronique de création d'emplois. Bien qu'elle constitue, et de loin, le premier bassin du pays, son potentiel d'emplois - particulièrement pour les travailleurs les moins qualifiés - s'effrite, du moins dans les limites de sa géographie institutionnelle.
L'emploi intérieur, soit un peu plus de 600.000 postes, s'est contracté de 5 % en vingt ans, ce qui équivaut à une perte de plus de 30.000 emplois. Ce recul s'est accompagné d'une mutation de la nature du travail, qui s'articule autour de 6 axes principaux :
1) La féminisation de l'emploi bruxellois. En vingt ans, l'emploi des femmes a progressé de 10 %, alors que celui des hommes régressait de 15 %. Le taux d'activités des Bruxelloises a évolué favorablement, en raison notamment de leur niveau de formation plus élevé que celui des hommes et mieux adapté aux besoins d'une économie de services.
2) L'accentuation de la tertiarisation de l'économie bruxelloise. Phénomène d'autant plus marqué qu'il se poursuit en marge de très importantes réductions d'effectifs au sein de l'industrie et particulièrement de l'industrie manufacturière. La dynamique et le développement régional des activités secondaires sont, en regard des autres régions et particulièrement de son hinterland économique, relativement faibles en termes de croissance d'emploi.
3) Conséquence, l'intellectualisation des activités et de l'emploi à Bruxelles. Au cours des années '90, la Région a perdu 20.000 salariés, tous travailleurs manuels : 40 % des actifs bruxellois occupés sont diplômés de l'enseignement supérieur.
4) L'érosion du réservoir d'emplois salariés et la poussée d'activités indépendantes. Les pertes d'emplois concernent essentiellement le travail salarié, alors que l'emploi indépendant a progressé de 10 % en moins de vingt ans. Cette croissance de l'emploi non-salarié s'observe dans tout le pays, mais plus faiblement à Bruxelles, notamment à cause du recul du secteur du commerce.
5) Le taux d'occupation des Bruxellois dans l'emploi intérieur. Le niveau de participation de la population active bruxelloise dans l'emploi régional continue à se contracter au bénéfice des navetteurs. Le taux de navette entrante est en augmentation

constante, lente mais linéaire, depuis le début de la décennie, passant de 53,7 % en 1992 à 55,9 % en 1999 (13).
6) L'inversion des secteurs traditionnellement consommateurs de main-d'oeuvre manuelle. Aujourd'hui le secteur tertiaire est devenu le premier pourvoyeur de main-d'oeuvre manuelle. Le degré d'absorption des travailleurs manuels par le tertiaire s'est cependant réduit sur la période 90-97.
En outre, les Bruxellois peu qualifiés issus de l'immigration font l'objet de discriminations à l'embauche sur le marché de l'emploi régional, ce qui les fragilise encore davantage. En effet, 41 % des chômeurs bruxellois sont de nationalité étrangère. Cette proportion ne peut s'expliquer par le seul facteur de la qualification et témoigne sans doute du fait que, même à qualification égale, la nationalité du demandeur d'emploi est un facteur de discrimination à l'embauche.
Rappelons que cette main-d'oeuvre d'origine étrangère est venue travailler initialement dans une industrie qui est en passe de disparaître aujourd'hui. D'une génération à l'autre, le système éducatif n'a pas été en mesure de préparer les enfants, aujourd'hui en âge de travailler, à d'autres perspectives professionnelles que celles de leurs parents.
Relevons enfin que, confrontés à une plus forte précarité, les Bruxellois ont une moindre propension à travailler à temps partiel que dans les autres régions, ce qui induit en partie la résorption plus lente du chômage.
3.4.2. Un taux de chômage très élevé
La Région de Bruxelles-Capitale connaît un taux de chômage très élevé, qui touche près de 25 % de la population active (chômeurs âgés et pré-pensionnés compris). Si l'on s'en tient à une comparaison du taux de Demandeurs d'Emploi Inoccupés (DEI) dans chaque Région, on constate que la Région de Bruxelles-Capitale se classe en dernière position.
Cependant, le taux de chômage global (incluant les chômeurs âgés non-demandeurs d'emploi et les personnes pré-pensionnées) est légèrement moins élevé en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Wallonie. L'écart avec la Flandre tend à se réduire.
En décembre 2000, le nombre total de Demandeurs d'Emploi Inoccupés (ou DEI) bruxellois s'élevait à 68.055 personnes, tandis que celui des Chômeurs Complets Indemnisés (ou CCI) était de 51.396. Si l'on constate une diminution de 6 % par rapport à l'année précédente dans la catégorie des DEI, le nombre des CCI augmente, par contre, de 8,1 %.
Le taux de chômage des jeunes Bruxellois (14) est particulièrement élevé : un tiers des jeunes actifs âgés de 20-24 ans émarge au chômage, soit le double du taux de chômage régional des DEI. Le niveau de qualification de ces jeunes au chômage est faible. En effet, la majorité (60 %) des jeunes chômeurs a, au plus, un diplôme correspondant au niveau scolaire du secondaire inférieur. Enfin, on notera que 60 % des jeunes chômeurs sont au chômage depuis plus d'un an.
Il y a manifestement une composante « urbaine » dans l'évolution des taux de chômage. Les principales villes européennes sont confrontées à ce phénomène, quoique dans des proportions différentes. Ainsi, l'écart entre le taux de chômage urbain et le taux de chômage du pays est de 6,5 % pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale (en 1999). Ce qui la place dans la moyenne supérieure par rapport à d'autres villes européennes. La différence est encore plus importante en ce qui concerne Amsterdam, mais n'est par contre que de 2 % pour ce qui concerne le Grand Londres.
Figure 21.
La Région de Bruxelles-Capitale conserve un taux de chômage légèrement inférieur à

ceux enregistrés dans les deux principales villes wallonnes que sont Charleroi et Liège. On notera cependant à cet égard, que ces deux villes offrent un nombre d'emplois intérieurs nettement plus faible qu'à Bruxelles, et que la nature du chômage y est différente.
Figure 22.
L'évolution du taux de chômage indique également des disparités intrarégionales très fortes. Ce sont à nouveau les communes cumulant le plus d'indicateurs de pauvreté qui connaissent les taux les plus élevés de chômage.
Globalement, et sur 5 ans, le nombre de Demandeurs d'Emploi Inoccupés (DEI) en Région de Bruxelles-Capitale diminue de 12,3 % pour se fixer à 68.055 personnes au 31 décembre 2000.
Toutefois, on observe des accroissements significatifs du nombre de DEI entre 1992 et 1998 dans les communes centrales : + 54,3 % à Saint-Josse, + 46,7 % à Molenbeek, + 42,3 % à Schaerbeek, + 38,8 % à Saint-Gilles. C'est dire que l'embellie actuelle sur le front du chômage ne parvient pas à compenser les fortes hausses observées dans la période précédente. On constate d'ailleurs, de manière globale, que la Région de Bruxelles-Capitale ne profite pas suffisamment des périodes de bonne conjoncture pour obtenir une baisse significative de son taux de chômage. Ainsi, au gré des cycles conjoncturels, c'est par paliers successifs que la situation se dégrade à Bruxelles.
Figure 23.
L'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications (ORBEm, oct. 1994) relève que les disparités régionales s'expriment fortement au travers du chômage des jeunes. En effet, les quartiers en difficulté regroupent à eux seuls près des deux-tiers des jeunes en chômage complet et dont le taux d'infrascolarisation est parmi les plus élevés de la Région de Bruxelles-Capitale; plus des deux-tiers des jeunes au chômage habitent Anderlecht, Saint-Gilles, Molenbeek, Saint-Josse, Schaerbeek et Bruxelles-ville (15).
L'autre élément frappant concerne le chômage de longue durée (plus d'un an) : il représente 66 % du chômage total bruxellois (16). Et si le taux de chômage des femmes est quasi identique à celui des hommes sur la courte durée, la proportion de femmes dans le chômage de longue durée s'élève à mesure que la durée du chômage s'allonge. Preuve que de ce point de vue, la précarité touche davantage les femmes que les hommes.
Notons que depuis 1999, une tendance positive se dessine. L'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications observe, dans une note récente, qu' « en termes d'emplois salariés, l'année 1999 peut être qualifiée d'exceptionnelle. La RBC gagne, en effet, plus de 8.000 emplois, soit une perte de 2.000 jobs dans l'industrie et un gain de 10.000 dans les services ».
Figure 24.
3.4.3. Un problème aigu d'adéquation entre l'offre et la demande de travail
En comparaison avec le reste du pays, la Région de Bruxelles-Capitale connaît un phénomène de surreprésentation des personnes supraqualifiées (présence des universités et écoles supérieures) et paradoxalement dans le même temps une surreprésentation des personnes infraqualifiées (33,1 % des 25-29 ans ne disposent au maximum que du diplôme de l'enseignement secondaire inférieur).
Le problème essentiel réside dans l'inadéquation des qualifications et des formations des demandeurs d'emploi par rapport à la demande actuelle des entreprises bruxelloises. Il existe en effet une offre d'emploi importante des entreprises qui reste non satisfaite, alors qu'il y a simultanément une croissance du chômage.
Ainsi, 70 % de l'ensemble des chômeurs bruxellois ne disposent au plus, que d'un

diplôme de l'enseignement secondaire inférieur.
Figure 25.
Considérant que le nombre de jeunes chômeurs a crû plus rapidement en Région de Bruxelles-Capitale que dans les autres régions, il est clair qu'un effort majeur doit être entrepris en matière de formation, notamment en langues et en technologies nouvelles. Une évaluation systématique des potentialités du marché du travail doit également être réalisée, afin d'adapter en conséquence l'offre des filières de formation. Les mécanismes de promotion de l'accès à l'emploi, sur lesquels la Région et les pouvoirs locaux ont prise, doivent favoriser la formation en entreprise.
Figure 26.
Si l'on peut raisonnablement affirmer que l'offre et la demande de travail tendent à s'équilibrer pour les personnes qualifiées, avec même l'émergence de pénuries de certains profils, on constate qu'un réel problème se pose pour les personnes moins qualifiées, qui sont plus durement confrontées aux mutations profondes de l'emploi à Bruxelles.
A titre d'exemple, en 1999, l'ORBEm n'enregistrait qu'une offre d'emploi pour neuf demandeurs d'emploi sous-qualifiés.
Il est urgent de renverser la vapeur. Comment ? En augmentant l'offre et l'efficience des formations proposées aux chômeurs. De même, il y a lieu de favoriser les secteurs grands utilisateurs de main-d'oeuvre peu qualifiée. A savoir, pour l'essentiel, le commerce, l'artisanat, la petite industrie, les petites entreprises de construction, l'HORECA, les services de proximité,... bref tous les acteurs de l'économie urbaine qui satisfont les innombrables besoins de la ville.
Enfin, un travail d'intégration des chômeurs d'origine étrangère dans le marché du travail devra également être réalisé. A cet égard, la lutte contre les discriminations à l'embauche devra être renforcée.
3.4.4. Enseignement - Formation
Si le système scolaire bruxellois est effectivement en mesure de lancer sur le marché du travail une part importante d'élèves hautement qualifiés, ce même système est dans l'impossibilité d'assurer au plus grand nombre un niveau de formation moyen, suffisant par rapport aux défis de l'économie bruxelloise.
Par leur environnement sociologique, voire par filiation familiale, la majorité de ces jeunes exclus de l'essor économique se destinent à des métiers d'ouvriers, jadis florissants à Bruxelles mais pour lesquels aujourd'hui, les emplois font défaut. Pour la plupart d'origine immigrée, ces jeunes sont en outre victimes de véritables discriminations à l'embauche et d'un rejet xénophobe. A tout cela vient maintenant s'ajouter l'afflux, à Bruxelles plus qu'ailleurs, des réfugiés économiques, à la recherche d'un nouvel Eldorado. Ceci pèse désormais dans nos statistiques à hauteur de un pour-cent du nombre de demandeurs d'emploi inoccupés.
Les pratiques de recherche d'emploi et de placement changent, avec l'apparition d'Internet notamment. Les demandeurs d'emploi doivent de plus en plus faire valoir toutes sortes de compétences professionnelles acquises en dehors de l'école, sur le terrain ou en formation professionnelle.
Le risque existe que surgissent des conflits sociaux graves entre ceux qui - parce qu'ils ont le savoir, ont l'emploi donc le pouvoir - et ceux qui sont exclus du savoir, exclus de l'emploi et dont l'avenir est totalement bouché.
Parallèlement au traitement de la problématique du revenu, qui conditionne les aspects matériels du développement et du bien-être, les questions ayant trait à la formation et plus largement à l'épanouissement culturel, restent essentielles.
Il s'agit bien sûr de l'enseignement et de l'éducation des jeunes, mais également de la

formation des adultes et de l'expression des identités culturelles.
Il y a lieu de qualifier professionnellement et d'insérer sur le marché du travail les demandeurs d'emploi les plus fragilisés et de répondre aux besoins de formation générale des habitants pour qu'ils puissent mieux vivre et comprendre leur situation sociale et professionnelle et s'armer intellectuellement pour y faire face collectivement.
L'école constitue à l'évidence une des ressources essentielles du développement social, et tout particulièrement dans les grandes entités urbaines frappées par les phénomènes d'exclusion. C'est pourquoi l'échec et la violence, envahissant les établissements scolaires, suscitent la plus grande inquiétude. Les Communautés française et flamande prennent de nombreuses initiatives en matière de prévention d'échec et de décrochage scolaires, dans et autour de l'école.
Des mesures de discrimination positive viennent renforcer les efforts de la communauté éducative dans les quartiers : médiateurs scolaires, écoles des devoirs, cours d'alphabétisation,...
Le secteur de l'enseignement professionnel, et plus particulièrement les centres d'enseignement à horaire réduit sont, dans ce contexte, confrontés à de nombreux jeunes engagés dans des processus de rupture avec l'école. Les formules d'alternance emploi/formation sont privilégiées pour assurer une scolarité de base aux jeunes de 15 ans et plus, qui décrochent de l'enseignement traditionnel, tout en rencontrant leurs aspirations à une insertion rapide dans la vie.
Plusieurs centres d'enseignement ont développé des partenariats avec des associations locales du secteur de l'Aide à la Jeunesse et de l'Insertion socioprofessionnelle.
La scolarité obligatoire est ainsi assurée pour plusieurs centaines de jeunes, en dehors des murs de l'école traditionnelle, dans un cadre plus en prise avec leurs difficultés de vie.
Les réseaux d'enseignement de promotion sociale offrent également un potentiel de développement de la formation des adultes, ouvrant les portes à la reconnaissance sociale par l'accès à un diplôme. Là aussi des collaborations étroites se déploient, par le biais de prestations communes, entre les écoles de promotion sociale et les organismes de formation professionnelle (Bruxelles Formation, le VDAB-RDBB et les organismes locaux d'insertion socioprofessionnelle). Une part croissante de l'offre d'enseignement pour adultes est ainsi orientée vers les Bruxellois les moins qualifiés.
Les organismes d'éducation permanente des adultes assurent par ailleurs la promotion socioculturelle des habitants, et tout particulièrement des demandeurs d'emploi. Ils contribuent au développement de leur connaissance critique des réalités de la société et enrichissent leurs capacités d'analyse, de choix et d'action.
Au-delà d'une simple diffusion du savoir, il s'agit de former des citoyens critiques, de favoriser la prise de responsabilités et l'engagement dans la vie sociale, culturelle, économique et politique.
La plupart des organismes locaux de formation en insertion socioprofessionnelle se réfèrent à cette approche critique de la pédagogie des adultes, et tout particulièrement les opérateurs d'alphabétisation. Parmi ses priorités, l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi (l'ORBEm) a mis en évidence la nécessité de développer les actions d'alphabétisation. Fondées sur les principes de l'éducation permanente, elles sont conçues dans la perspective de formations qualifiantes et d'emplois.
Depuis plusieurs années, les réseaux d'initiative des associations régionales « LIRE & ECRIRE » et « Brusselleer » rencontrent ces besoins, au mieux de leurs moyens, en appliquant aux réalités du marché de l'emploi, les missions de l'éducation permanente.
4. Un pôle économique majeur dont il faut renforcer le dynamisme

4.1. Un pôle économique majeur

La métropole bruxelloise est le premier pôle économique du pays et, en son centre, la Région de Bruxelles-Capitale condense un niveau très élevé d'emplois, de création de richesses et d'investissements.

A ce jour, près d'un emploi sur six en Belgique est localisé dans les 19 communes. La région concentre environ 15 % du PIB national sur son territoire alors qu'elle ne représente que 9,5 % de la population du pays.

La Région de Bruxelles-Capitale se hisse au quatrième niveau des régions d'Europe en termes de PIB (17) par habitant (170 % de la moyenne européenne), derrière Londres (229 % de la moyenne européenne), Hambourg (198 % de la moyenne européenne) et Luxembourg (172 % de la moyenne européenne). En outre, Bruxelles accueille le quatrième parc immobilier de bureaux (en volume) en Europe, derrière Paris, Londres et Berlin, mais devant Francfort, Stockholm, Milan, Zürich et Madrid. Bruxelles est enfin le deuxième centre de congrès internationaux.

Ces statistiques doivent être nuancées dans la mesure où les limites relativement exiguës de la région donnent une vision biaisée de la densité relative d'activités par rapport à d'autres métropoles européennes. Il reste cependant indéniable que le niveau de production et d'emploi à Bruxelles est supérieur à celui d'autres villes européennes de taille comparable.

4.2. Des zones en retard de développement

Comme dans la plupart des villes, l'activité économique à Bruxelles n'est pas répartie uniformément sur le territoire. La première couronne connaît globalement une densité d'emplois plus importante que la seconde couronne qui a une vocation plus résidentielle. Outre cette distinction de type concentrique, une différence marquée peut être observée entre l'est et le centre de la région plutôt tournés vers les activités de services et l'ouest, où l'activité industrielle domine, en particulier à proximité du canal.

Cette différence sectorielle conduit à un développement économique asymétrique. Alors que la demande pour des surfaces de bureaux est forte, jusqu'à peser sur la fonction résidentielle à l'est, le périmètre du canal hors zone portuaire s'apparente de plus en plus à une aire en retard de développement. La pression foncière y est plus faible que dans le reste de la région.

Une telle situation renvoie à la nécessité de mener des politiques de restructuration spatiale du tissu urbain dans la zone du canal, hors zone portuaire et d'y réimplanter ou d'y maintenir des activités économiques diversifiées. A cet égard, et compte tenu de la raréfaction des terrains disponibles dans le reste de la région, il existe un potentiel important qui ne demande qu'à être (mieux) exploité tout en ayant à l'esprit les contraintes « mobilité ». Dans cette perspective, le regain d'intérêt pour l'architecture industrielle des XIXe et début du XXe siècles, avec un nombre croissant de réhabilitations réussies, combinant l'ancien et le moderne, constitue par exemple un atout.

Figure 27.

4.3. Une croissance métropolitaine qui profite largement à la périphérie

Entre 1985 et 1997, la croissance économique atteignit à peine 1,2 % en Région de Bruxelles-Capitale contre 2,15 % en Belgique, 3 % dans l'arrondissement de Nivelles et près de 4 % dans l'arrondissement de Hal-Vilvorde. Globalement, la dynamique économique est trois fois moins élevée dans la Région qu'en périphérie. De tels résultats suggèrent qu'il existe un transfert important de croissance de la région bruxelloise vers son hinterland.

Figure 28.

Les chiffres relatifs à l'emploi confirment cette tendance. La région bruxelloise est la seule région du pays à avoir connu une baisse de l'emploi sur la période 1990-1998. La comparaison avec la Flandre est particulièrement marquée puisque cette région gagne 3 % d'emplois alors que la Région de Bruxelles-Capitale en perd 3 %.
La tendance s'améliore légèrement depuis 1994, après de fortes pertes d'emplois au cours de la récession du début de la décennie, mais la dynamique reste faible par rapport aux autres régions du pays. Les données les plus récentes semblent toutefois indiquer que la dynamique bruxelloise en matière d'emploi salarié est identique à celle enregistrée en Wallonie et en Flandre. L'on assiste en outre à une augmentation du phénomène de la « navette », de sorte que le nombre d'emplois occupés par des Bruxellois est affecté encore plus fortement que ne le suggèrent les données sur l'emploi intérieur.
Comme l'illustre clairement la carte ci-après, les pôles de croissance d'emplois entre 1986 et 1997 se situent au nord-est de la Région, dans le nord du Brabant wallon, et dans certaines parties du Brabant flamand, en particulier sur l'axe Leuven-Asse.
La comparaison des structures économiques de la Région par rapport au reste du pays met par ailleurs en lumière les éléments suivants :
- la désindustrialisation de Bruxelles est confirmée. Elle constitue à la fois une force, étant donné le déclin généralisé du secteur, et une faiblesse, dans la mesure où Bruxelles ne parvient pas à attirer les segments industriels à haut niveau technologique;
- l'importance relative du commerce à Bruxelles, qui peut s'expliquer partiellement par la faiblesse des autres services marchands;
- la faiblesse des « autres services marchands » et, en particulier, des services aux entreprises, pourtant essentiels afin de créer un environnement économique attractif;
- la forte présence du secteur bancaire, qui indique que Bruxelles conserve un rôle central de décision dans l'économie belge;
- l'importance du secteur non-marchand.
Figure 29.
Une analyse shift and share (18) nous enseigne qu'entre 1987 et 1997 les piètres résultats de la région bruxelloise ne s'expliquent pas par la structure de l'activité économique, mais bien par le manque de dynamisme au sein de chaque secteur. Ceci indique qu'il faut considérer avec prudence les prévisions de croissance économique basées sur la structure sectorielle de l'économie bruxelloise.
Figure 30.
Une comparaison de la région bruxelloise avec les autres principales villes du pays confirme les mauvaises performances de Bruxelles qui connaît la croissance économique la plus faible. La différence est particulièrement nette avec Gand et Anvers, mais même Liège et Charleroi réalisent des performances légèrement meilleures. Le déclin relatif de Bruxelles ne peut donc être entièrement attribué à sa situation de centre urbain.
Figure 31.
Une comparaison au niveau européen suggère par contre que la métropole bruxelloise (19) connaît une dynamique économique plutôt favorable, supérieure à la plupart des autres métropoles européennes sélectionnées.
Figure 32.
4.4. Analyse sectorielle
4.4.1. L'industrie traditionnelle
En 1997, l'industrie manufacturière (20) représente 6,6 % de la valeur ajoutée et 7,3 % de l'emploi total en Région de Bruxelles-Capitale. Le déclin du secteur se poursuit

(perte de 35 % des emplois entre 1986 et 1997) à un rythme plus rapide que dans le reste du pays. Reste que, même en périphérie qui connaît de meilleurs résultats, le déclin de l'emploi industriel est marqué (- 15 % de l'emploi salarié entre 1986 et 1997).
Ce déclin industriel s'explique toutefois partiellement par un biais statistique lié au phénomène de sous-traitance de certaines activités réalisées auparavant au sein de l'entreprise (comptabilité, nettoyage,...). Ce phénomène est aggravé en milieu urbain.
En matière de transports à caractère industriel, il faut également noter le rôle économique majeur joué par le Port de Bruxelles. Chaque année, plus de cinq millions de tonnes de marchandises transitent par la voie d'eau. Le port constitue une vaste zone industrielle qui regroupe plus de 300 entreprises occupant près de 10.000 emplois.
La tendance au déclin industriel est relativement typique en milieu urbain. On assiste en effet à un divorce général de l'industrie manufacturière et de la ville, qui n'a pu être compensé, pour Bruxelles, par les mesures prises en matière de protection des fonctions faibles par le premier PRD. Cette tendance s'explique pour Bruxelles par deux processus :
1) l'industrie manufacturière est fortement consommatrice d'espaces; or les terrains sont rares et chers dans les villes;
2) les nouvelles méthodes de gestion de stocks et d'approvisionnement (just-in-time et just-in-sequence) ont augmenté les besoins d'accessibilité des industries; or les villes subissent un phénomène croissant de congestion.
Ces constats doivent être nuancés par le fait que certaines industries manufacturières comme l'imprimerie et le secteur de l'alimentation sont peu consommatrices d'espaces. Par ailleurs, la Région dispose de parcs industriels qui offrent encore des surfaces disponibles pour autant que leur profil de mobilité soit adapté à la localisation.
A noter encore que l'industrie bruxelloise occupe une proportion importante de navetteurs (plus de 60 %) et une proportion plus élevée d'employés que dans le reste du pays (47 %). Ce dernier constat peut toutefois s'expliquer par la présence d'une industrie plus « immatérielle » que dans les autres Régions. L'industrie manufacturière apparaît effectivement comme un secteur peu qualifié, mais moins que le commerce et les transports, qui occupent une part plus importante de Bruxellois. L'industrie manufacturière ne représente que 10 % de l'emploi peu qualifié des Bruxellois. Par contre, les autres secteurs comme le commerce, l'Horeca, la construction et les transports en emploient proportionnellement davantage et occupent, parmi les peu qualifiés, le plus de Bruxellois.
4.4.2. Les nouvelles activités industrielles
Par ailleurs depuis 1997, on enregistre une amélioration du secteur industriel tant au niveau de l'emploi que des activités. Pour comprendre ce paradoxe apparent, il convient d'établir une distinction entre une industrie « classique » matérielle axée sur la production de biens et une industrie « nouvelle » immatérielle orientée vers la production de services. Le secteur des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), en nette croissance ces dernières années, appartient à cette seconde catégorie.
Le secteur TIC comporte :
- la fabrication de machines de bureau et d'ordinateurs, de pièces électroniques, d'appareils d'émission et de transmission, d'appareils audio et vidéo;
- l'importation, l'adaptation, la fourniture et/ou l'installation de machines de bureau et d'ordinateurs;

- l'importation et la prestation de services en matière d'appareils audio et vidéo;
- les télécommunications;
- les services informatiques et les activités connexes.

A cet égard, il faut noter que 19 % des entreprises « industrielles » actives à Bruxelles en 1999 n'existaient pas il y a cinq ans; ce pourcentage s'élève à 38 % pour le secteur des TIC.

Il convient donc d'attirer l'attention sur les liens existants entre l'industrie matérielle et immatérielle. L'industrie est génératrice d'activités de services en sous-traitant notamment les tâches qui ne relèvent pas de ses activités centrales. En témoigne le développement important du secteur « maintenance & contracting » qui offre des opportunités d'emplois pour les moins qualifiés.

4.4.3. Le secteur industriel bruxellois : une utilisation du know-how et de l'espace à optimiser

Au-delà des chiffres globaux, l'industrie bruxelloise semble fortement orientée vers le marché local et incorpore un faible contenu technologique. Contrairement à d'autres villes européennes, Bruxelles concentre peu d'industries de haute technologie et de laboratoires de R&D (Recherche & Développement). Ce constat est d'autant plus regrettable que la Région dispose d'atouts potentiels dans ce domaine : quatre universités (ULB, UCL, VUB, KUB) et quatre Instituts Supérieurs Industriels sont situés sur son territoire. Trois facultés de médecine et trois hôpitaux académiques associés aux activités universitaires sont ainsi à l'origine d'une concentration des activités dans le secteur santé, notamment recherche de base en matière médicale et pharmaceutique.

Par ailleurs, il serait dommageable de voir le tissu économique bruxellois se vider de son activité industrielle (au sens large, y compris les TIC) alors que celle-ci connaît une nouvelle croissance depuis 1997 et que la Région dispose encore de terrains pour accueillir une activité industrielle.

A titre d'exemple, la liste des biens à louer et à vendre (inventaire des locaux industriels vacants) que la SDRB propose sur son site web illustre bien ce constat notamment par sa grande diversité.

Figure 33 (21)

Ce constat se vérifie également dans l'inventaire des sites économiques inoccupés ou inexploités réalisé lui aussi par la SDRB. Lors de l'inventaire effectué en 2000 sur base d'une enquête de terrain, 59 sites ont été répertoriés. Ils représentent une superficie totale de 376.830 m2. A noter que 6 seulement ne figuraient pas dans l'inventaire précédent alors que près de la moitié (29 sur 59) était déjà répertoriée en 1996.

Ces sites - nonobstant le caractère mouvant de l'inventaire - sont majoritairement présents dans les communes de la première couronne et sont, pour 39 % d'entre eux, situés dans le périmètre Objectif 2, pour une superficie cadastrale actuellement supérieure à 60.000 m^2. Ils constituent donc des potentiels d'implantation d'activités, qui doivent être diversifiées et compatibles ou complémentaires avec le tissu urbain environnant. De 1998 à 1999, les sites qui ont été partiellement ou complètement réaffectés, l'ont été dans les proportions suivantes : logement (44 %), bureau (18 %), commerce (21 %), activité productive (31 %) et équipement collectif (33 %).

4.4.4. La construction au coeur d'un développement régional durable

Le secteur de la construction a connu une légère croissance de l'emploi salarié entre 1986 et 1997. Il occupe aujourd'hui environ 18.000 personnes, principalement des Bruxellois (60 %) peu qualifiés (62 %). Il s'agit d'un secteur essentiel pour le développement économique de Bruxelles. Par ailleurs, la forte proportion de

Bruxellois faiblement qualifiés qu'il occupe, et les besoins de rénovation du cadre de vie et du bâti, en font un secteur primordial et stratégique sur le plan de l'emploi.

4.4.5. Les services : une prédominance non marchande

En ce qui concerne le secteur des services, son important développement à Bruxelles constitue un avantage dans la mesure où il connaît une croissance supérieure au secteur industriel. Toutefois, sa structure sous-sectorielle est fragilisée. La caractéristique du secteur tertiaire bruxellois est la prédominance des services du non-marchand et donc, en corollaire, le faible développement des services marchands.

Le secteur des banques et assurances reste, lui aussi, fort développé à Bruxelles et ne souffre pas de délocalisation vers la périphérie. Il s'agit cependant d'un secteur arrivé à maturité et dont le potentiel de croissance est, à l'instar des services non-marchands, relativement faible.

Les services aux entreprises ont connu ces dernières années une forte croissance, avec un quasi doublement de l'emploi entre 1986 et 1997. Cette croissance résulte cependant largement de la dynamique générale du secteur, qui a vu son niveau d'emplois augmenter encore plus rapidement en périphérie. Les services aux entreprises constituent un potentiel d'emplois d'autant plus important qu'ils recrutent largement sur le territoire de la région et qu'ils participent à l'attractivité économique de celle-ci.

Les professions libérales sont particulièrement présentes dans la Région de Bruxelles-Capitale. En 1998, on dénombrait quelque 19.884 titulaires de professions libérales, résidant en région bruxelloise, ce qui représente près de la moitié (44,5 %) du total du nombre de titulaires de professions libérales de l'ancienne province de Brabant et 13,6 % du royaume. Il s'agit par ailleurs de la catégorie professionnelle indépendante qui a connu la plus forte croissance.

Ces professions représentent donc un important volume d'emplois, et certaines d'entre elles sont également intimement liées à la santé et à la qualité de vie de la population.

4.4.5.bis L'artisanat et les métiers d'art : un facteur de revitalisation.

Les secteurs de l'artisanat, de la conservation-restauration et de la création connaissent à Bruxelles une activité importante. Les nombreux métiers et spécialités, souvent à fort ancrage local et à haute valeur ajoutée, en font des emplois durables de qualité, garantissant la mixité des fonctions secondaires et tertiaires dans la ville. Les métiers d'art et du patrimoine constituent un vecteur de revitalisation et d'embellissement des quartiers ainsi que de développement de la fonction touristique. Intimement liés à l'histoire et au patrimoine de la Région, ils peuvent aussi donner envie d'y habiter et d'y vivre.

4.4.6. Le commerce un pôle d'attraction

Il est indéniable que le commerce tient une part non négligeable dans la qualité de vie et l'attractivité d'une Région. La fonction commerciale constitue un atout quand il s'agit de considérer Bruxelles tant comme un lieu d'habitation que comme un pôle de développement économique. Le commerce influence directement cette qualité de vie en offrant des services de proximité, en assurant une certaine convivialité qui elle-même intervient de manière très importante sur la sécurisation des quartiers.

Le commerce joue également un rôle important en tant que tel dans ce développement économique. La création d'un commerce reste une option fréquemment utilisée par les personnes souhaitant développer leur propre activité économique.

Enfin, le commerce représente un bassin d'emplois divers, tant par les qualifications requises qu'en ce qui concerne la dispersion géographique de ces emplois.

La situation du commerce à Bruxelles est très contrastée. Certains quartiers commerçants connaissent un développement impressionnant, tandis que d'autres sont

entrés depuis plusieurs années dans un déclin prononcé. Celui-ci trouve aussi bien sa cause dans la diminution du revenu moyen de la population, comme dans la modification des comportements des consommateurs et les restructurations internes à un secteur très complexe à appréhender de par sa diversité.
Le déclin du commerce bruxellois constaté en 1993 s'est poursuivi avec des implications variables pour l'ensemble des pôles commerciaux de la région. De manière schématique, on peut classer les noyaux commerciaux en trois grandes catégories :
- les noyaux en progression;
- les noyaux en stagnation;
- les noyaux en déclin.
Les noyaux commerciaux à vocation suprarégionale et touristique, principalement situés dans le Pentagone et les quartiers commerçants limitrophes, demeurent les artères commerciales les plus attrayantes pour les visiteurs comme pour les investisseurs.
Toutefois, les situations entre les noyaux sont contrastées. D'une part, la localisation des noyaux en difficulté tend à démontrer que leur déclin correspond généralement à celui, plus global, des quartiers avoisinants. D'autre part, il apparaît aussi que le déclin ou le dynamisme des noyaux commerciaux dépend de facteurs intrinsèques (l'exemple de la rue de Brabant et le développement d'un commerce présentant certaines spécificités) et de facteurs extrinsèques (l'accessibilité, la localisation par rapport à des pôles de bureaux).
Dans ce contexte, la Région mène dans douze noyaux en déclin une expérience pilote de revitalisation par la création d'une gestion de centre-ville - town center management (22). Cette expérience, en cours d'évaluation, tend à démontrer que le déclin des noyaux commerciaux peut être enrayé par la mise en place d'une gestion proactive tant dans le domaine de l'immobilier commercial (détection des surfaces vides, intermédiation avec les propriétaires de ces surfaces) que dans celui de l'implantation de nouvelles enseignes.
En outre, d'avantage de synergies doivent être développées entre les noyaux commerciaux. Une certaine systématisation des contacts s'est établie dans le cadre de l'expérience pilote. Elle a permis de dégager l'échange de bonnes pratiques dans des domaines aussi diversifiés que la gestion des espaces publics, la convivialité ou le contact avec les grandes enseignes et les franchiseurs.
Le commerce de détail occupe, en Région de Bruxelles-Capitale, 50 % de personnel peu qualifié (diplôme de l'enseignement secondaire inférieur ou moins), dont 63 % résident en Région de Bruxelles-Capitale. La vitalité du commerce de détail est donc essentielle pour l'emploi de main-d'oeuvre bruxelloise peu qualifiée.
Certaines branches du commerce de détail apparaissent comme saturées alors que d'autres possèdent un potentiel de développement non négligeable.
Ces fluctuations sont compensées par le développement de l'Horeca. Cependant, une politique globale d'implantation du commerce de détail et notamment son interaction avec le développement local (vie des quartiers, recrutement d'une main-d'oeuvre locale et relation avec les commerces de proximité) tarde à être instaurée malgré quelques opérations encourageantes (implantation d'une moyenne surface commerciale - contrat de quartier rue Gray).
La qualité des espaces publics ainsi que l'accessibilité sont des éléments qui favorisent indubitablement l'attractivité commerciale. Les exemples de réussite (comme l'hypercentre d'Anvers ou le Vieux Lille) montrent que la plurifonctionnalité des noyaux est également une condition de vitalité et que celle-ci passe, notamment, par

la mise en place d'éléments qui favorisent la flânerie et la « promenade-shopping ».
La Région de Bruxelles-Capitale possède toujours la plus grande zone d'attraction commerciale du pays. Au sein de la Région, c'est le Pentagone et les zones commerciales limitrophes qui drainent, au travers du phénomène d'hypercentre, une grande partie de la population attirée dans cette zone. Toutefois, cette position pourrait être progressivement remise en question par l'émergence de pôles de grande (Anvers) et de moyenne importance (Louvain, Waterloo).

4.4.bis La recherche scientifique

La Région de Bruxelles-Capitale connaît une densité exceptionnelle d'institutions d'enseignement supérieur avec leurs laboratoires de recherche (plusieurs institutions universitaires, 15 hautes écoles et instituts supérieurs, 32.951 étudiants dans l'enseignement universitaire et 37.028 étudiants dans l'enseignement supérieur hors universités).
S'il convient de souligner ici les performances des universités belges, et notamment de celles qui ont un site bruxellois, en termes de publications scientifiques, les universitaires européens et singulièrement les Belges déposent moins de brevets et créent moins d'entreprises que ceux d'autres pays industrialisés.
La recherche doit cependant s'intégrer dans une politique globale dans la perspective d'un développement plus équilibré, visant à corriger les carences et les faiblesses de l'économie régionale.
Dans cette perspective, le développement des segments les plus technologiques de l'industrie, celui des services aux entreprises et celui d'un réseau de PME sont les points d'impacts possibles pour une politique régionale de la recherche scientifique.
En outre, le développement des entreprises ne repose pas seulement sur l'innovation technologique. Les entreprises ont également besoin d'innovations organisationnelles que peuvent aussi soutenir les efforts de la recherche scientifique régionale.
Enfin, en matière d'insertion sociale et professionnelle, et de politique urbaine, l'innovation sociale mérite également d'être soutenue scientifiquement, pour le bénéfice des travailleurs comme des entreprises bruxelloises.

L'absence de cadre juridique

La Région de Bruxelles-Capitale n'a actuellement pas de cadre juridique propre pour encourager et financer la recherche scientifique et l'innovation technologique. Toutefois, une ordonnance est en préparation.

La multiplicité et l'opacité des instruments

Les instruments actuels, qu'ils soient totalement ou partiellement au service de la politique scientifique de la Région de Bruxelles-Capitale, souffrent d'un manque d'efficience dû à la multiplication des intervenants et surtout à l'absence de définition claire de leurs missions respectives, à leur faible visibilité, leur non-coordination, voire leurs rivalités.
On relève, notamment, comme intervenants :
- la Direction Recherche et Innovation de l'Administration de l'Economie et de l'Emploi du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette Direction traite principalement de l'octroi d'avances récupérables dans le cadre du soutien au développement de prototypes, et d'allocations aux centres collectifs de recherche pour satisfaire les besoins spécifiques des entreprises affiliées;
- dans le cadre d'un contrat de collaboration entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, la Division E6, division « Compétitivité » du Ministère Fédéral des Affaires Economiques. Cette administration réalise, notamment, des appels à propositions auprès des entreprises bruxelloises, évalue avec l'aide d'experts la solidité des projets, propose au ministre les projets retenus avec leur plan de financement

(subsides) et en assure le suivi quant à la pertinence des dépenses;
- l'ASBL Technopol qui a pour objet la promotion du développement socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale par la sensibilisation à l'innovation;
- les interfaces subsidiées : Indutec, UCL, ULB, VUB qui ont pour mission de mobiliser le potentiel scientifique de leur institution en faveur de la Région de Bruxelles-Capitale;
- enfin, et bien que ce ne soit pas en relation directe avec la recherche scientifique, le transfert des résultats de la recherche vers leurs applications bénéficie de l'aide de la Société de Développement régional de Bruxelles (SDRB) par la gestion, la création et/ou la promotion des incubateurs et des parcs à vocation de recherche scientifique.

La non-spécificité des secteurs stratégiques choisis

La Région a soutenu des projets dans plusieurs secteurs. Ce sont :
- les technologies de l'information et des communications;
- la chimie;
- les biotechnologies;
- la pharmacie;
- les applications de l'informatique au bâtiment et à l'électromécanique;
- l'imagerie virtuelle.

Si certains de ces choix s'expliquent légitimement par la présence d'entreprises fortes dans la Région (par exemple, la chimie), il faut reconnaître que les domaines choisis sont des « pôles universels » plutôt que spécifiquement bruxellois.

Cette situation s'explique en partie par la faible disponibilité de l'information relative au tissu économique bruxellois et aux possibilités d'interconnexions et de collaborations entre d'une part les pôles de recherche scientifique présents en région bruxelloise et d'autre part, les entreprises qui pourraient être associées activement à la mise en oeuvre de collaborations.

Des résultats positifs, une communication déficiente

En dépit des nombreuses difficultés structurelles susmentionnées, la Région peut s'enorgueillir d'avoir soutenu quelques projets porteurs d'avenir.

La Région a mis sur pied les programmes :
- Prospective Research for Brussels, qui finance les projets de jeunes chercheurs et dont les thèmes peuvent donner lieu à des avancées dans les domaines clés de la Région;
- Research in Brussels, un programme qui a pour but d'accueillir en Région de Bruxelles-Capitale des chercheurs venant du monde entier.

En outre, elle a soutenu le programme d'impulsion CELLO qui vise à valider des voies de thérapie cellulaire et dont les premiers résultats sont prometteurs.

La Région a également encouragé la création de spin-off tels que NUMECA (simulations numériques de mouvements de fluides, programmes graphiques d'interfaces), EUROSCREEN (biotechnologie) et plus récemment BIOTECH TOOLS (biotechnologie).

La Région a aussi octroyé des subventions (environ 6.197.338,12 euro , soit + 250 millions de francs belges) au titre d'encouragement à la recherche industrielle de base.

La méconnaissance de ces actions par le grand public souligne l'absence de visibilité de la politique scientifique de la Région de Bruxelles-Capitale. Une meilleure communication contribuerait certainement à rendre la Région plus attractive pour de jeunes entrepreneurs.

4.5. Une ville à tendance administrative

Malgré un rayonnement économique important, comme en témoigne le nombre élevé d'emplois, l'économie de la région bruxelloise manque singulièrement de dynamisme,

malgré les bonnes performances de la zone métropolitaine. Ce manque de dynamisme ne résulte pas d'une mauvaise spécialisation sectorielle au sens large, mais d'une faible capacité à attirer les entreprises innovantes et à forte croissance au sein de chaque secteur.
Si la Région de Bruxelles-Capitale n'apparaît pas comme un pôle décisionnel majeur en Europe au niveau économique, comme en atteste le faible nombre de localisations des sièges sociaux des grandes firmes internationales, ce constat doit toutefois être nuancé par le fait que le siège social des multinationales est généralement situé dans le pays d'origine et qu'en l'état, notre pays dispose de peu d'entreprises de ce type. Par contre, notre Région compte un grand nombre de centres décisionnels de sociétés internationales. Sa cinquième place au classement d'Healey & Baker - après Londres, Paris, Francfort et Amsterdam - pour l'implantation d'une entreprise étrangère en est la preuve.
Au-delà de la ligne traditionnelle entre activités marchandes et non-marchandes, secondaires et tertiaires, une trop forte spécialisation dans les fonctions administratives, qu'il s'agisse des administrations publiques, des Institutions européennes ou des sièges des grandes banques et compagnies d'assurances, constitue un risque pour la diversité du tissu économique de la Région et pour la bonne intégration des fonctions économiques et résidentielles.
En outre, les fonctions administratives liées aux pouvoirs publics tant nationaux qu'internationaux représentent un manque à gagner dû à la mainmorte et ce malgré la compensation ristournée à la Région (72 % de la valeur réelle du précompte immobilier).
Le développement économique de Bruxelles dépend d'une dynamique globale de ville, qui doit notamment s'appuyer sur un retour des actifs dans la Région. En effet, il existe une réelle complémentarité entre certaines activités économiques telles que le commerce de détail, l'Horeca et les services de proximité d'une part et la fonction résidentielle d'autre part. A contrario, l'industrie traditionnelle implantée de façon anarchique peut être associée à une déstructuration de l'espace urbain et à des nuisances qui ne sont pas de nature à engendrer les mêmes synergies.
Enfin, le développement des services aux entreprises et de la production de biens immatériels (23) combine à la fois un fort potentiel de croissance et des effets d'attraction importants sur la localisation des entreprises. La croissance de ce secteur est particulièrement forte en périphérie et relativement faible dans le centre de Bruxelles.
5. Une région qui s'affirme de plus en plus comme ville internationale et interculturelle
Bruxelles est une ville interculturelle tant par son histoire, par son développement propre que par ses fonctions de capitale nationale et internationale. La proportion des Bruxellois d'origine étrangère est en forte croissance. Elle dépasse, toutes catégories confondues, un tiers de la population totale de la Région.
Le caractère de ville à vocation internationale de Bruxelles est renforcé par son statut de capitale européenne et de siège d'organismes internationaux (40) tels l'OTAN, Eurocontrol<6;221>, de même que par son rôle de ville de congrès.
Bruxelles se classe ainsi au cinquième rang des métropoles européennes choisies comme lieu d'implantation et de localisation des entreprises (24). Elle est appréciée par les chefs d'entreprises pour sa population polyglotte, l'accès au marché, la disponibilité de surfaces de bureaux,... Des lacunes apparaissent toutefois au niveau de la qualité de vie, de la disponibilité de la main-d'oeuvre et du niveau élevé des charges sociales, ainsi que de la pollution.

Figure 34.
Le caractère international de Bruxelles se décline donc selon trois axes principaux : ville interculturelle, important centre de congrès et statut de capitale nationale et internationale. Ces éléments sont générateurs de retombées très positives pour certains secteurs comme l'HORECA, le tourisme, les activités de loisirs, les services aux entreprises spécialisés, etc.

5.1. Une capitale nationale et internationale

Avec plus de 40 sièges officiels d'institutions internationales, la fonction de capitale de Bruxelles déborde largement le cadre national et strictement européen, même si ce sont les Institutions européennes qui génèrent les principales retombées économiques pour la région et définissent en grande partie son image à l'extérieur.

Figure 35 et Figure 36.

Globalement, son statut de capitale internationale génère quelque 34.000 emplois directs (25) dont 22.440 emplois localisés dans la région bruxelloise parmi lesquels 9.520 sont occupés par des Bruxellois. Les emplois indirects, bien que difficilement quantifiables, sont vraisemblablement encore plus nombreux. De multiples secteurs bénéficient de cette « manne » et l'on peut avancer que ce ne sont pas moins de 1.140.310.213,95 euro (soit 46 MIA de francs belges) qui sont ainsi injectés annuellement dans l'économie bruxelloise.

Ces excellents résultats ne doivent pas occulter les menaces qui pèsent sur l'avenir de Bruxelles comme capitale internationale.

5.1.1. Un certain ressentiment entre les Bruxellois et les Institutions européennes

Une des menaces est manifestement le ressentiment entretenu par les habitants de Bruxelles à l'égard du « monstre » européen, et, par conséquent, le peu d'enthousiasme que manifestent les Institutions européennes à s'impliquer davantage dans le devenir urbain, ceci malgré l'impact urbanistique évident de leur implantation à Bruxelles, tant sur la ville que sur son fonctionnement. La « cicatrisation » des plaies ouvertes par la greffe des institutions, sur un tissu résidentiel malmené, reste inachevée.

Par ailleurs, les fonctionnaires européens, de par leur pouvoir d'achat élevé, sont perçus comme exerçant une pression à la hausse sur le marché immobilier du logement. Ce jugement est certainement exagéré, ces fonctionnaires ne représentant que 2 % de la population bruxelloise. Si pression à la hausse il y a, cette dernière est relative et circonscrite à des quartiers limités.

Il serait vain de rechercher des responsabilités dans ce processus de ressentiment, si cette recherche ne permet pas d'y porter remède. Il est à présent indispensable de clôturer les chantiers ouverts depuis une dizaine d'années, en veillant à un traitement urbanistique cohérent des différents quartiers concernés et à la définition d'un programme d'implantation clair des institutions. Ceci devra se faire dans le respect de la qualité de vie des habitants, les quartiers adjacents à ces implantations importantes sont en effet les plus concernés. A cet égard, l'Union européenne ne se dégagerait pas de ses responsabilités envers Bruxelles, en se contentant d'y mettre en oeuvre des programmes qu'elle a établis dans le cadre des fonds structurels. A la lumière des tentatives restées sans suite, les pouvoirs publics devraient définir une politique d'implantation de l'Union européenne et la faire respecter, impliquant dès lors un engagement de l'Union envers « sa » capitale.

Dans le cadre de l'élargissement de l'Europe, l'autre menace est celle d'un déplacement progressif du centre de gravité de l'Union européenne vers le Nord et l'Est, qui retire à Bruxelles son positionnement stratégique au coeur du continent.

5.1.2. Les besoins des Institutions européennes

Une Task Force Bruxelles-Europe a été mise en place en date du 5 décembre 2000, avec pour mission d'établir une programmation à long terme de l'insertion d'une Europe élargie et ce dans ses multiples aspects. Au terme d'un premier tour de table avec les Institutions européennes un constat préalable peut déjà être tiré des besoins prioritaires exprimés par ces dernières.
Pour ce qui concerne le marché immobilier de bureaux et de salles de réunion, l'élargissement à 18 (vers 2004) et même à 28 (vers 2007) Etats ne provoquera pas une demande importante de la part des Institutions européennes qui ont déjà largement anticipé ce phénomène. Seuls le Conseil et le Parlement auront vraisemblablement besoin d'une extension, estimée à respectivement 100.000 m2 et 60.000 m2. L'annonce de l'organisation future de tous les « sommets » européens à Bruxelles, aura des conséquences en matière d'infrastructures et de politique urbanistique qu'il convient d'évaluer avec précision.
Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que l'Europe attire aussi à Bruxelles un nombre impressionnant (mais pas encore quantifié avec exactitude) d'organisations « périphériques » telles que bureaux régionaux, médias, groupes de pression, associations diverses, bureaux d'avocats, d'immobiliers, d'architectes, etc.
Concernant le marché immobilier résidentiel, l'arrivée progressive de quelque 5.000 ménages de fonctionnaires européens étalée sur une dizaine d'années provoquera une demande accrue de logements de qualité en ville et en périphérie. Une certaine tension sur ce marché n'est pas à exclure.
La nécessité d'une quatrième école européenne ainsi que l'augmentation du nombre de crèches a également été évoquée.
Sur le plan de la mobilité, les fonctionnaires européens partagent les mêmes souhaits que les Bruxellois : réduction de la pression automobile en ville, amélioration de la régularité et de la fréquence des transports en commun. De même en ce qui concerne la sécurité : diminution des agressions individuelles et du vandalisme, plus de présence d'une police mieux visible.
Au niveau de l'efficacité et de la qualité de l'accueil, les fonctionnaires européens demandent un effort aux différents services et organismes belges (Bureau de liaison Bruxelles-Europe, Protocole du Ministère des Affaires étrangères, administrations communales et services de Police).

5.2. Une ville interculturelle

La ville se doit d'être avant tout ce que ses résidants en attendent. Au confluent des mondes latin et germanique, Bruxelles se singularise à la fois par son histoire mouvementée, par les influences qui l'ont touchée et par la multiplicité des communautés qui s'y sont établies. Il n'en demeure pas moins que ce trait particulier préexistait au choix de Bruxelles comme siège d'institutions majeures. C'est d'ailleurs probablement parce que Bruxelles était perçue comme une ville susceptible de favoriser la synthèse des différences, qu'elle s'est imposée face à des capitales davantage identifiées comme des hauts lieux d'une culture dominante. Trait d'union fondamental entre les deux grandes communautés du pays, elle se doit d'être un lieu où, plutôt que de se fondre les unes aux autres, les cultures interagissent entre elles et produisent le meilleur d'elles-mêmes. Cette capacité à faire coexister et interpénétrer les cultures et à favoriser les rencontres est le contraire de l'absorption des différences. Elle exige un soutien affirmé des autorités et de l'ensemble des acteurs concernés afin que tous ceux qui résident à Bruxelles puissent vivre cette interculturalité et participer à son essor.
S'il est difficile d'appréhender ce phénomène, force est de constater que les dernières années ont vu se tisser un grand nombre de liens entre personnes et communautés

différentes. Ceci est probablement dû à l'émergence de nouvelles générations de jeunes adultes, issus de l'immigration mais nés à Bruxelles, qui ont grandi en côtoyant les jeunes issus d'autres communautés que la leur. En quelques années, on est également passé de la mise sur pied de programmes qu'il est convenu de qualifier « d'occupationnels », à une majorité de programmes favorisant la mixité et l'insertion dans un tissu socio-éducatif plus large. Dans la foulée d'une vaste réflexion initiée à l'époque par le Commissariat Royal à l'Egalité des Chances (dont les missions ont été continuées par la mise sur pied du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme), le travail d'associations valorisant l'interculturalité a été conforté. Dans le même temps, certains quartiers (rue de Brabant, chaussée de Haecht, etc.) se sont valorisés en projetant une image spécifique qui non seulement engendre la curiosité mais qui permet aussi d'identifier ces quartiers comme ceux où l'on est assuré de trouver « ce qui ne se trouve pas ailleurs ».
Des initiatives comme « Quartiers de Vie » (Fondation Roi Baudouin), « Quartier latin » ou « Tram 81 » (VGC), ou encore le « Festival du Film Méditerranéen » et l'ensemble des programmes de cohabitation et d'intégration (Cocof et VGC), « Bruxelles en couleurs » (Cocof et VGC), « Zinneke Parade », « Festival Couleur Café » participent également à cet effort visant à promouvoir l'interculturalité.
La diversité de sa population positionne Bruxelles comme une métropole réellement interculturelle. Cette population a permis également la stabilisation et même une augmentation du nombre d'habitants de la capitale. En effet, sans l'apport des migrants en provenance de l'étranger, Bruxelles continuerait à perdre des habitants. La région accueille pas moins de 285.000 personnes de nationalité étrangère (30 % de la population). Compte tenu des naturalisations, la population d'origine étrangère est encore plus importante et atteint au moins 34 % de la population bruxelloise. Elle a connu une croissance de plus de 20 % ces dix dernières années.
Environ la moitié des étrangers est d'origine européenne, avec une variété de nationalités de plus en plus grande suite à l'élargissement continu de l'U.E.. L'autre moitié regroupe des personnes issues principalement du Maghreb et de Turquie.
Figure 37 et Figure 38.
Les étrangers issus de l'Union européenne résident principalement dans le sud-est de la région, tandis que les étrangers extra-européens résident principalement à l'ouest de la région. Les cartes ci-dessous montrent clairement le lien entre la localisation de cette population étrangère au sein de la RBC et son statut socio-économique.
Figure 39.
Cette diversité d'origines et de nationalités offre des avantages : large offre culturelle, connaissance des langues, métissage des cultures, rencontres entre personnes et communautés différentes, variété des cuisines. Mais elle engendre également des difficultés liées soit au statut socio-économique faible d'une part non négligeable des nouveaux arrivants, soit, à l'autre extrême, aux tensions exercées sur le marché résidentiel haut de gamme par les fonctionnaires internationaux.
Le caractère multiculturel de Bruxelles constitue sans nul doute l'une de ses meilleures cartes pour assurer le développement futur de la région, lequel gagnera à se construire sur la multiplicité des fonctions de la ville. Dans un tissu urbain en phase de restructuration, la valorisation de l'emploi bruxellois couplée à une offre de formations adaptées, la valorisation du patrimoine urbain et de l'espace public, la complémentarité harmonieuse entre la fonction résidentielle et le développement de la fonction internationale apparaissent comme autant de conditions nécessaires à la concrétisation d'une telle ambition.
En dehors de quelques manifestations phares, Bruxelles ne valorise pas suffisamment

les atouts que lui confère son statut de ville internationale et interculturelle. Malgré des investissements et des financements considérables du secteur public afin de développer une offre culturelle diversifiée (26) et un dynamisme culturel certain, cela reste insuffisant pour créer une image forte de Bruxelles comme ville interculturelle cosmopolite. En effet, une ville dont plus d'un tiers de la population est d'origine étrangère ne peut se contenter de vivre son caractère international comme un appendice. Le projet de ville devra intégrer cette dimension dans tous ses aspects, afin de satisfaire les aspirations et les besoins tant de ses résidants que de ses usagers, offrant ainsi les possibilités d'affirmation d'une identité urbaine forte (27).

5.3. Un important centre de congrès

Pointée à la troisième place en 1998, Bruxelles vient de reprendre la deuxième place au classement mondial des villes de congrès. Entre 1996 et 1998, cette activité a connu une croissance de 160 %. En termes d'impacts macro-économiques direct et indirect du secteur congrès, cela donne une augmentation, sur cette période 1995 à 1998, de 371.840.287,16 euro (soit 15 MIA de francs belges) à 991.574.099,09 euro (soit 40 MIA de francs belges) et une évolution importante des nuitées annuelles (de 440.000 à 1.145.000).

Considérant que les sources d'information en la matière évoquent une dépense par congressiste de 347 euro (soit 14.000 FB) par jour et que 32.000 emplois (temporaires, saisonniers et peu qualifiés) dépendent de cette activité, cette fonction s'avère déterminante pour l'économie bruxelloise (28).

Cette fonction devrait avoir un impact majeur sur la vie culturelle et sur les loisirs à Bruxelles. Elle devrait lui permettre de produire des événements culturels de grande ampleur qui pourraient la faire rayonner largement au-delà des frontières nationales tout en profitant également aux Bruxellois. Dans le même ordre d'idées, notons l'absence d'un casino à Bruxelles.

Cependant, la concurrence d'autres villes, disposant d'équipements neufs et mieux adaptés, s'intensifie. Londres, actuellement en troisième position, développe sur les Docklands le projet ExCel (congrès et expositions - six millions de visiteurs prévus à terme). Face à cette concurrence, il faut constater que l'infrastructure bruxelloise commence à dater et n'est plus adaptée à la demande; c'est-à-dire à l'organisation de rendez-vous internationaux de plus en plus complexes pour des clients de plus en plus exigeants. De récents investissements (Parc des Expositions, Palais des Congrès,...) contribuent sans doute à atténuer cette dégradation, mais ils ne seront vraisemblablement pas suffisants pour asseoir à long terme la position de Bruxelles.

Bruxelles souffre en outre de grandes difficultés à promouvoir son image et, par voie de conséquence, à tirer avantage, pour le secteur touristique, du flux incessant de visiteurs étrangers assistant aux congrès.

Le principal défi à cet égard consiste à mieux organiser les relations entre les organismes en charge de la promotion du tourisme et ceux développant le pôle « congrès », ceci afin d'optimaliser les retombées pour Bruxelles. La création récente du Bruxelles International - Tourisme et Congrès (BITC) va dans ce sens.

6. Une ville verte de deuxième couronne attractive et un centre urbain qui se cherche

6.1. Bruxelles et la périphérie vues par leurs habitants (29)

Les raisons principales de quitter Bruxelles sont la recherche de calme et de plus de verdure, la volonté de devenir propriétaire, le manque d'espace et l'insécurité. Le prix des logements affecte une population active. Il semble jouer un rôle décisif pour la délocalisation de certains habitants de la seconde couronne, confrontés à des coûts immobiliers élevés pour les biens recherchés à savoir la maison avec jardin. Les habitants de la périphérie citent la présence d'espaces verts, le calme et les coûts plus

attractifs de la périphérie au détriment de Bruxelles.
Figure 40.
Le niveau de satisfaction globale des Bruxellois à l'égard de leur ville dépend fortement de leur lieu de résidence. Le niveau de satisfaction de la population a tendance à diminuer à mesure que l'on se rapproche du centre de la région. A tel point que l'on observe une assez forte homogénéité entre le niveau de satisfaction des habitants de la seconde couronne bruxelloise et de la périphérie.
Figure 41.
Ces différents éléments confirment l'attrait de la périphérie et, plus généralement, du produit « maison avec jardin » auprès des Bruxellois, y compris ceux qui vivent dans la partie plus centrale de la région. Ainsi, 40 % des habitants de la Région semblent aspirer à vivre dans une ville « non ville » et privilégient la tranquillité et la sécurité. Ils ont tendance à vivre la ville comme une obligation.
Paradoxalement, les enquêtes qualitatives et quantitatives révèlent une assez forte demande pour des quartiers vivants. A cet égard, l'on observe une contradiction entre la recherche des mixités sociales et des fonctions et une tendance générale à la formation de quartiers homogènes (« ghettos » riches et pauvres). Cette contradiction pourrait sans doute être levée si l'on parvenait à offrir des quartiers combinant à la fois attrait de la ville et espace urbain de qualité. Les Bruxellois jugent en effet très sévèrement leur environnement urbain, en particulier en première couronne. Ils se plaignent du manque de propreté, du manque d'espaces verts, de la sécurité et de la pollution sonore.
Figure 42.
L'étude distingue, parmi les éléments cités comme motifs de satisfaction/insatisfaction, des éléments sur lesquels une action des pouvoirs publics semble s'imposer de manière prioritaire. Il s'agit des éléments qui reçoivent une cotation faible dans les différents échantillons de population. Les préoccupations regroupées sous l'appellation « criticals » recouvrent celles qui engendrent une insatisfaction globale lorsqu'elles sont insuffisamment rencontrées, mais qui génèrent une satisfaction globale lorsqu'elles le sont. Les éléments regroupés sous l'appellation « dissatisfayers » recouvrent ceux qui engendrent une insatisfaction globale lorsqu'ils ne sont pas suffisamment rencontrés, mais qui, lorsqu'ils le sont, ne génèrent pas en conséquence une satisfaction plus élevée. Le degré de satisfaction par rapport à ces « dissatisfayers » n'est donc pas lié à l'intensité de l'action des pouvoirs publics. Toutefois, l'inaction des pouvoirs publics à l'égard de ces dissatisfayers renforce l'insatisfaction. Dissatisfayers et criticals sont donc les catégories d'éléments qui doivent mobiliser l'action des pouvoirs publics pour améliorer la satisfaction globale des habitants par rapport à la ville.
Si l'on croise les performances de la région avec l'importance que la population accorde aux différents éléments, l'on relève que les points forts de la région sont en seconde couronne essentiellement liés aux caractéristiques des logements, à la présence d'espaces verts et à l'image des quartiers. Les points faibles par contre concernent essentiellement les aspects liés à la qualité de l'environnement urbain : propreté, sécurité, pollution sonore,...
Notons également que la proximité des crèches, du lieu de travail... est un atout de la région mais apparaît de moindre importance. La circulation et les taxes communales sont des points faibles de la région, mais dont le traitement apparaît comme moins prioritaire aux yeux des habitants.
Le tableau suivant (30) offre une vue globale des atouts et des faiblesses susmentionnés; y sont soulignés en gris les atouts à « maintenir et/ou à renforcer »

ainsi que les secteurs où une amélioration (« Améliorer ») doit être opérée.
Figure 43.
Ces éléments, combinés aux données sur les prix du résidentiel, indiquent que l'attractivité résidentielle des quartiers de Bruxelles dépend fortement de la qualité de l'environnement urbain. Tous les habitants aspirent à un minimum de calme, de propreté, de sécurité, de qualité de leur environnement. Force est de constater que ces conditions, nécessaires à leur confort, se trouvent essentiellement réunies en périphérie et dans une partie de la seconde couronne.
Les quartiers centraux accueillent des populations plus ou moins captives, qui vivent à Bruxelles pour des raisons fonctionnelles ou pour des raisons historiques. Ils accueillent aussi des habitants qui recherchent un cadre de vie plus urbain, mais sans pouvoir leur offrir un environnement de qualité à grande échelle.
Le manque d'attractivité résidentielle des quartiers centraux est moins lié aux caractéristiques architecturales des logements qu'au cadre de vie.
6.2. Sentiment d'insécurité et insécurité objective
L'objectivation de la sécurité pose certains problèmes méthodologiques :
- le nombre de délits constatés peut être fonction d'une efficience plus grande des services de police et des méthodes de recherche des infractions, comme de la propension plus forte des gens à dénoncer les faits dont ils sont victimes. On peut dès lors assister à cette situation paradoxale de « gonflement » des chiffres alors même que la situation de terrain serait meilleure aujourd'hui qu'il y a quelques années;
- la commune de Saint-Gilles présente un nombre de délits constatés important, qui est sans doute dû au nombre de faits commis sur le domaine ferroviaire bruxellois et centralisés à la gare du Midi;
- le taux de criminalité ne correspond pas forcément au « taux de désagrément » qu'il occasionne à la collectivité. Les délits enregistrés englobent en effet notamment ceux liés à la criminalité « en col blanc ».
L'insécurité objective dans la région bruxelloise est légèrement supérieure à la situation qui prévaut dans les principales villes françaises. En 1998, la moyenne mensuelle du nombre de délits constatés par 1.000 habitants s'établissait à Bruxelles à 11,8, ce qui est comparable à Paris, Montpellier, Lille, La Rochelle, ou Nice (31).
Figure 44.
Le nombre de policiers pour 10.000 habitants se situe quant à lui dans la moyenne européenne (41 policiers pour 10.000 habitants, hors gendarmerie), Paris (88) et Amsterdam (63) se situant nettement au-dessus.
Figure 45.
Face au constat d'une évolution sensible des faits délictueux contribuant à l'insécurité (en effet 80 % des délits commis en Région de Bruxelles-Capitale se situent dans les dix communes les plus pauvres de la région), le Gouvernement a mis en place une politique de discrimination positive au travers des Contrats de Sécurité puis des Contrats de Sécurité et de Société. Toutefois, il n'est pas aisé d'en mesurer quantitativement les effets.
Le tableau présenté ci-dessous reprend les chiffres de la criminalité par commune pour 1998. Il y a lieu cependant de considérer ces chiffres avec les précautions mentionnées plus haut.
Figure 46.
Il n'en demeure pas moins que l'enquête menée auprès des habitants de Bruxelles et de la périphérie fait ressortir que, pour 57 % d'entre eux, Bruxelles apparaît comme une ville « dangereuse ». Ce sentiment subjectif est davantage marqué pour les habitants de la périphérie qui sont 60 % à donner cet avis. Par ailleurs, 36 % de la population

interrogée considèrent que la sécurité s'est dégradée, contre 36 % qui considèrent qu'elle n'a pas évolué et 28 % qui l'estiment meilleure. Les migrants de Bruxelles vers la périphérie sont à cet égard les plus critiques, ceci tend à confirmer que le sentiment d'insécurité est l'un des éléments qui encourage les habitants et les entreprises à quitter certains quartiers de la région.
Des efforts importants ont cependant été réalisés pour permettre aux communes de créer des antennes de police de quartier, de recruter des policiers et de financer de nouveaux équipements ainsi que du matériel, dans le cadre des contrats de sécurité.
La sécurité, objective ou subjective, apparaît pour les habitants comme un élément déterminant qui est considéré comme un droit. Plus particulièrement, l'enquête réalisée montre que c'est la « sécurité altruiste » (pour les autres) qui est recherchée, en particulier par les chefs de famille ou futurs chefs de famille.
Mais le renforcement de la sécurité ne résulte pas de la seule addition de mesures répressives ou du seul résultat d'une présence policière plus affirmée. Nombre de paramètres influent sur le sentiment de sécurité, comme par exemple la dégradation des espaces publics, le manque de propreté ou d'éclairage... Améliorer le sentiment de sécurité des Bruxellois passe donc par la mise en oeuvre d'une action au niveau de la qualité des espaces publics, de la diminution du nombre de chancres, de l'animation urbaine, ou encore de l'éclairage, mais également par la réduction de ce qui peut être appelé les « petites nuisances quotidiennes » fortement perturbatrices.
6.3. Une pression fiscale plus lourde liée à une offre de services plus importante
Comme dans d'autres villes d'importance comparable, la pression fiscale (PRI et IPP) en RBC est plus lourde que dans la périphérie. Cette différence structurelle est liée à la charge de services rendus par la région, en ce compris aux habitants de la périphérie. Ce différentiel constitue une contrainte particulière qui pèse sur la région dans la perspective concurrentielle de la localisation des habitants et des entreprises. Cette situation n'est pas de nature à motiver, à elle seule, des déménagements, mais elle contribue à donner une image négative de la Région. Les réductions d'impôts prévues en Flandre impliquent que le handicap bruxellois risque de s'alourdir.
Par ailleurs, force est de constater que certaines communes accueillant une importante concentration de population précarisée obtiennent un rendement malgré tout faible des additionnels à l'IPP.
6.3.1. Les additionnels à l'impôt des personnes physiques
Les taux appliqués en périphérie sont généralement inférieurs à 6 %, alors que la moyenne bruxelloise est de 6,7 %. On notera que plus de la moitié de cette différence est liée à la perception d'un additionnel régional de 1 % qui n'existe pas dans les autres régions (32).
Figure 47.
Les communes du sud de Bruxelles et de l'est, à l'exception de Watermael-Boitsfort, ainsi que Bruxelles-ville et Evere ne perçoivent que 6 % d'additionnel à l'IPP, soit pratiquement le taux de la périphérie. La majorité des autres communes se situe entre 6,5 et 7 %. Trois communes (Etterbeek, Ixelles et Schaerbeek) sont à 7,5 %. Il est intéressant de noter que pour les deux premières ce choix n'est pas le fruit d'un faible rendement fiscal ou d'une population particulièrement fragilisée mais d'une politique budgétaire propre à la Commune.
6.3.2. Les additionnels au précompte immobilier
En moyenne, les additionnels au précompte immobilier sont plus élevés à Bruxelles qu'en périphérie. Les variations entre communes sont cependant plus grandes que pour l'IPP.
Contrairement aux additionnels IPP, la situation bruxelloise (8,6 %), en matière de

précompte immobilier au niveau régional, Agglomération et Province, est plus favorable qu'en périphérie (RF : 9,6 %, RW : 15,6 %). Cependant, cet avantage est plus que compensé par une pression fiscale communale nettement supérieure en région bruxelloise (22,9 % à 37,3 %) qu'en périphérie (Brabant flamand : 15 à 30 %; Brabant wallon : 9,1 à 21,3 %).
Figure 48. (33)
A l'intérieur de la région, le précompte tend à augmenter avec la concentration de bureaux comme en témoignent les taux élevés de la Ville de Bruxelles et de Saint-Josse. Cette situation renvoie à la non application de l'ordonnance bruxelloise prévoyant une taxation différenciée des bureaux et des habitations en matière de précompte immobilier.
Rappelons aussi le caractère souvent obsolète des revenus cadastraux servant d'assiette au précompte immobilier. Cette situation crée de fortes distorsions au sein de chaque commune (que le bien ait ou n'ait pas fait l'objet d'une réévaluation) et entre communes (les revenus cadastraux des communes du centre ne reflètent souvent pas la perte relative d'attractivité de ces communes). Des revenus cadastraux élevés qui ne permettent pas de bénéficier des droits réduits lors des transactions immobilières conduisent à rendre moins attractifs des biens situés dans les quartiers du centre. L'absence de péréquation cadastrale depuis 1975 exerce une contrainte défavorable sur les communes du centre par rapport à la périphérie, où le revenu cadastral est également moins élevé, alors que les loyers réels y sont plus élevés.
6.3.3. Bureaux
Les taxes communales sur les bureaux sont plus élevées en Région de Bruxelles-Capitale qu'en périphérie (34). L'écart atteint jusqu'à 24,8 euro (soit 1.000 FB) au m2/an entre Jette et Zaventem. Comme pour le logement, le revenu cadastral des bureaux a aussi tendance à être plus élevé au centre de la Région qu'en périphérie. Enfin, certaines communes ont introduit une taxe sur l'utilisation de l'informatique. Globalement, le différentiel fiscal entre la région et la périphérie varie entre 19,8 et 29,7 euro (soit 800 et 1.200 FB) au m2/an. A ce jour, ce différentiel peut être supporté par le marché, les loyers de bureaux étant plus élevés qu'en périphérie. Il conviendra cependant d'être attentif à l'évolution future des prix et de vérifier que le niveau des taxes en Région de Bruxelles-Capitale reste compatible avec la réalité du marché.
7. Un cadre de vie qui s'améliore
7.1. Mise en perspective
L'enquête réalisée auprès de la population de la région et de la périphérie a montré que la qualité de l'espace public au sens large joue un rôle primordial pour l'image de la ville. Le cadre de vie à Bruxelles reste de qualité insuffisante pour assurer l'attractivité de la ville et contribue à l'exode des résidants non captifs. Les éléments récurrents d'insatisfaction sont la propreté, la sécurité et la pollution sonore, sans oublier la dégradation de la mobilité qui contribue à une augmentation de la pollution, du danger et du bruit.
Toutefois, malgré ce constat, il est indéniable que la création de la Région en 1989 a marqué le début d'une nouvelle ère et a permis de freiner la bruxellisation (35). Des indicateurs encourageants se manifestent dans le domaine de l'embellissement de la ville et de la rénovation urbaine : des opérations de rénovation de logements, la réduction du nombre de chancres dans plusieurs quartiers, l'accroissement des moyens mobilisés pour la revitalisation des quartiers (jusqu'à 37.184.028,71 euro , soit 1,5 milliard FB par an), le triplement des subsides à la rénovation du patrimoine, l'augmentation de 300 à plus ou moins 1.200 biens protégés entre 1989 et 1999, une meilleure protection de l'habitat au niveau des affectations réglementaires du sol, la

prise en considération croissante de l'ensemble des fonctions riveraines dans les projets communaux de réaménagement de l'espace public et des voiries, la rénovation ou la création d'espaces verts et de liaisons arborées, les investissements sur l'espace public accompagnés d'une politique de placement d'oeuvres d'art, la réalisation des premiers tronçons des Chemins de la Ville, la rénovation d'espaces structurants prioritaires dans leur ensemble.
Historiquement, la politique de revitalisation urbaine à Bruxelles a d'abord été axée sur le logement, au travers d'initiatives diverses telles que les opérations de rénovation d'îlots, la rénovation ou la construction de logements sociaux, la mise en place de primes à la rénovation, la construction de nouveaux logements à l'initiative des communes, des CPAS ou de la Région.
Dans l'ensemble, ces dispositifs ont connu une évolution importante visant dorénavant une approche globale et transversale des programmes :
- une évolution spatiale, par le recentrage d'une part importante de l'effort public sur l'espace de développement renforcé du logement déterminé en 1995 par le PRD;
- une ouverture à des partenaires privés pour mener des opérations mixtes public/privé et jouer sur les effets d'entraînement par l'octroi de taux préférentiels en matière de primes à la rénovation accordées aux particuliers dans les périmètres des programmes prioritaires, concomitamment aux opérations publiques, pour amorcer une nouvelle dynamique de développement par la mise en place des commissions locales de développement intégré (CLDI), entre autres la commission consultative et des partenariats divers;
- un élargissement du champ d'intervention à des opérations physiques portant sur la requalification de l'espace public;
- depuis peu, la création d'infrastructures sociales sportives et culturelles à l'échelle du quartier ainsi que la prise de projets mixtes;
- une approche participative impliquant les habitants.
Notons que les opérations publiques se concentrent principalement dans le centre et la première couronne de la région, en particulier dans les zones spécifiquement endommagées.
La mise en oeuvre des Contrats de Quartier et des Quartiers d'Initiative reflète cette volonté d'intervenir de manière concentrée dans les zones les plus précarisées de la région. Elle marque aussi un élargissement progressif des interventions à l'espace public et à l'environnement socio-économique.
Par le biais du Fonds d'Impulsion Social (FIS) qui est alimenté par la Communauté flamande (environ 7.436.805,74 euro , soit 300 millions de francs belges par an), un élan supplémentaire a été donné au développement de la ville dans les quartiers les plus fragilisés, par la réalisation de projets visant à lutter contre la pauvreté.
Si cette politique a contribué à freiner la dégradation des quartiers centraux et à améliorer la situation des populations les plus précarisées, elle ne semble pas avoir permis de créer de manière suffisante les effets d'entraînement attendus et de mobiliser les investisseurs privés. Contrairement à des villes comme Barcelone ou Lyon, qui ont placé les interventions sur les espaces publics au coeur de leur politique de rénovation urbaine, sans intervention systématique sur le bâti, la politique bruxelloise n'y a porté qu'une attention plus tardive et moins prioritaire.
De plus, la capacité de Bruxelles à gérer de grands projets de rénovation mixtes, combinant du logement, des activités économiques et commerciales, semble aussi limitée. Le développement de l'Espace Nord et des environs de la Gare du Midi n'a pas permis la même qualité de mobilisation des pouvoirs publics et du secteur privé que l'on peut rencontrer dans la plupart des grandes villes européennes comme

Manchester ou Berlin, notamment du fait de l'absence d'outils permettant aux pouvoirs publics de mieux contrôler le foncier et de la difficulté de générer des partenariats public-privé performants.
D'autre part, les interventions publiques en matière de logement et d'économie sont fort cloisonnées et reflètent parfois mal la volonté de mixité des fonctions inscrites dans les différents plans d'aménagement.

7.2. Le logement bruxellois

7.2.1. Une majorité de locataires malgré la croissance du taux de propriétaires

D'après les données du recensement de 1991, la région comptait 489.000 logements pour 459.973 ménages. Ces chiffres mettaient notamment en évidence l'existence d'un nombre important de logements vides (+ 30.000). Ce nombre a vraisemblablement diminué notamment à l'intérieur du Pentagone. Il est toutefois difficile d'évaluer avec précision l'évolution de la situation, en l'absence d'instruments statistiques performants. Cette situation n'a pas pour autant disparu, les pouvoirs publics n'ayant actuellement que peu de moyens d'action.
Les données relatives à la taille des ménages montrent quant à elles qu'à population égale, la demande de logements augmente, compte tenu de la tendance à l'éclatement des cellules familiales et à la réduction de la taille des familles, particulièrement forte en milieu urbain.
Entre 1981 et 1991, le taux de propriétaires a augmenté considérablement : il est passé de 31 à 38 % (recensement INS), et ce phénomène s'est poursuivi (43 % de propriétaires en 98).
Différents phénomènes sont à la base de cette augmentation :
- l'acquisition par des jeunes ménages qui s'établissent à Bruxelles;
- l'acquisition par des familles étrangères (immigration et fonctionnaires internationaux);
- le phénomène du « noodaankoop », c'est-à-dire l'acquisition indispensable à défaut de trouver un logement adapté aux besoins et aux possibilités financières sur le marché locatif.

Le fait de devenir propriétaire ne résout pas, dans tous les cas, le problème de la qualité des logements, car des catégories de nouveaux propriétaires ne disposent pas d'un revenu suffisant pour supporter le coût d'une rénovation en plus du prix d'achat du logement.
Le taux de propriétaires reste plus élevé dans les communes de la seconde couronne et la moyenne régionale reste inférieure aux taux observés en Flandre (68,8 %) et en Wallonie (66,3 %).
La majorité des Bruxellois sont donc locataires, essentiellement dans le secteur privé.
Avec plus de 38.000 logements, le logement social stricto sensu représente 8,1 % du parc immobilier bruxellois ou 13,5 % du parc locatif, avec de très fortes variations d'une commune à l'autre. Ce taux est inférieur aux taux de la Flandre (17,9 %) et de la Wallonie (25,1 %).

7.2.2. Un parc immobilier en bon état ?

Malgré les efforts de rénovation entrepris ces deux dernières décennies par des acteurs publics et privés, le parc de logements bruxellois souffre d'un déficit qualitatif.
D'après l'enquête « Diversités urbaines » (enquête auprès de 4.690 ménages bruxellois en 1998), 19 % des logements sont « sans petit confort », c'est-à-dire, dépourvus de salle de bain et/ou d'un WC intérieur (16 % indiqués dans le recensement 91) et 38 % des logements n'ont pas de chauffage central. Moins de la moitié des logements sont pourvus de « grand confort », c'est-à-dire disposent d'une salle de bain, d'un WC intérieur, d'un chauffage central, d'une cuisine de 4 m^2 minimum et/ou d'un espace

récréatif (terrasse, cour, jardin) et/ou d'un garage.
Il s'agit de moyennes régionales qui masquent la situation préoccupante dans les quartiers défavorisés, où les taux de logements sans petit confort peuvent atteindre 56 %.
La même enquête a établi un indice de l'état du bâti, révélateur de la plus ou moins « bonne santé » des logements. Selon cet indice, 1 logement sur 3 est jugé en état améliorable (34 %) et 1 logement sur 10 est jugé en état insatisfaisant ou mauvais (respectivement 10 % et 2 %). Pour les appartements, la situation est encore moins favorable : les logements de 2 et 3 pièces concentrent à eux seuls plus de la moitié du parc dont l'état est insatisfaisant ou mauvais. Les propriétaires-occupants sont généralement mieux logés que les locataires (62 % des premiers occupent les logements les plus confortables contre seulement 35 % des seconds).
Les statistiques confirment donc qu'il reste un noyau dur d'habitations sans confort, insalubres et de mauvaise qualité. Les chiffres montrent clairement la nécessité de poursuivre l'amélioration du parc de logements existants.
Un tel noyau existe également dans un nombre important de logements sociaux, dont beaucoup sont dépourvus du confort minimal (chauffage, salle de bain, eau chaude...) et/ou en (très) mauvais état. Cette situation découle notamment du sous-investissement dans ce secteur au cours des années '80, de la poursuite d'une politique de construction, de la vétusté d'une bonne partie du parc et de la mauvaise qualité des nombreux bâtiments des années '60 à '80.
Les besoins en rénovation et en remise à niveau du patrimoine du logement social dépassent largement les capacités de financement des sociétés immobilières de service public et les crédits actuellement prévus au budget régional.
Le parc du logement social est également caractérisé par l'existence de nombreux grands ensembles, regroupant plusieurs centaines, voire plusieurs milliers de logements sociaux. En dehors des éventuels travaux nécessaires pour améliorer la qualité des logements ou de l'enveloppe, ces ensembles nécessitent des interventions en ce qui concerne leurs abords et en matière de cohésion sociale. Ces grands ensembles concentrent en effet de plus en plus des populations défavorisées et le lien social s'y est souvent délité.
En dehors de l'enquête « Diversités urbaines » ou du cadastre du logement social, en cours de réalisation, la Région ne dispose pas d'instrument permanent permettant d'observer le marché du logement, que cela soit au niveau de l'offre, de la demande, de la qualité ou du prix.
7.2.3. Un effort public important
Suite à la forte hausse des loyers des années '90, l'effort des pouvoirs publics s'est concentré sur la création d'un parc locatif et acquisitif à prix déterminés. Des objectifs chiffrés précis en matière de construction et rénovation de logements ont été définis.
Dans le domaine du logement géré par les pouvoirs publics, on observe au cours de la décennie écoulée une moyenne de 7.000 logements rénovés ou entretenus par an, soit un écart positif d'environ 1.800 unités avec les objectifs du premier PRD. La production de logements neufs s'établit quant à elle à environ 18.000 unités entre 1990 et 1998, tandis que le premier PRD fixait l'objectif à quelque 27.600 unités.
Toutefois, la croissance de la population a été plus faible que les projections du PRD.
En outre, le meilleur résultat enregistré dans le domaine de la rénovation compense le déficit de production de logements neufs, de telle sorte que l'offre locative publique s'est accrue de quelque 5.500 unités, dont 1.900 sur l'initiative des SISP (36) et de la SLRB (37), le solde provenant du Fonds du Logement, des programmes à destination des communes et CPAS (opérations de rénovation d'immeubles isolés, contrats de

quartier et opérations de rénovation d'îlots).
Les agences immobilières sociales ont connu une progression de leur parc de l'ordre de 20 % au cours des deux dernières années, mais le nombre de logements qu'elles gèrent (+600) reste insuffisant pour répondre à la demande ou pour influencer le marché locatif privé.
Quant aux différents moyens d'aide à l'acquisition de logements, ils ont permis à près de 5.000 ménages à profil de revenus moyens-faibles de devenir propriétaires, notamment au travers des outils suivants : aide de la SDRB (38) (1.000 logements vendus à des particuliers en dix ans), primes à la construction ou à l'acquisition de logements sur plan (1.850 primes) et ventes sous condition de production de logements (volet 2 des contrats de quartier, casernes) pour 850 unités, prêts hypothécaires du Fonds du Logement (1.767 de 95 à 2000).
Concrètement, les rénovations menées par les pouvoirs publics ou parapublics se sont majoritairement concentrées dans les communes de la première couronne et sur la façade nord-ouest du Pentagone. Dans certaines zones particulièrement dégradées, elles tentent manifestement de compenser le manque d'investissement privé.
Figure 49.
La politique du logement est également conditionnée de manière importante par des instruments qui échappent à la sphère d'influence du pouvoir régional.
La fiscalité immobilière principale, les prêts hypothécaires, le taux de TVA sur la construction et la rénovation ou la législation sur les baux à loyer relèvent du pouvoir fédéral.
Les communes peuvent également jouer un rôle important en ce domaine : les pouvoirs du bourgmestre en matière de lutte contre l'insalubrité sont importants mais peu exercés et le patrimoine immobilier qu'elles gèrent (directement, via le CPAS ou via une régie foncière) n'est pas négligeable, mais est parfois mal valorisé.
Si la Région dispose de nombreux instruments d'intervention (ADILs, prime à l'acquisition, à la rénovation, Agences Immobilières Sociales, prêts hypothécaires et aides locatives du Fonds du Logement, logement social, action de la SDRB en matière de rénovation urbaine, subsides aux communes et CPAS pour la rénovation d'immeubles isolés, fixation du taux du précompte immobilier, RRU...), ceux-ci ne sont pas coordonnés.
7.2.4. Un logement décent et accessible... mais pas pour tous
Selon le rapport annuel sur la pauvreté, l'accès au logement pour les ménages à profil socio-économique faible reste néanmoins difficile à Bruxelles. Le prix des logements de qualité moyenne et inférieure est, dans de nombreux cas, trop élevé compte tenu des capacités financières du public concerné, particulièrement pour les logements de petite taille. De plus, bon nombre de ces logements échappent au circuit classique de la location.
Les pouvoirs publics ne disposent que de peu de modes d'intervention sur ce secteur pourtant dominant du marché.
Le logement social ne peut satisfaire les demandes du public qui répond pourtant à ses conditions d'accès et connaît des difficultés croissantes à louer dans le secteur privé. Entre 15.000 et 25.000 personnes sont inscrites sur des listes d'attente (y compris d'éventuels doublons).
Depuis plusieurs années, l'appauvrissement des locataires et candidats locataires du logement social s'amplifie et s'accélère. L'accès au logement social étant réservé à ceux qui en ont le plus besoin et qui ne disposent que de (très) faibles revenus, il s'ensuit donc des répercussions négatives sur la santé financière des SISP, qui voient leurs recettes locatives et leurs capacités d'investissement diminuer. Pour le budget

régional, cela se traduit par des interventions croissantes (allocation régionale de solidarité, réductions pour enfants à charge...) sans développement du parc locatif social.
Le parc immobilier résidentiel en région bruxelloise se répartit de manière équilibrée entre les appartements (49 %) et les maisons, contrairement au parc de logements en périphérie qui est essentiellement constitué de maisons (85 %).
L'on assiste à une convergence progressive des prix de l'immobilier résidentiel entre Bruxelles et la périphérie. En ce qui concerne le marché des appartements, les prix sont devenus comparables, tandis qu'un écart subsiste au niveau des maisons unifamiliales petites et moyennes et, surtout, des grandes unifamiliales et des terrains à bâtir (différentiel de 80 %).
Figure 50.
Cette convergence entre Bruxelles et sa périphérie ne doit pas masquer des différences importantes au sein de la région. Les communes du sud-est connaissent en effet, des prix nettement supérieurs aux communes du centre, la seconde couronne ouest se trouvant dans une situation intermédiaire. A l'échelle de l'ancienne province de Brabant, il est intéressant de constater que les limites régionales ont peu d'influence sur le marché immobilier, tandis que la zone autour du canal connaît un fort handicap d'attractivité.
Figure 51.
Comme le suggère la figure reprise ci-dessous, l'immobilier résidentiel est plus tendu à Berlin, Paris et même Maastricht qu'à Bruxelles. Les prix sont plus élevés et les variations entre types de biens plus importantes. Les coûts de construction, hors terrain, sont inférieurs aux prix de vente (39), de sorte que la fonction résidentielle apparaît moins faible qu'à Bruxelles d'un point de vue économique.
Figure 52.
Si au niveau international, Bruxelles peut être considérée comme une région bon marché pour l'acquisition d'immeubles résidentiels, l'accès à la propriété reste cependant difficile pour d'importants segments de la population, notamment pour les grandes familles ne disposant pas de revenus élevés ou pour les jeunes couples à revenu moyen. Ce qui témoigne de l'utilité des aides publiques ciblées pour l'accession à la propriété dans une région comme Bruxelles.
Le différentiel faible, voire nul, entre le prix de vente moyen des biens et les coûts de construction de ces mêmes biens dans certaines parties de la capitale risque de s'accompagner d'une dégradation du bâti. A Bruxelles, les coûts de construction/rénovation sont supérieurs au prix de vente moyen des logements, que ce soit pour les logements neufs ou anciens. L'investissement résidentiel n'est rentable que dans certains segments du marché (logements dont le prix de vente est supérieur à la moyenne) et dans certaines parties du territoire bruxellois (par exemple en seconde couronne et pour certains biens de caractère dans le centre). Dans le reste de la région, la rénovation du stock de logements repose donc essentiellement sur l'investissement des particuliers ou l'intervention publique, dans le cadre d'une modération des coûts acquisitifs et locatifs du logement moyen. Si cette intervention publique permet le maintien d'une population à revenu moyen inférieur en ville, qui sinon éprouverait de grandes difficultés à se loger, il faut remarquer que cette intervention publique a un coût et présente donc des limites en termes d'offres de logements neufs ou rénovés, et qu'elle ne permet pas l'accès aux logements ainsi produits aux ménages dont les revenus dépassent de peu les plafonds de revenus. L'alternative de la périphérie présente dès lors de nombreux attraits pour ces familles-là.
7.3. La rénovation intégrée du bâti

Face à la poursuite de la dégradation des quartiers centraux et à la variété des défis qui s'y concentraient, les autorités bruxelloises ont progressivement mis en place une politique de rénovation plus globale, s'étendant à l'espace public et à l'intervention socio-économique. Compte tenu de la limitation des moyens budgétaires, cet élargissement des mécanismes d'action devait s'accompagner d'un meilleur ciblage géographique.
En 1994, dans le but de rétablir les fonctions urbaines dans les quartiers défavorisés, la Région met au point des Contrats de quartier en remplacement des programmes de rénovation d'îlots. Contrairement à ces anciens programmes qui ne se concentraient que sur le logement, il s'agit d'une politique de rénovation plus globale, s'étendant à l'espace public et comprenant un volet social destiné à renforcer la cohésion sociale du quartier.
Suite aux émeutes à Anderlecht en 1997, des programmes d'urgence pour les quartiers à problèmes viennent compléter les Contrats de quartier. Ces programmes intitulés « Quartiers d'initiatives » ont pour objectif d'améliorer le cadre de vie et de renforcer la cohésion sociale dans un périmètre déterminé. Pour ce faire, les interventions portent sur l'espace public et sur l'embellissement des façades, mais également sur les équipements de quartier.
La politique de revitalisation des quartiers suit une logique de plus en plus intégrée. En 2000, une modification de l'ordonnance relative aux Contrats de quartier a permis d'en élargir le champ à la sphère socio-économique avec la prise en compte des projets mixtes et des infrastructures de proximité.
Par ailleurs, ces dispositifs sont complétés par des interventions réalisées en collaboration avec la Commission européenne (Urban, Objectif 2) et centrés plus spécifiquement sur le développement économique local (centres d'entreprises, guichets d'économie locale, projets d'économie sociale, microcrédits...).
Il est sans doute encore trop tôt pour percevoir les résultats de ces nouvelles initiatives. L'amélioration du cadre de vie et du bâti des quartiers concernés ne fait aucun doute. Elle ne semble cependant pas avoir été suffisante pour générer des effets d'entraînement importants, susceptibles de créer une dynamique autonome dans ces quartiers une fois achevée la période de mise en oeuvre des contrats. Ainsi, les indicateurs sociaux des quartiers concernés poursuivent leur dégradation.
La Régie foncière a été créée par ordonnance. Ses missions consistent à gérer le patrimoine privé de la Région et à le valoriser. Un atlas des propriétés régionales a été dressé en 1997, qui montre que la Région dispose d'un patrimoine relativement hétéroclite, issu de diverses phases de la réforme de l'Etat. Un droit de préemption limité existe également au profit de certains organismes pararégionaux (SDRB, SLRB), qui peut s'avérer utile dans le cadre des opérations que ces organismes doivent mener. Ce dispositif gagnerait à être étendu afin de devenir un outil susceptible d'enrayer des tentatives de spéculation foncière ou de faciliter la gestion de projets urbanistiques d'ampleur.
Il faut également relever que de larges opérations de développement de projets immobiliers résidentiels ont pu voir le jour sur les sites des anciennes casernes, ces projets ayant été rendus possibles par la maîtrise du foncier passé aux mains de la Région et le programme européen KONVERS. Toutefois, les opérations d'urbanisation de ces sites ont connu des retards et ces programmes sont encore en cours aujourd'hui.
7.4. Phénomène de « retour dans les quartiers anciens »... une tendance encore fragile à Bruxelles
Une tendance au retour en ville s'observe depuis quelques années dans différentes

villes européennes. Elle se fonde sur le rejet d'un confort moderne banalisé et la recherche d'éléments de caractère présents dans les centresvilles anciens.
Cette dynamique est évidemment plus forte dans les villes d'art, mais elle prend aussi de l'ampleur dans certaines villes ou quartiers d'anciennes industries, comme en témoigne le développement du phénomène des « lofts ».
Cette tendance au retour en ville se manifeste d'abord par un processus de « réinvestissement » de quartiers populaires ou à l'abandon. Le plus souvent, les premiers « pionniers » participant à la rénovation de ces quartiers sont des artistes et des jeunes. Cette première vague de reconquête de la ville est généralement suivie par le retour d'une population bourgeoise plus classique, qui récupère un bâti historique.
Ce phénomène s'est développé à Paris, dans le quartier du Marais, dans les Dockslands de Londres et de Liverpool, dans certains quartiers d'Amsterdam et d'Anvers,... Il ne s'accompagne pas nécessairement d'une augmentation de population, dans la mesure où la philosophie qui le sous-tend privilégie les espaces et la mise en scène, et donc une certaine dédensification du bâti. Ce n'est donc que dans le cas d'une rénovation de chancres inoccupés ou d'une récupération de bâtiments industriels, artisanaux ou d'équipements collectifs abandonnés, que l'on assiste à une croissance du nombre d'habitants.
Ce retour dans les quartiers anciens ne s'accompagne pas non plus toujours d'une augmentation du revenu des habitants. Elle a en effet tendance à toucher des populations plus jeunes, dont le statut socio-économique (niveau de diplôme, origine sociale,...) est plus élevé que le revenu stricto sensu. La hausse des revenus s'observe généralement lorsque le processus arrive à maturité et que les premiers pionniers sont progressivement remplacés par d'autres catégories de population. Il s'agit donc d'un processus dynamique, qui peut se déplacer dans la ville au fil des années. Lorsqu'il est observé à grande échelle, il débouche sur un phénomène plus large de « retour en ville ».
Cette tendance peut entraîner, si elle n'est pas encadrée, une hausse des prix de l'immobilier qui peut nuire à sa poursuite. Sans mesures d'accompagnement, elle peut avoir un effet d'éviction des populations plus précarisées, celles-ci se voyant chassées des quartiers qui « redémarrent ».
Bruxelles n'échappe pas à cette tendance, mais elle semble moins forte que dans d'autres villes du pays ou d'Europe.
A Bruxelles, cela a d'abord été un phénomène essentiellement commercial (touchant aussi l'Horeca), concentré autour de la rue Dansaert, des rues Haute et Blaes, de la place du Châtelain, du Sablon, des Halles Saint Géry..
Plus récemment, une série de projets immobiliers et de rénovations individuelles laisse entrevoir une extension du phénomène à l'habitat (Espace Jacqmotte, rue des Chartreux,...). Un effort de marketing - chose rare dans notre région - a aussi été mis en place avec un certain succès par la Délégation Pentagone sur le thème « Pourquoi vivre au milieu de nulle part alors qu'on peut vivre au centre de tout ? ».
La campagne promotionnelle « Wonen in Brussel » (« Habiter Bruxelles ») qui a été lancée par la VGC, est un exemple réussi.
D'autres initiatives comme le projet « Quartier Latin », qui rassemble les universités et les hautes écoles, ont pour but de créer également pour les étudiants un environnement résidentiel adapté.
Les signes avant-coureurs d'un phénomène de retour en ville sont donc visibles dans certains quartiers du centre de Bruxelles. Ils s'observent cependant encore à une faible échelle, et ne s'accompagnent pas d'une augmentation des revenus. Comme le suggère la carte ci-dessous, c'est essentiellement la partie est de la première couronne (Ixelles,

haut de Saint-Gilles, Etterbeek) qui bénéficie de ce phénomène, ainsi qu'une partie du Pentagone. La commune de Schaerbeek, qui jouit d'un large parc immobilier de caractère, participe plus faiblement à la dynamique. Quant aux alentours du canal, la présence d'un patrimoine industriel très riche n'a toutefois pas permis d'enrayer le processus d'appauvrissement.
Seuls quelques exemples isolés (par exemple le théâtre du Plan K) attirent une population extérieure à la zone.
Au vu de l'absence de hausse des revenus dans les quartiers touchés par la revitalisation résidentielle marginale, mais aussi en raison du fort taux de déménagement dans ces quartiers, il est vraisemblable que nous assistions à un « phénomène de transit » dans certaines parties de Bruxelles. Une population jeune, de niveau socio-économique moyen ou supérieur, redécouvre les quartiers anciens de Saint-Gilles, du Pentagone, d'Ixelles,... au début de son parcours professionnel. Ces nouveaux habitants risquent cependant de quitter ces quartiers à mesure que leurs revenus augmentent et que leur famille s'élargit, si on ne garantit pas une qualité de vie suffisante dans les quartiers concernés.
Figure 53.
De tels quartiers de transit constituent certainement une force pour Bruxelles, dans la mesure où ils garantissent une première implantation résidentielle au sein de la région. Mais il faudra capitaliser sur cet atout en développant des quartiers urbains susceptibles d'accueillir ces habitants dans les phases ultérieures de leur vie.
L'histoire de la politique de rénovation urbaine à Bruxelles explique sans doute en partie la faiblesse du processus de retour en ville à Bruxelles par rapport à d'autres villes comme Paris, Gand, Amsterdam, Lyon ou Barcelone. Contrairement à ces villes, qui ont privilégié une stratégie de réhabilitation des quartiers centraux, basée sur l'amélioration de l'espace public, Bruxelles a longtemps privilégié la rénovation de l'habitat, et de l'habitat à vocation sociale en particulier (40), sans suffisamment tenir compte de l'environnement urbain. Cette politique répondait bien sûr à une demande, mais elle a sans doute renforcé une tendance naturelle à la dualité entre la première couronne et la seconde couronne.
7.5. La rénovation de l'espace public
Depuis quelques années, la région bruxelloise a développé une série d'outils et d'initiatives qui vont dans le sens d'une amélioration du cadre de vie : le Manuel des espaces publics (1995-96), le Règlement régional d'Urbanisme (titres 6 et 7) ou le projet de schéma directeur d'aménagement lumière (1996-97) sont autant d'initiatives qui confirment l'importance croissante accordée aux aménagements publics et la volonté d'initier une harmonisation de ceux-ci. Cette tendance est encore confirmée au travers de la réforme du régime des primes au ravalement de façades en vue d'accroître le nombre et le type d'interventions.
Néanmoins, cette évolution positive ne doit pas occulter les difficultésencore rencontrées. En effet, le résultat global visible sur le terrain, quoiqu'en nette amélioration, reste insuffisant. La raison majeure expliquant la lenteur des procédures en matière de mécanismes de subsides aux communes et de gestion de l'accord de coopération Etat fédéral - région bruxelloise est certainement le nombre d'intervenants. Mais, outre cet aspect fondamental, on peut également relever le manque d'investissement au niveau communal. En ce qui concerne la Région, dans le cadre de l'accord de coopération, on doit constater que tous les crédits disponibles ne sont pas utilisés par manque de consensus sur les projets et à cause de la trop grande complexité des procédures.
Outre les objectifs quantitatifs fixés en matière de logement et de rénovation dans le

premier PRD, celui-ci développe également des objectifs qualitatifs dans quatre domaines en matière d'embellissement de la ville :
- la protection et la valorisation du patrimoine architectural et naturel;
- le réaménagement des espaces publics;
- la protection des espaces verts et le verdoiement de la ville;
- le maillage vert et bleu.
Plus précisément, trois concepts majeurs en termes d'impact sur l'espace public ont été mis en avant :
- les espaces structurants;
- les entrées de ville;
- les périmètres d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE).
C'est au départ des espaces structurants que la politique régionale d'embellissement a été conçue. Ceux-ci englobent l'entièreté du réseau régional de voiries et quelques voiries communales.
Cette notion d'axe structurant a fait son chemin, puisqu'en 1996 l'Administration de l'Equipement et des Déplacements (AED) a choisi de privilégier la logique d'axe dans le réaménagement de la ville, c'est-à-dire dans le réaménagement d'axes de circulation en prenant en compte le tracé complet des artères, intégrant toutes les facettes de l'espace public.
Toutefois, cette évolution positive doit être nuancée puisque sur les 24 espaces structurants considérés comme prioritaires dans le premier PRD, seuls 9 ont été réaménagés dans leur totalité et 6 de manière partielle.
Quant aux 21 portes ou entrées de ville prévues dans le premier PRD, seules 3 ont été réaménagées dans le cadre du programme d'insertion d'oeuvres d'art dans l'espace urbain.
A ce stade du réaménagement public par la Région, l'implication des habitants est encore trop absente, par exemple en ce qui concerne l'installation d'oeuvres d'art. Des exemples de participation active des habitants dans ce genre d'opération existent dans d'autres villes, comme aux Pays-Bas ou à Copenhague : la commission de sélection artistique fait une présélection d'artistes, puis les habitants peuvent ou faire un choix entre des oeuvres existantes, ou simplement désigner un artiste avec qui ils développent ensemble un nouveau projet.
Cette planification géographique des grandes intentions à l'échelle de la région est accompagnée de différents outils de mise en oeuvre tels que :
- le maillage de première importance de la signalisation mis en place sur les axes régionaux, entamé en 1990, est aujourd'hui terminé à l'exception de quelques quartiers. Depuis 1998, la Région étudie la mise en place d'une signalisation de niveau secondaire consistant en un système homogène de repérage au niveau de la commune ou du quartier et envisage la mise en place d'une signalisation tertiaire, au niveau des quartiers;
- le Manuel des espaces publics (1995-96) qui a pour objectif de dresser des recommandations générales à destination de tous les intervenants sur l'espace public, mais tous les intervenants ne le prennent pas en compte et l'homogénéité dans les réalisations n'est pas encore atteinte car le caractère obligatoire et les mesures d'exécution de ce document ne sont pas établis sous forme de codes de bonnes pratiques. De fait, il ne revêt un caractère obligatoire que dans les projets bénéficiant de l'intervention financière régionale, ce qui peut expliquer que nombre de projets communaux peuvent ne pas se conformer à ces recommandations. Le succès des opérations menées à Lyon, Amsterdam et Barcelone a démontré la nécessité d'établir

un catalogue relatif au mobilier urbain, aux plantations, à l'éclairage public,... imposé aux autorités;
- le projet de schéma directeur d'aménagement lumière (1997-98) qui a pour objectif de rendre cohérentes la qualité de l'image nocturne et la maîtrise de l'éclairage à l'échelle régionale. Ce plan lumière se réalise lentement au gré des opportunités et des nouveaux aménagements d'ensemble;
- le Règlement régional d'Urbanisme (RRU) (janvier 2000) qui, dans son titre 6, a pour vocation de définir les principes d'implantation des dispositifs de publicités et d'enseignes depuis l'espace public et, dans son titre 7, a pour objectif d'imposer des règles minimales à respecter pour que la voirie soit aménagée au bénéfice de tous les usagers. Cet outil est toutefois trop récent pour juger de son efficacité;
- la réalisation et l'initialisation des premiers tronçons des « Chemins de la Ville » (41);
- le maillage vert dont la mise en oeuvre est assurée par l'IBGE tant au niveau des parcs récréatifs, principalement dans le centre et en première couronne, qu'au niveau des grands parcs régionaux, en termes d'aménagement et d'équipement et par l'AED et les communes pour ce qui concerne les plantations en voirie.
Par contre, différents domaines n'ont pas encore vu aboutir une approche et un traitement global, comme par exemple la recherche d'un mobilier urbain spécifique à la région, l'intégration d'oeuvres d'art dans l'espace urbain ou encore une politique de contrôle de l'usage de l'espace. En outre, différents objectifs assignés par le premier PRD n'ont pas été suffisamment rencontrés :
- l'établissement d'une spécialisation des voiries et plus spécifiquement la dissuasion du trafic de transit dans les quartiers d'habitation;
- la maîtrise du stationnement et plus spécifiquement la dissuasion du stationnement de longue durée en voirie, la protection du stationnement des riverains, la mise en adéquation des tarifs du stationnement payant à la politique de mobilité.
Cette carence nuit à l'habitabilité des quartiers, prioritairement dans le Pentagone et la première couronne.
En outre, les investissements consentis au cours des dernières années ne parviennent pas encore à cicatriser les plaies ouvertes par tant d'années de grands chantiers comme le tracé du métro,... Cette multiplicité et cette disparité des chantiers engendrent l'image d'une ville perpétuellement en travaux. Toutefois, l'ordonnance « coordination des chantiers », la gestion plus rigoureuse des délais de ceux-ci et l'amélioration de leur aspect ont apporté des changements significatifs.
Une grande importance est également accordée à l'embellissement des voiries régionales et des espaces publics par la réalisation de plantations de verdure. A cette fin, l'AED a développé une réflexion globale sur la problématique des arbres de voiries. La « Logique Verte » dresse un plan de protection et de développement des plantations d'alignement, souvent centenaires, qui marquent le paysage de la région. Aux 20.000 arbres recensés s'ajoutent chaque année de 750 à 1.000 arbres à haute tige. Pendant la saison écoulée, 1.300 nouveaux arbres à haute tige ont été plantés le long des voiries régionales. La politique d'entretien, souvent considérée comme le parent pauvre de la gestion des espaces verts, a été relancée principalement le long des axes proches du coeur de la région. Cette démarche doit être poursuivie voire même renforcée.
A l'image de ce qui se fait dans d'autres villes, il y a lieu en région bruxelloise de faire émerger une véritable politique des espaces publics. A Lyon a été développé un « service espaces publics » au sein de l'Administration. Barcelone a misé sur la complémentarité entre les différents services administratifs et les professionnels de

l'architecture et de l'urbanisme, ce qui a permis de développer des outils de planification-action souples et opérationnels. A Amsterdam, une politique de planification souple et déjà bien implantée offre une réelle vision prospective des vingt années à venir. Elle s'appuie également sur un partage très clair des rôles entre professionnels et mandataires élus et tend à privilégier une forme de décentralisation par quartiers qui favorise la cohérence des aménagements au sein des quartiers concernés.
Au niveau des moyens humains, Bruxelles souffre d'un déficit de personnel hautement qualifié. La programmation des interventions et moyens alloués aux espaces publics n'est pas rendue publique au-delà des intentions du premier PRD. Dès lors, les travaux réalisés semblent davantage ressortir d'opportunités, plutôt que comme le résultat concret d'une volonté politique ayant comme objectif affirmé d'améliorer la qualité et l'image de la ville. Tant au niveau des communes que de l'accord de coopération, il faut signaler un déficit de personnel administratif et technique assurant la gestion des projets et leur bonne insertion dans le tissu urbain.
Si l'on peut constater une amélioration sensible de la qualité des espaces publics régionaux, grâce aux investissements importants consentis par la Région et l'Etat fédéral, il faut également constater que les investissements engagés par les communes sont encore insuffisants pour combler le déficit structurel d'investissement dans l'espace public qui a prévalu pendant des années.

7.6. La conservation du patrimoine

La gestion du patrimoine au niveau régional correspond à une large prise de conscience de l'intérêt de ce domaine de la part de la population et des pouvoirs publics. L'ancienne loi de 1931 sur les Monuments et Sites a été remplacée par une ordonnance régionale plus adaptée en 1993.
Si les nouvelles dispositions ont eu un effet certain sur la prise de conscience de la valeur du patrimoine, il n'en demeure pas moins que certains manques continuent à se faire sentir. Ainsi, l'absence à ce jour d'un inventaire complet, pourtant conçu comme un des trois modes de protection (inventaire, liste de sauvegarde, classement) rend difficile la préservation de tout un pan du bâti bruxellois, pourtant digne d'intérêt.
En outre, certaines procédures complexes, comme la nécessité d'obtenir un double permis (patrimoine et urbanisme) pour procéder à des travaux dans un bien protégé, ont été à l'origine de conflits et de malentendus sur le sens réel du classement. Il n'y a pas encore en effet, à Bruxelles, une « fierté » de posséder un immeuble classé, car trop souvent cette protection est vécue comme une lourde contrainte par le propriétaire.
Si le dispositif régional de surveillance et de relevé des infractions en matière d'urbanisme et de patrimoine fonctionne correctement (au travers notamment du rôle des agents communaux assermentés et de la possibilité d'infliger des amendes administratives en matière d'urbanisme), il faut toutefois constater la carence du parquet en termes de poursuites pénales, sauf lorsque la Région se constitue partie civile. Cette situation renvoie bien évidemment à l'épineux problème du fonctionnement de la justice à Bruxelles, dû à un manque chronique de moyens humains et financiers pour faire face à l'ampleur des tâches qui sont du ressort bruxellois.

7.6.1. Protection et gestion urbanistique du patrimoine

En matière de protection légale des biens, le nombre de bâtiments classés ou sauvegardés a quadruplé entre 1989 (274 biens classés) et 1999 (plus de 1.200 biens classés). Ce développement s'est principalement manifesté à partir de la mise en application de la nouvelle ordonnance régionale en 1993.

Fait nouveau, la législation régionale permet de prendre en compte la notion d'« ensemble architectural » et de protéger ainsi simultanément plusieurs biens appartenant à ces ensembles. Si on tient compte de la protection initiée avant 1999 des vastes ensembles formés par les cités-jardins, le nombre de bâtiments protégés aura quasiment décuplé depuis 1989.
Les outils urbanistiques, tels que les ZICHEE, les règlements communaux d'urbanisme zonés, ainsi que certaines prescriptions des P.P.A.S., permettent en outre la prise en considération de l'intérêt patrimonial de ces zones de l'espace régional.
La réalisation des inventaires scientifiques couvrant la totalité du territoire régional permettra de disposer d'un outil de connaissance du patrimoine régional. Les inventaires de Saint-Josse, d'Etterbeek et du Pentagone bruxellois ont déjà été réalisés tandis que Saint-Gilles est en cours d'élaboration. Un effort particulier doit encore être effectué pour que la Région de Bruxelles-Capitale dispose de ces inventaires dans des délais raisonnables.
En 1997, le Gouvernement a proposé l'inscription de l'ensemble des bâtiments de la Grand-Place de Bruxelles sur la « liste du Patrimoine mondial » de l'Unesco. Cette inscription est effective depuis décembre 1998. En 1999, il a proposé les habitations majeures de style art nouveau de l'architecte Victor Horta. Cette proposition a été acceptée fin de l'année 2000.

7.6.2. Entretien du patrimoine

L'augmentation du nombre de procédures légales de protection a entraîné un accroissement sensible des demandes pour des travaux réalisés sur des biens protégés. Les budgets des subsides accordés pour des travaux avant 1989 étaient très faibles et ont été très sensiblement augmentés.
Entre 1989 et 1999, la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas pu couvrir la totalité des besoins de rénovation du patrimoine bruxellois, largement détenu par les pouvoirs locaux, vu l'importance de certains chantiers dont le montant des subsides dépassait parfois le budget total annuel. Plus récemment, un effort budgétaire très important a été consenti par la Région avec un quasi triplement des budgets. Ceux-ci devraient donc permettre, à l'avenir, de faire face aux besoins qui restent très importants.
En ce qui concerne la conservation du patrimoine, une étude de 1996 a montré qu'un certain nombre de biens protégés étaient inoccupés ou mal entretenus. Dans les cas extrêmes, la Région s'est substituée au propriétaire et a fait réaliser des travaux de conservation d'office. A Bruxelles, nous constatons l'absence d'un service de veille aux monuments tel que le « Monumentenwacht » en Flandre, qui veille en permanence à l'entretien des monuments.
Pour conclure, l'état du patrimoine protégé demeure un réel problème, tout comme sa mise en valeur au travers de parcours urbains.

7.6.3. Archéologie

Les « Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles-Capitale » constituent un inventaire archéologique des communes bruxelloises. Réalisés par les Musées royaux d'Art et d'Histoire sur l'initiative de la Région, ils comportent une carte archéologique établie sur base d'un inventaire des découvertes et une carte de l'état de destruction du sous-sol, établie à partir de données recueillies sur le terrain ou en archives. Ces cartes et les textes, réalisés à ce jour pour 11 communes (partiellement pour la Ville de Bruxelles), permettent une évaluation des risques de destruction de sites archéologiques lors de la réalisation de travaux. Les dossiers présentant une implication archéologique sont instruits par l'Administration dans le cadre de demandes de permis d'urbanisme.
Outre la gestion des atlas archéologiques et de la protection légale de sites

archéologiques, la Région a commandé depuis 1989 des fouilles et sondages effectués préalablement à la réalisation de travaux urbanistiques.

8. Un environnement qui s'améliore mais demeure une préoccupation des Bruxellois

8.1. Les préoccupations environnementales des Bruxellois

Que ce soit en termes de choix de résidence ou d'inconvénients d'habiter en ville, la qualité de l'environnement, le bruit, la propreté et la pollution atmosphérique viennent en tête des préoccupations exprimées par les Bruxellois. C'est ce que l'on peut constater à travers diverses enquêtes et sondages (42) réalisés durant cette décennie. On y pointe notamment qu'aux yeux des Bruxellois (75 % des personnes interrogées), le principal responsable de la dégradation de l'environnement est la circulation automobile. A cet égard, la population semble prête à accepter des restrictions de la circulation automobile à Bruxelles. Quant à la perception positive de l'environnement, on constate que la présence d'espaces verts en constitue un élément essentiel.

Une ordonnance du 25.03.1999 permet l'application d'amendes administratives en matière d'environnement lorsque le parquet décide de ne pas poursuivre pénalement l'infraction constatée ou lorsque aucune décision de poursuivre n'est prise dans un délai de six mois.

8.2. Les espaces verts

8.2.1. Typologie des espaces verts

Bruxelles présente une proportion de bâti et de « vert » équivalente. Cependant, la composition de ce « vert » est à analyser avec attention. La figure 54 présente la proportion des types d'espaces verts présents en RBC, tels qu'évalués en 1997 (Grijseels, 1998). Ainsi, on peut observer que 20 % des espaces verts considérés sont des parties de forêts périurbaines (essentiellement la Forêt de Soignes) et la proportion d'espaces verts privés ou d'accès limités (entre 42 et 60 % des espaces verts comptabilisés) est particulièrement importante à Bruxelles. L'ensemble des parcs publics couvre quant à lui 1.044 ha, soit 6 % environ de la superficie régionale. Par ailleurs, 16 réserves naturelles régionales ont été créées (115 ha).

Figure 54.

Si les grands domaines privés, les talus de chemin de fer et, dans une moindre mesure, les intérieurs d'îlots ou certains cimetières contribuent certainement à la présence et la conservation de la biodiversité dans la ville, ils ont évidemment un impact social réduit.

De 1998 à 2000, l'IBGE a réactualisé son inventaire des sites régionaux à valeur biologique et à haute valeur biologique. La Région dispose maintenant d'un instrument permettant de déterminer avec précision la valeur biologique de n'importe quel terrain de son territoire.

8.2.2. Gestion des Parcs

Partant d'une situation particulièrement dégradée, on assiste depuis dix ans à un réinvestissement progressif dans de nombreux espaces verts, qu'il s'agisse de réaménagements comme par exemple la restauration du Jardin Botanique et du parc de Bruxelles, ou de la mise en oeuvre d'un entretien de qualité suivant des principes de gestion différenciée lorsque le potentiel biologique du milieu le justifie.

Cependant, des carences importantes subsistent, notamment au niveau des espaces verts communaux, où le manque de moyens ne permet pas d'atteindre un niveau de qualité des espaces comparable à celui des grandes métropoles européennes. Par ailleurs, certains espaces verts restés propriété de l'Etat (ex : le parc du Cinquantenaire) sont toujours en attente des financements nécessaires à leur réappropriation, conformément aux obligations du propriétaire.

8.2.3. Distribution spatiale

Figure 55.
Comme on peut le voir sur la carte, la verdurisation est en outre très inégalement répartie entre les communes : 10 % de la superficie des îlots dans le Pentagone, contre 30 % de superficie des îlots dans la première couronne et 71 % en deuxième couronne.

8.2.4. Le maillage vert

Le concept de maillage vert introduit en 1999 dans le PRD (carte 4 du PRD) (43), constitue une réponse à ce déséquilibre spatial mais aussi un outil de planification visant à rencontrer les demandes des habitants. Ses objectifs principaux sont de :

- favoriser l'aménagement d'un espace public convivial et verdurisé;
- favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes;
- améliorer les qualités paysagères de la ville;
- préserver le patrimoine naturel et accroître la biodiversité.

En accord avec la délimitation du périmètre de verdoiement et de création d'espaces verts, plusieurs parcs de proximité ont été réalisés par l'IBGE au cours de ces dix dernières années (i.e. Espace Bonnevie et le Laekenveld à Molenbeek, la Rosée à Anderlecht,...). A cet égard, l'expérience a montré que la mise en place de dynamiques participatives, tant au moment de la conception que de la mise en oeuvre des travaux et de la gestion de l'espace vert, apporte des garanties très importantes quant à la pérennité de l'aménagement et au sentiment de satisfaction qu'il procure aux usagers. Outre la création d'espaces verts, le maillage vert implique également la réalisation de continuités vertes.

Figure 56.

8.3. L'eau (44)

8.3.1. Intégration des réseaux

En ce qui concerne la coordination et l'intégration des réseaux communaux et intercommunaux, la subvention régionale de l'élaboration des plans d'égouttage communaux et les discussions quant à la restructuration des quatre intercommunales d'assainissement et quant à l'attribution de la gestion des réseaux communaux à l'IBDE ou à la CIBE ont permis d'entamer le débat.

8.3.2. La qualité des eaux de surface

Quoique la Région ne dispose toujours pas de réseau de mesures de la qualité des eaux de surface, on peut affirmer que la Senne, déjà fortement polluée à l'entrée de la région, a une très mauvaise qualité biologique sur tout son parcours bruxellois (45).

8.3.3. L'épuration des eaux usées

La Région réalise de gros investissements, partiellement assurés par la taxe sur les eaux usées, pour la mise en oeuvre de deux stations d'épuration. A elles deux, elles permettront d'épurer toutes les eaux usées du bassin versant. La première, Station Sud à Forest est d'ores et déjà en fonctionnement, les travaux d'édification de la seconde (Station Nord à Bruxelles-Ville (Haren)) sont programmés.

8.3.4. La lutte contre les rejets de polluants

La taxe sur le déversement des eaux usées, instaurée par ordonnance depuis 1996, consacre le principe du « pollueur - payeur ». On constate que le coût de la taxe incite certaines entreprises (principalement des petites entreprises de traitement des métaux) à investir dans des mesures préventives (i.e. installation d'une station d'épuration interne à l'entreprise).

8.3.5. Concentrer les eaux usées

En Région de Bruxelles-Capitale, le réseau d'évacuation des eaux urbaines résiduaires est de type unitaire (46). Les eaux usées sont donc inutilement diluées (47). Pour un fonctionnement rationnel des stations d'épuration, il est important de rétablir la

continuité du réseau hydrographique de manière à séparer le plus possible les eaux claires des eaux à traiter. Afin d'atteindre cet objectif, différentes actions sont en cours (48).

8.3.6. Le maillage bleu

Le « maillage bleu » est un programme intégré qui répond à plusieurs objectifs :

- assurer la qualité des eaux de surface, notamment en localisant les sources de pollution des rivières;
- rétablir la continuité du réseau de surface et faire s'y écouler un maximum d'eau claire, entre autres pour réduire le volume d'eau à traiter dans les stations d'épuration et limiter les inondations;
- valoriser les fonctions sociales, paysagères et récréatives des rivièr es, étangs et zones humides;
- développer la richesse écologique de ces milieux.

Figure 57.

Dans ce cadre, plusieurs actions ont déjà été entreprises comme, par exemple, le repérage et la suppression des rejets d'égouts dans la Woluwe et la mise à ciel ouvert d'une des sections de cette même Woluwe (entre la rue de la Station et le moulin de Lindekemaele).

8.3.7. Prévenir les inondations

Le rétablissement du réseau hydrographique permettra à ce dernier de jouer son rôle naturel de tampon des crues et de diminuer les inondations (i.e. la dérivation des débits de crue vers les étangs, le canal et les zones humides).

Par ailleurs, de grands investissements ont été réalisés ou sont en voie de finalisation :

- Vallée de la Woluwe : la Région a réalisé deux bassins d'orage sur le Watermaelbeek et le Roodebeek, ce qui représente un investissement de plus de 37.184.028,71 euro (soit 1.500 millions de francs belges). Elle a également participé au financement de petits bassins d'orage communaux qui ont été réalisés dans la commune de Woluwe-Saint-Pierre;
- Vallée du Molenbeek : on y a réalisé le collecteur du Drootbeek à Jette et le déversoir de l'Underenveld à Berchem-Sainte- Agathe;
- Vallée du Maelbeek : la réfection du collecteur de la rue Gray a déjà permis de doubler la capacité d'évacuation des eaux à cet endroit. Le marché relatif à la réalisation de ce projet a fait l'objet d'une adjudication. Il convient encore de signaler la réalisation du bassin d'orage « Chomé - Wollès » à Schaerbeek;
- Vallée de la Senne : la réalisation d'une série de collecteurs d'amenée des eaux usées et pluviales à la Station Sud permet déjà de réduire la fréquence des inondations.

8.4. La pollution atmosphérique

Considérant la situation de la pollution atmosphérique à Bruxelles, il y a lieu de faire la distinction entre la qualité de l'air ayant des implications sur la santé publique et les émissions de polluants qui contribuent à la pollution grandissante de l'atmosphère, à l'effet de serre ou encore à la destruction de la couche d'ozone.

8.4.1. Les émissions atmosphériques à Bruxelles

Bruxelles se caractérise par des émissions atmosphériques provenant principalement du trafic automobile (49) et du chauffage urbain.

Figure 58.

Si plusieurs facteurs ont conduit à une amélioration de la qualité de l'air pour ce qui concerne certains polluants (50) dont notamment le dioxyde de soufre et le plomb, l'« explosion » de la circulation automobile, l'essor des moteurs diesel et la croissance générale des consommations d'énergie a au contraire aggravé la situation pour de nombreux paramètres, en l'occurrence ceux qui, pour la région bruxelloise, sont

devenus les plus préoccupants : l'ozone et ses précurseurs, monoxyde et dioxyde de carbone, benzène, les particules fines,...
La pollution « classique » des années '70 (dioxyde de soufre et plomb) a donc passé le relais à de nouveaux polluants associés principalement à la circulation automobile.
Figure 59.
Les engagements internationaux auxquels la Belgique et la Région ont souscrit déterminent les objectifs chiffrés à atteindre pour 2010 à Bruxelles (le calcul est fait par rapport à 1998). A cet égard, un « plan d'amélioration structurel de la qualité de l'air ambiant » est en voie de finalisation conformément à l'ordonnance du 25.03.1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air.
8.4.2. La qualité de l'air
En matière de qualité de l'air, une nouvelle directive européenne, adoptée en 1996, établit un cadre pour les mesures nationales, régionales et locales. Elle prévoit, pour chacun des polluants clés dans l'air ambiant, l'adoption d'une « directive fille » fixant entre autres la valeur limite de concentration et, le cas échéant, le seuil d'alerte de la population pour ce polluant (51). Le laboratoire de la qualité de l'air constate qu'étant donné l'intensité du trafic automobile, le respect de l'ensemble de ces normes qui entreront en vigueur en 2005 et 2010 n'est pas garanti à Bruxelles, notamment en ce qui concerne les particules PM (52).
La qualité de l'air que l'on peut mesurer à Bruxelles est le résultat de l'intensité des émissions de polluants atmosphériques, de leur distribution spatiale et des phénomènes météorologiques de dispersion. Celle-ci est suivie à Bruxelles par un réseau de mesure de la qualité de l'air, géré aujourd'hui par l'IBGE (53) (servant de base aux mécanismes de prévention, restrictions lors d'épisodes de pics de pollution).
8.5. La propreté
En 1997, 60 % des Bruxellois déclaraient que Bruxelles est plus ou moins propre ou propre. Ils étaient néanmoins 80 % à être sensibles à cette question et à en faire un élément déterminant de la qualité de vie. L'enquête plus récente (juillet 2000) sur les attentes des habitants signale quant à elle que 84 % des habitants sont tout à fait d'accord ou d'accord avec l'assertion selon laquelle Bruxelles est une ville sale et polluée. Les habitants de Bruxelles et les migrants récents vers la périphérie ont à cet égard une vision très similaire (81 % pour les résidants de la périphérie).
Un « plan propreté » a été approuvé par le Gouvernement en mars 1999. L'objectif de ce plan est d'atteindre à l'horizon 2004-2005 un niveau homogène de propreté sur l'ensemble des communes, comparable à celui rencontré dans les villes les plus performantes d'Europe.
Parmi les principes d'action retenus, on peut citer le renforcement de la coordination entre les multiples acteurs et l'Agence Bruxelles Propreté.
Ce renforcement se concrétise par des « contrats de propreté », conclus entre l'Agence Bruxelles Propreté et chaque commune.
Le contrat de propreté détermine les objectifs concrets à atteindre en matière de propreté publique, les moyens humains et matériels à mettre en oeuvre, les infrastructures à mettre en place, les modalités et zones d'intervention des services communaux et de l'Agence Bruxelles Propreté ainsi que les modalités de participation des communes aux campagnes de communication et à un système de gestion centralisée des plaintes.
L'obligation de résultat mise à charge des communes pour bénéficier des moyens complémentaires issus des contrats de propreté devrait offrir un gage de meilleure cohérence et de meilleure efficacité.
Conscientes de l'importance et de la nécessité de relever le défi de la propreté, toutes

les communes se sont engagées à conclure un contrat de propreté avant la fin de l'année 2001.
Outre un contrat de propreté déjà conclu avec la Ville de Bruxelles en 1999, quatre autres entités ont déjà conclu semblable contrat en juillet 2000. Il s'agit d'Auderghem, Forest, Molenbeek et Schaerbeek.
Leur entrée en vigueur, qui passe notamment par la définition d'un programme de travail et d'un planning de mise en oeuvre des objectifs poursuivis, nécessitera une période de rodage même si l'on constate que les contacts fréquents entre les responsables de tous niveaux ont, d'ores et déjà, créé une dynamique nouvelle.
8.6. Les déchets
En l'espace de dix ans, la Région a mis en place une stratégie qui a conduit à modifier progressivement les conditions de gestion des déchets. Cette stratégie (54) a conduit à des choix d'infrastructures et de gestion des déchets qui conduisent à une plus grande responsabilisation du producteur et à un traitement rationnel et le moins nuisible pour l'environnement. Les déchets ne faisant pas l'objet d'une collecte sélective sont traités à l'incinérateur de Neder-over-Hembeek qui a été doté en 1999 d'un système de lavage des fumées dont les performances sont parmi les meilleures d'Europe hormis pour ce qui est des rejets en NOX. Des études, visant à équiper l'incinérateur d'un système permettant de réduire ces rejets, sont actuellement en cours.
Figure 60.
En ce qui concerne les déchets ménagers (55), l'option a été prise de développer la prévention, le tri, le recyclage et la réutilisation du verre, des papiers et cartons, des emballages pour liquides alimentaires ainsi qu'en bout de chaîne, le recyclage et la valorisation des mâchefers d'incinération avec notamment 13.000 tonnes de métaux récupérés à partir des mâchefers.
En matière de prévention, l'objectif du plan déchets était une diminution de 10 % des déchets ménagers entre 1995 et 1999; cet objectif n'a pas été atteint puisque les déchets ont augmenté de 1 %, notamment en raison de la croissance économique et de facteurs extérieurs à la région (problématique des emballages...).
Les collectes sélectives ont été développées progressivement pour s'étendre à l'ensemble de la région en 1997. Les quantités collectées sélectivement sont en augmentation constante (56) (voir tableau de la figure 53).
Figure 61.
Les déchets chimiques ménagers sont des déchets qui contiennent des substances considérées comme dangereuses pour l'environnement (57). Ces déchets font l'objet d'une collecte sélective particulière depuis 1989 (58). La quantité totale des déchets chimiques ménagers collectés n'a pas cessé d'augmenter depuis 1996. Ces déchets font l'objet d'une élimination par des entreprises agréées.
Plusieurs autres types de déchets ont fait l'objet de mesures particulières en raison de leur potentiel de recyclage (vêtements, papiers, métaux,...), de leur masse (déchets de construction, terres,...) ou de leur caractère inévitable mais parfois « inutile » (emballages). L'accroissement rapide des quantités produites de certains déchets « classiques », comme les carcasses automobiles, ou l'émergence de nouveaux types de déchets (ordinateurs,...) incitent les autorités à mettre en place de nouveaux instruments de gestion (responsabilité du producteur,...).
Le compostage des déchets organiques (déchets verts et déchets de cuisine) permet de diminuer la quantité de déchets incinérés tout en valorisant la matière organique. A échelle industrielle cependant, les déchets verts sont plus faciles à composter que les déchets de cuisine.
8.7. Le bruit

Un « plan relatif à la lutte contre le bruit en milieu urbain », qui anticipe la future directive européenne relative à la gestion du bruit, a été adopté par le Gouvernement bruxellois et est entré en vigueur le 21 juin 2000. Il faudra attendre sa pleine mise en oeuvre pour évaluer ses effets.
L'enquête publique concernant le projet de « plan relatif à la lutte contre le bruit en milieu urbain » a montré que le bruit routier arrive en première position des préoccupations des personnes interrogées (59). Le bruit des avions et celui des installations sont considérés comme plus gênants que ceux provenant du voisinage ou du train et/ou tram.
Figure 62.
Le bruit lié à la circulation automobile est un problème généralisé sur Bruxelles, même si les problèmes les plus criants peuvent être identifiés le long des grands axes de pénétration de la ville, là où le trafic est intense et rapide.
Le bruit lié au trafic aérien est un problème typique des zones urbanisées du nord-est de Bruxelles (210.000 personnes concernées). L'arrêté bruxellois, qui conduit actuellement à un régime de sanctions contre les survols trop bruyants, devrait conduire à une amélioration sensible de la situation. Des initiatives fédérales devraient également contribuer à apporter des solutions durables.
Le bruit lié au chemin de fer se limite bien entendu aux zones habitées riveraines des voies (2 % de la population). Dans le cadre des investissements notamment prévus pour le RER, une attention toute particulière sera portée à une amélioration sensible des niveaux de bruit jugés excessifs à certains endroits (60).
8.8. Les antennes émettrices
La libéralisation du marché des télécommunications et le développement technologique des moyens de communication ont fait fleurir, dans notre région, des bouquets d'antennes relais GSM. De surcroît, nous vivons, depuis de nombreuses années, à côté d'antennes émettrices de télévision et de radio.
Toutes ces antennes fonctionnent de manière similaire dans la même gamme de fréquence d'onde (de 20 MHz à 100 GHz). Il serait donc aberrant de réglementer les seuls relais GSM. C'est pour cette raison que la question de l'exposition de la population se réglera en tenant compte des effets et nuisances directs et indirects provoqués par le champ électromagnétique.
La mise en place d'une réglementation nécessite dès lors une norme d'exposition de la population qui vient d'être fixée par l'Etat fédéral à 20,6 V/m pour les antennes GSM. Une campagne de mesures (61) a montré que le champ électrique mesuré sur l'ensemble de la gamme des fréquences reste en dessous des 3 V/m dans les zones résidentielles.
8.9. L'énergie
8.9.1. Le bilan énergétique bruxellois
Le bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale est caractéristique de son développement. Ainsi, le logement et le secteur tertiaire y occupent une place prépondérante, ainsi que le transport. Quant à son pôle industriel, il est en déclin.
Figure 63
En termes d'évolution, depuis 1990 et ce, même avec une correction climatique, on constate une augmentation structurelle des besoins énergétiques de la région.
Figure 64
8.9.2. L'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le bâtiment
Les besoins énergétiques en chaleur et en froid (conditionnement d'air dans le secteur tertiaire) dans les bâtiments bruxellois constituent la source de consommation la plus importante à Bruxelles. Or cette consommation est directement liée à la conception du

bâtiment, à son degré d'isolation, à sa taille, à la régulation et à l'efficacité des systèmes. Plusieurs informations nous indiquent qu'aujourd'hui encore, au niveau des professionnels, tant la conception du bâtiment que celle des installations posent problème en termes d'efficacité énergétique.

8.9.3. Les gros consommateurs

La Région de Bruxelles-Capitale compte environ 5.360 gros consommateurs d'énergie qui représentent à eux seuls près de 70 % de la consommation énergétique de l'industrie et du secteur tertiaire. Parmi ceux-ci, environ 300 représentent les trois-quarts des consommations énergétiques des gros consommateurs.

9. Une bonne accessibilité internationale... mais une mobilité périurbaine et urbaine insuffisante

Introduction

Le plan Iris des Déplacements a été approuvé par le Gouvernement régional en 1998. Ce plan constate la forte croissance du trafic automobile qui engendre la congestion urbaine, détériore l'accessibilité de la ville et ses qualités résidentielles et peut inciter les habitants et les entreprises à migrer vers la périphérie. Il entend tracer une stratégie globale qui intègre les considérations de mobilité à celles de l'aménagement du territoire, du développement économique, de la protection de l'environnement et de la qualité de vie des habitants. Il est issu d'une étude approfondie qui a pris plusieurs années. Le plan a par ailleurs fait l'objet d'une consultation publique avant son approbation définitive.

Au stade actuel, la non-réalisation des objectifs du PRD initial, à savoir la spécialisation des voiries et la maîtrise du stationnement, génère d'une part la pénétration des véhicules en transit dans les quartiers d'habitation et des nuisances importantes pour les riverains; d'autre part, des surcoûts de production pour les transports en commun et l'abandon d'une clientèle potentielle sur le trajet domicile-travail.

Comme le plan Iris l'affirme, il n'existe pas « une » solution unique au problème de la mobilité. Seul un ensemble cohérent d'actions portant notamment sur les structures urbaines et sur les différents modes de transport pourrait déjouer les prévisions pessimistes de son scénario tendanciel.

De plus, aucune solution structurelle et globale n'est possible sans une collaboration étroite de la Région avec les communes, - en particulier pour la gestion du stationnement, la fluidité des transports en commun et la maîtrise de la circulation automobile, les autres Régions, l'Etat fédéral et les sociétés de transports en commun. Or une telle collaboration semble difficile à mettre en oeuvre : plusieurs communes n'ont pas tenu compte ou ont modifié sans concertation la spécialisation des voiries dans leur projet de PCD. Quant au dossier RER, il progresse très lentement.

Le « pilotage » du plan Iris a été mis en place : les évaluations devront être intégrées dans le PRD.

9.1. Très bonne accessibilité internationale, mauvaise accessibilité depuis la périphérie et difficultés de mobilité interne

9.1.1. Mobilité interne à la région

Le nombre de déplacements réalisés (3/jour dont 2,2/jour sont mécanisés) par la population de la Région de Bruxelles-Capitale se situe plutôt dans la partie inférieure des fourchettes courantes en Europe, pour des raisons vraisemblablement liées au plus faible taux d'emploi des habitants, au niveau relativement plus faible des revenus et au vieillissement de la population.

La densité et la typologie plus mixtes des activités entraînent également une part légèrement inférieure à la moyenne européenne de déplacements motorisés privés

(2,4/jour), ceci, selon les résultats d'une récente enquête nationale sur la mobilité des Belges (SSTC, 2000). Les tendances sont toutefois à une augmentation des déplacements en voiture, comme d'ailleurs dans la plupart des autres villes européennes. La part de la marche à pied apparaît assez élevée par rapport à d'autres villes européennes (contrairement à celle de la bicyclette) et celle des transports en commun, tout en n'étant pas alarmante par rapport à des villes de taille comparable, est distancée par les résultats obtenus dans les villes ayant mené, depuis déjà quelques décennies, des politiques très engagées en la matière (Bern, Karlszuhe, Breda, Nürenberg, Lyon).
Cette évolution, qui se traduit par une congestion croissante, devient de plus en plus problématique, tant en ce qui concerne l'accessibilité de la ville (avec notamment des répercussions importantes au niveau économique), qu'au niveau social, de l'environnement et de la santé. A cet égard, une étude récente (62) montre que les encombrements engloutissent près de 20 % du budget alloué à l'exploitation du réseau de surface.
Bruxelles offre à ses habitants une assez grande diversité de moyens de transport, mais qui ne sont pas toujours bien valorisés :
- un réseau de chemin de fer performant (3 liaisons traversantes au centre), mais dont toutes les branches ne sont pas exploitées au maximum de leur potentiel, exception faite de la ligne 26 (à l'est de la capitale) dont la fréquentation a, sous l'impulsion des autorités régionales, augmenté de 65 % entre 1997 et 2000;
- une desserte en transports publics urbains assez bonne aux heures de pointe, mais caractérisée, pour les réseaux de surface, par leur vitesse commerciale insuffisante et leur mauvaise régularité, dues à une insuffisance de sites réservés, de priorités aux carrefours et de contrôles des automobiles en infraction;
- une desserte métro, dont la fréquentation est en progression, mais dont la régularité pourrait être améliorée;
- une offre en transports en commun (particulièrement le chemin de fer) qui délaisse l'ouest de Bruxelles tant du point de vue des infrastructures existantes que du point de vue des investissements planifiés par la SNCB Des impératifs urbanistiques, économiques, d'emploi et de mobilité nécessitent un rééquilibrage sur l'ensemble de la région, ce qui passe notamment par la prise en compte du pôle de la gare de l'Ouest et des gares locales de l'ouest de Bruxelles;
- un réseau d'itinéraires cyclables régionaux qui tarde à se concrétiser;
- des 19 itinéraires cyclables prévus dans le premier PRD, seuls les premiers ont été très récemment réalisés. Des mesures doivent être prises afin d'accélérer leur mise en oeuvre. Les infrastructures permettant le parcage de vélos, près des arrêts de transports en commun, restent à améliorer;
- le taux d'utilisation du vélo n'atteint que 1,7 % en 1999, tous motifs confondus alors que l'objectif du plan Iris était d'arriver à ce que 10 % des déplacements se fassent en vélo en l'an 2005;
- une accessibilité automobile conflictuelle en raison d'un manque de coordination dans la gestion du stationnement, d'une pénétration importante dans les quartiers résidentiels, d'une tendance à la saturation généralisée due à une utilisation irrationnelle de la voiture;
- un manque d'intégration billettique -voire tarifaire-, de marketing commun entre les différentes sociétés d'exploitation, et de marketing segmenté et offensif à l'égard des acteurs urbains;
- un ratio qui situe la région dans le bas des villes européennes pour le nombre de taxis par habitant, d'après une étude réalisée en 1995. La grande majorité des

utilisateurs sont des non-réguliers. Les tarifs se situent dans la moyenne européenne. Les taxis ne jouent pas encore un rôle suffisant dans la mobilité en région bruxelloise alors qu'ils peuvent être complémentaires aux transports publics. Leur visibilité a nettement été améliorée par l'adoption d'un seul type de « spoutnik » mais cet effort devrait être poursuivi. Les taxis bruxellois devraient être autorisés à charger la clientèle à Bruxelles-National;
- l'accès à toutes les stations de métro n'est pas encore garanti pour les personnes à mobilité réduite même si un effort est en cours, notamment au niveau des nouvelles stations ou des stations à rénover. La signalétique a été adaptée pour les malvoyants dans 19 stations de métro. Au niveau du matériel, une proportion de plus en plus grande du parc de véhicules de la STIB est accessible avec un plancher surbaissé. En dehors des transports en commun, de nombreux problèmes de déplacement subsistent pour les personnes à mobilité réduite (hauteur des bordures de trottoir, présence d'escaliers, aménagements mal conçus);
- des circulations piétonnes qui subissent trop d'entraves;
- les nouveaux projets régionaux tiennent généralement compte des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes. Mais en région bruxelloise, les trottoirs dont la plupart relèvent de la compétence des communes, présentent de nombreux défauts (revêtements, obstacles,...) qui nécessitent souvent un réaménagement complet. Une approche globale et continue de l'entretien fait défaut. Les cheminements piétons ne bénéficient pas toujours d'une signalisation spécifique, notamment vers les lieux publics.

Globalement, Bruxelles est donc bien lotie en ce qui concerne ses relations à longue et à moyenne distances, plutôt mal lotie pour les relations à courtes distances. En ce qui concerne ses relations internes, le bilan peut être considéré comme médiocre, les parts modales des transports en commun et de la marche à pied ayant notablement régressé depuis 1991, en faveur de la voiture. Le fait que nous ne soyons pas les seuls en Europe à subir cette tendance, ne doit pas nous autoriser à laisser tomber les bras, dans la mesure où nous sommes au pied du mur en termes de conséquences économiques et environnementales.

9.1.2. Accessibilité à moyenne et courte distances

Au-delà de 30-40 km de distance, Bruxelles bénéficie d'une très bonne accessibilité en train, ce qui s'explique par la position très centrale de la ville dans le réseau national. Sur de telles distances, le train est concurrentiel par rapport à la voiture. Il obtient de très bonnes parts de marché (environ 50 %), notamment par rapport à d'autres villes comparables, entre autres grâce au rôle important joué par la jonction Nord-Midi. Celle-ci permet de desservir directement la plus grande partie du coeur de la ville grâce à plusieurs grandes gares où s'arrêtent presque tous les trains, ces stations bénéficiant en outre de bonnes liaisons avec les transports en commun urbains.

Sur le plan autoroutier, Bruxelles est au coeur d'une étoile de 7 ou 8 branches liant la capitale assez directement à l'ensemble des autres villes belges grandes et moyennes. Elles offrent en général 3 bandes par sens, mais n'en subissent pas moins une congestion croissante qui limite de plus en plus l'accessibilité de la ville.

Entre 10 et 40 km, soit à la périphérie immédiate de la région, l'offre de transports publics est peu compétitive par rapport à la voiture et obtient des parts de marché assez faibles (20 %). Ceci renvoie évidemment au débat sur le RER dont l'absence se fait sentir de manière de plus en plus criante. Les limites de la région qui ne correspondent pas au bassin socio-économique bruxellois, la hauteur des budgets de financement du RER (incluant notamment les nouvelles infrastructures, l'acquisition de matériel roulant, le financement du déficit d'exploitation, etc.), ainsi que la

multiplicité des acteurs institutionnels (Etat fédéral, SNCB, Région de Bruxelles-Capitale, Région wallonne, Région flamande) ont provoqué le retard dans la mise en oeuvre de ce projet.
Au niveau routier, l'accessibilité de la ville, si elle offre de très importantes capacités, n'en est pas moins fort compromise par la congestion aux heures de pointe, dont l'étalement ne cesse de croître, ce qui porte notamment préjudice à la vitesse commerciale des transports en commun mêlés au trafic.
L'entrée en service du RER a pour objectifs de ramener la circulation automobile - autour et dans Bruxelles - de 6 % en dessous du niveau de 1991, de réduire la pollution et le bruit en ville, d'augmenter l'accessibilité des pôles d'emplois bruxellois et des autres activités en ville, d'améliorer la qualité de vie en ville, etc. Pour cela, il ne pourra servir les seuls intérêts des navetteurs, et contribuera à valoriser les autres activités majeures à Bruxelles, comme le commerce, les loisirs multiples, la culture, etc, grâce à une excellente offre de services tout au long de la journée, depuis tôt le matin jusque tard le soir. Un grand nombre de pôles d'emplois ou d'activités devront également être desservis le plus directement possible, grâce à une multiplication des gares et des arrêts bien desservis (+ 40 demandés par la Région). Les habitants de la région se verront dès lors gratifiés d'un réseau performant et bien maillé, complémentaire du métro, et des principaux axes tram/bus de surface.
Sa mise en place nécessitera des mesures d'accompagnement, destinées à éviter les effets pervers, tels que l'exode d'habitants ou d'entreprises. Ces mesures ont fait l'objet d'un large débat entre les trois Régions et les autorités fédérales et concernent :
- la limitation, à due concurrence du report modal escompté, des capacités routières vers la région, en affectant les espaces ainsi libérés à l'amélioration des transports en commun de surface;
- la limitation des emplacements de stationnement de longue durée dans la région, mais aussi en dehors de la région suivant des normes harmonisées;
- la limitation des facilités à acquérir un habitat dispersé en périphérie en favorisant la densité, la mixité et l'intermodalité autour des gares (cfr Structuur Plan Vlaanderen et Schéma de Développement du Brabant wallon).

9.1.3. Accessibilité internationale

Bruxelles bénéficie d'une très bonne accessibilité internationale grâce au développement du TGV Nord-Europe, à la proximité d'un aéroport en pleine croissance et à la qualité du réseau autoroutier belge. Les chefs d'entreprise l'ont classée cinquième ville européenne en matière de transports internationaux (63). C'est évidemment non négligeable pour une ville qui est à la fois capitale du pays et de l'Europe.
Bruxelles-National est l'aéroport européen connaissant la plus forte croissance de trafic, avec une progression moyenne de 13 % par an depuis 1993. Il bénéficie de l'une des meilleures accessibilités aériennes en Europe (64). Il souffre cependant d'une liaison améliorable en transports publics avec le centre-ville, particulièrement avec le quartier européen, malgré la faible distance à parcourir (part de marché actuelle des transports publics de/vers l'aéroport : 18 %). Cette mauvaise liaison en transports publics est particulièrement problématique tôt le matin et le soir. Cela pose en plus, pour les résidents bruxellois non-motorisés qui y travaillent, un problème d'accès à leur lieu de travail, compte tenu des horaires d'une partie d'entre eux.
Le TGV a lui aussi contribué à absorber la très forte croissance des déplacements internationaux. Le succès est cependant plus marqué pour le Thalys vers Paris que pour l'Eurostar vers Londres, probablement en raison de la différence de tarif et de vitesse actuelle entre ces deux liaisons. A noter aussi l'impérieuse nécessité de

terminer au plus vite le vaste chantier des abords de la gare du Midi.
Figure 65.
La différence entre les fréquentations réelles et les prévisions du début des années '90, incite à une certaine prudence quant aux perspectives de saturation du terminal de Bruxelles-Midi, qui offre encore des réserves de capacité importantes, mais dont l'arrivée à saturation dépendra en particulier du taux d'accroissement réel du trafic sur l'ensemble des relations considérées puisque la « montée en puissance du TGV » n'est pour l'instant réalisée que vers la France.
Cette perspective dépendra notamment de la réalité d'un transfert modal de l'avion vers le TGV, ceci pour le grand nombre de relations aériennes européennes qui s'effectuent sur des distances de l'ordre de 1.000 Km. En outre, une combinaison des deux modes de transport peut être envisagée pour des déplacements de plus grande distance. Pour cela, une intégration tarifaire devra être réalisée, de même qu'une adaptation de l'offre de service. Ce transfert modal devrait dégager des avantages significatifs, directs et indirects par rapport à l'avion (desserte des centres-villes, temps de parcours de porte à porte, coûts environnementaux,...). Il n'est que de citer à cet égard le récent choix de la société Air France qui a purement et simplement supprimé ses vols entre Zaventem et Charles-de-Gaulle au profit de la réservation de voitures TGV, avec enregistrement des bagages au Terminal Bruxelles-Midi, exemple qui pourrait rapidement faire école en Belgique, à condition que les opérateurs concernés (privés et publics) collaborent efficacement.
En ce qui concerne la jonction Nord-Midi qui fait actuellement l'objet d'âpres débats techniques, sa capacité, quoique à la limite de saturation, pourrait certes être optimisée par diverses mesures. Le rapport du Conseil régional du 21.06.2000 « Mobilité dans et autour de Bruxelles » fait la synthèse des enjeux à cet égard. Ceci pose toute la question de la valorisation effective des autres jonctions existantes (ou à compléter) au sein de la région (L26/161 + L28).
Bruxelles est aussi un important carrefour d'autoroutes internationales qui sont connectées entre elles grâce au ring et dont la capacité est utilisée à son maximum, surtout dans sa branche Nord qui assure également une liaison tangentielle entre Flandre et Limbourg.
9.2. Tendances : augmentation de la navette en voiture
La part de marché de la voiture est de 55 % à Bruxelles et de 74 % en périphérie, tous modes confondus y compris la marche. Les tendances lourdes sont à une augmentation de la part de la voiture dans les déplacements, et ce principalement pour cinq raisons :
- une augmentation générale du taux de motorisation pour Bruxelles et sa périphérie;
- la part des emplois occupés par les non-résidants augmente en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui allonge fortement les distances moyennes domicile-travail/école et réduit d'autant la part de la marche à pied;
- une augmentation de la diversité spatio-temporelle des déplacements;
- une importante augmentation journalière des distances parcourues (même si dans le même temps on utilise sa voiture pour des déplacements de plus en plus courts);
- une rapide diversification des motifs de déplacement, les motifs anciennement dominants (domicile-travail/école) étant aujourd'hui minoritaires par rapport aux déplacements de loisirs (tous confondus). Par ailleurs, les chaînes d'activités qui en résultent génèrent des déplacements multipolaires qui rendent difficile le maintien d'une bonne position concurrentielle des modes « doux » et des transports en commun.
Ces cinq facteurs sont à la fois le moteur et la conséquence (cercle vicieux) du

nombre de « navetteurs » qui est en constante augmentation (53,6 % en 1991, 55,3 % en 1998).
Ces tendances sont présentes dans la plupart des villes d'Europe. Toutefois, compte tenu de l'importance des migrants alternants à Bruxelles et du taux de chômage conséquent des résidants bruxellois, en particulier dans les quartiers centraux, le phénomène de la « navette » induit pour Bruxelles des flux motorisés de déplacement probablement plus élevés, par comparaison avec d'autres villes européennes, même si nous ne disposons que de peu de données fiables en la matière et si l'effet des limites géographiques des villes réduit la portée des comparaisons directes.
9.3. Création d'un bourrelet de congestion aux portes de la ville. Pénétration du trafic à l'intérieur des quartiers
On constate une très forte augmentation du trafic d'accès autoroutier à Bruxelles (+37 % de 1990 à 1998). On assiste à une saturation de la plus grande partie du réseau autoroutier convergeant vers Bruxelles ainsi que du ring. Les vitesses moyennes diminuent à l'heure de pointe. Cette dernière a, de plus, tendance à s'étaler.
Figure 66.
Si le bourrelet de congestion aux portes de la ville, tempère l'invasion des véhicules en provenance de l'extérieur, les Bruxellois, dopés par leur taux de motorisation, ont tendance à occuper les créneaux ainsi libérés. Sur les grands axes déjà anciennement saturés, la situation n'a guère empiré, en termes de vitesse moyenne. A cet égard, la vitesse commerciale des transports en commun de surface constitue un bon indicateur. Toutefois, il faut prendre en compte le développement d'un important phénomène d'intrusion du trafic dans des rues à caractère local, et à des conflits d'occupation du stationnement en voirie la journée, qui portent fortement atteinte à la qualité de vie de nombreux habitants.
Figure 67.
La congestion a également augmenté sur certains grands axes de la deuxième couronne, principalement sur la grande ceinture, sachant que les zones plus centrales étaient déjà saturées en 91. La vitesse commerciale des transports en commun de surface a dès lors diminué en conséquence. Le tableau ci-dessus est assez explicite à cet égard.
La migration des habitants vers la périphérie et l'installation, de plus en plus fréquente, d'entreprises de part et d'autre du ring amplifient le bourrelet de congestion à ce niveau, sans affecter pour autant le trafic dans les quartiers centraux.
Des phénomènes de congestion affectent également le réseau ferroviaire d'accès à la capitale : si certains axes sont aujourd'hui à 4 voies (Bruxelles - Halle et Bruxelles - Antwerpen), ou le seront à plus ou moins brève échéance (tel Bruxelles - Leuven) - permettant de bien séparer le trafic rapide du trafic local -, la congestion affecte tout particulièrement les axes reliant Bruxelles à Ottignies d'une part, et d'autre part à Nivelles d'une manière moins aiguë. La ligne rapide vers Gand est aussi proche de la saturation. Cela pose toute la question de l'augmentation de la capacité de ces lignes, qui n'est pas encore budgetisée (décision de principe en CICI du 30.03.1999) à l'heure actuelle, mais qui nécessitera en tout état de cause un examen sérieux de la situation par rapport aux quartiers bruxellois traversés afin d'en limiter les nuisances et d'en améliorer l'accessibilité.
9.4. Performances des transports en commun
Sur base des informations disponibles, les parts de marché des transports en commun sont du même niveau à Bruxelles que dans d'autres villes européennes, même si elles peuvent être jugées globalement insuffisantes et si elles sont en régression depuis plusieurs décennies. L'offre globale de transports en commun par habitant est

légèrement supérieure à la moyenne européenne. Attention toutefois au biais apporté par les limites de notre région (960.000 habitants la nuit, 1.320.000 la journée).
Figure 68.
L'offre de places-km a augmenté de 22,7 % entre 1991 et 1998 (principalement grâce à la mise en service de nouveaux trams et rames de métro), ce qui semble avoir été bien perçu par les Bruxellois. Près de la moitié d'entre eux considère que les transports en commun se sont améliorés (contre 15 % d'avis négatifs) (65). Toutefois, les usagers restent globalement insatisfaits en termes de fréquences (66). En effet, l'augmentation de l'offre résulte essentiellement d'une augmentation du nombre de places offertes et beaucoup moins des kilomètres parcourus. D'où aussi la constatation que l'augmentation de l'offre n'a eu qu'un effet relativement limité sur la fréquentation globale. Par rapport à d'autres villes européennes, l'offre est faible à partir de 18h00 (quelques améliorations ont eu lieu depuis quelques années sur les axes principaux en soirée) et inexistante de nuit, ce qui représente d'ailleurs un motif d'insatisfaction pour 49,4 % des clients de la STIB (67).
Toutefois, l'évolution de la fréquentation au cours des dernières années diffère selon les modes de transport : elle augmente en métro, elle diminue en tram (diminution en moyenne, mais augmentation pendant les heures de pointe) et en bus, du fait de la baisse sensible de la vitesse commerciale. Ces tendances pourront être mieux examinées et interprétées prochainement, à la faveur d'une campagne de comptage réalisée récemment sur le réseau à la demande de l'AED. Les premières orientations qui s'en dégagent semblent indiquer la poursuite de la baisse de fréquentation des bus, mais un redressement significatif de celle des trams, tout au moins sur les lignes ayant bénéficié d'importantes mesures d'amélioration de la vitesse commerciale (prolongement vers le sud de l'axe pré-métro Nord-Sud, programme VICOM).
Les quartiers centraux et ceux bénéficiant du métro ou du pré-métro sont ceux les mieux desservis en transports en commun. Mis à part quelques zones situées le long des axes forts de métro ou de chemin de fer, l'accessibilité des zones proches de la limite régionale est faible, que ce soit pour la deuxième couronne ou pour les zones à vocation plus économique en amont et en aval du canal.
9.5. Stationnement
L'on peut constater une certaine impuissance de la Région à implémenter et contrôler ses objectifs en matière de stationnement. En effet, la politique proposée par le plan Iris rencontre des difficultés de mise en oeuvre : on constate un taux élevé de stationnement illicite, ce qui a des conséquences particulièrement négatives pour la bonne circulation des autres modes de transport (insécurité pour les deux roues, baisse de la vitesse commerciale des transports en commun,...) et de non-paiement du stationnement.
Il faut noter un manque flagrant de suivi répressif des procès-verbaux par le parquet. C'est la raison pour laquelle la région bruxelloise souhaite une modification des dispositions fédérales existant en la matière, afin de mettre en place un système d'amendes administratives.
Les compétences directes de la Région en matière de stationnement ne sont pas très étendues. Elle est dès lors fortement dépendante des politiques effectivement menées par les communes. Le morcellement du territoire bruxellois en 19 entités administratives a pour conséquence le manque de cohérence des politiques communales. Il en résulte par endroits une surenchère entre communes ou le report chez le voisin de nuisances causées par une décision locale.
Au cours des deux législatures précédentes, la Région a entrepris un dialogue avec les communes sans toutefois que celles-ci ne réalisent des avancées significatives, si l'on

excepte les initiatives prises par quelques pionnières (Auderghem,...).

9.6. Mobilité et aménagement du territoire

Figure 69.

La vitesse commerciale des transports en commun a diminué dans tous les modes : de façon moindre pour le métro (où elle résulte de l'accroissement de la charge sur le tronc central, déjà le plus chargé, de l'axe 1 (entre la gare Centrale et Schuman) et de la qualité parfois vétuste du matériel), plus fortement pour les trams et les bus du fait des conditions de circulation. Des chiffres éloquents attestent de cette nette dégradation de la vitesse commerciale entre 1994-1995 et 1999-2000 : métro -1,26 km/h; tram -2,7 km/h; bus -3,32 km/h, et ce malgré, la mise en oeuvre partielle du programme « VICOM ». Par ailleurs, l'absence de régularité se révèle assez pénalisante, et ce sur la plupart des réseaux de surface et de plus en plus sur le métro en raison de son succès.

La vitesse commerciale a néanmoins augmenté à certains endroits (par exemple sur le tronçon du tram Albert-Midi). On peut considérer qu'elle est, globalement insatisfaisante en regard des objectifs du plan Iris (Bus 17,3 km/h, Tram 16,9 %, pour un objectif de 18 km/h en section courante et 24 km/h en site propre).

Une gestion plus efficace du stationnement (dissuasion des longues durées en voirie, pour diminuer l'attractivité de la voiture et diminuer la pression sur l'offre limitée de stationnement en voirie, conjuguée à la lutte contre le stationnement sauvage et en double file) est indispensable en vue d'améliorer les performances des bus et trams circulant hors site propre. Tant que ce facteur ne fait pas l'objet d'une politique volontariste, l'efficacité des transports urbains et suburbains ne pourra pas connaître de réel progrès et attirer de nouveaux clients.

Enfin, notons que le métro, qui bénéficie d'une vitesse commerciale élevée (28,3 km/h contre 24,9 km/h pour la voiture), capte l'essentiel de l'augmentation de la fréquentation des transports en commun. Toutefois le haut niveau d'investissement qu'il nécessite fait que son usage ne peut être généralisé et qu'il faut parallèlement développer la vitesse commerciale du réseau de surface et procéder à son extension partout où la demande ne nécessite pas de recourir à un mode plus lourd.

Les moyens financiers mis en oeuvre par la Région pour les transports en commun urbains sont relativement importants par rapport à d'autres villes européennes (Oslo, Lyon, Barcelone,...). Cependant, il faut se méfier de comparaisons trop rapides.

Le réseau bruxellois jouit, malgré sa relative petite taille, de 3 modes (métro, tram, bus), ce qui pénalise sa productivité. La hauteur des budgets consentis par la Région est déjà considérable, ce qui ne laisse pas beaucoup de marges de manoeuvre. Néanmoins, le taux de couverture des dépenses par les recettes, qui est de l'ordre de 35 %, est considérablement inférieur à celui d'une ville comme Vienne par exemple, qui dispose d'un réseau de configuration semblable. L'amélioration de la mobilité passe donc par une meilleure intégration de l'ensemble des politiques impliquées, plutôt que par une augmentation des moyens déjà importants. Le réseau de la STIB souffre d'un manque d'efficacité par rapport à d'autres villes comparables.

L'amélioration de la mobilité en RBC passe par un transfert modal vers les transports en commun. Ce transfert ne se fera que si le transport public augmente son attractivité. Cela demande un effort conjoint de la Région, de la STIB et de l'ensemble des 19 communes qui gèrent les voiries communales.

9.7. Mobilité et transport de marchandises

Le transport de marchandises est également un élément important de la mobilité particulièrement dans un environnement urbain. Le volume des biens transportés a connu une croissance considérable pendant la dernière décennie, en liaison avec

l'augmentation des échanges et des besoins de transport à chaque stade du processus économique. Dans ce cadre, les places portuaires intérieures sont redéfinies en tant que plates-formes logistiques intermodales de transbordement et de distribution des marchandises. Aussi le port de Bruxelles est-il un levier permettant de contribuer à la politique de mobilité dans la région.
Plus que jamais, le transport des marchandises joue un rôle essentiel dans le processus économique. Chaque étape du transport s'intègre étroitement dans une chaîne logistique. Dans ce cadre, les ports intérieurs assurent un rôle clé dans les chaînes multimodales de transport et sur le plan économique en général, à la fois comme pôles d'accueil des activités industrielles, commerciales et logistiques, et comme acteurs de l'aménagement du territoire. En tant qu'interfaces des différents moyens de transport, ils offrent de manière idéale les conditions nécessaires à la réalisation des centres de trafic; cette situation est d'autant plus nécessaire lorsqu'il s'agit de l'acheminement des marchandises dans un contexte urbain.
Le transport par voie d'eau est respectueux de l'environnement. Une voie d'eau navigable et un port sont des atouts pour la région dans le cadre du développement durable : ils permettent, pour le transport des marchandises indispensables à l'activité économique, d'alléger la circulation routière d'une partie de sa charge au profit d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement.
Chaque bateau arrivant à Bruxelles soulage d'autant le réseau routier; ainsi une cargaison de 2.000 tonnes représente une file de 100 camions. Le canal maritime bruxellois peut accueillir des unités fluviales et maritimes d'une capacité pouvant aller jusqu'à 4.500 tonnes. Chaque année, plus de 5 millions de tonnes de marchandises empruntent la voie d'eau régionale. Le transport ferroviaire permet également d'acheminer des marchandises jusqu'au sein de la ville en soulageant la circulation routière. Ce mode de transport a connu une certaine désaffection en région bruxelloise; il doit retrouver un rôle à part entière dans le cadre des possibilités nouvelles de l'intermodalisme. D'autre part, la localisation au centre de la région d'activités logistiques et d'entreposage est un atout pour la mobilité. Ainsi la situation du complexe TIR à proximité des centres de consommation favorise l'optimalisation de l'occupation de la voirie par les moyens de transport. La localisation de ces bâtiments entre le ring et la ville permet un accès aisé puis une distribution fluide à l'intérieur de la ville : l'arrivée des marchandises se fait la nuit, ou tôt le matin, en dehors des heures de pointe de la circulation automobile, au moyen de gros véhicules; la répartition et la distribution des marchandises s'effectuent pendant la journée, en dehors des heures de pointe, au moyen de plus petits véhicules mieux adaptés aux aléas de la circulation urbaine.
La localisation du port de Bruxelles intra muros permet idéalement à la marchandise de se rapprocher de son marché. La modernisation entreprise accentuera encore ce rôle avec la réalisation du terminal à conteneurs à l'avant-port (opérationnel en juin 2001) et le projet d'extension TIR, qui s'inscrira étroitement dans la logistique de pointe et de la distribution urbaine. Une étude récente concernant la distribution urbaine (68) va dans ce sens, en mettant en lumière la nécessité de coordonner le développement d'entrepôts urbains avec une réglementation limitant l'accessibilité des poids lourds dans le centre-ville afin d'optimaliser les conditions de livraisons pour le commerce. Dans le même sens, l'accès à ces différentes zones logistiques doit être amélioré.
10. Des atouts réels à mieux promouvoir
Préliminaire
Toutes les grandes villes, capitales internationales, nationales voire régionales,

doivent assumer leur développement dans un contexte qui devient de plus en plus concurrentiel. L'image produite est à cet égard déterminante, et celle-ci est fonction de très nombreux facteurs, comme la qualité de l'environnement, le cadre de vie, le dynamisme économique, le coût de la vie, la culture et le tourisme. Enfin, donner une image positive d'une ville à ses habitants et à ses visiteurs est, bien entendu, important afin que les habitants et les visiteurs contribuent à la renommée et à l'attractivité de cette ville.
Bruxelles vit certes d'abord pour et par ses habitants, mais la qualité de vie ou de services auxquels ceux-ci peuvent prétendre dépend de l'intérêt porté à la région par ceux qui sont susceptibles de lui apporter les moyens nécessaires à cette fin : touristes, investisseurs, développeurs de projets culturels, grandes organisations... Assurer le « vivre ensemble » de ces catégories aux intérêts multiples et parfois divergents ne va certes pas sans poser d'innombrables problèmes. L'un des meilleurs leviers à disposition des grandes villes consiste à élaborer, soutenir et diffuser une image de la ville qui puisse la montrer sous ces multiples facettes et, par conséquent, indiquer clairement l'étendue (et donc forcément les limites) des perspectives que d'aucuns peuvent y développer. Parallèlement, la production d'une image fine de la région est également le moyen d'indiquer où et dans quelles conditions les apports extérieurs constitueront des « plus » pour Bruxelles.

10.1. Une image à promouvoir

L'attractivité de la Région dépend fortement de l'image qu'elle projette vers l'extérieur : vers ses habitants, vers les habitants de sa périphérie et vers l'ensemble de ses visiteurs.
Il est évident qu'il faut encourager les résidants d'une ville à y rester. Quant aux habitants de la périphérie, il s'agit souvent de les convaincre d'opérer un « retour en ville » en leur offrant des conditions résidentielles et une qualité de vie attractives. Par conséquent, il convient d'accorder une attention particulière à l'image de la Région.
Or, depuis de nombreuses années, Bruxelles souffre d'un déficit d'image qui lui est préjudiciable. La lecture de la presse étrangère laisse parfois entrevoir cette image négative. Ainsi, le terme générique « Bruxelles » y est utilisé pour désigner la bureaucratie européenne. De même, certains reportages relatifs à Bruxelles sont peu amènes. Cette piètre image paraît cependant en contradiction avec le sentiment qu'expriment généralement les résidents étrangers à Bruxelles, qui apprécient visiblement la qualité de vie, le caractère multiculturel et la bonne accessibilité par transports internationaux de la Capitale de l'Europe. C'est donc que Bruxelles ne valorise pas suffisamment ses atouts.

10.1.1. La promotion de Bruxelles

« Les assises du tourisme à Bruxelles », organisées en 1994, se sont penchées sur la problématique de l'image de Bruxelles. Un « Livre blanc », rédigé suite à ces assises, comportait des recommandations pour améliorer l'image et la gestion touristique de Bruxelles. Depuis lors, de nombreuses actions ont été réalisées par les différents acteurs du secteur touristique, afin de mettre en oeuvre ces recommandations (69).
Ainsi, le Tourisme Information Bruxelles (TIB), structure en charge de la promotion de Bruxelles en tant que destination culturelle et de loisirs, réorganisé en 1996, travaille sur l'image de Bruxelles et son « city marketing » (70). Dans ce cadre, le TIB a doté Bruxelles d'un label, simple à communiquer, composé d'un slogan « Bruxelles, ma découverte », d'un logo (représentant un oeil), et d'une charte graphique.
Par ailleurs, un plan de « city marketing » est opérationnel depuis 1998. Ce plan « stratégique » est complété par un plan annuel d'actions de promotion (71).
Concrètement, plusieurs actions ont été menées (révision de publications, réalisation

de dépliants, création d'un site Internet,...). Parallèlement à ces actions, des outils spécifiques ont été réalisés à destination des professionnels du secteur touristique (manuel technique, site Internet,...). C'est dans ce cadre également que s'inscrit, sur l'initiative de la Cocof et sur base d'une idée de la Ville de Bruxelles, la mise en oeuvre d'une signalisation touristique unifiée, qui se décline en mats-calicots renseignant les musées, en bornes d'information et en plaquettes apposées sur les principaux édifices.
Quant à « Bruxelles Congrès », organe public chargé de faire la promotion de Bruxelles en tant que ville de congrès, il a créé l'icône « Brussels, Heart of Europe where living is an art ». Le principal outil de communication de cette image est un guide à l'attention des organisateurs de congrès. Depuis 1995, « Bruxelles Congrès » gère également un site Internet (www.brussels-congres.be).
Enfin, récemment, la volonté d'associer l'ensemble des acteurs publics et privés à la promotion de Bruxelles s'est manifestée par la décision, prise en décembre 2000, de fusionner le TIB et le Brussels Congres en un seul organe de promotion, appelé désormais le BITC.
Cependant, malgré les efforts déjà entrepris, la promotion de Bruxelles reste insuffisante. A cet égard, il faut souligner que les moyens financiers et humains consacrés à cette promotion demeurent largement inférieurs à ceux des villes concurrentes. Avec un budget de 285.077,55 euro (soit 11,5 millions de francs belges) annuels, Brussels Congres ne pouvait soutenir la comparaison avec les 793.259,28 euro (soit 32 millions de francs belges) affectés à cette mission à Barcelone, ou les 1.735.254,67 euro (soit 70 millions de francs belges) qu'y consacre Vienne. Fort heureusement, les budgets alloués en 2001 ont été revus à la hausse, dans la foulée de la création du BITC. L'Office du Tourisme d'Amsterdam occupe 120 personnes, alors que le TIB doit se contenter de 12 personnes pour faire la promotion de Bruxelles. Une telle différence de moyens permet de développer, pour une ville comme Amsterdam, des produits de promotion et de communication réellement performants, tant à l'égard du visiteur potentiel que du professionnel du voyage. Cette politique de promotion a des impacts directs sur les durées moyennes de séjour et sur le type de touristes captés en termes de pouvoir d'achat.
10.1.2. Bruxelles vue par les Belges et les résidents étrangers
Selon une enquête menée auprès du public étranger à l'occasion d'une exposition, les trois principales images de Bruxelles sont, dans l'ordre : une capitale européenne, une ville de culture et une ville d'affaires. Les principaux lieux ou monuments qui caractérisent la ville sont : la Grand-Place, l'Atomium, le Sablon, le Cinquantenaire et les musées.
Figure 70.
Quant aux aspects positifs liés à Bruxelles, les points de vue sont assez différents entre les Belges et les étrangers. Les étrangers résidant à Bruxelles apprécient visiblement l'accueil, l'art de vivre, la qualité de vie (gastronomie), le caractère interculturel et la bonne accessibilité par transports internationaux de la capitale de l'Europe. Les Bruxellois apprécient par contre davantage la culture, la petite dimension de la ville, son caractère cosmopolite et son art de vivre.
Les inconvénients de Bruxelles sont la saleté, le trafic et les travaux pour les Bruxellois, alors que les étrangers regrettent de manière plus ou moins équivalente la saleté, le trafic, les chancres et la mauvaise signalisation.
10.2. Attractivité touristique, culturelle et offre de loisirs
La comparaison du nombre d'étoiles au Guide Vert Michelin Europe est un bon étalon de mesure d'une certaine attractivité touristique d'une ville. Dans ce classement,

Bruxelles se situe dans la moyenne européenne avec un score de 42 (Paris = 100), identique à Munich. On constate par contre que la durée moyenne du séjour (1,9 jour) y est nettement inférieure à celle d'autres villes, comme Amsterdam (indice d'attractivité 47 - moyenne du séjour 2,3 jours) ou même Lyon (indice d'attractivité 30 - moyenne du séjour 2,6 jours). Ceci marque le fait que Bruxelles, à indice d'attractivité identique voire supérieur, capitalise moins que d'autres villes en termes de séjour sur ses atouts touristiques. En nombre total de nuitées pour l'année, le résultat bruxellois (4.259.818 nuitées) reste par conséquent nettement inférieur à celui d'Amsterdam (7.698.100 nuitées), qui s'est davantage spécialisée dans une offre hôtelière de milieu de gamme et de structures pour jeunes.
Figure 71.
10.2.1. L'offre hôtelière
Un déficit de l'offre hôtelière de gamme moyenne se marque fort à Bruxelles (60 % de l'offre hôtelière se situe dans le haut de gamme), singulièrement dans l'offre à destination d'un public jeune. Or, le tourisme de loisirs est le secteur qui connaît la plus forte croissance en Europe sans que Bruxelles ne puisse répondre à cette demande. En outre, les prix pratiqués par les hôtels à Bruxelles sont systématiquement plus élevés que la moyenne européenne pour chaque catégorie de chambre et à travers toute la gamme de l'offre, plaçant ainsi Bruxelles juste après Londres en termes de prix des chambres pour les hôtels 2 et 3 étoiles.
Figure 72 et Figure 73.
L'essentiel du tourisme à Bruxelles est donc le fait d'un tourisme d'affaires ou de congrès, et détient la seconde place en Europe. Ce secteur agit comme un puissant multiplicateur économique et génère de l'emploi direct pour 32.000 personnes. Il est indéniable qu'en ouvrant davantage Bruxelles à un tourisme de loisirs, les effets induits pourraient s'avérer plus intéressants encore.
10.2.2. Le patrimoine
Le patrimoine architectural bruxellois a largement souffert depuis les années '60 du phénomène de bruxellisation qui a détruit certains monuments phares bruxellois (comme la maison du peuple construite par Victor HORTA) et déstructuré la cohérence urbanistique et l'unité architecturale de la ville, essentiellement dans le Pentagone. Au cours des dernières années, le patrimoine architectural bruxellois a fait l'objet d'un important effort de sensibilisation émanant tant du secteur public que des associations (journées du patrimoine, visites thématiques, publications,...). Pour valoriser l'image de la ville, cette sensibilisation doit dépasser ou tirer parti de l'hétérogénéité urbanistique historique bruxelloise.
Comme l'enquête auprès du public belge et étranger le montre la découverte du patrimoine architectural bruxellois constitue, avec les musées, la principale activité (et atout) touristique à Bruxelles. Nonobstant, une partie du patrimoine remarquable bruxellois est trop peu, voire quasi pas valorisée. Ce patrimoine est constitué des cafés-concerts et cafés-théâtres qui, outre la valeur patrimoniale architecturale qu'ils peuvent receler, offrent une approche culturelle fort représentative de l'esprit bruxellois (la zwanse bruxelloise) recherchée par les touristes, et non négligée par les Bruxellois eux-mêmes. Une valorisation et une promotion coordonnée de ce fil rouge culturel à haut potentiel d'attractivité doivent être prises en compte.
Depuis 1996, de nombreuses actions ont été entreprises par les organes de promotion du tourisme en collaboration avec des associations de guides spécialisés en architecture, pour faire connaître le patrimoine : organisation de visites guidées pour les groupes comme pour les personnes individuelles (à pied, en autocar et en bateau sur le canal), installation de bornes d'information trilingues devant les principaux

monuments de Bruxelles-Ville, diffusion de livres, brochures et plans auprès des visiteurs pour (re)découvrir Bruxelles suivant des thèmes, présentation des monuments sur le site Internet, etc.
Il est indéniable que la qualité du bâti, la cohérence des ensembles architecturaux et la diversité des styles rencontrés à Bruxelles sont des éléments qui contribuent à assurer son rayonnement. On se réjouira d'observer que les erreurs du passé sont peu à peu réparées dans le souci de rendre aux pièces majeures du patrimoine (Place des Martyrs, quartiers historiques du centre, Quartier Royal) au moins les apparences qu'elles n'auraient jamais dû perdre. Il est toutefois important de constater que le maillage de ces lieux chargés d'histoire et de valeur patrimoniale reste encore insuffisant, et qu'à cet égard les pouvoirs publics ne sont pas encore parvenus à recréer des itinéraires d'une longueur suffisante.
10.2.3. Les infrastructures culturelles et de spectacles
De nombreuses activités culturelles et artistiques se déroulent chaque jour en région bruxelloise. En réalité, ces activités se déroulent en des lieux excentrés, de petites capacités à destination d'un public ciblé ou captif. Etant donné qu'en matière de promotion, la surenchère nuit au sens du message à diffuser, il faut veiller à disposer d'espaces d'information coordonnés. Il ne servirait à rien de permettre à tous les lieux culturels de disposer d'un espace d'information. De plus, en corollaire, hormis pour le secteur du cinéma dont le type social est plus fluctuant, le public se déplaçant dans les salles de spectacles n'est pas extensible et forme une masse qui se répartit entre toutes les offres avec un grand taux de variation d'un mois à l'autre de l'année. Néanmoins, de bonnes informations diffusées avec un support adéquat vers un public cible permet d'obtenir de bons résultats. Une coordination de l'information et sa diffusion sur des supports lisibles et bien distribués s'avèrent indispensables. En matière d'infrastructures à vocation culturelle, la région bruxelloise offre deux types de salles. D'une part, de nombreuses petites salles d'une capacité de 150 à 350 places (l'Ancienne Belgique, le théâtre de la place des Martyrs, théâtre Varia, KVS, de nombreux centres culturels locaux,...) et d'autre part, quelques grandes salles de spectacles d'une capacité de 800 à 1.500 places (TRM, PBA, Forest National,...) mais elles sont, soit liées à un genre de spectacle et en excluent les autres, soit offrent une capacité trop grande nécessitant un investissement et un risque financier trop important. La région bruxelloise devrait pouvoir bénéficier de plus de salles d'une capacité de 500 places permettant l'accueil de spectacles de genres différents. Cette capacité de salle permet un meilleur rendement en termes d'économies d'échelle entre l'investissement et les recettes potentielles. La possibilité de disposer de ce type de salle permettrait d'accueillir des spectacles étrangers de qualité, de maintenir à l'affiche des spectacles durant une période plus longue et de faire de Bruxelles un pôle d'attractivité culturelle. La durée (ex. événement à grand spectacle à Paris) permettrait de mettre en place une communication en faveur des pays limitrophes visant à promouvoir des séjours voyages à destination culturelle.
En termes d'infrastructures de loisirs et de sport, Bruxelles se « défend bien », en particulier dans les communes de la deuxième couronne. De telle sorte que les habitants de la périphérie profitent également de l'offre bruxelloise.
Quant aux salles de cinéma du centre-ville, elles font l'objet d'opérations de rénovation (Vendôme, UGC-Toison d'Or). Les petites salles d'art et d'essai contribuent à diversifier la vie culturelle de la Capitale (Nova, Arenberg-galeries). Mais en dehors de ces petites salles et des complexes cinématographiques proposant deux approches du cinéma, la région bruxelloise manque également de salles de cinéma de capacité moyenne permettant des périodes de programmation plus longues

mais également susceptibles d'accueillir au sein de leurs infrastructures des festivals de cinéma dont la particularité est de se tenir en un lieu durant une période donnée. A ce jour, aucun festival se déroulant à Bruxelles n'est satisfait du lieu qu'il occupe. Les salles sont de capacité trop réduite pour les soirées de prestige ou accueillant les films à grand public et de capacité trop grande pour les films issus des programmations thématiques ou destinées à un public plus restreint. L'éclatement des festivals en divers lieux à Bruxelles en dilue l'impact et en amoindrit le caractère événementiel.
Sur un autre plan, il est inquiétant de constater que les musées bruxellois souffrent d'un sous-financement et singulièrement les grands musées fédéraux, même si à l'occasion de Bruxelles 2000 l'Etat fédéral a programmé divers investissements en vue de leur rénovation : investissements publics trop faibles (insuffisance de moyens de fonctionnement et de personnel), faibles droits d'entrée, quasi absence de mécénat, merchandising très limité (72). Les musées ont donc des besoins urgents dans divers domaines : infrastructure, personnel, promotion, etc.
Figure 74.
Malgré les difficultés déjà citées, on peut observer une hausse de la fréquentation totale des musées bruxellois (1.700.000 visiteurs en 1985 à 2.300.000 en 1996). En fait, l'essentiel de cette hausse est due à une extension de l'offre (nouveaux musées).
Quant aux grands événements (i.e. expositions temporaires, marché de Noël, tapis de fleurs,...), on constate qu'ils peuvent servir de « catalyseur » culturel. Ces événements accroissent la fréquentation des lieux culturels, attirent des touristes étrangers et génèrent des moyens financiers supplémentaires pour les lieux d'accueil.
Figure 75.
Une ville comme Amsterdam, par exemple, s'appuie sur de véritables « locomotives culturelles », ses principaux musées totalisant 4,4 millions de visiteurs par an, alors que les principaux musées bruxellois recueillent seulement 2 millions de visiteurs.
Victime d'un manque chronique de moyens destinés à la mise en valeur de ses principaux musées, la Région n'a pas pu développer un réseau d'attractions touristiques et culturelles. Sans doute la situation est-elle en passe de se modifier sensiblement, à la suite notamment des grandes rétrospectives et de plusieurs expositions à succès (« J'avais 20 ans en 45 »); et à la suite également de plusieurs investissements réalisés (le nouveau M.I.M. à l'Old England) ou en projet (le Centre du Visiteur sous les Galeries Saint-Hubert).
Les investissements du secteur public sont considérables pour développer une offre de spectacles diversifiée telle que les productions de la Monnaie et de la société philharmonique, le concours Reine Elisabeth, les nombreux spectacles de théâtre et de danse, ou encore, les sons et lumière et les feux d'artifice.
10.2.4 Les infrastructures culturelles de proximité
En termes de répartition géographique, c'est le centre de la région (en particulier le Pentagone et Ixelles) qui accueille l'essentiel des infrastructures culturelles de proximité (attractions, salles de spectacle). Cependant, toutes les communes bruxelloises disposent d'un enseignement artistique communal diversifié (académies).Néanmoins, les associations qui désirent organiser des activités, intéressant le quartier, voire essentiellement le territoire communal, et qui n'ont pas accès aux lieux dits « culturels » ou « institutionnels », ne disposent pas d'alternatives.
Ce constat est à mettre en regard avec le fait que les communes à forte densité de population, caractérisées par la diversité de cultures et d'origines, ne disposent pas de ce type de lieux. La participation citoyenne des habitants d'une commune passe également par la possibilité de disposer de lieux de petites capacités où pourront se dérouler des activités de type interculturel, intergénérationnel et à vocation artistique,

voire tout simplement des lieux permettant à tous de devenir « acteurs » à part entière de leur cité.
Dès lors, malgré un soutien financier public de ces nombreuses activités et du secteur associatif, très dense, le manque de petites infrastructures de proximité est réel. Un partenariat entre les Commissions communautaires et les communes qui disposent de biens peu utilisés, voire non utilisés, qui bénéficieraient d'une aide à la rénovation, devrait pouvoir apporter une réponse à cette problématique et permettre une plus grande adhésion de la population à la vie associative.
10.3. Renforcer le commerce d'hypercentre
Bien que le commerce bruxellois ait décliné au cours des années '90 (73), la Région de Bruxelles-Capitale possède toujours la plus grande zone d'attraction commerciale du pays (74). Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est le Pentagone et les noyaux limitrophes qui drainent une grande partie de la population attirée dans cette zone (75).
Figure 76.
Si le commerce en Région de Bruxelles-Capitale connaît de profondes mutations (i.e. certains noyaux commerciaux anciens sont en perte de vitesse tandis que d'autres émergent), les commerces de l'hypercentre, après avoir connu une période de stabilité, semblent avoir amorcé une croissance entre 1998 et 1999, soutenue, par exemple, par la rénovation de l'espace public (i.e. la récente rénovation de la rue Neuve).
Figure 77 et Figure 78.
Rappelons que le commerce de détail occupe, en Région de Bruxelles-Capitale, 50 % de personnel peu qualifié (diplôme de l'enseignement secondaire inférieur ou moins), dont 63 % résident en Région de Bruxelles-Capitale. La vitalité du commerce de détail est donc essentielle pour l'emploi de main-d'oeuvre bruxelloise peu qualifiée.
Pour maintenir et développer l'attractivité du commerce au sein de la région, la qualité des espaces publics, le stationnement et l'accessibilité doivent être améliorés. Il convient également de renforcer la plurifonctionnalité de l'hypercentre, comme d'autres villes l'ont déjà fait (i.e. Anvers - voir figure ci-dessous), par la mise en place d'éléments favorisant la flânerie et la « promenade-shopping ». A défaut, la concurrence de la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale, qui a l'avantage de ne pas présenter autant de difficultés d'accessibilité aux commerces, risque de s'accroître encore.
Figure 79.
10.4. Projets phares intégrés, facteurs de développement durable
Une caractéristique de la Région de Bruxelles-Capitale réside dans la difficulté de mobiliser ses forces vives autour de projets, facteurs de développement.
L'analyse de quelques exemples étrangers montre que ces projets mobilisateurs, bien que reposant sur des dynamiques et des échelles diverses de renouveau urbain, ont en commun la valorisation de l'image de la ville, la mise en place d'un partenariat public-privé et un effet d'entraînement sur le renouveau urbain.
Les facteurs de réussite de ces projets trouvent difficilement leur application à Bruxelles, à cause de la multiplicité des niveaux de pouvoir, de la difficulté à mobiliser les moyens au travers d'une programmation budgétaire adéquate, de la mise en oeuvre encore trop peu fréquente de partenariats public-privé efficaces et de la faiblesse du mécénat notamment culturel.
Figure 80 et Figure 81.
Bruxelles 2000 a permis de dynamiser la mise en oeuvre d'un certain nombre d'initiatives en matière de rénovation d'espaces publics et d'infrastructures culturelles pour un montant estimé à plus de 198.314.819,81 euro (soit 8 milliards de francs

belges). Les grands événements (journées d'ouverture, Zinneke Parade, exposition de tapisseries de la Couronne d'Espagne, Bal moderne, Grand carrousel du Sablon, Estivales théâtrales,...) ont attiré plus de 600.000 spectateurs. L'ensemble des trois cents projets du programme de Bruxelles 2000 a été fréquenté par plus d'un million de personnes. Le succès de la Zinneke Parade et les déclarations politiques qui l'ont suivie (soutien d'une reprise bisannuelle de l'événement) pourraient être un indicateur de la renaissance de l'identité bruxelloise.
Les exemples positifs de projets phares menés à l'étranger montrent qu'ils ont en commun de fédérer des initiatives sectorielles diverses. Cette intégration fait souvent défaut à Bruxelles.
Figure 82.
Le constat d'une difficulté à mobiliser les forces vives de la Région autour de projets phares doit conduire, pour l'avenir, à envisager la mise en oeuvre de projets intégrés durables (socialement, écologiquement et économiquement) qui suscitent une adhésion des habitants, des opérateurs économiques autant que des visiteurs et contribuent à améliorer l'image de Bruxelles par un effort adéquat de mise en valeur.
<nota>
(1) En ce compris les personnes ayant introduit un dossier dans le cadre de la procédure de régularisation. Source : COOPARCH.
(2) Métropole : une place centrale, un noeud décisionnel dans un réseau de villes. C'est un lieu d'impulsion, de créativité, d'émission d'ordres et de connexion des flux les plus variés qui parcourent l'espace. Bailly A., R. Ferras et D. Pumain (1983), Encyclopédie de Géographie, Ed. Economica ; Paris.
(3) La région urbaine est l'ensemble de l'agglomération et de la banlieue. INS. Urbanisation. Monographie n° 11. 1998.
(4) L'agglomération morphologique comprend la ville centrale et la couronne urbaine. INS. Urbanisation. Monographie n°11. 1998. L'agglomération de Bruxelles dépasse, bien entendu, les limites administratives de la Région.
(5) Rappelons que le revenu imposable n'est qu'un des indicateurs de la richesse des habitants de la Région. Il ne prend pas en compte certains revenus comme les revenus mobiliers par exemple.
(6) La dotation de solidarité représenterait environ 30 % des recettes IPP (hors terme négatif) si la tendance historique d'un déclin relatif de 1,6 % par an du revenu moyen imposable se poursuivait. Une régression de 0,8 % par an conduirait à une dépendance de l'ordre de 15 %.
(7) Plusieurs scénarios sont mentionnés dans l'étude intitulée « Estimation de la dotation sur l'impôt des personnes physiques et de l'intervention de la solidarité nationale perçues par la Région de Bruxelles-Capitale de 2000 à 2020 (FUNDP 2000,19-26). Le scénario mentionné ici « est caractérisé par une méthodologie axée davantage sur l'évolution du rendement de l'IPP par habitant dans les trois Régions du Royaume ». Notons que l'étude comprend, au total, quatre scénarios. Ces derniers sont, bien entendu, basés sur des hypothèses différentes et génèrent donc des résultats différents. Ainsi, la part de l'intervention de solidarité nationale, à l'horizon 2020, varie, selon les scénarios, de 0 % à 31 % du montant total (dotation IPP et intervention de solidarité nationale).
(8) Notons que cette dépendance croissante de la RBC vis-à-vis de l'Etat fédéral est mentionnée dans un document intitulé « Bruxelles Métropole » réalisé par le Conseil Economique et Social de la RBC en octobre 2000 (page 43).
(9) L'élaboration de ces rapports est prévue par l'ordonnance du 11 juillet 1991 modifiée par une nouvelle ordonnance (votée en 2000). Le premier rapport a été

publié en 1993.
Le lien entre le rapport annuel bruxellois et le rapport fédéral est établi par le biais de l'accord de coopération entre le pouvoir fédéral, les régions et les communautés, c'est-à-dire par une collaboration entre l'Observatoire de la Santé et le Point d'appui fédéral de lutte contre la pauvreté, l'insécurité d'existence et l'exclusion sociale.
(10) Correspondant aux secteurs statistiques de l'INS.
(11) Kesteloot, P. Mistiaen, JM Decroly « La dimension spatiale de la pauvreté à Bruxelles » in Fr. Noêl « Problématique sociale en Région de Bruxelles-Capitale » 2000.
(12) « Initiatives locales et développement social de la ville. Contributions de l'action locale au volet social du plan régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale », Délégation régionale interministérielle aux solidarités urbaines, 1998.
(13) « Région de Bruxelles-Capitale : analyse de la situation socio-économique », Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications, ORBEm, décembre 2000.
(14) Ce taux est de 32,4 %.
(15) Ces communes concentrent en outre plus de 30 % de jeunes hommes ne disposant que du certificat d'études primaires. In : F. Noël : La problématique sociale en Région de Bruxelles-Capitale.
(16) C'est-à-dire au nombre total des chômeurs complets indemnisés (CCI).
(17) La notion de PIB/hab se comprend ici comme la richesse produite c'est-à-dire la création de valeur ajoutée.
(18) Analyse shift and share : application des croissances sectorielles moyennes observées pour le Royaume aux structures économiques d'une région.
(19) Soit les chiffres du Brabant pour la métropole bruxelloise.
(20) C'est-à-dire métallurgie de base, minéraux non métalliques, chimie, ouvrages en métaux, construction mécanique, construction électrique, fabrication moyens de transports, agro-alimentaire, textile, confection, bois-meuble, papier-impression-édition, autres industries manufacturières. IGEAT. Les causes de la faible croissance économique de la RBC. 2000.
(21) Données au 18 décembre.
(22) Management de centre-ville.
(23) Par exemple : production de biens audiovisuels, de logiciels, studios d'enregistrement, formation professionnelle spécialisée, call-center,...
(24) Healey and Baker: European City Monitor 1999.
(25) Selon l'étude Iris Consulting de 1998.
(26) Voir les productions de la Monnaie, de la société philharmonique, le concours Reine Elisabeth, les festivals comme le « KunstenFestivaldesArts » ou encore les nombreuses compagnies de théâtre et de danse. On citera aussi le remarquable succès du festival « Couleurs Café », la volonté d'ouverture vers le « reste du monde » du festival Europalia ou encore l'épisode marquant de la « Zinneke Parade » dans le contexte de « Bruxelles 2000 ».
(27) Voir chapitre « La culture » in Rapport annuel 1998 du PRD, pp. 122-124 - Cooparch.
(28) Voir « Etude de Benchmarking » de BCG in Rapport final, volume 3, chapitre Tourisme, p. 62.
(29) Source : Censydiam.
(30) Réalisé par BCG d'après les résultats de l'enquête Censydiam.
(31) La méthode d'enregistrement et d'évaluation des délits n'est toutefois pas standardisée. (Notons, par ailleurs, que le mode de calcul « par habitant » ne tient pas

compte du nombre important de « navetteurs » qui viennent travailler chaque jour à Bruxelles, ni du nombre de manifestations plus élevé que dans d'autres villes du fait du statut de capitale de Bruxelles). Les chiffres du tableau doivent être interprétés avec précaution.
(32) Lors de la création de la Région en 1989, il a été décidé de transférer l'exercice des compétences de l'agglomération bruxelloise à la Région. Parallèlement à l'exercice de ces dites compétences, la région perçoit les anciens additionnels de l'« Agglo ». Ces additionnels se montent à 1 % pour l'IPP, 589 centimes pour le PrI et, pour mémoire, à 10 % pour la taxe de circulation.
(33) En vertu de la loi de financement des Communautés et des Régions, la Flandre a décidé de percevoir elle-même le précompte immobilier sur son territoire. Pour financer cette perception, elle a décidé de doubler le taux de base de celui-ci, qui passe dès lors de 1,25 % à 2,5 %. Le rendement de chaque centime additionnel se voit doubler. Dès lors, pour comparer la pression immobilière entre des communes flamandes et bruxelloises ou wallonnes, il est préférable de tenir compte des pour-cent du revenu cadastral perçu plutôt que des centimes additionnels portant sur des taux de base différents.
(34) Source : CODEMER.
(35) La « bruxellisation » renvoie à la destruction du tissu urbain traditionnel au profit d'une certaine vision de la modernité : construction d'infrastructures routières et de tours de bureaux en plein centre... Elle reflète un conflit entre les fonctions économiques et de capitale d'une part, et la fonction résidentielle d'autre part (BCG).
(36) SISP : Société Immobilière de Service Public (Ex société des logements sociaux).
(37) SLRB : Société du Logement de la Région bruxelloise s.a. d'utilité publique.
(38) SDRB : Société de Développement régional Bruxellois.
(39) La différence entre le prix de vente d'un logement et le coût de construction peut être interprétée comme une estimation de la valeur du terrain, et donc de l'attractivité de la zone.
(40) Voir à ce sujet les études du CREAT et d'AGORA...
(41) Place Saint-Géry, rue Van Praet, accès au parc d'Egmont, place Stéphanie, goulet Louise, place Louise, rue des Quatre Bras, place Poelaert, place Royale, place Saint-Jean et de la Vieille Halle aux Blés, boulevard de l'Empereur, rue et place de Dinant, rue du Chêne, impasse du Val des Roses, rues Devaux et Sainte-Catherine.
(42) « Habiter Bruxelles », réalisée en 1991, à partir d'un échantillon de 5.000 ménages, résidant à Bruxelles et en périphérie, étude préparatoire au premier PRD; « Les Nuisances Acoustiques en Région bruxelloise », Inter Environnement Bruxelles, 1995 pour le compte de l'IBGE - « Sondage sur la pollution atmopshérique », DIMARSO, 1998 pour le compte de l'IBGE - « Plan de lutte contre le bruit - Bilan de l'enquête publique », IBGE, 1999 IBGE - Statistiques de plaintes - Département « Plaintes et contrôles thématiques ».
(43) Carte « Les Patrimoines et embellissement de la ville ».
(44) IBGE, l'Etat de l'Environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale - Tendances 1996 - 1999.
(45) Concentration en oxygène dissous très faible, forte concentration en azote,...
(46) C'est-à-dire que les égouts et collecteurs évacuent non seulement les eaux usées mais également les eaux pluviales, les eaux de certaines rivières voûtées ainsi que certaines eaux de drainage, d'étangs, de sources et de suintement.
(47) Plusieurs études montrent que les eaux claires représentent en moyenne 45 % des eaux résiduaires circulant dans les collecteurs par temps sec.

(48) Réorganisation du réseau de collecteurs, installation d'un système de déversoirs de crues et application du programme intégré de la région « Maillage bleu ».
(49) Une étude réalisée par l'U.C.L. sur « l'évaluation des risques de la pollution atmosphérique urbaine chez les enfants bruxellois » a mis en évidence l'exposition accrue des petits citadins à certains polluants typiques de la circulation automobile (benzène, toluène, xylène).
(50) Le CO2 a augmenté de 10 % (croissance des consommations d'énergie); le SOx a diminué de 48 % (principalement en raison de la fermeture de la Cokerie du Marly en 1993); le NOx a diminué de 15 % (introduction de pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs, fermeture de la Cokerie du Marly); le NMCOV a diminué de 9,7 % (introduction des pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs).
(51) Une première « directive fille » a été adoptée pour le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules (PM10 et PM2.5), l'ozone et le plomb. Une proposition de directive établissant des valeurs limites pour le CO et le benzène est actuellement en examen. Les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux lourds (cadmium, arsenic, nickel et mercure) devront également faire l'objet de deux nouvelles directives.
(52) La répartition des efforts au niveau belge a fait l'objet d'une décision au sein de la Conférence Interministérielle de l'Environnement du 7 octobre 1999 en ce qui concerne les polluants SOx, NOx, COV émis par des sources fixes (transport non compris). Le CO2 a augmenté de 10 % (croissance des consommations d'énergie) ; le SOx a diminué de 48 % (principalement en raison de la fermeture de la Cokerie du Marly en 1993) ; le NOx a diminué de 15 % (introduction des pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs, fermeture de la Cokerie du Marly) ; le NMCOV a diminué de 9,7 % (introduction des pots catalytiques et amélioration progressive des moteurs).
(53) En 1999, le réseau comptait 13 stations réparties sur le territoire de la région de façon à pouvoir caractériser toutes les situations de référence.
(54) Cette stratégie est reprise en 1992 dans le plan de prévention et de gestion des déchets et a été revue en 1997.
(55) La composition des déchets ménagers est présentée, page ? ? ? ?.
(56) Les quantités collectées atteignaient 57.310 tonnes en 1999.
(57) Il s'agit de peintures, encres, colles, huiles de moteur, produits d'entretien, des piles et batteries, de médicaments périmés.
(58) Le tonnage ainsi collecté a atteint 320 tonnes en 1996, 274 tonnes en 1997, 240 tonnes en 1998 et 312 tonnes en 1999. Depuis 1997, les piles et batteries collectées par BEBAT ne sont plus reprises dans ces totaux.
(59) Cette source de bruit est jugée par 33 %des répondants comme étant la plus gênante.
(60) Et ce grâce à la négociation d'un accord entre la SNCB et la région. Une logique similaire a été développée pour la STIB.
(61) IBPT, juin 2000.
(62) « Impact de la circulation automobile sur le budget des transports en commun : le cas de Bruxelles » (de Y. Fourneau des Facultés des Sciences Economiques de l'Université Libre de Bruxelles).
(63) Sondage H&B.
(64) Source : Delvin, G. (1993), cité dans « Villes d'Europe ».
(65) Le solde correspond à un sentiment de stabilité. Source : Censydiam.
(66) Baromètre de satisfaction STIB : le facteur « fréquences » est estimé « important », leur degré de satisfaction n'atteignant que 37 % baromètre clients STIB 9/1999.

(67) Baromètre de satisfaction STIB, septembre 1999. En ce qui concerne l'offre en soirée, la satisfaction atteint 20 %, mais ce facteur est estimé « peu important » par les clients (baromètre clients STIB 9/1999).
(68) AED
(69) Voir à ce propos l'étude (en cours) réalisée par OGM à la demande du TIB sur les « principales recommandations émises par le premier Livre blanc versus actions mises en place par les acteurs du secteur depuis 1994 ».
(70) Notons que, depuis 1996, le TIB travaille en collaboration avec l'OPT et le TVL.
(71) Ce plan s'appuie sur 6 piliers touristiques : le surréalisme, la ville d'art, l'art de vivre bruxellois (incluant la gastronomie), la royauté, la capitale européenne et, depuis 2000, Bruxelles, ville verte.
(72) BCG Rapport final. Vol II, page 76.
(73) Il semble qu'une certaine reprise ait lieu depuis 1998, liée au retour de la croissance. Cette reprise est cependant trop récente pour qu'on puisse conclure à une tendance durable.
(74) 1.500.000 personnes contre, par exemple, 850.000 à Anvers. Grimmeau 1998.
(75) 72 % selon Grimmeau. 1998.

PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT

Conclusion du constat : une région à la croisée des chemins

1. Une Région fragile

1.1. De la suburbanisation classique...

Le déclin bruxellois des années '70 et '80 s'inscrit dans le cadre "classique" de la suburbanisation, qui fait elle même suite à la forte croissance économique des années '60 et à un accès de plus en plus large à l'idéal banlieusard combinant maison unifamiliale, jardin et voiture.

Ce schéma fut aggravé, à Bruxelles, par un phénomène de destruction du tissu urbain traditionnel au profit d'une certaine vision de la modernité n'accordant que peu de valeur à l'ancien et aux habitants: construction d'infrastructures routières et de tours de bureaux en plein centre, percée du métro, développement de barres d'habitations, etc. Elle s'accompagne d'une spéculation immobilière importante, d'un traitement exclusivement fonctionnel de l'espace public au détriment de l'esthétique. Elle renforce le phénomène structurel de suburbanisation. Elle reflète, enfin, un conflit entre les fonctions économiques et de capitale, d'une part, et la fonction résidentielle, d'autre part.

La vision d'une ville marquée par un développement économique peu organisé et par les ambitions européennes de l'Etat belge qui se dégage au début des années '80 a fait place au développement progressif d'une politique de "réparation de la ville", de protection de l'habitat et de la diversité économique, de rénovation de l'habitat et, depuis la création de la Région, une politique de requalification de l'espace public.

1.2.... la volonté de « réparer » la ville

Si l'on se base exclusivement sur l'évolution de la population résidante, l'exode urbain a pris fin à Bruxelles au milieu des années '90. La capacité contributive relative des Bruxellois ne cesse toutefois de décroître par rapport à celle des habitants des autres régions, même si le phénomène d'appauvrissement s'observe dans les grands centres urbains, avec des variations sensibles. Des poches de pauvreté continuent en particulier à se développer dans certains quartiers. Bruxelles accuse également un retard par rapport à d'autres villes européennes et à certaines villes flamandes en termes de croissance économique, de qualité de l'espace urbain, de retour des actifs en ville, de capacité à générer des grands projets,...

La politique de rénovation urbaine mise en place ces 10 dernières années a permis une

amélioration de la situation dans la première couronne de Bruxelles. Pour autant, de nombreux achats spéculatifs sont restés à l'état de chancres, tandis que le développement des quartiers Nord et Midi se poursuit à un rythme trop lent. Enfin, la première ceinture Ouest, qui n'a été que peu influencée par les grandes transformations de la ville des années '70 et '80, ne parvient pas à se remettre du déclin industriel et souffre d'un manque général d'attractivité, tant économique que résidentielle.
Si les conditions de logement des Bruxellois se sont globalement améliorées depuis 10 ans de sérieux problèmes d'accessibilité à un logement décent et abordable subsistent. Ces problèmes concernent tant le parc public que privé et sont particulièrement aigus dans les quartiers fragilisés.
Le potentiel de croissance économique de la région se déplace vers la périphérie, suivant avec quelques années de retard une partie des habitants plus aisés et originaires des dix-neuf communes. Ce phénomène participe d'un appauvrissement plus important que dans d'autres centres urbains. Le revenu moyen bruxellois est maintenant inférieur à celui des deux autres régions et une partie croissante de la population se trouve en situation précaire. A l'échelle des communes, l'ampleur des disparités est éloquente, même si on constate une relative stabilisation de cette dualité. A l'échelle des quartiers, une concentration de la précarité s'observe particulièrement aux abords du canal, dans certaines parties du Pentagone et dans les quartiers qui entourent les deux gares principales.
Le taux de chômage bruxellois, en diminution depuis 1998, dépasse encore largement la moyenne du pays, reflétant une forte inadéquation entre l'offre et la demande de travail. Une discrimination à l'embauche à l'encontre des personnes d'origine extra-européenne renforce un phénomène de chômage massif de ces populations, souvent très faiblement qualifiées. En dépit de son statut régional, Bruxelles est une ville qui souffre donc de cette caractéristique qui affecte les taux de chômage de la plupart des grands centres urbains européens.
L'on assiste à une spécialisation sans doute excessive de l'économie bruxelloise dans le secteur administratif public et privé (banques et assurances), alors que les innovantes se développent pour l'instant plus généralement en seconde couronne et en périphérie. Quant à l'industrie traditionnelle, elle voit son déclin structurel se poursuivre, de sorte qu'elle ne représente plus que 10 % de l'emploi des moins qualifiés bruxellois. Plusieurs phénomènes se sont conjugués, qui expliquent ce déclin, comme la rareté et donc la cherté des terrains disponibles, le rejet qui s'exprime à l'égard d'activités susceptibles de générer des nuisances mais encore la perte de compétitivité ou des opérations de rationalisation en termes de sites et de ressources humaines (par l'outsourcing, de nombreux emplois perdus dans l'industrie ont été "récupérés" dans les services aux entreprises). Cependant, des activités "de pointe" se sont développées, principalement autour du secteur des nouvelles technologies de l'information et de la communication mais également autour de pôles à fort potentiel de croissance comme l'agro-alimentaire, les équipements de santé, etc. L'industrie à Bruxelles présente donc un profil contrasté, qui incite à l'envisager en dehors d'une vision traditionnelle, et à développer des stratégies ciblées par secteurs porteurs de croissance et d'emplois.
1.3. Des tendances lourdes à combattre
Divers secteurs économiques dépendant fortement de la demande locale, comme le commerce de détail, souffrent de la stagnation du revenu des habitants et de l'augmentation de l'offre en périphérie (shoppingcenters,...). Il convient d'éviter qu'après avoir assisté à un départ des habitants aisés vers la banlieue, on observe

maintenant un déplacement des services de proximité liés au revenu de ces habitants. Certaines entreprises en viennent même à motiver leur départ en périphérie par la présence d'une main-d'oeuvre plus abondante.
A défaut d'y porter l'attention requise, l'on peut craindre un phénomène de développement urbain à l'américaine. Le centre de Bruxelles serait alors voué à n'accueillir que les grands ensembles administratifs et une population fragilisée, tandis que la périphérie accueillerait les entreprises les plus dynamiques et une population aisée et active.
Toutefois, des exemples en Belgique et à l'étranger démontrent que les villes peuvent préserver leur mixité sociale et leur mixité de fonctions à condition d'offrir, notamment par une planification adéquate, un cadre urbain de qualité, en rénovant les quartiers historiques, et en valorisant la diversité.
2. Un potentiel important pour une capitale internationale à taille humaine
2.1. L'amorce d'un retour en ville
Au-delà de sa fragilité, la région de Bruxelles-Capitale bénéficie d'atouts non négligeables et d'un potentiel remarquable.
La région ne perd plus d'habitants depuis le milieu des années '90. Ce résultat reflète une amélioration sensible de l'état de la ville. Même si des efforts doivent encore être fournis pour hisser Bruxelles au niveau des autres capitales et grandes villes européennes en termes de qualité de l'environnement urbain, la tendance est actuellement favorable et perçue comme telle par les habitants.
La rénovation du Pentagone et de ses environs engendre un regain d'intérêt pour les quartiers centraux. Cette tendance est de plus en plus perceptible sur le terrain. Elle s'accompagne d'un retour des investisseurs privés dans le segment du résidentiel de première couronne. Le phénomène est sans doute encore trop récent pour influencer nettement les statistiques de revenus, mais l'amorce d'un phénomène de retour en ville semble bien réelle. Le potentiel en la matière est intéressant, et peut s'appuyer sur un large stock d'immeubles de caractère. L'objectif de mixité sociale sera donc rencontré si ces tendances se poursuivent, à la condition toutefois que cela s'opère sans pression sur les habitants actuels des quartiers centraux, dont la difficulté à se loger correctement est une caractéristique fréquente.
La seconde couronne verte continue à bénéficier d'une forte attractivité, liée à un environnement et un bâti de qualité. Elle offre globalement un confort comparable à la banlieue, avec une plus grande proximité du centre ville, une plus grande mixité des fonctions et l'existence en son sein de quartiers regroupant les principales fonctions urbaines.
2.2. L'incontournable réalité interculturelle et internationale
La diversité des communautés locales et l'évolution historique de Bruxelles en font une ville interculturelle de premier plan. L'apport des diverses cultures qui coexistent constitue une opportunité incomparable pour son développement.
En outre, en tant que Capitale de l'Europe, Bruxelles bénéficie d'un statut et d'une image internationale forts, qu'il convient de valoriser. Le solde migratoire avec l'étranger est positif et en croissance. La présence de l'Union européenne et d'autres institutions internationales contribue aux relativement bonnes performances du commerce d'hyper-centre et de l'Horeca. Cette atmosphère interculturelle fait de Bruxelles une des villes les plus cosmopolites du monde.
Cette diversité interculturelle bruxelloise constitue l'un de nos meilleurs atouts. Elle s'impose tant au niveau de l'offre culturelle et commerciale, qu'au niveau des styles architecturaux et de la variété des quartiers. Admirablement située entre les mondes latin et germanique, Bruxelles a de tous temps été une ville ouverte, tournée vers

l'extérieur. Dans un monde en pleine mutation, ce caractère interculturel et international, qui dépasse largement la réalité institutionnelle de Capitale de l'Europe, est au coeur de notre potentiel. Il est donc essentiel que cette dimension soit intégrée dans tous les aspects du projet de ville.

2.3. Le potentiel économique

Bruxelles est un pôle économique majeur, au coeur d'une métropole particulièrement dynamique. Deuxième ville d'accueil de congrès internationaux, quatrième parc immobilier de bureaux en Europe, concentrant 15 % du PIB national sur son territoire et drainant 1 emploi sur 6 en Belgique, cinquième au hit-parade des entrepreneurs européens, plate-forme logistique et de transports de première importance, elle représente un poids économique supérieur à la plupart des villes de taille comparable.

Un potentiel important existe pour attirer des industries porteuses et de nouvelles activités au sein de la Région. Ce potentiel devra être exploité de manière pro-active, en prévoyant un aménagement susceptible d'intégrer ces entreprises dans le tissu urbain et en améliorant la desserte en transports en commun des zones concernées.

Les quartiers d'affaires centraux offrent des disponibilités en bureaux suffisantes à un très bon rapport qualité/prix. Cela devrait nous permettre de faire face aux demandes d'extension des institutions européennes, mais aussi d'attirer de nouveaux sièges d'entreprises multinationales.

Le taux de création d'entreprises est plus élevé à Bruxelles (6 %) qu'au niveau national (4 %). Même si ce bon résultat est partiellement compensé par un nombre plus élevé de faillites, il démontre une certaine vitalité du tissu économique.

Le secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC) reste bien implanté en région bruxelloise, malgré la forte concurrence de la périphérie. Il atteint une taille critique suffisante pour qu'une logique de filières (« cluster ») se développe autour d'un réseau dense de fournisseurs, de clients et d'universités.

Bruxelles bénéficie donc d'atouts non négligeables liés à son histoire et à son rôle de capitale nationale et internationale, ainsi qu'à ses fonctions métropolitaines bien assurées.

La Région est aujourd'hui à la croisée des chemins. Des tendances sensibles en matière de revenus et de dynamique économique la fragilisent. Ses atouts restent néanmoins importants et de nombreux signes avant-coureurs laissent augurer d'un avenir prometteur. La ville va mieux mais l'héritage du passé pèse lourdement sur la dynamique urbaine. L'effort de réhabilitation de la ville doit être poursuivi et accéléré, dans un double mouvement portant à la fois sur l'amélioration des conditions de vie et d'épanouissement des habitants, et sur une attractivité retrouvée, favorisant ensemble la pérennité du projet de ville.

LE PROJET DE VILLE

Les enjeux du 1er PRD

Le premier PRD prévoyait de répondre à deux grands défis :

- d'une part, réussir à stabiliser une population diversifiée, voire de la faire croître;
- d'autre part, assurer une croissance des activités garantissant aux habitants de la région le progrès social et le respect de la qualité de la vie en ville.

La population s'est effectivement stabilisée après avoir atteint son minimum historique en 1996; depuis lors, on assiste même à une légère croissance avec 10.000 habitants en plus en cinq ans. L'objectif de la diversité de la population a probablement été moins bien atteint. D'abord, parce que les revenus relatifs de la population bruxelloise dans son ensemble décroissent par rapport au reste du pays; ensuite parce que les habitants connaissent une précarité croissante qui se rencontre dans certaines parties de la ville.

Quant à l'activité économique, bien que la croissance ait été moins importante que dans le reste du pays, elle a connu une certaine reprise matérialisée par une inversion de la tendance de l'emploi salarié qui recommence à augmenter à partir de 1995. Le premier bassin d'emplois du pays est toutefois largement ouvert vers l'extérieur (avec un taux de navette entrante en progression de 56 %) et les créations d'emplois ne profitent pas toujours aux habitants.
Le développement des activités économiques fortes telles que les activités administratives a été encadré par des mesures urbanistiques qui visent à protéger la mixité de la ville en garantissant l'existence des fonctions faibles telles que le logement ou les activités industrielles.
La qualité de vie en ville s'est sensiblement améliorée notamment par des investissements importants dans le logement et dans les espaces publics dans les quartiers centraux qui en avaient le plus besoin.
A l'évidence, toutes les réponses n'ont pas été apportées aux problèmes qui se posaient en 1995. Les défis du premier PRD doivent être reformulés à la lumière des intentions toujours d'actualité.
Les défis du projet de ville
Pour que la Ville demeure un lieu de solidarité et de convivialité, elle doit répondre à des besoins urgents résultant de la précarisation d'une partie importante de la population et veiller à apporter des réponses aux attentes de tous les Bruxellois, afin d'enrayer définitivement l'exode vers la périphérie et d'amorcer le retour en ville des actifs.
La Région doit également apporter des réponses aux attentes des entreprises dont la présence dans la ville est un atout lorsqu'elles s'insèrent harmonieusement et durablement dans le tissu urbain. Les entreprises participent à l'essor de la région et contribuent à garantir l'emploi aux Bruxellois.
La Ville doit se donner la capacité de s'inscrire dans une perspective dynamique et positive qui touche l'ensemble de la région, en évitant toute forme de repli sur soi. Une politique volontariste s'impose. La poursuite des tendances en matière de revenus et de croissance économique mettrait en péril la capacité d'action de la Région, son autonomie voire même sa survie.
Contrairement à la ville américaine, l'idéal de ville européen se fonde sur une mixité des fonctions et des populations. Cet idéal doit être cherché dans une ville capable de se renouveler et de créer une plus-value par rapport à l'attractivité de la périphérie. La mixité des fonctions et des populations est toujours un équilibre précaire, qui n'est atteint que dans le mouvement, dans une ville dynamique.
Parvenir à assurer la mixité des fonctions et des populations requiert un projet de ville ambitieux, capable de forger l'avenir et de fédérer les énergies dans une dynamique forte et visible, regroupant l'ensemble des acteurs du développement régional.
Ce projet de ville ambitieux aura à relever trois défis transversaux majeurs, qui devront orienter l'ensemble des politiques mises en oeuvre :
- assurer à la région une population diversifiée tant en renforçant l'intégration sociale des populations fragilisées, qu'en stabilisant les habitants dans les quartiers anciens et qu'en encourageant le retour à la ville, au travers de politiques axées sur le développement durable et l'amélioration de la qualité de la vie;
- favoriser un développement économique durable et générateur d'emplois pour les Bruxellois, en évitant une surspécialisation de l'économie bruxelloise dans les fonctions administratives;
- inclure le caractère international et interculturel de Bruxelles dans des projets phares intégrés et facteurs de développement durable, autour d'une identité forte basée sur

l'ouverture et le dynamisme.
PRIORITE 1
Renforcer l'attractivité résidentielle et favoriser l'équilibre social en améliorant la qualité de l'environnement urbain, au travers d'une politique intégrée et ambitieuse notamment en matière de rénovation urbaine, d'espaces publics, d'équipements collectifs, de propreté et de patrimoine
Introduction
Cinq éléments retiennent l'attention en matière d'attractivité résidentielle :
- l'habitat, c'est-à-dire la sphère privée qui englobe le logement et son environnement immédiat;
- l'espace public, au sens large, qui intègre l'ensemble des espaces de la ville qui ne sont pas susceptibles de faire l'objet d'une appropriation ou d'une utilisation privée;
- la fonction économique et les emplois procurés;
- la qualité de l'offre en matière d'enseignement et de culture;
- l'accès à un nombre suffisant de services publics et privés, notamment les commerces de proximité, les petits équipements sociaux et culturels.
La Région se doit d'offrir à ses habitants un tissu résidentiel de qualité. Un effort important doit être réalisé pour que la ville attire par ses atouts, qui doivent avoir quelque chose d'original. Cet objectif passe nécessairement par une politique intégrée et ambitieuse entre autres en matière :
- de rénovation urbaine;
- d'espaces publics;
- de propreté et de sécurité;
- d'équipements collectifs;
- de valorisation du patrimoine.
La coordination entre les différents départements et niveaux de pouvoir chargés de ces politiques sur l'ensemble du territoire doit être renforcée, avec une programmation précise des réalisations, avec un souci constant de gestion participative et de cohérence dans les interventions.
Le développement de la ville, l'agrément qu'elle doit procurer à ses habitants passent par la mise en valeur du caractère bruxellois par rapport à d'autres villes, et de ce qui caractérise son habitat. C'est le cas des intérieurs d'îlots, typiquement bruxellois, trop longtemps menacés par la progression constante de constructions en tout genre. Leur amélioration et leur préservation constituent un facteur à part entière de l'attractivité résidentielle.
L'aménagement et la création d'espaces publics doivent faire l'objet d'une plus grande attention. Il y a lieu de faire émerger une véritable politique de l'espace public, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres villes. Les espaces publics seront créés ou réaménagés avec un souci constant de complémentarité entre les différents usagers, de qualité, d'esthétique et de durabilité. La logique d'axe sera poursuivie et renforcée. La coordination entre les différents intervenants sera privilégiée (sur base, notamment, du Manuel des Espaces publics). Cette coordination verra ses moyens garantis pour permettre notamment à la créativité de s'exprimer.
La gestion des nouvelles interventions dans la ville doit se poursuivre à l'échelle des "ensembles" (quartiers, voiries locales, sites, ensembles de type ZICHEE, etc.) et non plus seulement en rapport avec les immeubles riverains. Ceci sera intégré dans toutes les démarches relatives à la rénovation urbaine, en ce compris les opérations de mise en valeur ou de réhabilitation du patrimoine.
Du reste, le patrimoine bruxellois sera davantage valorisé afin que la détention d'un bien protégé soit considérée comme une source de fierté et non perçue comme une

contrainte permanente par son propriétaire.
Une attention accrue sera portée aux éléments qualifiés de "petit patrimoine" (décorations de portes, corniches et châssis remarquables, etc.), dans le but d'encourager leur mise en valeur et leur préservation.
La politique d'amélioration de l'espace urbain doit toucher l'ensemble de la Région. Un effort particulier doit être maintenu ou renforcé quant aux quartiers fragilisés, aux lieux d'arrivées, aux zones touristiques de la ville (centres historiques, gares,...) et à l'aménagement des abords du canal, en particulier le long de sa partie centrale, ainsi qu'en ce qui concerne l'insertion des activités portuaires dans le tissu urbain.
Un espace public de qualité implique nécessairement que les moyens de le maintenir en bon état soient garantis. Son entretien est une préoccupation qui doit être envisagée dès la conception des réalisations.
Les espaces publics doivent également être propres. A ce titre, en vertu du « Plan Propreté », la logique des "contrats de propreté" sera maintenue et renforcée dans le cadre d'une collaboration plus affirmée entre les communes et la Région. Cette collaboration concernera également la propreté dans et aux alentours des infrastructures gérées par d'autres opérateurs. La sanction des actes de malpropreté sera renforcée. Enfin, il s'agira également d'améliorer les méthodes de nettoyage (tags, bordures de trottoirs, vidange rapide des poubelles et collecteurs, etc.) autant que les mesures permettant de prévenir les actes de malpropreté.
L'attractivité résidentielle découle également de la présence à proximité du lieu d'habitation, d'équipements collectifs qui constituent un des atouts des villes. A ce titre, la Région se doit de mieux connaître le potentiel, l'état, la localisation et la capacité des équipements. Ce qui lui permettra de mieux programmer les réalisations nécessaires et de pallier les manques constatés dans certains quartiers; et ceci tant en matière d'infrastructures sportives, socio-culturelles ou éducatives de proximité qu'en ce qui concerne les équipements d'ampleur plus importante, tels que les écoles, les crèches, les infrastructures de soins, etc. La Région recherchera à ce propos la participation des Communautés et des Commissions communautaires.
Pour favoriser l'attractivité résidentielle et donc assurer la pérennité du choix de "vivre en ville", c'est toute une conception de la ville qui doit être repensée par l'action sur l'environnement urbain. La ville doit vivre pour que l'on ait envie d'y vivre.

1. Les éléments de l'attractivité résidentielle

1.1. Introduction

Fondamentalement, l'attractivité résidentielle de la Région constitue une dimension transversale. Elle résulte de facteurs relevant de plusieurs domaines différents.
Toutefois, l'attractivité résidentielle est en elle-même un objectif que la Région se doit de poursuivre, afin de garantir la pérennité d'un projet de ville qui place la qualité de la vie des habitants au coeur du débat.
Le PRD définit des facteurs d'attractivité qu'il juge essentiels. A ce titre, des indicateurs seront identifiés en vue d'évaluer le degré de réalisation des politiques menées dans ces domaines. Leur évolution formera le tableau de bord témoignant de la satisfaction relative de la population et de l'attractivité résidentielle de la Région.
Les différents domaines de ce chapitre concernent :
- l'évolution de la démographie;
- la fiscalité des ménages;
- le logement;
- la rénovation urbaine;
- les espaces publics;

- la propreté et la sécurité;
- les équipements collectifs;
- la valorisation du patrimoine et la protection des intérieurs d'îlots.

Dans le cadre de sa mission, il reviendra au Comité de pilotage du PRD (décrit au septième alinéa du point 8 de la priorité « Conditions Transversales ») de déterminer quels sont les indicateurs pertinents, pour estimer si les objectifs du PRD sont atteints. Un rapport périodique - relatif à l'évaluation du PRD - sera publié et adressé aux instances consultatives, ainsi qu'à la Commission et rendu accessible au public.

La sélection de ces indicateurs tiendra compte du degré de précision à retenir, pour suivre, selon les nuances voulues, l'évolution de l'attractivité résidentielle.

Il s'agira notamment de définir si on peut se contenter d'indicateurs de niveau régional, communal ou bien, s'ils doivent s'établir par quartier voire par zone spécifique. En effet, dans une commune très diversifiée, les retombées d'une politique de rénovation urbaine portant sur un quartier ne pourront s'apprécier sur base de statistiques relatives à l'ensemble de la commune. De même, une subdivision plus fine permettra d'identifier plus clairement des zones dans lesquelles des disparités apparaissent. Dans ce cas, les indicateurs devront être précisés par quartier. Ils seront également sélectionnés en fonction de la disponibilité probable des informations.

On recherchera aussi les indicateurs permettant de comparer la Région et son évolution avec d'autres villes belges et étrangères similaires.

* Audit urbain

Dans la mesure du possible et pour autant que la recherche soit pertinente, les indicateurs s'inscriront dans la logique et la sélection suggérées dans l'Audit urbain, réalisé par la Commission européenne; ceci afin d'augmenter l'utilité et la rentabilité des recherches menées pour comparer également les résultats bruxellois à ceux des autres grandes villes.

* Les statistiques régionales

Le Service Etudes et Statistiques régionales publie annuellement un recueil de statistiques au niveau bruxellois. Celles-ci constituent une base solide d'indicateurs. Des combinaisons ou exploitations complémentaires de diverses données disponibles pourraient constituer de nouveaux indicateurs, non encore envisagés.

1.2. Objectif démographique

Sur le plan démographique, les principales observations issues du constat sont les suivantes :

- le solde migratoire avec le reste de la Belgique reste négatif et moins favorable que celui observé au début des années 80;
- le revenu moyen des Bruxellois est inférieur à la moyenne belge; seules 9 communes ont un revenu moyen par habitant supérieur à la moyenne nationale;
- cela génère des dépenses sociales plus importantes et une diminution des moyens financiers disponibles;
- le départ des personnes à revenus moyens ou aisés, vers la périphérie, a des incidences sur la mobilité, le commerce de détail, l'entretien du bâti;
- la pauvreté se concentre dans certains quartiers centraux de la Région;
- Bruxelles connaît une surreprésentation des ménages à faibles revenus et une sous-représentation des ménages de la classe moyenne et de la classe supérieure.

L'observatoire de la population de la Région de Bruxelles-Capitale relève qu'à la population « de droit », inscrite au Registre National des Personnes Physiques, il faut ajouter près de 46.000 habitants supplémentaires vivant dans la région bruxelloise, personnes non inscrites, de statut très divers (personnel diplomatique, candidats réfugiés politiques figurant sur une liste d'attente, personnes sans domicile fixe,

étudiants « koteurs », ...), ce qui porte en réalité le chiffre de la population à environ 994.000 habitants (chiffres de 1997).
A l'horizon 2010, une évolution de la population d'environ 40.000 habitants semble être la croissance minimale à prévoir, selon les projections du constat.
Le PRD, par l'ensemble des actions qu'il préconise, espère aller au-delà de cette évolution tendancielle.
Toutefois, il convient d'assurer que l'augmentation de la population résulte d'une combinaison harmonieuse entre :
- le renforcement de la tendance observée (depuis quelques années) de redressement du solde migratoire net avec la périphérie et avec le reste du Royaume, de sorte que ces deux données tendent vers un solde positif en faveur de la Région à l'horizon 2010;
- le maintien d'un solde migratoire net positif avec l'étranger;
- la croissance du solde naturel.
Il s'agit en effet de fixer ou d'attirer dans la Région une population diversifiée, susceptible de contribuer à son développement et d'assurer ainsi la pérennité des mécanismes de solidarité intrarégionaux, tout en maintenant la population existante.
Ceci passe par le renforcement de l'attractivité résidentielle.
1.3. Fiscalité des ménages
L'outil fiscal est important lorsqu'il s'agit de garantir l'attractivité résidentielle d'une ville-Région.
Vu le contexte de concurrence fiscale qui s'installe entre les Régions, il faut éviter que la pression fiscale globale pesant sur les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale ne soit augmentée.
Compte tenu de l'autonomie fiscale accrue des Régions, les taxes régionales, les droits de succession et la fiscalité immobilière ont été revus en profondeur afin de pouvoir rencontrer les objectifs de l'attractivité résidentielle.
1.4. Renforcement de la production de logements et rénovation urbaine
Ces deux objectifs doivent être complémentaires afin de garantir une offre de logements diversifiés sur l'ensemble du territoire régional.
Une attention particulière sera apportée à la récupération de logements actuellement affectés à d'autres usages ou abandonnés (appartements aux étages des commerces, mécanisme des achats groupés). Vis-à-vis de tels logements, l'aide à l'acquisition de la première habitation pourrait être majorée.
Du reste, l'aide à l'acquisition du premier logement fera l'objet d'une programmation budgétaire jusqu'à l'horizon 2010, permettant d'assurer le développement progressif de cet outil.
Parallèlement, le Gouvernement améliorera le dispositif des aides à l'acquisition d'un premier logement pour jeunes ménages.
Enfin, la Région chargera un groupe de travail de réfléchir au problème de la récupération des logements vides dans les noyaux commerciaux.
Par ailleurs, un instrument spécifique visant la protection et la réhabilitation des intérieurs d'îlots sera créé.
Il aura un quadruple objectif :
- récupération de parcelles ou de parties de parcelles actuellement construites;
- rigueur à l'égard des constructions illicites, tant par une prévention affirmée que par l'exigence de remise en pristin état;
- verdurisation des intérieurs d'îlots dégradés;
- encouragement à la verdurisation des toits plats et/ou l'usage de matériaux plus nobles que les recouvrements bitumés.

L'inventaire de la situation existante, réalisé dans le cadre de l'élaboration du PRAS, permet de dresser le cadastre des intérieurs d'îlots dégradés et de procéder à une hiérarchisation des priorités sur l'ensemble du territoire régional. Les programmes intégrés des pouvoirs publics s'attacheront également à définir les modalités d'intervention sur ces espaces.
En ce qui concerne les infractions, entre autres les infractions en intérieurs d'îlots, régularisées la plupart du temps au moyen d'une amende administrative, il conviendrait à l'avenir de calculer cette amende en fonction de la plus-value liée à l'infraction. Une modification de l'OOPU a été adoptée dans ce sens. Le contrôle des infractions doit être renforcé au niveau communal; une concertation avec le parquet doit rendre crédibles les poursuites judiciaires.
1.5. Une politique ambitieuse des espaces publics concrétisée par un programme opérationnel de réaménagement de l'espace public.
Le programme opérationnel sera élaboré en étroite concertation avec les communes, celles-ci disposant de la maîtrise de l'essentiel de l'espace public. En dégageant des priorités, il concrétisera les grandes options et objectifs découlant du PRD ainsi que des PCD, au fur et à mesure de leur adoption. Il servira à la mise en oeuvre de ces principes, en localisant et en planifiant les actions et leur programmation dans le temps. Une information relative à la réalisation progressive des aménagements sera adressée à un large public.
Des efforts importants doivent être poursuivis en ce qui concerne l'amélioration des espaces publics, tant quantitativement que qualitativement. Afin d'accroître l'efficacité de la démarche, la création d'une équipe spécifique sera étudiée. Celle-ci regrouperait en une unité fonctionnelle des fonctionnaires spécialisés dans le domaine des espaces publics détachés de leur service d'origine. Ils constitueraient ainsi une équipe pluridisciplinaire chargée de la mise en oeuvre du programme opérationnel de réaménagement de l'espace public découlant du PRD. De même, un lieu permanent d'échanges d'informations sera installé entre la cellule régionale et les communes.
Si, aujourd'hui, l'espace public est devenu un thème générateur d'une réflexion sur la ville, c'est que trop longtemps l'aménagement des espaces urbains a été soumis à la loi de la circulation automobile. L'aménagement de l'espace public relève certes des intentions politiques, mais il doit prendre en compte les relations tissées entre ses configurations possibles et l'usager.
A ce titre, il est fondamental d'appuyer l'action des pouvoirs publics sur deux principes fondateurs :
- la définition d'un répertoire commun entre les différents acteurs politiques, administratifs et artistiques, qui puisse renforcer l'identité de Bruxelles;
- fonder les recommandations en matière d'espaces publics sur des éléments se situant à la base de sa conception et amener le concepteur à intégrer son projet en interaction avec l'environnement.
Le programme opérationnel de réaménagement de l'espace public intégrera dès lors les éléments suivants :
- l'indispensable qualité que doit revêtir l'espace public des artères commerciales, en termes de lisibilité, d'accessibilité et de mise en valeur des différentes fonctions du quartier;
- le principe d'un espace public orienté vers les usagers piétons et non motorisés (trafic lent, place des enfants, etc.);
- l'ensemble des aspects liés à l'embellissement et à la mise en valeur des lieux : choix des matériaux, durabilité de ceux-ci, éclairage (plan lumière), plantations, mobilier urbain, etc. La logique d'axe (conception de l'espace public sur l'ensemble d'un tracé)

sera privilégiée par rapport aux interventions plus ponctuelles;
- la nécessité d'une communication et d'une information optimales, afin de donner sa pleine mesure à la participation des habitants et ensuite de valoriser le potentiel résidentiel de la Région;
- le programme opérationnel intégrera la désignation de noeuds intermodaux faisant l'objet d'aménagements spécifiques tenant compte d'un partage de l'espace public entre les différents usagers.

Le programme opérationnel de réaménagement de l'espace public identifiera les espaces à réaménager prioritairement et sera coordonné avec les autres opérations prévues dans des zones définies (voir le point 2 de la priorité). Il intégrera les outils déjà disponibles. Le Manuel des Espaces publics sera, à cet égard, revu afin de le rendre conforme aux exigences actuelles en matière de réaménagement des espaces.

Les plans triennaux d'investissements des communes seront élaborés en harmonie avec les orientations et les priorités définies par le programme opérationnel de réaménagement de l'espace public.

Quatre axes seront mis en exergue dans le programme opérationnel de réaménagement de l'espace public, dans le but spécifique d'améliorer l'attractivité résidentielle :
- favoriser la vie publique dans les quartiers;
- valoriser les pôles de la vie urbaine;
- respecter les perspectives et les paysages urbains;
- améliorer les entrées de ville.

1.5.1. Favoriser la vie publique dans les quartiers

L'espace public doit faciliter la création de liens sociaux à l'échelle des quartiers. Il doit donc favoriser la rencontre, en étant identifié comme un lieu sûr, propre et agréable. Il doit viser la sécurité des déplacements des usagers « faibles » et remplir une fonction d'embellissement des quartiers. On recherchera notamment l'adéquation entre les matériaux et le mobilier urbain, avec la typologie du bâti et les caractéristiques historiques, touristiques ou simplement urbanistiques des lieux concernés.

1.5.2. Valoriser les pôles de la vie urbaine

Les espaces publics des zones commerciales, touristiques ou historiques (par ex. les ZICHEE) recevront un traitement particulier qui incite à la flânerie et permette l'identification de ces lieux comme pôles d'attractivité. De la même manière, les abords des équipements collectifs seront valorisés, dans une optique de complémentarité avec les autorités responsables du fonctionnement de ces équipements.

1.5.3. Respecter les perspectives et les paysages urbains

L'aménagement des espaces publics devra veiller à s'inscrire dans une logique paysagère et permettre une lecture simple et fonctionnelle de la ville. Tant le choix des matériaux que les principes architecturaux privilégieront cet aspect esthétique et sobre. De même, il conviendra que les aménagements, sans être factices, correspondent à l'histoire ou aux fonctions des lieux concernés. L'eau, la verdure, les ouvrages d'art et les créations artistiques participeront à cet aspect d'ensemble.

Les principaux axes structurants, mais également la zone du canal, les espaces verts paysagers et les ensembles architecturaux remarquables feront l'objet d'une attention toute particulière lorsqu'il s'agira de traiter les espaces publics environnants.

1.5.4. Améliorer les entrées de ville

L'aménagement des entrées de ville est une priorité, parce que, par essence, ce sont elles qui en donnent la première image aux personnes pénétrant dans la Région.

On cherchera, par un traitement adéquat, à tracer les lisières de la cité, en veillant à ce que les entrées de ville demeurent des lieux d'accueil.
Les trois objectifs sont ici :
- la poursuite du programme de placement d'oeuvres d'art;
- la mise en valeur des bâtiments entourant les entrées de ville;
- un traitement continu de l'espace public partant de la limite régionale pour aboutir aux premiers quartiers habités marquant la transition vers une conduite automobile plus adaptée aux exigences de la ville.

1.6. Renforcement des politiques et des mécanismes visant à assurer la qualité environnementale de la vie en ville

Cette ambition repose essentiellement sur des outils de planification sectorielle qui fixent des objectifs à atteindre et définissent les modalités nécessaires pour y parvenir. Cette logique de planification souple sera encouragée et constamment évaluée afin de vérifier la réalisation des objectifs fixés.

1.6.1. En matière de propreté publique

L'exécution du "Plan Propreté" adopté par le Gouvernement en 1999 doit se poursuivre. Il convient à cet effet que l'ensemble des communes ait conclu un contrat de propreté avec l'Agence Régionale pour la Propreté.
La mise en oeuvre de ces contrats doit viser, pour 2005, la réalisation des objectifs suivants :
- la mise à disposition de la population d'infrastructures en nombre suffisant, selon les normes définies en exécution du Plan propreté : corbeilles urbaines, espaces sanitaires canins, bulles à verre, parcs à conteneurs;
- l'amplification des campagnes d'information et de sensibilisation à la propreté publique ainsi qu'aux collectes sélectives, ce qui nécessite la collaboration étroite des communes, des associations locales et des écoles;
- le développement de la répression. A ce titre, la norme de 1 contrôleur pour 10.000 habitants doit être atteinte par un renforcement des effectifs communaux et régionaux. La coordination entre les communes et la Région doit également être accentuée, notamment en ce qui concerne la répression des dépôts clandestins;
- la définition d'une carte des zones vitrines (entrée de ville, gares, sites touristiques, noyaux commerciaux,...) et des points noirs, pour lesquels des normes spécifiques doivent être définies;
- la mise en place d'un centre d'appel régional (téléphone blanc) chargé de centraliser et de traiter l'ensemble des plaintes relatives à la propreté, quel que soit l'opérateur concerné;
- la mise sur pied de l'Ecole régionale de propreté dont la mission sera de revaloriser les métiers de la propreté par l'organisation de cycles de formation destinés tant aux agents communaux qu'à ceux de l'Agence;
- le renforcement des mesures visant à assurer la propreté et la sécurité des abords des chantiers, par un contrôle et des sanctions plus affirmés;
- la mise en place d'une politique de prévention relative au problème important des déjections canines, à mener par les communes (police locale) et la coordination des politiques régionale et communales.

1.6.2. En matière de bruit (voir également priorité 9 Alinéa 3 du point 7)

La mise en oeuvre du Plan Bruit doit aboutir à une diminution mesurable du niveau moyen de bruit en ville, et en particulier dans les quartiers d'habitation.
Le Gouvernement donnera la priorité à la résolution rapide des problèmes aigus posés par les nuisances sonores dans les zones identifiées comme "points noirs du bruit" sur le territoire régional. Ces objectifs passent notamment par la mise en place de mesures

ambitieuses destinées à réduire le bruit lié au trafic automobile. A cet égard, les équipements routiers réduisant le bruit seront privilégiés.

1.6.3. En matière de qualité de l'air

Un plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air doit être adopté et mis en oeuvre, afin entre autres d'atteindre les objectifs de Kyoto relatifs à la réduction des émissions de CO2. Dans ce cadre, les objectifs du PRD sont la mise en place d'une politique rationnelle de l'énergie (développée au point 7 de la priorité 9) et la diminution du volume de trafic (voir point 1.2. de la priorité 9).

1.6.4. En matière d'espaces verts

Dans le cadre de la mise en oeuvre du maillage vert, la réhabilitation ou la création d'espaces verts de proximité veillera à améliorer le bien-être ou la convivialité par la verdurisation des sites concernés. Chaque fois que la situation s'y prêtera, le respect du principe de "partage de l'espace public" s'appliquera. Lorsqu'il s'agira d'espaces communaux, les subsides aux communes seront octroyés en fonction du respect de ces critères.

Par ailleurs, un programme spécifique de rénovation et d'embellissement des grands espaces verts bruxellois sera mis en oeuvre. Les zones forestières et naturelles bénéficieront d'une attention soutenue et les principes de gestion écologique y seront initiés ou renforcés.

La recherche d'une meilleure complémentarité entre les interventions sur l'espace public et les objectifs du maillage vert sera privilégiée, afin notamment de favoriser la "circulation douce" sur certains axes.

1.7. Identification des forces et faiblesses en termes d'équipements collectifs

Dans l'année qui suit l'adoption du Plan, la Région et les Commissions communautaires établiront ensemble, avec l'aide des communes et sur base des données existantes et des PCD, le cadastre des équipements collectifs et identifieront les manques éventuels. Ces données serviront de base à une programmation des équipements à développer mais également à la détermination des moyens à mettre en oeuvre pour assurer les partenariats ou les synergies possibles entre les communes et/ou les autorités concernées, par exemple dans le cadre des PCD.

Dans la mesure du possible, le cadastre des équipements collectifs identifiera :

- le type d'équipement concerné;
- son caractère public ou privé;
- la localisation précise et la qualité de l'accessibilité pour chacun des modes de déplacement;
- le public concerné (âge, catégorie socioprofessionnelle);
- le prix des prestations offertes;
- la capacité d'accueil et les horaires de fonctionnement;
- par commune et par type d'équipement concerné, le taux de couverture des besoins exprimés.

Une attention particulière sera portée sur les équipements intéressant l'enfance et la petite enfance (voir également priorité 7). Leur disponibilité et leur accessibilité constituent des critères déterminants dans le choix de demeurer en ville. Il s'agit essentiellement des crèches, haltes-garderies, plaines de jeux adaptées et structures permettant d'offrir un accueil extrascolaire de qualité.

Il sera également porté une attention particulière au "maillage" en termes d'équipements socioculturels de proximité. Ceci afin de mieux répondre aux attentes des populations en termes d'activités intergénérationnelles et interculturelles.

1.8. Valorisation des atouts patrimoniaux

L'ordonnance du 4 mars 1993 est basée sur l'équilibre entre la prise en charge de la

protection du patrimoine par son propriétaire et par les pouvoirs publics. A cet égard, les pouvoirs publics véhiculent trop souvent une image négative : parcours administratifs trop lents des demandes de subsides, insuffisance des crédits, difficultés de dialoguer avec les détenteurs de biens patrimoniaux. Le but sera donc de rétablir cette nécessaire confiance, par le juste équilibre entre les aides, les avantages, les désagréments et les sanctions; ceci tant à l'égard des propriétaires privés que des propriétaires publics.
Cinq axes seront développés :
- le juste équilibre;
- l'archéologie;
- la redéfinition du patrimoine, en ce compris une attention particulière à accorder à la qualité architecturale;
- un système de primes mieux ciblé;
- veiller à accélérer l'adoption de l'inventaire du patrimoine immobilier prévu dans l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier.
1.8.1. Le juste équilibre
La protection du patrimoine doit être entreprise dans le cadre d'une campagne générale de classement chronologique et/ou en fonction de l'intérêt représenté par un patrimoine plus récent. Il s'agit de procéder de manière rigoureuse et systématique pour l'ensemble des édifices remarquables, des origines à l'époque contemporaine. Une attention particulière sera donnée au classement du patrimoine fragile et menacé, tel que les intérieurs et décorations fragiles, devantures commerciales; les typologies inhabituelles (brasseries, château d'eau, ...); les bâtiments et grands ensembles susceptibles de faire l'objet de vastes projets de réaffectation.
L'action publique doit prendre sept orientations :
- développer une Cellule de Veille du Patrimoine au sein du service des monuments et des sites de l'administration de l'aménagement du territoire et du logement. Son appui à tous les propriétaires sans exception se concrétisera par l'examen et l'expertise des bâtiments à réaffecter, par une assistance dans le suivi des dossiers, ou encore par l'accompagnement dans les contacts avec le Service des Monuments et Sites et l'Administration de l'Urbanisme;
- garantir un octroi de subsides automatique et rapide pour les travaux ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme;
- confirmer le principe d'une exonération totale du précompte immobilier à l'ensemble des biens classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde, pour autant que ces biens fassent l'objet d'un entretien régulier réalisé dans les règles de l'art;
- protéger les ensembles par le biais de règlements d'urbanisme zonés qui visent davantage les quartiers entiers que les bâtiments isolés;
- finaliser rapidement l'inventaire du patrimoine immobilier tel qu'il est prévu dans l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier. Cet inventaire tiendra compte des éléments caractéristiques du tissu urbain ainsi que des structures urbaines intéressantes du point de vue patrimonial. Il servira d'outil de base pour tout travail sur le patrimoine en région bruxelloise;
- développer dans le cadre des PCD une réflexion globale sur la protection et la mise en valeur du patrimoine qui servirait de cadre à la mise en place de partenariats entre la Région et les communes et à une action conjointe entre communes riveraines, ainsi qu'à l'octroi de subventions;
- mettre au point des plans de gestion approuvés par la CRMS relatifs aux bâtiments et aux sites classés.
Cette politique d'accompagnement et d'aide doit cependant être contrebalancée par la

mise en oeuvre d'une politique ferme et cohérente de surveillance du patrimoine. Elle implique le développement d'un système efficace de sanctions et une procédure rapide de remise en pristin état, partiel ou total selon l'étendue de l'infraction.

1.8.2. Archéologie

Le Gouvernement intégrera dans la réforme de l'ordonnance de 1993 les principes suivants :

- la fouille systématique lors de la découverte d'un site;
- les conditions d'accès aux chantiers de fouille;
- les modalités d'intervention à court, moyen et long terme;
- le traitement des découvertes fortuites, en sorte que soit donnée une dimension normative à la Charte pour la protection des sites et des découvertes archéologiques.

Ceci entraînera la constitution d'une cellule "archéologie" au sein du service des Monuments et Sites, capable de faire face aux besoins scientifiques de la Région en la matière.

1.8.3. Une redéfinition du patrimoine

L'accent sera mis sur "le patrimoine au quotidien", autrement qualifié de "petit patrimoine".

Les communes seront chargées d'établir l'inventaire des éléments spécifiques du patrimoine local qui mériterait d'être maintenu et mis en valeur.

La sensibilisation à sa protection et à sa mise en valeur passera par une large information sur sa diversité, son abondance ainsi que sur les façons de le préserver.

Des moyens budgétaires seront également affectés à une aide à la protection de ce type d'éléments. Les moyens seront attribués (en fonction des demandes) avec un taux d'intervention allant de 20 à 100 % suivant le caractère remarquable des éléments concernés; ceci proportionnellement à la hausse constante des budgets affectés à la politique générale du patrimoine.

Quant à la sensibilisation à la construction d'ensembles architecturaux de qualité, constituant le patrimoine architectural à venir, elle passera par la mise en place d'une procédure de guidance et de conseil architectural dans le cadre de projets architecturaux d'envergure.

1.8.4. Un système de primes mieux ciblé

Le dispositif des primes, dont l'accès et les procédures d'octroi ont été simplifiés, sera revu afin de mieux intégrer la valeur patrimoniale du bâtiment concerné. Les travaux bénéficiant d'une aide devront respecter la typologie d'origine (en fonction de son intérêt), privilégier la qualité patrimoniale et éviter les remplacements qui la dénaturent.

Des procédures de contrôle seront mises en place au niveau communal, de manière à inciter les propriétaires à maintenir leur façade en bon état, ainsi que la possibilité de sanctionner les propriétaires défaillants.

Une coordination entre les diverses législations (dispositifs de primes divers, prescriptions relatives à la protection du patrimoine) sera réalisée de manière à éviter que des mesures contradictoires ne soient prises à l'encontre de la protection du patrimoine.

L'arrêté déterminant les travaux relevant de la minime importance sera revu de façon à assurer la protection des éléments de petit patrimoine présents sur les bâtiments construits avant 1932.

2. Zones-leviers

2.1. Zones-leviers et attractivité résidentielle

La Région dispose d'un réel atout en termes de diversité résidentielle. Celle-ci doit être davantage développée et faire l'objet d'une mise en exergue qui puisse favoriser

l'attractivité résidentielle de la Région.
Les priorités définies au point 1 seront mises en oeuvre dans les zones spécifiquement consacrées à la fonction résidentielle. L'objectif est de maintenir, voire de renforcer, leur potentiel comme tissu résidentiel de qualité. Ces priorités seront combinées avec celles dégagées dans les autres volets du projet de ville. Il s'agit d'assurer un développement optimal de ces zones et de perpétuer leur fonction d'accueil d'une population qui, en l'absence d'un environnement de qualité, serait tentée d'opter pour une émigration hors des limites régionales.
Certaines zones-leviers qui conjuguent de fortes possibilités d'attraction résidentielle avec d'autres dimensions du développement futur de la Région retiennent l'attention spécifique du Gouvernement. Soit que leur potentiel résidentiel, risquant d'être écorné par d'autres fonctions, il conviendrait par conséquent de le protéger; soit que ce potentiel gagnerait à être valorisé, ce qui renforcerait les autres vecteurs de développement et démultiplierait l'attrait global de la zone.
Le schéma directeur servira d'outil de planification de ces zones, dont les contours précis seront définis au terme d'une première analyse de la situation existante (PRAS, PCD, PPAS, programmes intégrés de revitalisation en cours ou à venir, et projets connus). Ce schéma directeur, au caractère strictement indicatif, sera élaboré en vue de concilier au mieux les objectifs et les attentes des différents acteurs et de transcender d'éventuelles logiques concurrentielles.
2.2. Contenu des schémas directeurs appliqués aux zones-leviers
Les schémas directeurs qui leur seront associés prendront en considération les éléments suivants :
- les mesures spécifiques visant à encourager la rénovation ou la création de logements;
- le phasage dans le temps des mesures d'aménagement liées aux projets de rénovation ou de développement;
- le type d'activités liées à d'autres fonctions qui sont privilégiées sur la zone et leur localisation;
- les mesures à prendre en termes d'aménagement des espaces publics et d'embellissement;
- la définition des projets d'équipements collectifs ou des infrastructures ainsi que leur ampleur;
- les liaisons de transport à créer, la définition de la hiérarchie des voiries et des modalités qui doivent leur être affectées;
- les modes d'intervention publique (programmes intégrés, primes, outils incitatifs spécifiques) qui doivent garantir le développement harmonieux de la zone.
PRIORITE 2
Dynamiser l'ensemble des secteurs de l'économie bruxelloise en vue de développer l'emploi local en veillant à ce que les activités soient compatibles avec l'environnement et la qualité de vie en ville
Introduction
La politique économique sur un territoire aussi exigu que celui de la Région de Bruxelles-Capitale doit privilégier le maintien et le développement de toutes les activités économiques inhérentes à la ville.
Le développement des entreprises nécessite la réunion d'un ensemble de conditions complexes qui concourent à l'attractivité économique de la ville et inciteront les entreprises à s'y installer, à s'y maintenir et à s'y étendre.
Pour ce faire, l'instauration d'un climat d'entreprise favorable est essentielle et notamment via la simplification des formalités administratives, la « e-gouvernance »,

la fiscalité et l'accès aux crédits. La coordination et la fédération de toutes les énergies, publiques comme privées, aidant les entreprises à s'installer ou à prospérer à Bruxelles seront réalisées au travers d'un véritable « guichet unique ». En outre, l'accent sera mis sur des mesures favorables à la création et à l'extension des activités des petites et moyennes entreprises, des très petites entreprises et des indépendants.
Les activités économiques doivent être compatibles avec l'environnement et la qualité de la vie en ville. Cela signifie qu'il faut promouvoir l'obtention d'un label de développement « éco-dynamique » via l'IBGE. Elles doivent donc utiliser des matériaux respectueux du milieu, mettre en place des règles permettant l'économie d'eau et de l'énergie, pratiquer la sélection des déchets, etc. Les activités économiques doivent également être un moteur du développement des potentialités économiques au sein de la Région et utilisatrices de ses différentes catégories de main-d'oeuvre. Ces activités intègrent naturellement l'industrie urbaine au contenu renouvelé par les apports des sciences et des technologies nouvelles.
La politique économique ne peut être dissociée de la politique de l'emploi. Tout doit être mis en oeuvre pour concrétiser le droit à l'emploi en assurant à tous, les meilleures conditions de participation à l'essor social et économique de Bruxelles.
A l'heure où le niveau des qualifications demandées est en hausse permanente et où la spécialisation fonctionnelle (ville tertiaire, centre administratif,...) du marché bruxellois de l'emploi s'accentue, la nécessité de poursuivre une politique volontariste de formation qualifiante en faveur des Bruxellois, les plus démunis face à ces évolutions, est indispensable pour limiter le plus possible le nombre d'exclusions.
Pour atteindre cet objectif, il faut encourager les entreprises et les secteurs qui créent des possibilités d'emploi durable pour les basses qualifications.
La Région devra veiller à ce que la croissance du volume d'emplois des entreprises situées sur son territoire s'inscrive dans le cadre de la lutte contre les discriminations à l'embauche, dont sont victimes de nombreux jeunes Bruxellois d'origine étrangère.
Les mesures publiques d'emploi et de formation prises en faveur des Bruxellois peu qualifiés seront renforcées et mieux adaptées aux besoins des entreprises bruxelloises.
Ces mesures devront mobiliser les structures de formation professionnelle en vue d'accroître les compétences des Bruxellois les moins qualifiés, en adéquation avec les besoins du développement économique de la Région.
Elles devront d'une part permettre aux personnes formées de trouver un emploi (le cas échéant, hors de la Région) et, d'autre part, inciter les entreprises bruxelloises à puiser plus intensivement que par le passé dans le vivier de la main-d'oeuvre bruxelloise.
Dans ce cadre, les politiques régionales d'économie et d'emploi doivent reposer sur un renforcement du dialogue social.
1. Mettre en oeuvre un véritable dialogue entre les interlocuteurs sociaux et les acteurs publics bruxellois de manière à renforcer l'efficacité des initiatives publiques en matière d'économie et d'emploi
Le dialogue social doit être renforcé afin d'assurer une meilleure implication des acteurs de l'économie bruxelloise dans la programmation des politiques d'économie et d'emploi à Bruxelles.
Ce dialogue doit se structurer au sein du Conseil économique et social et du Comité de concertation économique et sociale.
La programmation des politiques d'économie et d'emploi à Bruxelles doit se conformer aux lignes directrices fixées en la matière par l'Union européenne.
Les contributions de la Région de Bruxelles-Capitale au plan d'action national pour l'emploi (PAN) seront fixées annuellement dans un plan d'action régional (PAR). Son élaboration et son évaluation seront réalisées en concertation étroite avec les

interlocuteurs sociaux bruxellois dans le cadre du Comité de concertation économique et sociale.
Ce plan régional assurera la coordination stratégique des diverses interventions des fonds structurels (1) européens à Bruxelles en matière d'économie, d'emploi et de formation. Les organes consultatifs créés à cet effet avec les Communautés (2) seront associés à l'élaboration de ce plan d'action. Ils seront plus particulièrement chargés de mobiliser les acteurs de la formation et de l'enseignement dans ces matières et d'en assurer la concertation.
En outre, la dynamique de concertation (établie dans le cadre du Pacte territorial pour l'emploi entre les acteurs de l'économie et de l'emploi) sera un moyen commun de réflexion prospective et d'innovations.
Il est également impératif que la concertation sociale sur les stratégies à mettre en oeuvre puisse porter sur l'ensemble du bassin économique bruxellois, excédant le territoire régional. Des concertations seront recherchées via le dialogue entre les conseils économiques et sociaux des trois Régions.
Suivant cette même logique, des concertations seront recherchées avec les comités subrégionaux de l'emploi du Brabant wallon et du Brabant flamand.
Enfin, la création, au sein du Conseil économique et social, d'un Observatoire de la vie économique devra permettre aux décideurs publics de connaître les desiderata et les besoins des entreprises ainsi que d'étudier leurs critères de localisation.
2. Dynamiser l'économie bruxelloise en instaurant un climat d'entreprise favorable
L'instauration d'un climat d'entreprise favorable passe par la coordination et la fédération de toutes les initiatives, publiques comme privées, aidant les entreprises à s'installer ou à se développer à Bruxelles. Il convient à cet effet de :
2.1. Améliorer l'information à l'attention des entreprises
Les acteurs économiques installés à Bruxelles ou qui souhaitent s'y implanter ont droit à un accueil et à une information de qualité, rapide et efficace. Le système du guichet unique « Ecobru » doit être fondamentalement réorienté pour devenir un « portail d'accès » de référence de toute entreprise existante ou en passe de se former. Il doit orienter les demandeurs vers les services spécialisés, au cas où la requête dépasserait le cadre normal de ses activités. Cette démarche s'inscrit dans une logique de mise en réseau des initiatives publiques et privées.
Afin que les entreprises aient une meilleure vue d'ensemble du marché de l'emploi et de la formation, ce qui les incitera à faire appel à la main-d'oeuvre bruxelloise, il importe de leur fournir toutes les informations disponibles et par tous les moyens de communications existants.
A cet effet, l'ORBEm met en place un réseau « en ligne » d'informations sur l'emploi. Ce réseau relie quelque 200 partenaires potentiels répartis sur tout le territoire urbain. L'ORBEm pourra également s'appuyer sur les travaux de l'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications et introduire ainsi au fur et à mesure les modifications constatées dans les secteurs porteurs d'emploi ou dans l'analyse des fonctions critiques.
2.2. Faciliter l'accès au financement
Pour les acteurs économiques, l'accès à des modes de financement adaptés à leur spécificité est un facteur clé de création et de développement Il participe au premier chef à l'instauration d'un climat d'entreprise favorable.
A cet égard, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale entend réaffirmer le rôle de la SRIB via BRUSTART et le Seed-Fund dans l'aide à la création, à la croissance et au développement des sociétés dont les activités sont de nature à renouveler et à améliorer le tissu économique bruxellois. En outre, le Fonds

microcrédit et le Fonds d'amorçage seront pérennisés et le recours au Fonds de garantie ainsi qu'au Fonds de participation sera encouragé.

2.3. Promouvoir la création d'entreprises

Il convient d'encourager la création d'entreprises et de détecter les réseaux d'entreprises qui, tirant parti de leurs synergies, joignent leurs efforts et poursuivent un même objectif de développement.

La réalisation de cet objectif passe par les actions suivantes :

- créer un dispositif global de détection et d'accompagnement des nouveaux projets et des « projets dormants »;
- assurer l'accueil et l'accompagnement de projets d'entreprises et de petites entreprises en développement grâce, entre autres, aux centres d'entreprises existants ou à créer;
- encourager le regroupement d'entreprises (par exemple dans des sites désaffectés) par la mise en commun d'équipements et de ressources humaines;
- mettre en place des structures communales chargées de prendre en compte tous les aspects susceptibles de favoriser le développement économique local. A cet effet, les communes veilleront à développer dans leur PCD les objectifs et moyens techniques et humains qu'elles comptent consacrer à la promotion de la création et de l'accueil d'entreprises.

Un accompagnement adéquat est de nature à favoriser le tissu économique local. C'est pourquoi les initiatives prises dans ce sens, et en particulier les programmes menés en partenariat avec le monde académique universitaire et des hautes écoles, seront coordonnés et soutenus.

2.4. Simplifier les procédures et les charges administratives

Les acteurs économiques sont sensibles au poids des charges administratives.

Dans les domaines où elle exerce son autorité, la Région de Bruxelles-Capitale veillera à évaluer les procédures administratives en vue de les simplifier et de les alléger. Cette volonté se concrétisera notamment par la réalisation de protocole d'accord entre administrations, pour l'échange des informations nécessaires au traitement des dossiers. La numérisation des documents (e-gouvernance) sera un des moyens utilisés.

Par ailleurs, le réseau à large bande « Irisnet », qui reliera à terme toutes les administrations bruxelloises, doit favoriser un accès plus facile et rapide que ce soit aux différents services, aux informations ou aux documents officiels. De même, il doit permettre aux entreprises d'introduire leurs demandes par ce biais.

En outre, une fois la connexion avec les instances fédérales réalisée, une gestion interne des documents administratifs sera pratiquée. Ces documents transiteront d'un service à l'autre, évitant ainsi au citoyen ou à l'entreprise d'entreprendre de nouvelles démarches.

Ces différentes mesures devront concourir à une réduction sensible des délais de traitement des dossiers.

2.5. Assouplir la fiscalité

La Région soutiendra une fiscalité non pénalisante pour l'activité économique pour autant qu'elle n'entre pas en conflit avec les objectifs sociaux, environnementaux et énergétiques du Gouvernement, ainsi qu'avec la qualité de vie en ville et en général.

La création d'un Observatoire de la fiscalité au sein de la Région de Bruxelles-capitale permettra d'analyser la nature et l'évolution de toutes les formes de taxations et de pressions fiscales, des taxes communales et régionales tant à Bruxelles que dans les autres Régions. Un des objectifs est notamment de veiller à l'équité, à l'efficacité et à la transparence de la réglementation en la matière. L'Observatoire prendra également

en compte l'inadéquation des limites administratives régionales avec la réalité de la métropole urbaine bruxelloise. Il mènera à cette fin toutes les études prospectives sur des sources de financements complémentaires indispensables au développement harmonieux de la Région.
Cet Observatoire de la fiscalité sera instauré au sein de l'administration régionale. Les constats, analyses et conclusions seront soumis pour avis au Conseil économique et social et à la Commission régionale de développement.
3. Renforcer les atouts de la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte de mondialisation accrue en inscrivant l'économie bruxelloise dans une logique de réseau métropolitain
3.1. Soutenir le commerce extérieur
Ayant vu ses compétences renforcées en matière de commerce extérieur, la Région doit se positionner en tant qu'acteur à part entière dans ce domaine. Face à de nouvelles missions d'accompagnement des exportateurs bruxellois, la Région doit garantir à ces derniers un niveau de service équivalent à celui dispensé dans les deux autres Régions.
Les dispositifs de soutien et d'accompagnement devront se focaliser sur les PME et PMI bruxelloises qui éprouvent des difficultés dans leurs démarches à l'exportation, en raison de leur trop petite taille. Ces dispositifs doivent positionner structurellement les entreprises bruxelloises sur les marchés à l'exportation.
Pour répondre à ces objectifs, on développera entre autres les axes suivants :
- renforcer le partenariat avec le secteur privé dans le cadre de Bruxelles-Export, afin d'augmenter la visibilité et l'accès des services proposés aux exportateurs. Le partenariat pourrait, le cas échéant, être élargi à un plus grand nombre de partenaires;
- accroître encore la proximité entre les exportateurs et les services d'accompagnement, notamment en occupant le terrain (présence de prospecteurs commerciaux itinérants, d'interlocuteurs sectoriels), et créer des stratégies à l'exportation au profit de groupes d'entreprises;
- intensifier la présence sur le terrain par exemple en définissant des stratégies à l'exportation ciblant des groupes d'entreprises;
- renforcer encore la souplesse et la rapidité des contacts par l'utilisation systématique des technologies ad hoc. Que ce soit pour la transmission de l'information, pour les demandes et l'octroi d'incitants financiers ou pour la participation aux actions organisées. Un effort pour raccourcir les délais de réponse et de paiement sera entrepris;
- mieux faire connaître, et adapter le cas échéant, les aides financières proposées aux PME, en tenant compte de leurs besoins spécifiques en la matière;
- renforcer le réseau des attachés économiques et commerciaux en s'appuyant notamment sur des synergies avec les deux autres Régions;
- faire des attachés économiques et commerciaux de véritables spécialistes « marché », proactifs pour les débouchés des produits et services bruxellois;
- valoriser les entreprises bruxelloises à l'étranger, en tirant profit de l'image de marque de Bruxelles, capitale de l'Europe.
Il est impératif de poursuivre les synergies avec les deux autres Régions et l'Agence interfédérale pour le commerce extérieur afin de ne pas perdre le capital d'expertise accumulé par l'OBCE. Il faut éviter la déperdition de moyens et la démultiplication de tâches identiques effectuées dans chaque région.
3.2. Développer l'attractivité économique
La Région doit poursuivre ses efforts pour accueillir des investisseurs étrangers. Ces efforts se concentrent sur des pays et des secteurs prioritaires. Les secteurs des TIC,

de la santé, des biotechnologies, des industries de précision, de l'agroalimentaire, de l'environnement, de la logistique et de la finance constituent des secteurs prioritaires. Ces secteurs étant majoritairement présents dans les pays industrialisés, ce sont donc les pays voisins ainsi que ceux du nord de l'Europe qui sont les pays privilégiés pour la prospection d'investisseurs étrangers.
Ces pays constituent un réservoir potentiel d'entreprises. Souvent, celles-ci sont déjà inscrites dans un réseau de relations commerciales avec Bruxelles, dans le domaine des exportations par exemple. A celles qui seraient intéressées par une extension de leurs activités en Europe, la Région offre une position stratégique au sein de l'Union et un environnement multilingue, indispensable à la création d'une nouvelle implantation.
Cette recherche d'investisseurs étrangers et leur implantation à Bruxelles devront être favorisées par le biais des réseaux de représentants bruxellois installés en dehors de la Région. Parallèlement à leur mission de prospection de nouveaux débouchés pour les entreprises bruxelloises, ils feront la promotion de la Région de Bruxelles-Capitale et joueront le rôle d'interface qui facilitera les contacts avec cette dernière, dans le but d'attirer les investisseurs étrangers.
La recherche d'investisseurs étrangers dans les secteurs à très haute valeur ajoutée sera, quant à elle, confiée à un attaché itinérant spécifique.
La Région de Bruxelles-Capitale constitue également et depuis longtemps un lieu d'implantation privilégié pour les entreprises internationales. Cette attractivité est naturellement liée à l'importance prise par la présence européenne à Bruxelles. Il convient de veiller à ce que ces sociétés ne soient pas tentées par une délocalisation hors des limites territoriales de la Région. Comment ? En mettant en oeuvre la compétence d'observation de la vie économique attribuée au Conseil économique et social.
Dans la mesure où ils contribuent à renforcer la position économico-stratégique de la Région, les efforts entrepris pour attirer les quartiers généraux des firmes nationales et internationales seront poursuivis pour autant que ces entreprises s'engagent à privilégier la main-d'oeuvre locale (à qualification égale) et la qualité environnementale.
4. Assurer un développement équilibré des secteurs de l'économie bruxelloise au travers notamment de la création de centres de référence professionnelle des métiers urbains
4.1. Développer l'économie urbaine
L'activité économique est celle qui est productrice de valeur ajoutée et génératrice d'emplois. Cette définition recouvre autant le secteur manufacturier et industriel que le secteur des services.
Les activités productives changent par ailleurs de nature : la production de biens matériels et celle de biens immatériels sont de plus en plus imbriquées.
Enfin, l'économie s'internationalise et les activités exercées dans la Région ne peuvent être dissociées des réseaux de l'économie mondiale.
L'attractivité économique de l'ensemble des secteurs de la Région ne sera assurée que moyennant le maintien de règles d'affectation du sol qui garantissent la mixité des fonctions.
La politique économique doit intégrer ces réalités et soutenir les efforts que déploient les entreprises pour s'inscrire durablement dans les nouvelles niches de croissance (i.e. biotechnologie, TIC, nanotechnologie, imagerie médicale, ...).
De manière générale, il convient de promouvoir les secteurs ayant des répercussions positives en termes d'emplois, de revitalisation des quartiers, de mobilité, d'objectifs

sociaux, énergétiques et environnementaux. Les entreprises visant à l'amélioration de la qualité du tissu productif (c'est-à-dire en privilégiant l'innovation dans le processus de production) feront également l'objet d'une attention spécifique. Une égale attention sera portée au démarrage des sociétés attentives aux objectifs sociaux, énergétiques et environnementaux.
Au premier rang des secteurs à privilégier, en matière d'aide à l'expansion économique, le Gouvernement régional vise :
- la communication, l'industrie de précision, la santé, l'environnement et l'agroalimentaire;
- l'industrie urbaine en ce compris les activités logistiques, les nouvelles technologies de l'information et de la communication;
- les activités, comme l'artisanat et les métiers d'art, liées à la rénovation urbaine, au patrimoine et à l'amélioration des espaces publics;
- le commerce de détail, l'accent étant mis plus spécialement sur le renforcement des noyaux commerciaux existants;
- les services aux entreprises, qui catalysent la création de nouvelles branches d'activités en ce compris les activités des centres d'appels.
La refonte des législations d'expansion économique (3) devra renforcer le rôle central de la Région de Bruxelles-Capitale et encourager le dynamisme de l'industrie technologique (4) - tant matérielle qu'immatérielle - qui constituera le moteur de l'économie de ce début de XXIe siècle.
Par ailleurs, l'a.s.b.l. « Bruxelles-Technopole » intensifiera ses actions vis-à-vis des secteurs clés de la communication, de l'industrie de précision, de la santé et de l'agroalimentaire. Elle privilégiera la mise en réseau des entreprises actives dans ces secteurs, auprès desquelles elle diffusera les avancées technologiques issues de la recherche académique et industrielle. La création d'un cinquième secteur clé axé sur les entreprises actives dans le domaine de l'environnement sera envisagée.
Les centres d'entreprises tant généralistes que spécialisés seront renforcés dans la mesure où ils participent au renouvellement du tissu économique bruxellois et s'inscrivent dans cette démarche de travail en réseau.
4.2. Mobiliser les ressources de la formation professionnelle
Des « centres de référence professionnelle » seront créés (en partenariat avec les secteurs professionnels et les réseaux d'enseignement des Communautés) afin de promouvoir la formation des Bruxellois aux divers métiers porteurs de l'économie urbaine et notamment ceux spécialisés dans la restauration du patrimoine.
Au travers d'une mise en commun des moyens des pouvoirs publics et des secteurs professionnels, la création de tels centres vise à réunir, dans un même espace, un ensemble d'équipements de formation professionnelle de pointe pouvant à la fois servir à la formation initiale des jeunes en enseignement technique, à l'insertion professionnelle des chômeurs et à la formation continue des travailleurs.
Ces centres constitueront à terme des pôles de ressources professionnelles et de recherche appliquée en matière de formation. A terme, ils devront enfin être habilités pour valider les compétences des travailleurs tout au long de leur vie professionnelle.
L'implication des secteurs professionnels sera également sollicitée, dans ce cadre, en vue de promouvoir la formation initiale des jeunes en alternance (voir chapitre 7).
Ces centres auront en outre la mission d'assurer la promotion des savoirs professionnels.
Le développement de ces centres devrait renforcer la politique d'insertion socioprofessionnelle et assurer ainsi une formation et une guidance professionnelles aux demandeurs d'emploi peu qualifiés, avec une attention particulière pour les

personnes d'origine étrangère.
5. Assurer un développement de l'économie bruxelloise spatialement équilibré en favorisant une création de valeur ajoutée porteuse d'emplois
La politique économique régionale doit veiller à un développement économique spatialement plus harmonieux. Ceci implique de prendre particulièrement en compte les quartiers à revitaliser et d'y renforcer les initiatives nouvelles, comme le développement des centres d'entreprises et de l'économie sociale ainsi que les services de proximité qui rencontrent les besoins des habitants.
Figure 85
5.1. Réduire la fracture spatiale
L'objectif poursuivi est de stimuler les activités qui s'intègrent harmonieusement dans la structure urbaine existante par les actions suivantes :
- multiplier les services et les équipements de proximité, répondant aux besoins des employés, des habitants et des entreprises locales : crèches, commerces de proximité, restauration d'entreprises, gardiennage auto, services "loisirs",...;
- créer des mécanismes de financement propres aux activités économiques locales (microcrédits, aides à l'investissement);
- arriver à une intégration urbanistique des zones d'industries urbaines et des zones d'activités portuaires par le verdoiement, dans le respect de la vocation principale de ces zones.
La législation régionale relative à l'expansion économique devra, lors de son indispensable révision, permettre d'octroyer une majoration de l'aide prévue dans le périmètre de certaines zones (à définir par le Gouvernement) sur base de critères objectifs et actualisés.
5.2. Développer les activités économiques en zones d'industrie
La Région envisagera le développement des zonings industriels destinés à accueillir des entreprises générant des activités à haute valeur ajoutée, si possible à proximité des implantations universitaires, en tenant compte des contraintes de mobilité.
La SDRB doit poursuivre la politique de recentrage de ses activités, en étant plus attentive aux opportunités immobilières au sein du tissu urbain, ainsi qu'en poursuivant sa politique de création ou d'extension des zonings industriels et des parcs scientifiques.
5.3. Renforcer la vocation économique du Port
Quant au Port de Bruxelles, il doit poursuivre sa politique d'acquisition des terrains destinés aux activités portuaires et logistiques, particulièrement les terrains situés le long de la voie d'eau. L'utilisation optimale des terrains doit privilégier l'accueil d'opérateurs économiques qui non seulement génèrent des activités à haute valeur ajoutée et/ou qui sont de grandes pourvoyeuses d'emplois, mais qui en outre utilisent également les services développés par le Port et principalement sa plate-forme trimodale, l'infrastructure de la voie d'eau, le centre TIR et son extension.
La vocation économique de la zone portuaire sera soutenue. En effet, la mutation rapide des secteurs de la logistique et du transport positionne le Port de Bruxelles comme plate-forme multimodale intégrée dans les réseaux de transports européens. Dans ce cadre, on mettra en oeuvre une politique dynamique de soutien des implantations d'entreprises logistiques pourvoyeuses d'emplois diversifiés.
6. Promouvoir la création et le développement des PME et TPE bruxelloises
Les petites et les moyennes entreprises (PME) et les toutes petites entreprises (TPE) constituent un vivier d'emplois pour les Bruxellois. Pour la majorité d'entre elles, l'engagement de personnel supplémentaire peut s'avérer une charge trop importante compte tenu de leurs assises financières. C'est pourquoi la Région encouragera le

recours à l'engagement subventionné de personnel occupé spécifiquement au développement d'innovations (Arrêté Royal 123) ou aux activités contribuant au développement durable. La mesure permettra aux entreprises d'améliorer leur production de biens et services, tant quantitativement que qualitativement.
De manière générale, comparativement aux grandes entreprises, les PME et les TPE n'ont pas les mêmes capacités de se doter des moyens appropriés pour procéder au recrutement et à la formation des travailleurs.
C'est pourquoi des mesures appropriées sont ou seront prises en faveur :
- de la formation et de l'encadrement des créateurs d'entreprises (en collaborant davantage avec les organisations interprofessionnelles);
- de l'aménagement et de la réduction du temps de travail : des aides spécifiques (assistance technique, étude de faisabilité et aide à l'embauche) permettront aux PME et TPE de procéder à une embauche complémentaire en faisant appel aux réserves de main-d'oeuvre bruxelloise;
- de l'établissement de bilans de la gestion des ressources humaines, visant à mieux intégrer les offres d'emploi dans le contexte de l'entreprise et à mieux cerner ses besoins de recrutement et ses caractéristiques organisationnelles;
- de la formation à l'embauche des demandeurs d'emploi insuffisamment qualifiés, via notamment le système de formation individuelle en entreprise et les chèques langues.
Ces différentes formes d'aides, existantes ou à créer, devront stimuler un développement de l'économie bruxelloise plus en adéquation avec les profils de qualification des Bruxellois.
7. Organiser une gestion mixte du marché de l'emploi renforçant la promotion de l'égalité des chances et la lutte contre toute forme de discrimination à l'embauche
Les défis d'une gestion dynamique et proactive du marché de l'emploi nécessitent d'associer à son organisation, l'initiative des agences privées et des opérateurs locaux d'insertion socioprofessionnelle, tout en confortant les services publics d'emploi et de formation dans leurs missions d'intérêt général. L'ORBEm est chargé de la mise en oeuvre de la politique régionale de l'emploi. A cet égard, il doit rester le garant public d'un développement équilibré du marché de l'emploi.
La Région établira, par voie d'ordonnance, les modalités de la gestion mixte du marché de l'emploi, ainsi que les principes d'intervention auxquels devront souscrire tous les intervenants sur le marché de l'emploi. La plate-forme régionale de concertation, créée à cette fin au sein du Conseil économique et social, sera chargée d'en assurer le suivi.
Conformément aux dispositions de la convention de l'Organisation Internationale du Travail n°181, les agences privées d'emploi, exerçant leurs activités à titre commercial, seront soumises à un agrément régional. La coopération de ces dernières à la politique régionale de l'emploi sera également recherchée, via la conclusion de conventions de partenariat avec l'ORBEm. Par ailleurs, les opérateurs locaux d'insertion non-marchands seront tenus de développer leurs activités d'emploi en partenariat avec l'ORBEm.
La gestion mixte du marché de l'emploi devra également contribuer à éradiquer toute forme de discrimination à l'embauche, telle qu'en connaissent aujourd'hui certaines catégories de travailleurs bruxellois, en raison notamment de leur origine étrangère, de leur sexe ou encore de leur niveau de qualification.
Dans cette optique, une plate-forme régionale de concertation sera constituée au sein du Conseil économique et social. Elle sera chargée de veiller à ce que soit proscrite toute forme de discrimination sur le marché de l'emploi. Des mesures spécifiques seront également prises pour assurer un encadrement ad hoc de toutes les activités des

intermédiaires entre l'offre et la demande d'emploi. Ces mesures seront assorties d'un régime de sanctions appropriées.
Par ailleurs, les campagnes d'information et de formation menées auprès des employeurs et des secteurs professionnels seront intensifiées, afin de les sensibiliser aux discriminations à l'embauche et aux atouts du management dans la diversité.
8. Favoriser la mobilité des demandeurs d'emploi et des travailleurs bruxellois
Un ensemble de mesures améliorant la mobilité des travailleurs bruxellois sera élaboré en concertation avec les deux autres Régions. Ces mesures comprendront à la fois des mesures générales favorisant l'apprentissage de la seconde langue régionale, l'intensification des échanges de stagiaires entre Bruxelles Formation et le VDAB et des mesures spécifiques d'orientation professionnelle et de guidance à l'emploi.
En outre, une concertation devra être entamée avec les deux autres Régions, dans le but d'améliorer la desserte en transports publics des zonings tant intra- qu'extrarégionaux.
Dans le cadre de ses compétences emploi, la Région mènera, en concertation avec les Communautés et les communes, une politique coordonnée d'accueil de la petite enfance visant à réduire un piège à l'emploi parmi d'autres que peut constituer la difficulté financière pour un demandeur d'emploi de trouver un lieu d'accueil pour son ou ses enfant(s). Elle visera à augmenter les possibilités offertes aux travailleurs bruxellois en matière de garderie des enfants en bas âge et d'accueil extrascolaire des enfants de 3 à 12 ans. Il conviendra à cet égard d'accorder une attention particulière aux nouvelles exigences de flexibilité du marché de l'emploi bruxellois. En outre, le dispositif de partenariat initié par l'ORBEm avec des crèches bruxelloises sera renforcé en vue de développer les possibilités de garde d'enfants des demandeurs d'emploi en formation ou qui viennent de décrocher un emploi.
9. Développer l'emploi dans le secteur non-marchand et les services de proximité et assurer leur professionnalisation
Les contributions du secteur non-marchand au développement de l'économie urbaine sont appréciables.
Tout d'abord, ce secteur d'activités permet de répondre à des besoins que l'économie marchande n'est pas en mesure de satisfaire. Pour ce faire, il puise essentiellement dans les ressources de main-d'oeuvre bruxelloise. Il crée de ce fait des opportunités de travail pour de nombreux travailleurs bruxellois, à qui l'économie de marché offre peu de perspective. Enfin, certaines prestations associatives contribuent au maintien d'activités économiques au centre-ville, grâce notamment à leur action positive sur l'environnement immédiat des entreprises locales et sur l'attractivité commerciale de quartier.
On veillera à améliorer les conditions de travail dans le secteur non-marchand et le service à la population. Il s'agira notamment de réformer les programmes d'emploi (ACS, TCT et FBIE) pour mieux les intégrer dans les politiques sectorielles menées par les Communautés et les Commissions communautaires de la Région. Les nouveaux projets d'emploi devront favoriser les basses qualifications.
Dans cette même perspective, le déploiement des services de proximité constitue un véritable vivier de nouveaux postes de travail d'utilité collective, destinés à une main-d'oeuvre bruxelloise peu qualifiée. Tout en veillant à la qualité des statuts des travailleurs, ainsi qu'en veillant à rencontrer les besoins en personnel qualifié de ce secteur, les services de proximité peuvent être prestés auprès de la collectivité locale, auprès de particuliers recherchant des solutions concrètes à leurs problèmes quotidiens ou même auprès des entreprises qui recherchent également des solutions concrètes (par ex. de garde d'enfants) au profit de leurs travailleurs. Ces services de

proximité seront prioritairement institués pour rencontrer les besoins collectifs et individuels des habitants des quartiers défavorisés.
L'encadrement de ces initiatives nouvelles d'emploi s'opèrera via notamment :
- l'assistance des missions locales et d'OOTB, chargées de soutenir leur développement à l'échelle locale;
- la création de régies locales de travaux d'intérêt général;
- l'adoption de nouvelles normes d'agrément des services de proximité, garantissant la qualité et la sécurité des services;
- l'émission de « titres services » cofinancés par la Région et le Fédéral.
10. Intensifier les mesures favorisant l'insertion socioprofessionnelle des demandeurs d'emploi peu qualifiés et des jeunes en particulier
Les mesures suivantes seront ainsi intensifiées :
- promouvoir l'emploi des jeunes par la consolidation des dispositifs locaux d'accueil et de guidance des jeunes en difficulté socioprofessionnelle, ainsi que par le renforcement des dispositifs de montage de projets innovants d'emploi et de formation;
- encadrer l'accueil des travailleurs étrangers par l'octroi, dans les secteurs à pénurie de main-d'oeuvre, de permis de travail conditionnés aux efforts que les entreprises demanderesses auront consentis en termes d'emplois et de formation des demandeurs d'emploi bruxellois, de mise en place de mesures favorisant l'emploi et la formation des personnes en voie de régularisation, et de renforcement des mesures de répression du travail clandestin;
- poursuivre l'inscription de clauses sociales d'emploi dans les marchés de travaux publics commandités par la Région et les pouvoirs locaux et étudier après évaluation la possibilité de les étendre à d'autres types de marchés. Cette mesure vise à engager sur ces chantiers des demandeurs d'emploi bruxellois;
- réaliser un effort afin que la mise en oeuvre des clauses sociales dans les marchés publics soit effectuée de manière concertée avec les secteurs professionnels concernés et qu'elle soit régulièrement et globalement évaluée. L'application des clauses sociales devrait également pouvoir prendre d'autres formes que celles pratiquées jusqu'à présent et par exemple, porter davantage sur la formation et la réinsertion que sur l'engagement de travailleurs à durée déterminée.
<notas>
(1) Les objectifs 2 & 3, PIC-URBAN et PIC-EQUAL.
(2) La Commission consultative francophone en matière de formation, d'emploi et d'enseignement (CCFEE) et le Comité bruxellois néerlandophone emploi-formation (BNCTO).
(3) Dans le respect des directives européennes sur les aides d'Etat, il est prévu d'octroyer à l'avenir les aides à l'Expansion économique de manière plus sélective afin d'orienter les interventions publiques vers une économie moderne et variée exerçant entre autres un impact favorable sur l'environnement, le cadre urbain, l'emploi ou encore la formation des travailleurs bruxellois.
(4) L'industrie technologique comprend l'industrie matérielle qui produit des biens et offre les services qui y sont liés et l'industrie immatérielle qui offre des services liés aux produits mais sans implication dans la production.
PRIORITE 3
Garantir à tous les Bruxellois l'accès à un logement décent et abordable
L'accès à un logement décent et abordable reste difficile pour de trop nombreux Bruxellois. Des problèmes de salubrité et de confort subsistent dans le parc locatif public et privé. Le parc du logement social est insuffisant pour répondre à la demande.

Une partie du parc locatif privé pose des problèmes de qualité et de prix pour les Bruxellois disposant de revenus faibles ou moyens.
Par ailleurs, l'accès à la propriété reste difficile pour de trop nombreux Bruxellois et l'on constate une insuffisance de l'offre de logements moyens sur le marché acquisitif.
La politique régionale visant à améliorer les conditions de logement doit être poursuivie et diversifiée selon les axes suivants :
1. Augmenter le parc locatif à vocation sociale
Le parc locatif à vocation sociale est fort inégalement réparti au sein des quartiers, de même qu'entre les communes.
Figure 83 et Figure 84
Il semble raisonnable de fixer comme objectif une augmentation significative du parc d'habitations à vocation sociale, le plus équitablement réparti entre les communes, basée sur des taux qui tiennent compte des besoins de la population, notamment du déficit de grands logements et des situations locales. Cet objectif devra être calculé en reprenant l'ensemble du parc locatif à vocation sociale. C'est-à-dire les logements contrôlés, directement ou indirectement, par les pouvoirs publics et qui sont donnés en location à des conditions particulières (critères d'accès, mode de calcul du loyer spécifique).
Endéans les dix ans, une augmentation sensible du parc des logements accessibles aux populations disposant de revenus faibles ou moyens inférieurs doit être atteinte tant globalement au niveau régional, que localement sur le territoire de toutes les communes.
Le contrat de gestion conclu avec la SLRB pour la période 2002-2005, prévoit un montant minimum de 200 millions d'euros destiné en priorité à la rénovation et à la construction de logements sociaux. Comme dans d'autres politiques régionales, ces moyens sont toutefois insuffisants compte tenu des besoins et devront être augmentés éventuellement via des pistes de financement nouvelles.
En liaison avec le plan communal de développement, tous les outils existants devraient être mobilisés et de nouvelles pistes doivent être explorées, au niveau local ou régional. A côté d'incitants, comme par exemple une dotation spéciale au logement, un régime de sanctions, y compris financières, devrait être envisagé. Il s'appliquerait dans les cas où le non-respect des objectifs ne découlerait pas de circonstances objectives, en prévoyant un système de dérogation ou de délais supplémentaires, compte tenu des circonstances locales.
Ce parc locatif peut être développé en accroissant l'offre de logements sociaux par la construction ou l'achat/rénovation, la priorité étant toutefois réservée à la rénovation du parc existant.
Les nouvelles constructions seront constituées de petits immeubles, bien intégrés dans tous les quartiers. Cette extension pourrait notamment être financée par la création d'une SICAV logement, dont une partie pourrait également être affectée à des programmes spécifiques de rénovation.
Il est souhaitable que le parc locatif soit développé à la fois par des investissements privés et des investissements publics. Il convient donc de rechercher des possibilités de partenariats (afin d'augmenter les crédits hors crédits budgétaires) pour le financement de l'achat et de l'entretien du parc locatif à vocation sociale.
Les possibilités d'acquisition d'immeubles existants par les sociétés immobilières de service public doivent être élargies. Il faut leur permettre de procéder à des achats d'opportunité, d'acquérir des immeubles en bon état ou de leur garantir, à court terme, les crédits de rénovation suite à l'achat d'un immeuble insalubre. De même, les procédures doivent être simplifiées et accélérées.

Communes et CPAS seront encouragés à accroître la part de leur parc à vocation sociale avec des règles d'attribution et de calcul du loyer plus transparentes.
Le Gouvernement étudiera la problématique du coût des charges pratiquées au sein du parc locatif à vocation sociale afin de diminuer ce coût pour les locataires.
Cet effort ne peut reposer sur les seules autorités publiques. La progression du parc géré par les Agences Immobilières Sociales doit être soutenue, notamment en renforçant la collaboration de celles-ci avec les pouvoirs locaux. Il en va de même pour le parc géré par le Fonds du Logement dans le cadre de sa politique d'aide locative.
On peut également envisager la mise en place d'un système de logements conventionnés, avec des bailleurs privés.
Des mesures fiscales, comme un alignement du taux du précompte immobilier sur celui du logement social, doivent être envisagées pour ce type d'opération.
2. Favoriser la mixité et la cohésion sociale, mieux lier conditions de logement et cadre de vie
La politique du logement ne peut se limiter à la brique. Elle doit également tenir compte du cadre de vie des habitants, des relations qu'ils entretiennent entre eux, avec leur voisinage, et prendre en compte les difficultés sociales ou de santé.
Les grands ensembles de logements, qu'ils soient publics ou privés doivent pouvoir bénéficier d'équipements de proximité facilitant la vie quotidienne de leurs habitants : halte-garderie, restaurant social, espaces de détente, plaines de jeux, de loisirs, d'activités culturelles, locaux communautaires (permettant par exemple de pallier l'exiguïté des logements), antennes décentralisées de services sociaux ou de santé.
Les initiatives de cohésion sociale initiées en 2000 démontrent que les habitants peuvent porter de nombreux projets (école de devoirs, cours de cuisine, ateliers photo ou vidéo, organisation de fêtes ou de débats) s'ils disposent des infrastructures nécessaires et du moins au démarrage, d'une aide au montage de projets. Des services collectifs pris en charge par les habitants ou auxquels ceux-ci sont étroitement associés (lavoir collectif, aide aux emplettes....), permettent non seulement de rendre des services concrets, mais favorisent également le dialogue, les contacts, les relations conviviales.
Les projets mixtes, associant dans une même opération de rénovation ou de construction différents partenaires (investisseurs privés, SDRB, logement social visant des publics divers), contribuent à favoriser la mixité sociale (mixité des revenus, des cultures, intergénérationnelle...) et doivent donc être encouragés, de même que les activités du Fonds du Logement.
Des passerelles devront être créées entre les acteurs de la politique du logement et les services sociosanitaires afin de garantir au mieux l'orientation et la stabilisation des personnes dans un logement adapté et décent.
Les logements de transit doivent être multipliés, mais leurs conditions d'occupation doivent correspondre prioritairement aux profils des usagers en décrochage social :
- augmentation du personnel affecté à l 'accompagnement social;
- développement du parc de logements de transit;
- intensification de la formule de « bail glissant »;
- dispositif d'aide familiale et ménagère.
Les programmes de rénovation ou de construction de logements, particulièrement dans les quartiers dégradés, doivent être menés simultanément avec des actions de requalification du cadre urbain (abords, voiries, éclairage, espaces verts, intérieurs d'îlots, intégration d'oeuvres d'art...). Il faut éviter de contempler un environnement urbain dégradé de la fenêtre d'un logement de qualité ou de regarder un espace public

convenable depuis la fenêtre d'un taudis.
Une meilleure coordination dans l'espace et dans le temps, des politiques de requalification de l'espace public et de rénovation du logement doit être mise en oeuvre, éventuellement via une cellule spécialisée de coordination avec les communes, les SISP, les AIS, les Régies communales ou assimilées, les CPAS. Il s'agit, en effet, d'assurer une coordination axée à la fois sur les conditions d'accessibilité (passerelles à créer entre le logement social, le logement moyen, le logement assimilé) et axée sur les secteurs géographiques (communes ou ensemble de communes). En termes de planification, les échéanciers et les priorités dans ces deux domaines (requalification de l'espace public et rénovation du logement) devraient être élaborés de concert.
L'éducation au logement devra être développée, notamment afin de favoriser le bon usage et le bon entretien des logements par leurs occupants, qu'ils soient propriétaires ou locataires, du secteur public ou du secteur privé. Sur la base de dépliants grand public, de brochures plus techniques, de vidéos et par un travail de terrain, les Bruxellois devraient être mieux informés sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, la lutte contre les risques d'intoxication par le monoxyde de carbone ou le plomb, la prévention de l'humidité...
3. Développer l'offre de logement moyen sur le marché acquisitif et locatif et les aides à l'accès à la propriété
La politique dans le secteur du logement moyen sera amplifiée afin de répondre davantage à la demande qui reste forte dans ce segment.
A côté des opérateurs existants, les communes seront également encouragées dans les efforts qu'elles mènent dans le secteur du logement moyen (i.e. : régie foncière, contrats de quartier, ...).
Parallèlement aux instruments « classiques », c'est-à-dire essentiellement publics, il faut encourager l'investissement privé en matière de logement moyen, que ce soit dans le cadre de nouvelles constructions destinées à la vente ou à la location, ou lors de la remise sur le marché de biens actuellement indisponibles.
La production de logements moyens est une des missions de la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale, réalisée sous forme de partenariat public-privé.
Ce système est un des instruments qui permettent aux pouvoirs publics de mener des opérations de rénovation urbaine d'envergure dans des quartiers qui sont généralement délaissés par les investisseurs privés. Néanmoins, dans la conjoncture économique actuelle, la production devrait encore être augmentée. Mais l'équilibre entre l'offre et la demande est fragile et peut être rompu à tout moment, par exemple par une hausse des taux hypothécaires.
Il est clair que si le taux hypothécaire augmente, la Région devra intervenir de manière plus importante pour rendre les prix de vente accessibles.
Une piste de réflexion qui mériterait d'être exploitée serait celle d'un taux hypothécaire qui s'appliquerait sur une très longue période.
La production de logements adaptés (en termes de superficie et d'espaces extérieurs privatifs) répondant aux besoins de familles avec plusieurs enfants doit être encouragée.
Pour répondre à la demande d'appartements et de lofts situés dans des immeubles témoins de l'histoire industrielle ou économique, la rénovation en logements de sites économiques désaffectés, de bâtiments vides (ou affectés à d'autres fonctions que le logement), doit également être encouragée, notamment en soutenant les opérations d'achat collectif. Ce soutien passera par une aide au montage de projets,

éventuellement via une structure spécialisée.
Une réflexion sur les plafonds de revenus et sur le mode de calcul du prix de vente devra permettre d'éviter d'exclure, notamment par un effet de seuil, du bénéfice de ces instruments des publics qui ne peuvent accéder à la propriété sans une aide régionale, directe ou indirecte.
A côté de la production de logements, assurée par la SDRB, les prêts hypothécaires accordés par le Fonds du Logement constituent également un instrument efficace pour l'aide à l'accession à la propriété et le renforcement de la mixité sociale dans les quartiers anciens. Le développement de cet outil passe par une augmentation du nombre de prêts annuels, un relèvement de la valeur vénale des immeubles, mais aussi par un élargissement du public concerné (notamment aux familles sans enfants ou aux personnes seules). Cet élargissement ne devra pas diminuer l'accès aux prêts du Fonds, pour le public actuellement concerné.
La prime à la construction ou à l'acquisition a été supprimée. Les moyens qui y étaient consacrés ont été réorientés vers de nouveaux outils comme les prêts « jeunes ménages », une assurance contre la perte de revenus ou une intervention dans les emprunts hypothécaires contractés auprès du secteur bancaire.
Les sociétés de crédit agréées participent également au développement de l'accès à la propriété en permettant à tous les Bruxellois de devenir propriétaires à des conditions avantageuses en termes de taux d'intérêt, et ce sans plafond de revenus.
Ce secteur pourrait être restructuré afin de lui permettre d'atteindre une masse critique et de renforcer sa visibilité.
L'ordonnance du 29 août 1991 visant à l'accès au logement moyen dans la Région de Bruxelles-Capitale (MB du 26 septembre) et l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 avril 1995 organisant le secteur du logement moyen dans la Région de Bruxelles-Capitale (MB du 7 juillet) doivent être revues à la lumière de leur impact réel sur le terrain.
4. Remettre à niveau le parc du logement social et assurer sa viabilité financière à long terme
Le logement social comporte encore de trop nombreux logements insalubres ou dépourvus du confort minimal.
Il faut amplifier la rénovation de l'ensemble du parc de logement social, tant en ce qui concerne l'enveloppe des bâtiments (toitures, corniches, façades) que les communs (ascenseurs, halls..) et l'intérieur des logements. Ceux-ci devront être en bon état (revêtement des sols et murs...) et disposer d'un équipement suffisant (isolation thermique et acoustique, production d'eau chaude sans risque, chauffage central, salle de bains, installation électrique moderne...).
Les résultats du cadastre technique du logement social permettront d'estimer les besoins de remise à niveau du parc (hors études, remise aux normes de tous les ascenseurs et chauffage central).
L'éradication des taudis dans le logement social et la remise à niveau du patrimoine imposent des efforts de quatre ordres :
- augmenter les moyens destinés à la rénovation de 4.500 à 5.000 logements (afin d'accélérer cette rénovation et d'éviter une poursuite de la dégradation de certains immeubles, qui se traduirait inévitablement par une augmentation des montants nécessaires). Sans quoi des conditions de logement inacceptables subsisteraient encore pendant 8 ou 10 ans;
- élaborer une échelle des priorités (risques pour la santé ou la sécurité des locataires, état de dégradation du bâti, équipement et normes minimales...) et vérifier systématiquement les demandes en regard de la situation de l'ensemble homogène de

logements concernés;
- renforcer le personnel de la Société du Logement de la Région bruxelloise et des Sociétés Immobilières de Service public, ce qui permettra de suivre les dossiers (de l'estimation au suivi du chantier, en passant par les cahiers des charges). L'idée d'un service technique d'appui commun à plusieurs SISP ou à la totalité de celles-ci doit être étudiée;
- octroyer, en complément des crédits, des subsides à la rénovation, afin de tenir compte des capacités financières des sociétés, mais aussi pour diminuer l'impact des travaux de rénovation sur les loyers de base et partant, sur ceux payés par les locataires. Outre l'intérêt d'une telle mesure pour l'équilibre financier des sociétés et pour les locataires, elle permettrait d'éviter une explosion de l'allocation régionale de solidarité (1).
Il faudra également mettre en oeuvre des politiques permettant d'éviter une surchauffe du marché (utilisation de marchés de type « stock », étalement de chantiers du même type sur plusieurs années...).
De nouveaux modes de gestion et de financement doivent être soutenus, comme le tiers investisseur, la cogénération d'énergie, le lancement d'une SICAV logement. Ces interventions doivent permettre d'injecter de nouveaux moyens financiers dans le secteur ou de financer des travaux qui ne sont pas classés comme prioritaires en regard de l'état du patrimoine.
Des mécanismes doivent être mis en place afin de tenir compte de l'érosion croissante des recettes locatives des sociétés immobilières de service public. Il faut également veiller à ce que les loyers restent supportables par les résidents du logement social, y compris en cas de rénovation.
La rénovation et l'entretien du patrimoine, mais aussi le mode de gestion des sociétés immobilières de service public, feront l'objet d'indicateurs précis et mesurables, ainsi que d'objectifs et d'incitants dans le cadre des contrats de gestion. Ceux-ci comporteront également des incitants pour la tenue à jour et l'utilisation intensive du cadastre, le développement et l'encadrement des régies techniques. Ces incitants pourraient revêtir la forme de « taux différenciés » d'accès au régime de subsides, ou d'une variation de « l'allocation régionale de solidarité », sur la base de paramètres complémentaires au seul déficit social.
5. Développer et coordonner les politiques communales en matière de logement
Les communes peuvent tirer profit de leur proximité avec la population et de leur connaissance du bâti (et de ses caractéristiques dans les différents quartiers) pour contribuer à animer une politique dynamique du logement, dans le cadre des priorités définies par la Région. Une centralisation des compétences en matière de logement pourrait s'opérer au sein des communes, notamment via l'élaboration de Programmes Communaux du Logement, la création d'un échevinat du logement, la mise en place d'un guichet central régional du logement...
Au niveau communal, nombreux sont les instruments permettant de développer une politique du logement :
- contrôle d'hygiène et de salubrité, pouvoir de police du bourgmestre;
- propriétés communales, du CPAS, régie foncière, à finalité sociale ou non;
- participation à une Agence Immobilière Sociale;
- compétence en matière d'urbanisme;
- primes communales (complément à la prime à la rénovation, à la prime à l'installation...);
- utilisation des subsides à l'acquisition et à la rénovation d'immeubles isolés;
- partenariats avec le tissu associatif;

- octroi de garanties locatives...
Ces instruments relèvent généralement de diverses compétences. Ils ne poursuivent pas toujours un objectif clair en matière de logement au niveau communal et ne sont pas toujours en concordance avec les priorités fixées par la Région, notamment dans le cadre du plan régional de développement.
La fixation d'objectifs communaux clairs en matière de politique du logement, le regroupement des compétences et des outils permettant de mettre cette politique en oeuvre, la création d'instruments complémentaires doivent donc être soutenus par la Région.
Cet encouragement pourrait prendre la forme d'un « Contrat de Logement » entre la Région et les communes, en s'inspirant des contrats de sécurité. Ces contrats mettraient en oeuvre les objectifs des PCD en matière de logement et pourraient les compléter.
Basé sur un relevé des instruments existants - ou manquants - dans chaque commune, ce contrat fixerait des objectifs pour toutes les communes qui souhaitent y souscrire. Les objectifs pourraient varier d'une entité à l'autre. Par exemple :
- création de Bourses du Logement à l'échelon communal ou des quartiers, services de conseils aux locataires, aux bailleurs ou aux propriétaires occupants;
- promotion des primes régionales ou communales;
- soutien à l'introduction des dossiers et accompagnement des demandes (y compris sur le plan technique, préfinancement);
- lutte contre les immeubles abandonnés, inoccupés ou insalubres, en particulier les propriétés des communes et des CPAS;
- création de logements de transit, notamment pour répondre aux problèmes découlant d'expulsions;
- développement du parc accessible aux personnes âgées ou à mobilité réduite, augmentation du parc à vocation sociale;
- soutien à la production de logements moyens (marché locatif ou acquisitif);
- meilleure transparence dans l'attribution et le calcul du loyer pour les logements de la commune et du CPAS,...
De tels contrats devraient naturellement comporter un régime d'incitants, tenant compte des particularités de chaque commune (structure de la population et du parc, proportion du budget communal consacrée au logement, pourcentage du parc à vocation sociale). On peut notamment penser à l'octroi aux communes d'une « dotation spéciale au logement », à l'image de la dotation triennale d'investissement. Cette dotation pourrait notamment être alimentée par la réaffectation de moyens existants, mais fort inégalement utilisés (subsides immeubles isolés...).
6. Renforcer la coordination des interventions régionales en matière de logement
Si la Région dispose de nombreux outils d'intervention, qui influencent directement les conditions de logement des Bruxellois, ils sont insuffisamment coordonnés. Sans vouloir être exhaustif, on peut notamment citer les acteurs et instruments suivants : logement social, Fonds du Logement, Agences Immobilières Sociales, SDRB, associations oeuvrant à l'insertion par le logement, sociétés de crédit agréées, primes (à la rénovation, à l'embellissement de façades), allocations de déménagement, d'installation et de loyer (ADILs), volet logement des contrats de quartier, aide régionale à la garantie locative, subside aux communes et aux CPAS pour les immeubles isolés...sans oublier les dispositifs à portée purement réglementaire (permis d'urbanisme, PRAS, RRU...) ou les services connexes (tutelle, urbanisme...). Ces dispositifs sont articulés autour de normes de surface ou d'habitabilité, de plafonds de revenus ou de périmètres d'intervention divers, pas toujours cohérents et

parfois contradictoires. De plus, ils sont gérés par diverses administrations et relèvent des compétences de plusieurs ministres et secrétaires d'Etat.
Il s'impose de remettre l'ensemble de ce dispositif à plat, afin de préciser ses priorités, en termes de public visé ou de détermination de zones d'intervention. Il y a lieu d'éviter les doubles emplois ou les contradictions entre des instruments aux objectifs proches. Une réduction du nombre des différents types de périmètres d'intervention, la fixation de quelques plafonds de revenus selon le public visé, l'alignement de normes de surface permettront à la fois de renforcer l'efficacité de ces dispositifs et de les rendre compréhensibles pour les Bruxellois.
Deux instruments méritent une analyse particulière et sans doute une réorientation :
- les ADILs pourraient être en partie reconverties en aide à l'acquisition et, en liaison avec le code du logement, être un des instruments de lutte contre les logements insalubres;
- la prime à la rénovation devrait être concentrée sur les travaux améliorant réellement l'état du bâti, plutôt que sur des travaux d'entretien, et devrait être liée à la notion d'achat/rénovation, en tenant compte de la durée d'occupation du bien par le demandeur. Elle devrait également pouvoir toucher le parc locatif de manière significative.
Cette coordination passe également par la mise en place d'un « guichet central régional du logement », largement accessible, qui permette à la population d'obtenir en un seul lieu toutes les informations en la matière, en dépassant les champs de compétences des différents acteurs.
7. Mener une politique régionale de lutte contre l'insalubrité, notamment au travers d'un code du logement
De manière générale, le code bruxellois du logement sera centré sur le droit à un logement décent pour tous.
La détermination de normes régionales minimales en matière de sécurité, de salubrité et d'équipement est un instrument indispensable pour lutter contre des réalités encore trop présentes : les taudis, les marchands de sommeil, la division à outrance d'immeubles de logements qui débouche sur de véritables clapiers...
Ces normes devront garantir des conditions de logement satisfaisantes mais également tenir compte des caractéristiques actuelles du bâti bruxellois (distribution intérieure, trois pièces en enfilade). Elles devront s'appliquer à l'ensemble du parc locatif, public ou privé, meublé ou non meublé.
Elles devront être coordonnées avec les normes d'urbanisme, notamment celles définies dans le cadre du Règlement Régional d'Urbanisme, afin d'éviter des transformations réduisant la qualité des logements.
Ainsi, le code énoncera, de manière générale, les critères de sécurité et de salubrité, de confort minimal des logements tant privés que publics. Ces critères seront ensuite précisés par arrêté du Gouvernement. Le respect de ces critères impliquera une responsabilisation des propriétaires.
Le Gouvernement prévoira des moyens de contrôle adéquats notamment via les communes, pour assurer le respect de ces critères. En cas de non-respect des dispositions relatives à ces critères de salubrité et de sécurité et de confort des logements, des sanctions seront prévues. De même, prévoira-t-on des mesures d'accompagnement pour assurer la prise en charge des locataires qui devraient quitter un logement ne répondant pas aux normes, du fait d'un propriétaire défaillant.
Par ailleurs, le code confirmera et renforcera le rôle des acteurs oeuvrant à la politique du logement en Région de Bruxelles-Capitale, y compris ceux issus du réseau associatif.

La Région doit également mettre sur pied des instruments de lutte contre les immeubles inoccupés ou abandonnés. A côté de politiques incitatives, qui peuvent s'inspirer d'exemples réussis - dans certains quartiers ou certaines communes - de démarches volontaristes à l'égard des propriétaires, il faudra également mettre en place des instruments permettant de dépasser l'inertie de certains.
Le code du logement prévoira des dispositions visant à coordonner, renforcer ou créer des mécanismes capables de lutter contre l'inoccupation des logements tant privés que publics : mise en place de relevés systématiquement aux niveaux communal et régional, incitation à l'utilisation des logements vides, incitants fiscaux,...
Par des dispositions législatives décrivant les normes de qualité des logements, le rôle des acteurs de la politique du logement et la mise en place de divers moyens d'actions, ce code du logement sera bien plus qu'une simple mise en concordance - par ailleurs bien nécessaire - de dispositions disparates.
La mise en oeuvre de ces priorités nécessite la création d'un « Observatoire permanent du logement », outil d'analyse de la situation existante, d'évaluation des politiques menées et de propositions. D'une manière centralisée, il porterait tant sur le logement privé que le logement public et permettrait de croiser les données relatives au logement (2) avec celles liées à la population.
Les mesures prévues ne pourront être connues des Bruxellois, et partant, efficaces, que moyennant un important effort d'information, notaemment au travers de la création d'un guichet central régional du logement. Celui-ci aura, entre autres, pour objectif, d'améliorer la visibilité des associations et services concernés et d'orienter les demandes vers ces associations et/ou ces services.
<notas>
(1) Une amplification de la rénovation impliquerait, compte tenu des règles de financement actuelles, une forte augmentation des loyers de base des logements faisant l'objet de travaux, et particulièrement de ceux dont la situation de départ est la plus dégradée. Le mode de calcul du loyer - combiné aux faibles revenus des locataires et à leur appauvrissement - ferait augmenter la différence entre le loyer théorique et celui réellement perçu et donc le montant de l'allocation régionale de solidarité.
(2) Taille du parc locatif et acquisitif, caractéristiques (état, équipement, niveau de confort), immeubles vides, dégradés ou abandonnés, prix du marché locatif et acquisitif, évolution du nombre de rénovations ou de constructions....
PRIORITE 4
Poursuivre la politique de rénovation urbaine, de protection et d'amélioration de l'habitat en portant une attention particulière aux quartiers centraux et aux zones précarisées
Introduction
La ville est une mosaïque de quartiers qui doivent être rendus attrayants; répondant ainsi aux besoins et désirs de chacun des Bruxellois. La politique de rénovation urbaine et de l'habitat doit assurer une double mixité à la fois des fonctions urbaines (résidentielle et économique) et des différentes catégories de la population, seule garantie de la pérennité du projet de ville.
L'évolution urbanistique de la Région a, au fil du temps, entraîné le développement d'importantes zones précarisées au sein du tissu bruxellois. Cette situation est due pour partie à un exode d'une frange de la population vers la seconde couronne, voire vers la périphérie et pour partie au processus de déclin de l'industrie ayant conduit à l'abandon de nombreux bâtiments industriels.
La dégradation du bâti et la prolifération des friches et des chancres qui s'en est

suivie, liée à une situation généralisée de sous-emploi, font que ces quartiers connaissent une situation urbanistique et socio-économique dégradée. Pour remédier à cette réalité, les pouvoirs publics se doivent d'y concentrer leurs efforts, en développant une approche intégrée des politiques à mener. Pour rénover les espaces urbains déficitaires, chacun des domaines de la politique régionale doit être mobilisé. Divers dispositifs régionaux s'intègrent également en tout ou en partie dans la dynamique de rénovation urbaine : les primes à la rénovation, la production de logements moyens par la SDRB, les opérations du Fonds du Logement, les subsides aux communes et aux CPAS pour la rénovation d'immeubles à l'abandon, les interventions des opérateurs régionaux (AED, IBGE) sur l'espace public et les espaces verts....

Le principal dispositif initiant cette approche intégrée date de 1994 avec la création d'un instrument de revitalisation urbaine mêlant les aspects "logement", "cadre de vie" et "développement social" : les "contrats de quartier". Ce dispositif a été renforcé et complété.

D'une part, par les modifications des textes réglementaires (qui ont permis la fusion avec les Quartiers d'initiative et une meilleure prise en compte de la sphère "économique" ainsi que des aspects liés à la proximité) et d'autre part, grâce à l'apport simultané des programmes européens.

Figure 86

1. Le logement comme élément moteur de la revitalisation urbaine

1.1. Vers un cadre intégré de production de logement dans les opérations de revitalisation urbaine

1.1.1. Les objectifs de la production de logement dans les opérations de revitalisation

Le logement est l'élément central de toute politique de revitalisation urbaine, tant du point de vue de la rénovation du parc existant que de la production de nouveaux logements.

En termes de logement, l'objectif principal est d'offrir des conditions de logement optimales tout en permettant aux habitants de rester dans leur quartier et d'éviter que les poches de pauvreté ne se déplacent au gré des opérations de rénovation urbaine. Cet objectif implique que la structure et le confort des nouveaux logements ainsi mis sur le marché, correspondent aux besoins des populations présentes dans le périmètre (notamment les familles avec enfants). La production de logements dans les zones à revitaliser doit également rendre possible l'accès à des logements de qualité, pour l'ensemble des catégories sociales et assurer ainsi la nécessaire mixité du quartier. Le développement de cette mixité limitera, autant que faire se peut, les ruptures dans la structure sociale de ces quartiers. Toute opération de revitalisation doit s'accompagner d'une réflexion relative à l'équilibre de l'offre et de la demande de logements, dans la zone concernée et aux règles requises pour l'atteindre.

Les modes de financement prévus dans l'ordonnance « contrats de quartier » reflètent cette mixité. En effet, ils prévoient du logement assimilé au logement social pour les opérations réalisées exclusivement par les pouvoirs publics, du logement moyen pour les opérations menées en partenariat public/privé et du logement libre pour ce qui est réalisé par le privé. A cet égard, la participation du secteur privé, dans le cadre des dispositifs prévus dans l'ordonnance, sera davantage stimulée.

Figure 87, Figure 88 et Figure 89

1.1.2. La coordination des différentes politiques

A côté de ces interventions menées dans le cadre de l'ordonnance « contrats de quartier », une attention particulière devra être accordée à l'intégration d'autres intervenants dans les périmètres de revitalisation, en amont, en aval ou pendant la

durée des programmes quadriennaux.
Dans un souci de cohérence et d'élargissement de la palette de logements disponibles, les interventions de la SDRB, des Commissions Communautaires et du Fonds du Logement seront davantage coordonnées avec celles des communes. Cette coordination se fera dans le cadre d'un échange systématique et mutuel d'information dans les phases de conception des différents programmes d'investissement. A terme, l'ensemble des opérateurs publics ou assimilés pourrait être impliqué dans l'élaboration d'un plan global de production de logements. Notamment dans le cadre des plans communaux de développement ou des contrats de logements communaux, qui pourraient comporter des objectifs spécifiques pour les périmètres des contrats de quartier des communes concernées.
Une attention particulière sera également accordée au développement de projets mixtes impliquant une pluralité des partenaires publics et privés.
1.2. La rénovation individuelle et collective
1.2.1. La rénovation collective
Les achats collectifs d'immeubles constituent un nouvel élément moteur dans la rénovation du bâti et dans la production de logements. Une assistance systématique aux projets d'achat et d'affectation d'immeubles abandonnés devra être mise sur pied. Une coordination ad hoc sera créée en vue de stimuler et d'accompagner ces projets.
Dans ce contexte, une réflexion doit être menée, en collaboration avec leurs propriétaires (qu'ils soient privés ou publics) sur les « bâtiments inhabités ». En vue de mener une action concertée sur la réaffectation complète ou partielle de ces bâtiments, la Région incitera les communes à réaliser et à mettre à jour l'inventaire des immeubles inhabités et inexploités (prévu à l'article 179 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme).
1.2.2. La rénovation individuelle
Les primes individuelles à la rénovation de biens constituent un autre moteur de la rénovation urbaine. Les différents mécanismes d'octroi de ces primes ont récemment été harmonisés ainsi que simplifiés et ces dernières ont été rendues plus accessibles. Dans ce cadre, un système de préfinancement a aussi été mis en oeuvre tant en ce qui concerne les primes à l'embellissement des façades que les primes à la rénovation de l'habitat.
Les intérieurs d'îlots peu verdurisés - qui regroupent les intérieurs d'îlots moyennement occupés à réaménager et ceux fortement occupés généralement dégradés - doivent être améliorés en priorité dans les îlots affectés principalement au logement.
Le cadastre de ces "intérieurs d'îlots peu verdurisés" est repris dans la situation existante de fait du PRAS.
Un mécanisme spécifique de primes sera créé en vue d'inciter les propriétaires d'immeubles inoccupés, situés dans ces intérieurs d'îlots, à procéder à leur démolition et à y améliorer l'environnement global. Des expériences pilotes encadrées seront envisagées.
Une hiérarchie des interventions sera élaborée en fonction du type de zones et des périmètres de revitalisation.
2. Les espaces publics comme éléments de rénovation urbaine
En termes d'espaces publics, la logique d'intégration des différents moyens d'action doit accentuer le développement simultané des opérations de rénovation des espaces publics et des opérations immobilières. La philosophie du réaménagement doit permettre aux habitants de se réapproprier l'espace public de leur quartier, par l'aménagement de lieux de convivialité. Elle doit également protéger les usagers les

plus faibles que sont les piétons et les cyclistes, par la création de places publiques, l'élargissement des trottoirs ou l'installation de mécanismes permettant de réduire la vitesse des véhicules dans les quartiers résidentiels. Il faut veiller à ce que la requalification de l'espace public ait une ampleur suffisante pour inciter les opérateurs publics ou privés à intervenir en matière de rénovation urbaine, garantissant ainsi des effets d'entraînement attendus.
Les priorités stratégiques d'aménagement de l'espace public dans les opérations de rénovation et de revitalisation sont les suivantes :
- réappropriation des espaces publics par les habitants, dans le cadre d'une approche participative;
- réduction de la densification du bâti (sans porter atteinte à la fonction logement et au potentiel économique de ce bâti) par la création d'espaces verts suite à la récupération de terrains provenant de la démolition d'espaces économiques désaffectés ou de tout autre bâtiment vide et en ruine;
- prise en compte de la sécurité dans l'aménagement des espaces récréatifs afin que leur implantation puisse s'inscrire dans un espace sécurisant pour les parents et les enfants;
- prise en considération plus effective de l'entretien et de la verdurisation;
- espaces de convivialité.
3. Le volet social - les mécanismes de participation comme éléments de la rénovation urbaine
Le volet social est le complément indispensable tant aux actions de revitalisation physique qu'à celles de développement économique. Son utilité a été démontrée à la fois sur le plan de la participation des habitants et sur celui de l'implantation d'équipements collectifs de proximité. En outre, son rôle est manifeste dans l'amorce d'une dynamique de rénovation du patrimoine privé.
3.1. Les mécanismes de participation des habitants
Le développement local repose sur une mobilisation de tous les acteurs :
- le secteur public;
- le secteur privé;
- le secteur associatif et les habitants.
La participation active des habitants est un principe essentiel de la démarche intégrée de développement local. Il s'agit bien de l'encourager afin que les habitants deviennent de véritables acteurs du développement urbain. La Région et particulièrement les pouvoirs locaux veilleront à les associer à la mise en oeuvre du projet.
La participation a pour objectif de lutter contre les logiques d'assistanat (où les habitants sont exclus des circuits de décision parce que considérés comme individus passifs) en formant notamment les habitants à la gestion de leur commune, à l'élaboration et à la mise en oeuvre du projet afin qu'ils deviennent des citoyens actifs. Les habitants doivent être les acteurs à part entière sur la scène locale.
La participation des habitants est une des garanties pour que le projet réponde réellement aux besoins de la population, à ses valeurs et à ses aspirations. Elle permet, au départ de préoccupations individuelles, de forger un cahier de revendications collectives et communautaires profitables à tous.
On prônera dès lors :
- la systématisation des mécanismes de participation à l'ensemble des programmes de revitalisation;
- le soutien accru au dispositif encadrant la rénovation du patrimoine privé dans les quartiers défavorisés.
3.2. Les équipements d'intérêt collectif

La création d'équipements de quartiers joue un rôle essentiel dans la qualité de la vie et l'instauration de la cohésion sociale.
Les quartiers fragilisés connaissent un important déficit dans ce domaine. Dans le cadre des opérations de revitalisation, il convient de renforcer le maillage de ces équipements en respectant les priorités suivantes :
- la création d'équipements sportifs de proximité;
- l'utilisation par les habitants et associations du quartier des locaux d'écoles, souvent inexploités mais offrant un potentiel important;
- la création d'espaces culturels de proximité par les instances compétentes notamment les communes et les commissions communautaires;
- le développement de crèches et autres structures d'accueil de la petite enfance.

4. La revitalisation économique

4.1. La stimulation des activités qui s'intègrent dans la structure urbaine existante

La revitalisation économique de quartiers anciens exige une forte adéquation entre les besoins des entreprises et ceux des habitants. Cela passe par l'émergence d'une activité qui soit en corrélation avec ces besoins. Il s'agit de favoriser la création et le développement d'activités d'indépendants et de petites entreprises qui soient principalement le fait d'entrepreneurs issus des quartiers ou désireux de s'intégrer dans la dynamique de revitalisation. Ce redéploiement passe par la détection et l'accompagnement des nouveaux projets. Il suppose la création des conditions favorables au maintien, en milieu urbain, des entreprises qui sont autant de gisements d'emplois. Il s'agit également d'exploiter au mieux les filières de l'économie urbaine et de l'économie sociale. L'utilisation optimale des sites libérés par les entreprises fera l'objet d'une attention particulière.
La prise en considération du développement économique des quartiers à revitaliser doit s'opérer sous l'angle d'une meilleure coordination des instruments, de la mobilisation des acteurs de terrain et de la territorialité de l'intervention publique. Cette prise en considération s'exprime sous la forme des propositions d'actions suivantes:
- réflexion systématique sur la transformation des outputs potentiels des entreprises intégrées dans les quartiers en inputs pour l'économie locale;
- application volontariste des clauses sociales dans les marchés publics de travaux;
- intégration des centres urbains d'entreprises dans la dynamique de revitalisation des quartiers;
- installation de services de travaux d'intérêt collectif et de régies de quartier (1) (modèle français);
- définition de projets économiques au départ de l'identification de pôles de développement. Ces pôles peuvent soit préexister au programme d'action (par ex. : un noyau commercial existant, une gare, un carrefour routier, une halle commerçante, etc.) soit, au contraire, constituer un choix stratégique délibéré des intervenants (par ex. : le lieu prédestiné à la création d'un centre d'entreprises, un site industriel désaffecté).

4.2. La revitalisation des noyaux commerciaux en déclin

Il est indéniable que le commerce est une composante de la qualité de la vie et de l'attractivité de la Région. La fonction commerciale constitue un atout qui valorise Bruxelles comme lieu d'habitation et comme pôle de développement économique. Le commerce influence directement cette qualité de vie en offrant des services de proximité, en assurant une certaine convivialité, qui elle-même intervient de manière très importante sur la sécurisation des quartiers. Le commerce joue également un rôle moteur dans son développement économique. Enfin, le commerce représente un

bassin d'emplois diversifiés, tant sur le plan des qualifications requises, que sur la répartition géographique de ces emplois.
Certains quartiers commerçants connaissent un essor constant, tandis que d'autres sont entrés depuis plusieurs années dans un déclin prononcé. Les causes en sont la diminution du revenu moyen de la population, la modification des comportements des consommateurs et les restructurations internes à un secteur très complexe à appréhender de par sa diversité. Pour remédier au déclin des noyaux commerciaux fragilisés, le Gouvernement a lancé en 1998 une expérience pilote sur douze contrats de noyaux commerciaux et ce, suite à l'analyse de la situation de l'ensemble des noyaux bruxellois et à l'appel à projets qui en avait découlé.
Le 22 novembre 2001, le Gouvernement a d'ailleurs décidé d'étendre cette expérience pilote à trois noyaux commerciaux supplémentaires, ce qui porte l'ensemble des contrats à 15.
Pour mémoire, le Gouvernement sélectionne les quartiers susceptibles de bénéficier de ces contrats de noyaux commerciaux, sur base des critères suivants :
1° la vitalité commerciale et socio-économique du noyau;
2° la situation du noyau commercial dans l'EDRLR;
3° la qualité du projet développé;
4° la représentativité des associations des commerçants et la qualité du partenariat avec la commune.
Figure 90
De nombreuses actions ont vu le jour depuis que les cellules de développement sont opérationnelles sur le terrain. L'évaluation de ces actions tend à démontrer qu'elles ont eu un impact indéniable sur l'image des noyaux auprès des clients et des investisseurs potentiels.
Il faut donc étendre le champ d'action des animateurs de noyaux en évitant que leurs actions ne se substituent simplement aux animations commerciales organisées par les communes et les associations de commerçants. Leur rôle d'interface et de facilitation doit être réaffirmé.
Pour ce faire, il faut renforcer les aspects suivants :
- les partenariats au niveau local et au niveau régional doivent être élargis aux organismes culturels, au monde de l'entreprise et de l'immobilier ainsi qu'à tous les acteurs impliqués dans le développement des quartiers commerçants;
- l'accès des noyaux aux nouvelles technologies (création d'un portail Internet pour les quinze noyaux, mise en place de bornes interactives, ...) doit être facilité;
- la convivialité et l'aménagement des espaces publics dans les noyaux commerciaux en déclin doivent faire l'objet d'actions spécifiques;
- un travail permanent doit être réalisé sur la problématique des « vitrines vides »;
- en ce qui concerne la mixité logement/commerce, il faut mettre en oeuvre un système spécifique de primes à la rénovation octroyées aux propriétaires de logements situés aux étages des commerces.
4.3. La restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité caractérisées par la présence de chancres
La restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité, caractérisées par la présence d'immeubles dégradés et à l'abandon ou de terrains en friche, sera favorisée en encourageant le recours aux prescriptions urbanistiques ou tout autre moyen permettant cette restructuration par la réalisation de projets d'ensemble.
4.4. La réaffectation des immeubles à vocation économique inexploités ou sous-utilisés
La transformation, la rénovation et la réaffectation des immeubles à vocation

économique inexploités ou sous-utilisés seront encouragées en vue de favoriser dans les quartiers concernés la diversité économique et le développement de l'emploi.
En vue de mener une action concertée sur la réaffectation complète ou partielle de ces bâtiments, la Région incitera les communes à réaliser et à mettre à jour l'inventaire des immeubles inhabités et inexploités prévu à l'article 179 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme.
5. Le pilotage et la coordination des dispositifs de revitalisation
A ce jour, différents dispositifs de revitalisation des quartiers (contrats de quartier, social impulse,...) sont mis en oeuvre par les différents pouvoirs publics compétents en la matière. L'ensemble de ces opérations participe d'une même logique. Elles ne sont cependant pas toujours coordonnées. Il convient d'assurer un échange permanent d'informations et d'expériences. Dans ce contexte, le rôle du Secrétariat Régional au Développement Urbain sera essentiel.
Les programmes de revitalisation, limités dans le temps par nature, ne portent pleinement leurs fruits que s'ils s'intègrent dans une vision à plus long terme. Des mesures permanentes d'accompagnement doivent dès lors être instaurées.
Une évaluation externe et indépendante à la fin de chaque train de programmes, ainsi qu'à plus long terme, doit être systématiquement réalisée afin de faire le bilan des opérations et de dégager les bonnes pratiques.
Il y a lieu de mettre en réseau tous les intervenants (publics, privés, associatifs, habitants) dans le cadre du suivi du forum annuel organisé par le SRDU.
Enfin, on cultivera une approche professionnelle de la qualification et de l'action des intervenants économiques et sociaux (formation des agents de développement locaux).
<nota>
(1) Régie de quartier : organisme dont l'objectif est de développer des programmes de remise à l'emploi combinés à des actions visant à remplir des besoins d'intérêt collectif.
PRIORITE 5
Mettre en oeuvre une politique efficace de l'aménagement du territoire fondée sur une planification en matière d'affectation du sol qui s'inscrit dans les orientations du PRD, des réglementations adaptées en matière d'urbanisme et mettre en place des instruments efficaces de politique foncière
1. Améliorer les outils de planification et simplifier les procédures
1.1. Objectifs
La législation mise en place au cours de la dernière décennie par la Région de Bruxelles-Capitale a progressivement constitué un arsenal juridique dont on peut à présent juger des forces et des faiblesses. Le pilier de la législation en matière d'aménagement et d'urbanisme c'est l'Ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme (OOPU)de 1991, basée partiellement sur l'ancienne loi nationale du 29 mars 1962. Depuis son entrée en vigueur, cette ordonnance a été modifiée un certain nombre de fois afin de s'adapter à des contraintes nouvelles.
Son application a cependant démontré la nécessité de nouvelles adaptations en vue d'améliorer, de simplifier ou d'accélérer certaines procédures, ce qui les rendrait plus efficaces.
Améliorer les outils de planification suppose d'intégrer les concepts de niveau suprarégional (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, Deuxième Esquisse de Structure Benelux, ...) et d'analyser la pertinence du contenu prévu aux plans actuellement en vigueur.
Les plans ont une portée pratique, réelle. Ils visent à préserver la mixité urbaine. Ils

modèlent progressivement le paysage urbain en fonction des affectations et des prescriptions, des priorités de développement et des règles urbanistiques. Cette évolution doit pouvoir être évaluée en permanence pour rester en phase avec le contenu des plans et vérifier l'utilité concrète de chacun d'eux. Cette évaluation pourra induire des modifications visant à recentrer les plans sur leur vocation principale.
Ces objectifs doivent être transcrits dans des textes législatifs et réglementaires clairs et cohérents. Ils doivent être adaptés aux réalités et stables, afin de ne pas perturber citoyens et investisseurs par des règles toujours changeantes.
L'amélioration des outils de planification et la simplification des procédures se déclinent en deux points :
- l'adaptation des outils actuels de planification que sont les plans et règlements régionaux;
- l'adaptation de l'arsenal juridique, à savoir l'Ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme, ses arrêtés d'application et les éventuelles circulaires.

1.2. Les outils actuels de planification

1.2.1. Le plan régional de développement (PRD)

Le PRD, bien qu'indicatif, a la vocation de définir les objectifs et les priorités de développement de l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, requis par les besoins économiques, socioculturels, de déplacement et d'environnement. Il définit les moyens à mettre en oeuvre et détermine des zones d'intervention prioritaires.
Ses dispositions conditionnent l'octroi des aides accordées par les pouvoirs publics.

1.2.2. Le plan régional d'affectation du sol (PRAS)

Le PRAS comporte un certain nombre de données essentielles, des règles et prescriptions applicables tant aux nouvelles constructions qu'aux constructions existantes. Pour garantir l'application réelle de ces principes, il sera nécessaire de vérifier l'adéquation entre les objectifs du plan et la réalité des permis délivrés, notamment en matière de mixité urbaine.
Un travail important de constitution d'une base de données de la situation existante de fait des parcelles et du bâti bruxellois a été réalisé lors de l'élaboration du PRAS. Cet outil ne conservera sa richesse que moyennant son actualisation. Pour atteindre ce but, des relations continues avec les communes seront nécessaires afin de réaliser une mise à jour régulière à l'échelon régional.
La coordination avec l'ensemble des communes bruxelloises sera accrue, dans le cadre du comité de coordination Région-communes mis en place à l'occasion de l'élaboration des plans communaux de développement, et dont la mission sera précisée.

1.2.3. Les plans communaux de développement (PCD)

De nombreux plans communaux de développement ont été élaborés durant la législature précédente et arrivent progressivement au stade de projet final. Véritables PRD à l'échelon communal, ils s'inscrivent dans les orientations contenues dans le plan régional de développement.
L'expérience acquise durant cette phase de gestation des PCD plaide pour une simplification des procédures d'élaboration des PCD et de leur contenu et prône une amélioration des conditions de consultation des habitants.
Le suivi de la mise en oeuvre des PCD nécessite de définir un mode de pilotage de ces plans afin de guider, d'orienter et de soutenir les ambitions des communes. Dans le cadre du Comité de coordination Région-communes, la Région prendra l'initiative d'élaborer des directives ou des circulaires pour assurer l'harmonie et la comparabilité des plans communaux entre eux. Il s'agira d'assurer la cohérence de leur contenu, de

la terminologie utilisée... La Région évaluera également sa prise en charge des frais d'études liés aux PCD et aidera les communes en mettant à leur disposition des outils d'exploitation et diverses bases de données.

1.2.4. Les plans particuliers d'affectation du sol (PPAS)

Les plans particuliers d'affectation du sol sont entrés en vigueur à des époques diverses. Les plus anciens datent des années '50. Au fil du temps, la précision de leur contenu et les légendes ont sensiblement évolué. Il n'existe pas actuellement de règles d'uniformisation imposées aux communes lors de l'élaboration de tels documents. De plus, l'entrée en vigueur du plan régional d'affectation du sol a partiellement abrogé de nombreux PPAS, dont le contenu n'est plus conforme au nouveau plan régional.

La concrétisation du plan régional d'affectation du sol nécessite donc une nouvelle mise en conformité des plans inférieurs que sont les PPAS. Pour mener à bien cette mission délicate de clarification urbanistique et juridique, la Région renforcera ses moyens d'action.

Une étude approfondie des PPAS permettra de tirer des conclusions pratiques sur la redéfinition du rôle des plans particuliers et de leur contenu, en fonction des instruments de planification les plus récents.

Le Comité de coordination Région-communes sera le lieu principal de rencontre et d'échanges pour que les acteurs concernés coordonnent leurs actions.

1.2.5. Le règlement régional d'urbanisme (RRU)

Le règlement régional d'urbanisme est entré en vigueur le 1er janvier 2000. Il comporte actuellement sept titres.

Sa mise en oeuvre permettra d'évaluer son efficacité et sa facilité d'application. D'éventuelles améliorations techniques ou de procédures s'imposeront peut-être à la lumière des conclusions tirées après plus d'un an de pratique. La coordination entre le RRU et d'autres instruments normatifs (par exemple le code du logement, RCU) devra être assurée afin d'éviter les contradictions.

L'existence de ce règlement régional implique la mise en conformité des règlements communaux, dans la logique de hiérarchie des normes. Cette opération sera également supervisée par la Région dans le cadre du Comité de coordination.

1.2.6. Les schémas directeurs

La Région se propose de recourir dans un certain nombre de situations à des schémas directeurs.

Le schéma directeur préfigurera les grandes tendances d'aménagement ou de réaménagement d'un territoire pour lequel le recours à un PPAS s'avérerait insuffisant pour définir des programmes portant sur des zones relativement vastes. Le schéma directeur n'a pas pour vocation de se substituer aux outils et plans existants à valeur réglementaire.

De tels schémas tracent le contour précis d'une zone-levier et déterminent les principales options d'intervention qui y seront développées, ainsi que les moyens requis. Le Gouvernement désigne un auteur de projet qu'il charge de l'élaboration du schéma. Il désigne également un comité d'accompagnement qui regroupe l'ensemble des acteurs intéressés comprenant notamment les communes concernées. Le résultat de l'étude est soumis à une consultation publique et, ensuite, à la Commission Régionale de Développement. Le schéma directeur est adopté par le Gouvernement après avis de la Commission Régionale de Développement.

Ces schémas, s'ils sont dépourvus de force obligatoire et de valeur réglementaire, permettront une meilleure coordination entre les différents acteurs concernés et une identification plus précise des outils urbanistiques existants, appelés à intervenir dans la réalisation de ces schémas (PPAS, permis d'urbanisme d'ensemble, permis de lotir,

RCU, expropriations,...).
Ils s'appliqueront dans le cadre de zones dont l'aménagement est jugé prioritaire.
C'est sur les zones délimitées par des schémas directeurs dans le PRD, ainsi que celles qui le seraient ultérieurement, que les moyens publics pourront être dirigés par priorité, selon les orientations définies par le PRD.
1.2.7. Les circulaires
Une nouvelle circulaire (ou un nouveau titre) du RRU sera adoptée pour régler la problématique du stationnement, actuellement réglée par la circulaire de Saeger dont les critères devront être fondamentalement revus.
Cet objectif sera réalisé en étroite relation avec les objectifs généraux de mobilité (voir orientation 8).
1.3. Adapter l'arsenal juridique
On l'a vu (point 1.1.), c'est l'ordonnance organique qui est la référence en matière de législation urbanistique et d'aménagement du territoire. Elle date de 1991. Depuis lors, elle a subi de nombreuses adaptations. L'objectif est de disposer d'une législation claire, cohérente, adaptée aux réalités et qui soit la plus stable possible dans le temps.
Parmi les préoccupations actuelles, il y aura lieu d'analyser et d'adapter, dans la mesure du possible, les délais de traitement et de délivrance des certificats et permis.
Le contrôle des infractions relatives au permis (i.e. constructions illicites) doit être renforcé au niveau communal, voire régional; une concertation avec le parquet doit rendre crédibles les poursuites judiciaires.
Le permis unique « urbanisme patrimoine » a été instauré et la coordination entre les logiques environnementale et urbanistique en matière de délivrance des permis sera renforcée, en vue d'optimaliser le traitement des demandes.
L'utilité du maintien du mécanisme des programmes d'action prioritaire (PAP), procédure dérogatoire, sera évalué au regard des prescriptions du PRAS.
Le Gouvernement veillera à la mise à jour des plans d'expropriation par les autorités compétentes.
Compte tenu du nombre de dispositions existantes, un code bruxellois d'urbanisme et de l'aménagement du territoire doit permettre de rendre ces règles plus efficientes et plus accessibles.
2. Une lutte accrue contre les chancres et les immeubles abandonnés et le développement d'une politique foncière adaptée aux réalités bruxelloises
2.1. Objectifs
L'effort régional doit être soutenu afin de réduire encore le nombre de chancres et d'immeubles abandonnés qui constituent une plaie pour le développement de la Région. En termes d'image et de mobilisation d'un potentiel actuellement inerte, l'effort à fournir doit être rapide et significatif.
De nombreux sites présentent par ailleurs d'évidentes possibilités de redéploiement d'activités dans la ville. Les sites économiques désaffectés doivent dès lors être réutilisés de façon à ce que leurs nouvelles affectations s'intègrent harmonieusement dans le tissu environnant.
Enfin, l'objectif de la Région consistera également à concevoir et à mettre en place un arsenal de mesures, en ce compris, le cas échéant, des mesures fiscales dissuasives, si possible harmonisées au niveau des 19 communes, destinées à lutter contre l'abandon d'immeubles.
2.2. Réhabiliter les sites économiques désaffectés
L'ordonnance relative aux sites économiques désaffectés sera revue afin d'en assurer l'efficacité et de permettre une réelle exploitation de ces sites. Le principe d'une taxation progressive sera appliqué, ce qui aura pour effet de combattre la spéculation

frappant certains de ces lieux.
Parallèlement, le Gouvernement veillera à rendre plus performant l'inventaire des sites économiques désaffectés afin qu'il serve de base au de projets sur ces espaces. Sa publication sur Internet sera réalisée. Le Gouvernement mènera une politique incitative de contact et de mise en relation des propriétaires de ces espaces avec des développeurs potentiels via les administrations pararégionales compétentes. Le but étant d'y réinjecter des activités économiques porteuses, mais également de veiller à la mixité des fonctions qui peuvent y être admises.
Le Gouvernement privilégiera une approche par site et par projet. Il veillera à créer les conditions nécessaires pour que des partenariats public-privé puissent s'établir le cas échéant.
2.3. Un plan de lutte concerté contre les chancres urbains et les immeubles inoccupés ou laissés à l'abandon
Les communes sont tenues de réaliser l'inventaire permanent des biens non bâtis, inexploités ou inhabités (art. 179 OOPU). A ce titre, le Gouvernement arrêtera les mesures nécessaires pour compléter et rendre efficient ce dispositif notamment en prévoyant l'accessibilité de cet inventaire aux organismes publics et parapublics qui pourraient les utiliser. Cela passe par le soutien accru aux communes leur permettant d'atteindre cet objectif. Sur cette base, une concertation étroite avec les communes sera menée dans le triple but de :
- développer une politique incitative de contact et de concertation avec les propriétaires;
- élaborer une politique concertée Région-communes de dissuasion contre l'abandon d'immeubles. Elle pourra s'appuyer sur des mesures fiscales mais également sur le recours à l'expropriation (art. 69 OOPU) qui permet la restructuration des chancres et immeubles à l'abandon, par ex. pour réaliser des plans d'affectation;
- élaborer un programme pluriannuel de rénovation des immeubles inoccupés appartenant aux pouvoirs publics en vue de leur réaffectation aux fonctions les plus appropriées.
Le recours aux dispositions urbanistiques permettant de lutter contre les chancres urbains et les immeubles inoccupés sera encouragé.
2.4. L'optimisation des patrimoines fonciers des pouvoirs publics et le droit de préemption
Les patrimoines des communes et des opérateurs locaux ou régionaux seront étudiés et analysés en vue de permettre une optimisation de leurs affectations et de leur utilisation. Il s'agit de déterminer où et dans quelles conditions des espaces peuvent être mobilisés au profit des objectifs fixés par le PRD.
En outre, l'ordonnance relative au droit de préemption complète le dispositif de manière telle que les pouvoirs publics puissent développer des projets d'intérêt général cohérents sur des objectifs et des zones préalablement bien définis. Les schémas directeurs qui seront élaborés sur les zones-leviers indiqueront les mesures de politique foncière à prendre afin de réaliser les objectifs visés et d'éviter que des mécanismes spéculatifs ne voient le jour dans certaines zones sensibles.
2.5. Les missions de la Régie foncière
La Régie foncière régionale doit pouvoir répondre aux objectifs définis dans l'ordonnance de 1994 qui l'a créée, à savoir : " la promotion et la mise en oeuvre des décisions de politique foncière du Conseil et du Gouvernement, notamment en matière d'aménagement du territoire, de planification et de réglementation, de valorisation des sites et des bâtisses, de préservation du patrimoine, de lutte contre les taudis et les chancres urbains, et, le cas échéant, dans la mise en oeuvre du PRD. La

mission de politique foncière correspond notamment à l'acquisition, la vente, la location, la construction, la viabilité et l'entretien de biens immeubles".
Les actions de la Régie seront dégagées des activités ne correspondant pas à son objet principal. La capacité d'intervention de la Régie dans l'ensemble des zones d'intervention prioritaires devrait être améliorée pour lui permettre d'agir efficacement et rapidement.

3. Information au public et marketing urbain

3.1. Objectifs

Assurer une information de qualité, qui soit complète, accessible, ciblée selon les intérêts des utilisateurs (investisseurs, particuliers, opérateurs publics, touristes, etc.) est une nécessité, vu la complexité des règles urbanistiques en vigueur.
En outre, cette information permettra d'améliorer l'image de la gestion publique dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, par une transparence accrue et un accueil plus performant de l'usager.
Enfin, cette démarche participe du marketing urbain, lequel ne peut pas être seulement centré sur la promotion de Bruxelles au plan touristique et culturel (city-marketing).

3.2. Les instruments de l'information et du marketing urbain

La Région développera un système informatisé de repérage cartographique décrivant la situation existante de droit (PRAS, PPAS, PAP, RRU...) et les prescriptions réglementaires qui s'y rapportent. A terme, ce système devrait être accessible par les citoyens, les entreprises, les investisseurs,... et accessible via le web. Les communes seront largement associées à l'élaboration de ce système informatisé.
Toute personne potentiellement intéressée pourra ainsi consulter plus facilement les données concernant le terrain bruxellois.
On réduira de la sorte les incertitudes et on évitera le lancement de projets qui n'ont que peu de chance d'obtenir une autorisation.
Une banque de données décrivant et localisant l'ensemble des équipements collectifs, scientifiques, culturels et touristiques, sociaux et économiques complétera ce dispositif. Cette banque de données permettra de dispenser une information précise sur l'existant ainsi que sur les besoins, afin d'encourager les décideurs et les investisseurs à combler les manques.
La banque de données sera liée aux autres instruments de repérage et aux observatoires, en sorte que l'ensemble des informations relatives à l'affectation et à l'utilisation de l'espace à Bruxelles puisse être accessible en cascade à partir d'une seule requête.
Enfin, la Région établira une maison de l'urbanisme dans un lieu symbolique. Cette initiative reflète une volonté de privilégier la logique de guichet unique, lequel dépasse la seule compétence de l'urbanisme.
Cette maison de l'urbanisme sera le point focal, où l'information sera disponible sur différents supports. On y trouvera :
- une borne interactive donnant accès aux banques de données ainsi qu'au système informatisé de repérage cartographique;
- un plan de la Région, réalisé en trois dimensions à partir de photos aériennes, qui permettra de visualiser les évolutions de la Région, "ce qui bouge" dans Bruxelles;
- les grands projets publics comme privés en cours d'élaboration ou de réalisation;
- les permis délivrés;
- les projets inscrits à l'ordre du jour des commissions de concertation...;
- un descriptif illustré de la diversité des quartiers bruxellois, selon une typologie de ces quartiers;
- une bibliothèque où sera accessible l'ensemble des études et des ouvrages aidant à

comprendre le fonctionnement de Bruxelles.
Cette maison de l'urbanisme disposera d'un personnel qualifié capable de fournir au public toute information utile ou de les orienter vers les services concernés.
PRIORITE 6
Renforcer l'attractivité commerciale, culturelle et touristique de la Région
1. Attractivité commerciale
Le commerce est un facteur déterminant de la qualité de vie et de l'attractivité de la Région. La diversité et la vitalité commerciale jouent un rôle majeur dans le dynamisme économique comme dans la constitution d'une image forte. Le commerce influence directement cette qualité de vie en offrant des services de proximité, en assurant la convivialité des quartiers, ce qui contribue à les sécuriser.
Les différents noyaux commerciaux bruxellois connaissent des situations contrastées. Sur base des résultats d'une analyse globale de leur attractivité, les politiques de soutien à ces noyaux doivent donc être différenciées en fonction de leur vitalité propre.
L'attractivité commerciale a deux fonctions majeures :
- le renforcement du rôle de la Région en tant que pôle de développement économique, touristique et commercial majeur;
- le renforcement de la qualité de vie et de la convivialité des quartiers.
Le développement de l'attractivité commerciale est influencé par une série de facteurs :
- l'accessibilité des quartiers commerçants;
- l'attractivité des quartiers commerçants, créée par leur propre dynamique de développement;
- l'aménagement des zones commerciales et leur situation dans la Région;
- le choix de surfaces commerciales;
- la diversité de l'offre commerciale;
- la promotion des quartiers commerçants.
Figure 91.
1.1. L'accessibilité des quartiers commerçants
La mobilité est au coeur de la question de l'attractivité commerciale.
A cet égard, les balises suivantes seront suivies :
- garantir une identification claire et précise des pôles commerciaux ainsi que leur accessibilité par les différents modes de transport (transports en commun, voitures, vélos, chaises roulantes, voitures d'enfants). On veillera, en particulier, à mieux penser les déplacements piétons et cyclistes dans et aux abords des quartiers commerçants;
- les liaisons piétonnes et cyclistes entre les différents quartiers commerçants seront améliorées, en particulier dans la perspective de créer des cheminements de qualité et, de ce fait, d'inciter à la "promenade-shopping";
- la problématique du parking doit faire l'objet d'une approche plus concertée, tenant compte des besoins des clients et de ceux des résidants. Des parkings pour vélos doivent également être installés. La taille des parkings (vélos et autos) doit être déterminée en tenant compte d'une étude et d'un traitement systématique dans le PCD et son volet mobilité (PCM), de l'inventaire du stationnement existant, de la disponibilité en transports en commun (en ce compris la diversité des origines et destinations des lignes qui desservent le noyau commercial), de la diversité et de la spécialisation des commerces, de l'origine et du comportement de la clientèle.;
- la mise en place de piétonnier sera envisagée au cas par cas. Une étude préalable d'impact sur le quartier, prenant notamment en compte les incidences économiques

d'une telle mesure, sera réalisée;
- les véhicules fournisseurs sont en concurrence avec les autres véhicules en matière de stationnement, ou se trouvent sur la voirie lorsqu'ils sont garés en double file. Une régulation des horaires, des tonnages et l'organisation d'aires de livraison doivent être mises en place.

1.2. L'attractivité des quartiers commerçants, créée par leur propre dynamique de développement

La vitalité des noyaux commerciaux bruxellois dépend de deux facteurs, parfois combinés, parfois dissociés :
- leur présence dans l'hypercentre ou leur lien avec celui-ci;
- leur capacité à générer une dynamique propre par leur spécialisation dans des segments recherchés ou par la variété et la densité de l'offre commerciale.

Il s'agit d'un équilibre précaire, difficile à maintenir parce que soumis à des effets de conjoncture. On veillera à mieux cerner ces différentes dynamiques et à se doter d'instruments permettant de prévenir l'essoufflement de celles-ci.

De la même manière, afin d'optimiser le potentiel d'attractivité de la Région, on cherchera à lier davantage les événements touristiques et culturels avec le potentiel commercial : travail sur l'image, animations, embellissement, etc.

1.3. L'aménagement des quartiers commerçants et leur intégration dans la dynamique régionale

La qualité de l'aménagement et de l'entretien des espaces publics des noyaux est un facteur déterminant de leur attractivité. Des actions spécifiques destinées à améliorer l'esthétique et la lisibilité des noyaux commerciaux seront soutenues. Une politique cohérente d'harmonisation des enseignes et du mobilier urbain sera favorisée.

Tous les travaux d'aménagement menés dans les quartiers commerçants donneront lieu à une concertation systématique entre les différents acteurs concernés par ces travaux (Région, communes, commerçants, habitants). Les noyaux commerciaux qui doivent encore être réaménagés, devront faire l'objet d'un projet à intégrer dans les plans communaux de développement.

En outre, on visera à maintenir constant le nombre de noyaux commerciaux que ce soit dans le centre, en première et en deuxième couronne. La dissémination du négoce est, en effet, un facteur de désagrégation des pôles et donc de diminution de leur attractivité. Dans ce cadre, on veillera à concentrer les nouvelles implantations dans les noyaux existants.

L'intégration des noyaux commerciaux dans leur quartier sera recherchée, notamment en favorisant le retour de logements aux étages des commerces.

1.4. L'offre de surfaces commerciales

L'évolution de l'offre de surfaces commerciales devra faire l'objet d'un monitoring permanent.

Cette évolution sera suivie sur un triple plan :
- prévenir le déclin des noyaux;
- mieux « gérer » l'excédent de surfaces commerciales;
- apporter une attention spécifique à la problématique des vitrines vides, des logements vides aux étages dans les noyaux commerciaux, de l'évolution du prix des loyers, ainsi qu'à l'observation de la dégradation de la diversité ou de la spécialisation de certaines artères commerçantes.

L'Observatoire du commerce permettra de créer, au départ d'une typologie des noyaux commerciaux, un outil de monitoring permettant d'optimiser l'utilisation des surfaces commerciales. Cet observatoire sera accessible tant aux communes qu'au secteur privé.

Plus généralement, ce monitoring doit permettre aux pouvoirs publics de mieux anticiper l'ensemble des questions qui touchent à l'attractivité commerciale de la Région et de prévoir ainsi les grandes tendances de ce secteur clé de la dynamique régionale.

1.5. Maintenir la diversité de l'offre commerciale

Le caractère interculturel et polyvalent des quartiers commerçants est un atout majeur de la ville, qu'il convient de préserver et de valoriser.

En vertu du rôle que joue le commerce dans l'attractivité générale de la ville ainsi que par l'intérêt qu'il présente sur le plan de l'emploi (essentiellement vis-à-vis des Bruxellois peu qualifiés), sa place mérite une attention toute particulière.

Le maintien ou le développement d'implantations à très large rayon de chalandise et à très haut potentiel est une garantie de la diversité de l'offre commerciale.

Le grand commerce spécialisé doit aussi trouver sa place au sein de la Région, en veillant à préserver la mobilité, la qualité de la vie et de l'habitat ainsi que le tissu commercial existant.

Attirer les grandes enseignes nationales et internationales participe à la revitalisation des noyaux commerçants. Les opérations de city marketing, dont il est question ci-après, devront prendre en compte cet aspect important. Ces implantations devront se faire dans le respect du tissu commercial existant.

1.6. La promotion des quartiers commerçants

Le renforcement des quartiers commerçants, de tout genre, passe par une meilleure promotion de ceux-ci, de leurs points forts ou de leurs spécificités, de la présence, le cas échéant, de "locomotives" qui pourront ainsi jouer pleinement leur rôle. Le fléchage des quartiers commerçants sera réalisé à partir des lieux touristiques.

Une information coordonnée sur les atouts du commerce à Bruxelles devra être régulièrement mise à jour, afin d'en faire la promotion auprès des Bruxellois et des autres clients potentiels.

Au niveau régional, l'information auprès des investisseurs commerciaux sera centralisée. Cette information portera également sur les initiatives en matière de commerce, quels qu'en soient les acteurs, ce qui suppose la mise sur pied d'un recensement permanent de ces initiatives. L'information sera complétée par un état des lieux permanent des disponibilités de locaux commerciaux. Il sera géré en concertation avec les communes et les partenaires privés.

Dans cette perspective, la Région se dotera d'un outil de présentation, qui se déclinera sous différentes formes :

- brochure-atlas de présentation;
- maquette;
- carte du commerce, mise à disposition du visiteur dans les principaux lieux de passage (hôtels, restaurants, lieux culturels, transports en commun...);
- bornes interactives.

2. Attractivité culturelle

Parallèlement au renforcement de l'attractivité commerciale de la Région, il importe de soutenir l'attractivité culturelle. Ceci implique de conforter toute politique d'accès à la culture, dans le sens d'une démocratisation élargie, impliquant la reconnaissance du droit à la culture pour tous, mais aussi, de se doter des outils promotionnels les plus performants. Il s'agit également d'inverser la tendance qui fait que le désinvestissement de l'espace culturel bruxellois est une des caractéristiques sensibles de l'évolution de la ville. Le foisonnement d'activités culturelles ne suffit pas à garantir la permanence d'un projet culturel fort, lequel implique d'agir de manière cohérente à tous les niveaux institutionnels. Cela suppose réflexion et action

conjointes dans la perspective du développement des infrastructures, du soutien à la création, dans l'élaboration de la programmation culturelle et du statut des artistes.
Figure 92
2.1. Différents pôles d'action
Les actions doivent s'articuler autour de plusieurs pôles.
Il s'agit de sensibiliser les habitants de la Région à la palette des choix culturels proposés, aux initiatives susceptibles de bénéficier d'une large audience - celles qui s'inscrivent traditionnellement dans le tissu culturel bruxellois -, mais aussi et surtout, à celles qui, essaimées sur le territoire de la Région, démontrent par leur originalité et leur diversité culturelle le foisonnement de la création à Bruxelles.
Il convient d'établir avec les deux autres Régions des dynamiques d'information et d'échanges de nature à suggérer aux populations de Wallonie et de Flandre, avec le concours des institutions communautaires, de participer pleinement et activement à l'offre culturelle développée en Région bruxelloise.
Dans cet esprit, des réflexions conjointes doivent être menées pour que soient améliorées les conditions d'accès à certaines manifestations culturelles (problématique des transports publics, politique des prix).
On veillera aussi à permettre la promotion hors la Région bruxelloise, voire à l'étranger, des spectacles montés à l'initiative d'acteurs culturels bruxellois; tout comme doit être encouragé et favorisé l'accueil à Bruxelles de manifestations culturelles initiées en Wallonie et en Flandre.
Il importe aussi de multiplier les synergies avec les relais habituels, institutionnels ou privés, qui s'emploient à soutenir la promotion de Bruxelles à l'étranger. Des initiatives d'importance et de portée événementielle doivent pouvoir s'inscrire dans une approche prospective avec les partenaires de promotion touristique. Mais il convient également de dégager, dans le cadre d'une stratégie prédéfinie, les moyens promotionnels pour toute initiative culturelle ponctuelle qui doit pouvoir sortir de la confidentialité dans laquelle elle est trop souvent confinée.
A cet égard, divers outils sont - ou ont déjà fait l'objet - d'application tant à titre individuel par un partenaire culturel, qu'à titre collectif dans un partenariat entre les pouvoirs publics et le secteur associatif et/ou privé.
Citons à titre d'exemples : le chèque-culture, ou le cultuurwaardebon, le système de billetterie unique, l'offre d'un billet cumulant entrée et accès aux moyens de transport, des abonnements croisés comprenant l'accès aux différents types d'activités culturelles, un pass unique donnant accès à un nombre d'activités culturelles pendant la durée d'un festival,... Ce sont autant d'initiatives à encourager, diversifier et développer.
La Région soutiendra également les outils structurels de sensibilisation et de vulgarisation, comme les sites Internet, les plans ou agendas, l'organisation de nocturnes des musées, une city card essentiellement culturelle, susceptibles d'augmenter notablement l'attractivité de la culture dans la Région.
2.2. Activités culturelles et patrimoniales
La haute valeur patrimoniale de la Région bruxelloise fait l'objet de nombreuses initiatives. Il convient d'utiliser ces atouts en soutenant toute action qui contribue à faire du Bruxellois « l'ambassadeur bien informé et fier de sa ville ». Ces actions doivent dépasser le seul intérêt du curieux ou de l'amateur éclairé. Elles doivent s'inscrire dans un mouvement qui contribue à l'information du plus grand nombre, via le milieu scolaire et les manifestations de large audience. Ainsi se constitueront les relais indispensables à la vie culturelle de la Région.
Parallèlement au patrimoine recensé dans les outils de promotion, d'autres lieux ou

curiosités sont de nature à retenir l'intérêt du public. Ces lieux peuvent servir de cadre à une manifestation culturelle, dont l'intérêt en est ainsi accru par la découverte patrimoniale. Diverses initiatives ont été engagées dans ce sens. Il convient d'encourager cette approche.
Après évaluation de la circulaire 001, relative à la protection des immeubles à fonction culturelle, la Région poursuivra une politique volontariste afin d'encore améliorer ce potentiel, notamment via la collaboration avec les grandes institutions culturelles fédérales et communautaires. Elle renforcera cette option politique en précisant quels types de projets elle soutiendra, ainsi qu'en en déterminant les critères de sélection.
2.3. Dimension urbaine et politique de proximité
Un projet culturel fort est celui dans lequel la communauté urbaine se reconnaît. Cela suppose l'inscription du projet culturel au coeur de la ville et passe par la capacité à dessiner des parcours urbains.
Il s'agit aussi d'intégrer l'ensemble des dimensions qui fondent la vie culturelle et, dans cet esprit, de témoigner du souci d'encourager la création, en ce compris les conceptions avant-gardistes, tout en reconnaissant les dynamiques culturelles dans leurs expressions populaires.
Une attention soutenue doit être accordée aux opportunités de mise en valeur de nos écoles artistiques, dont la réputation est solidement établie. Ainsi l'Ecole Supérieure des Arts du Cirque ou encore l'Ecole de danse PARTS, fréquentées par des étudiants venus de tous les continents et qui bénéficient aujourd'hui d'une reconnaissance internationale.
On s'emploiera également à assurer l'expansion des industries culturelles, dans leurs expressions les plus novatrices, entre autres via leur présentation sur les marchés extérieurs, dans des domaines où Bruxelles bénéficie d'une réputation internationale. Parallèlement, il importe d'assurer la viabilité des activités et expressions artistiques les « moins rentables » ou des réseaux culturels alternatifs.
La vie culturelle, sa richesse, son originalité sont largement tributaires de la démarche de ceux qui s'y investissent : les acteurs culturels. Dès lors, l'initiative de localisation, de mise en place de dynamiques leur appartient en première analyse. Les pouvoirs publics contribuent, à l'échelle de leurs compétences respectives et des moyens financiers mis à leur disposition, au soutien de ces initiatives. Des opérations plus ciblées peuvent être développées via le milieu scolaire et le tissu associatif, par le soutien à des cycles d'apprentissage et de formation dans diverses disciplines artistiques, voire par la création d'infrastructures pour les pratiques artistiques. Et ceci tant à l'égard des jeunes que des adultes. Ainsi, la Région peut prioritairement dégager des budgets en faveur des politiques de proximité (installation de petites infrastructures culturelles locales). A cet effet, elle agira en concertation avec les institutions communautaires et l'appui des communes (mise en place d'un échevinat de la culture).
Dans le contexte urbain qui est le sien, la Région se doit d'être attentive à ce que l'offre culturelle bénéficie au plus grand nombre. En ce compris ceux qui, pour des raisons de marginalité financière, culturelle ou sociale en sont exclus. C'est le sens de la politique de soutien financier à la démocratisation des prix menée depuis longtemps et de celle développée depuis peu à l'égard des personnes en situation précaire (chômeurs, minimexés, etc). Une action pilote a été menée dans le domaine théâtral. Il convient de l'élargir aux spectacles d'autres disciplines artistiques.
2.4. Accessibilité
Il convient aussi de veiller à rendre plus accessibles les lieux culturels qui sont fermés

en dehors des heures de bureau. Cela concerne principalement les musées, dans la perspective d'une extension des « nocturnes ». Le Bruxellois en serait le premier bénéficiaire, et l'intérêt touristique de manifestations culturelles qui font l'événement en serait renforcé.
Figure 93
De même, il convient de ne pas oublier les personnes handicapées. La Région devra veiller à permettre l'accès de tous les édifices et institutions culturels bruxellois aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Une attention similaire et soutenue devra être portée aux personnes malentendantes et malvoyantes. Les adaptations des infrastructures culturelles doivent être étudiées à cet effet.
2.5. Dimension interculturelle
La dimension interculturelle s'inscrit dans la réalité sociologique de la ville. La diversité culturelle est une richesse à cultiver avec le souci de maintenir les repères de chacune de ces cultures. Elle doit constituer un des fondements de l'activité culturelle à encourager et à promouvoir à Bruxelles.
La dimension interculturelle implique la notion d'échanges. Elle ne doit pas se comprendre comme la juxtaposition imperméable de différentes communautés. Il importe donc de privilégier l'étude de tout projet favorisant la rencontre des différentes cultures qui, trop souvent, se côtoient mais ne se fréquentent pas et d'échapper ainsi à un modèle culturel réducteur.
L'originalité de l'option déclarée pour un développement interculturel réside principalement dans la rencontre favorisant ce qui lie l'expression culturelle d'une communauté aux expressions des autres communautés avec lesquelles elle partage la vie citoyenne. Il faut encourager les actions fédératrices qui misent sur ce type de développement bénéficiant de la connaissance des acteurs de terrain.
A cet égard, les initiatives intégrées seront promues. Tout comme doivent l'être les actions de nature à élargir le public désireux de participer à ces manifestations. Il importe que ces actions culturelles puissent s'exprimer dans tout l'espace régional et ne soient pas confinées aux seuls territoires à forte concentration de citoyens d'origine étrangère.
L'affirmation européenne de Bruxelles doit avoir son prolongement sur le terrain. Comment ? En stimulant l'accueil de spectacles et de diverses initiatives culturelles originaires des pays membres de l'Union. Ou encore, en initiant tout projet (spectacle, exposition, musée) susceptible d'affirmer la dimension européenne de Bruxelles et sa place prise dans la construction de l'Europe.
Bruxelles est aussi pour un certain nombre d'artistes, l'espace de réflexion et de création auquel ils aspirent, en dehors de l'effervescence des grandes métropoles européennes. Ce label de qualité est un atout fréquemment mis en évidence par nombre de créateurs qui ont choisi Bruxelles pour s'exprimer. Cette politique d'accueil doit être encouragée.
3. Attractivité touristique
3.1. Contexte et partenariats
La création de Bruxelles International - Tourisme & Congrès a permis de réunir en une seule entité les instruments de gestion du tourisme de loisirs et ceux de l'industrie du congrès. Cela permet à Bruxelles de faire usage de tous les leviers disponibles pour améliorer son attractivité et partant ses rentrées financières. L'implication de la Région dans cette dynamique doit être croissante.
En outre, Bruxelles International devra développer un axe culturel plus affirmé, capable d'assurer l'agenda culturel et fonder la promotion sur un partenariat fort avec les organismes communautaires et le réseau des attachés économiques et

commerciaux.
Le tourisme, matière communautaire, dépend à Bruxelles de la Commission Communautaire française et de la Communauté flamande.
Les organismes communautaires que sont l'Office de Promotion du Tourisme et Toerisme Vlaanderen sont compétents pour la promotion de Bruxelles sur les marchés extérieurs.
Afin de mener à bien, d'une façon cohérente, les missions de promotion en Belgique et à l'étranger, Bruxelles International - Tourisme & Congrès entretient des relations conventionnées avec ces deux organismes et de ce fait avec leurs bureaux de représentation touristique à l'étranger.
Ce partenariat permet une répartition claire des rôles spécifiques à chaque organisme :
- Bruxelles International est le principal responsable de la définition du contenu marketing du tourisme bruxellois (définition de l'image et des piliers par marché);
- l'Office de Promotion du Tourisme et Toerisme Vlaanderen sont les principaux responsables de la promotion du tourisme bruxellois;
- Bruxelles International pour sa part conserve certaines compétences particulières en matière de promotion (actions à l'étranger menées avec des partenaires privés).
Cette collaboration conventionnée permet d'envisager des stratégies communes des acteurs touristiques sur les marchés étrangers.
L'évolution des représentations à l'étranger sera surtout marquée par la multiplication d'antennes touristiques (structure légère sur des marchés régionaux plus ciblés) qui remplaceront progressivement les bureaux touristiques traditionnels.
Par ailleurs, par l'entremise de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles International peut s'appuyer sur le réseau des attachés commerciaux pour compléter sa représentation à l'étranger. Des plans d'actions conjoints sont d'ailleurs annuellement réalisés et seront à l'avenir développés.
Enfin, la Région entreprendra les démarches nécessaires pour que les représentants diplomatiques à l'étranger deviennent également des relais pour la promotion de l'image définie.
3.2. Des actions basées sur deux axes : l'accueil des touristes et la promotion de la destination "Bruxelles"
L'objectif de l'ensemble de cette démarche est de générer un flux touristique croissant à Bruxelles et ceci tant en termes de nombre de visiteurs que de rentrées financières.
3.2.1. Premier axe : l'accueil des touristes à Bruxelles
3.2.1.1. Les bureaux d'information touristique
L'accueil des touristes à Bruxelles se matérialise par l'ouverture de points d'information touristique aux endroits stratégiques pour la Région : aéroport de Bruxelles National, gare du midi, Grand Place, Marché aux Herbes, Parlement européen. Afin de compléter les différentes présences "info point", divers projets supplémentaires devront se concrétiser.
3.2.1.2. La signalisation touristique
L'Observatoire du tourisme a mis en évidence, lors de ses enquêtes auprès des touristes, le problème de la signalisation. Dans ce cadre, le projet d'indications touristiques en région bruxelloise est important car il permet la mise en valeur du patrimoine et l'accès à une bonne information pour les Bruxellois et les touristes.
Bruxelles ne peut se donner l'image d'une région (et non d'une division entre 19 communes) que si elle se donne des moyens visuels de communication communs à l'ensemble de son patrimoine touristique et de son territoire.
Le projet de signalisation et d'indications touristiques développé doit être élargi à l'ensemble de la Région. Celle-ci mettra tout en oeuvre pour que les communes

adoptent, sur leurs voiries, un système cohérent de signalisation à l'adresse des piétons et des automobilistes. Un système d'aide pourra leur être proposé. Ce projet de signalisation, mené avec les autres niveaux de pouvoir compétents, intégrera la problématique des cars touristiques notamment par le fléchage de parcours préférentiels, de zones de parcage obligatoires, de zones d'attente obligatoires et de zones d'interdiction de stationnement et prendra en compte le réseau STIB existant. Cette cohérence devra également s'appliquer aux voiries régionales et surtout sur les voies de pénétration de la Région. Une signalisation ad hoc sera envisagée.

3.2.1.3. Le développement de grands événements

Bruxelles ne dispose pas non plus de locomotives événementielles internationales, planifiées 3 ans à l'avance et d'une durée de 6 mois. Ces événements sont un catalyseur touristico-culturel au même titre que les musées fédéraux, les associations de visites guidées ou encore les attractions touristiques.

Ces initiatives pourront être prises et s'intégrer dans le cadre des années thématiques retenues par les organismes communautaires. La participation active de partenaires, comme le Conseil bruxellois des Musées ou bien encore l'asbl « Attractions et tourisme », sera sollicitée à ce sujet.

3.2.1.4. Quels types d'investissements ?

En outre, certaines infrastructures comme les attractions touristiques privées sont, à l'heure actuelle, trop peu nombreuses à Bruxelles. La Région a accumulé un réel retard par rapport aux villes réputées pour leurs activités touristiques.

Un soutien financier devra intervenir pour favoriser le développement d'infrastructures touristiques de qualité. Le Gouvernement examinera l'opportunité de développer des infrastructures d'accueil pour « mobile homes » et campings.

En termes d'infrastructures de congrès, l'attractivité sera améliorée grâce aux investissements hôteliers et à la rénovation du Palais des Congrès. Néanmoins, il importe d'équiper des lieux historiques ou d'intérêt patrimonial pour tenir des réunions professionnelles afin de donner plus de personnalité à l'offre. La Région pourra aider à la concrétisation de ces investissements.

Dans la mesure où un casino sera implanté à Bruxelles dans les prochaines années, la Région prendra les mesures d'accompagnement nécessaires afin d'assurer l'implantation harmonieuse de cet équipement dans le tissu urbain.

Les centres d'hébergement pour jeunes continueront à être aidés par les autorités compétentes en ce qui concerne leurs investissements. En outre, l'appui à l'a.s.b.l. "Loger Jeunes" qui rassemble l'ensemble des centres sera renforcé pour assurer la meilleure promotion possible de ce secteur.

3.2.1.5. Les autres initiatives pour renforcer l'attractivité touristique de la Région

D'une manière générale, les actions intégreront prioritairement l'objectif poursuivi. Soit, augmenter la durée moyenne de séjour des visiteurs, en mettant l'accent spécifiquement sur les périodes dites « creuses », à savoir les week-ends et les vacances scolaires.

En outre, pour améliorer l'attractivité de la Région, le secteur privé (commerces, entreprises, partenaires culturels, HORECA, taxis) doit être impliqué dans l'ensemble des instruments de la politique touristique.

Une attention particulière sera accordée aux hommes d'affaires et aux congressistes, en vue de leur proposer des activités culturelles spécifiques.

Afin de compléter l'attractivité touristique de Bruxelles, il convient également de concrétiser la "city card" touristico-culturelle et de développer, à l'attention des visiteurs, des promenades-découverte des quartiers.

Figure 94

3.2.2. Deuxième axe : la promotion de Bruxelles comme destination
En termes de promotion, l'attractivité de la Région dépend largement de l'image qu'elle projette d'abord vers ses habitants et ensuite vers l'étranger.
3.2.2.1. Vers ses habitants
La Région doit s'efforcer d'améliorer la convivialité et la propreté de ses quartiers. Elle doit aussi inciter les habitants à participer à cette dynamique de promotion de la destination, via les découvertes patrimoniales, diverses opérations telles que les week-ends « Bruxelles ma découverte ». Elle agira aussi par le renforcement d'opérations en synergie avec les communes bruxelloises.
Une assistance plus structurelle sera envisagée pour mettre sur pied un système d'information des activités régionales au niveau des différentes communes.
Enfin, le soutien aux opérations invitant les Bruxellois à être des acteurs de la promotion de leur ville sera envisagé, comme la promotion de l'hébergement chez l'habitant.
3.2.2.2. Vers l'étranger
Outre la cohérence accrue développée en partenariat avec les organismes communautaires (Office de Promotion du Tourisme et Toerisme Vlanderen), une attention particulière sera accordée à la promotion du tourisme d'affaires et de loisirs.
D'une façon chronique, Bruxelles souffre d'un déficit d'image, symbolisé par la phrase "Bruxelles décide", qui limite notre Région à une fonction administrative sans âme.
Enfin, il convient d'appuyer des projets plus structurels pour le développement du tourisme à Bruxelles, comme l'Observatoire du tourisme ou bien des actions favorisant l'emploi dans ce secteur.
L'Observatoire du tourisme en Région bruxelloise est la référence en termes de données statistiques - et d'analyses - pour l'ensemble des secteurs touristiques et économiques bruxellois. Véritable outil de gestion, les analyses de l'Observatoire sont tirées de statistiques fiables basées sur des conventions sectorielles précises (HORECA, agences de voyages, musées, attractions, auberges de jeunesse,...). Afin de pérenniser cet outil essentiel à la Région, un soutien particulier à l'Observatoire du tourisme sera envisagé. L'Observatoire du tourisme aura aussi pour mission de réaliser une évaluation des politiques touristiques mises en oeuvre.
Les chiffres le prouvent : le secteur touristique est le secteur d'activité où l'offre d'emploi sera la plus importante à l'avenir. Parallèlement, une pénurie de main-d'oeuvre se ressent dans différents domaines (hôtellerie, agences de voyages,...). Des actions concrètes favorisant le développement de l'emploi dans ce secteur devront être soutenues par la Région, comme par exemple, l'élaboration de partenariats entre des formations et des opérateurs privés (grandes chaînes hôtelières, agences de voyages).
En outre, une analyse de l'adéquation entre les formations proposées en Région bruxelloise et les demandes du secteur professionnel sera réalisée.
3.3. City marketing
Le morcellement des compétences, la multiplicité des organismes actifs à l'étranger et l'image qu'ils véhiculent entretiennent une confusion préjudiciable au positionnement et à la promotion de la Région.
Les démarches commerciales menées à l'étranger par les opérateurs économiques bruxellois ne peuvent pas s'appuyer pour l'instant sur une image positive et cohérente de leur Région.
Depuis peu, l'association Bruxelles International - Tourisme & Congrès réunit toutes les compétences actuelles traitées auparavant par le TIB et Bruxelles Congrès.
Les cibles restent évidemment différentes. Bien que l'on puisse s'efforcer de les relier (mais pas de les confondre) dans le but, par exemple, de faire évoluer le « touriste

d'affaires et de congrès », cet homme pressé et précis, en « touriste de loisirs ».
Le concept de base s'appuie sur la complémentarité des marketings opérationnels. En outre, la réflexion promotionnelle s'efforce de générer des synergies entre voyages d'affaires et tourisme de loisirs.
Cette approche devra s'élargir.
La Région de Bruxelles-Capitale devra adopter le city marketing développé par Bruxelles International dans ses différents départements (économie, commerce de détail, commerce extérieur, image nationale et internationale, promotion des investissements étrangers), ou bien encore avec des partenaires soutenus par la Région (comme le BLBE, Technopol, Ecobru...).
Cet élargissement stratégique créera une cohérence de choix et d'image qui facilitera l'affirmation personnalisée de la Région auprès des correspondants de la presse étrangère basés à Bruxelles et des médias spécifiques. Mais, cette identité forte se manifestera surtout également par les prestations des différents organismes ou administrations, dépendant de la Région, lors de salons, de foires ou de toute autre mission qu'ils pourraient mener à l'étranger.
Enfin Bruxelles International a pour mission la promotion des institutions publiques chargées de défendre l'image de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Ville de Bruxelles, des communes qui composent la Région, des Communautés et Commissions communautaires qui y sont présentes et qui agissent par le biais de l'organisation de manifestations ou la participation à des manifestations spécialisées en Belgique et à l'étranger.
Cette mission a pour objet d'assurer également un maximum de cohérence entre les plans d'actions de ces différents partenaires régionaux. Pour ce faire, des concertations préalables seront entreprises par les organismes pour assurer les complémentarités nécessaires.
PRIORITE 7
Répondre aux besoins sociaux, en particulier vis-à-vis des populations les plus fragilisées, en améliorant l'efficacité des systèmes éducatifs et de formation, en mobilisant les dispositifs d'action sociale et de santé ainsi qu'en développant l'offre d'équipements collectifs
Introduction
La Constitution belge, en son article 23, garantit à chacun le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. Aussi chacun a-t-il droit, notamment, à la protection de la santé et à l'aide sociale, médicale, juridique, ainsi qu'à un logement décent et à l'épanouissement culturel et social.
Etre bien dans la ville signifie pour ses habitants disposer d'un système éducatif de qualité, d'équipements collectifs et de services sociosanitaires en suffisance. Etre bien en ville passe également par l'intégration au niveau local de toutes les politiques qui nécessitent de prendre en considération les situations sociale, économique et culturelle des habitants. Cette approche implique une concertation entre les opérateurs publics (dont le rôle est central dans la détermination des politiques) et les dispositifs privés, au-delà des cloisonnements de compétence.
Le développement local intégré passe nécessairement par des mécanismes de solidarité qui prédominent sur les logiques du « chacun pour soi ».
La solidarité, comprise comme l'ensemble des mécanismes de répartition équitable des ressources (fonds des communes, fonds spécial de l'aide sociale, revitalisation des espaces publics et des quartiers,...), contribue à recréer des équilibres sociaux vitaux pour les quartiers en difficulté. Sans cette solidarité, une ville à deux vitesses risque de se développer.

Bruxelles doit accomplir l'exercice difficile de résorber la pauvreté croissante et d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, en assurant à tous le progrès social et l'émancipation collective. Bruxelles ne peut être un territoire de solidarité sans le respect de la diversité des cultures, sans l'élaboration de politiques transversales capables de s'attaquer aux racines structurelles de l'exclusion sociale. Ce défi doit être relevé avec les habitants; leur participation et leur implication dans les dispositifs publics et privés conduisent nécessairement à la transformation de la ville.
A cette fin, les habitants, les associations dans lesquelles ils s'engagent et les groupements d'usagers par lesquels ils s'expriment, seront considérés comme des acteurs à part entière.
Le bien-être de la population dans la ville nécessite de promouvoir l'éducation à la citoyenneté de tous les Bruxellois.
La faiblesse des revenus est la source de la plupart des problèmes sociaux auxquels l'action sociale tente de remédier. Elle constitue un frein à l'émancipation sociale et culturelle des habitants qui cumulent : décrochage scolaire, niveau de qualification faible, chômage, revenu faible ou peu élevé, temps partiel, surendettement, logement inadéquat,...
L'action sociale, tant publique que privée, assure ainsi à ses habitants un réseau social dynamique facteur d'intégration sociale et culturelle. Il s'agit bien de prendre en compte non seulement les besoins des personnes, mais aussi les besoins spécifiques de certains groupes (enfants, personnes âgées, familles monoparentales,...). Il est impératif que la Région porte une attention toute particulière aux plus faibles : la proportion d'enfants vivant dans des ménages en situation de précarité et de pauvreté est nettement plus élevée dans la Région bruxelloise que dans d'autres régions du pays.
L'école constitue un des principaux moteurs de lutte contre l'exclusion sociale dans la mesure où elle assure à tous les enfants la possibilité d'une émancipation collective. L'avenir de la ville repose sur l'élaboration d'un projet d'éducation et de formation qui contribue à la réussite scolaire de tous les enfants, quelles que soient leurs origines culturelles et socio-économiques.
Aujourd'hui, l'action sociale se base encore trop souvent sur une approche sectorielle. Si celle-ci est indispensable pour cerner et rencontrer les attentes et besoins sociaux des citoyens, le défi majeur sera de construire une action sociale basée sur une plus grande intersectorialité, donnant ainsi une dimension pluridisciplinaire à ces actions.
Au vu de la spécificité institutionnelle de la Région de Bruxelles-Capitale, l'approche transversale dans la mise en oeuvre des politiques sociales est indispensable. En effet, les matières sociales associent les différents niveaux de pouvoir tant régional que communautaire.
Dans ce cadre, le rôle de l'Observatoire de la santé et du social, notamment au travers de l'établissement du rapport annuel sur la pauvreté, constitue un outil important d'appréciation des politiques menées.
1. Améliorer les systèmes éducatifs et de formation
Parallèlement au traitement des aspects économiques et sociaux liés au revenu et au bien-être, les questions ayant trait à la formation, et plus largement à l'épanouissement culturel des individus, sont essentielles pour relever les défis du développement social de la ville. Il s'agit tout autant de l'éducation, de l'enseignement, de la formation générale des jeunes, de la formation continue des adultes que de l'expression des identités culturelles propres aux diverses composantes de la vie urbaine. L'essor de la ville ne peut se concevoir sans intégrer la dimension culturelle de l'action sociale. Peu visible, l'action culturelle inscrit pourtant le développement local dans la durée. C'est

l'acquisition d'outils cognitifs et de méthodes d'apprentissage qui permet à chacun de participer à l'exercice d'une citoyenneté active et responsable.

1.1. Les initiatives menées autour et dans les établissements scolaires

1.1.1. Ouverture des établissements scolaires et des élèves à leur environnement

Avec l'aide des pouvoirs publics compétents, des mesures de discrimination positive renforcent les efforts de la communauté éducative dans les quartiers socialement fragilisés, par exemple en faisant cohabiter écoles de devoirs, accueil extrascolaire, médiateurs scolaires, cours d'alphabétisation des parents, etc. Toutes ces initiatives contribuent à ouvrir l'école à son environnement social et culturel.

Il importe de renforcer la contribution de la Région au développement du système éducatif dans les quartiers socialement fragilisés.

On veillera ainsi à :

* consolider les emplois financés par la Région dans le cadre des dispositifs de discrimination positive;
* favoriser les échanges de jeunes via les programmes européens et les initiatives nouvelles et complémentaires, en s'assurant de leur accessibilité pour l'ensemble de la population scolaire;
* poursuivre les programmes du dispositif d'accrochage scolaire (DAS) et de lutte contre l'absentéisme scolaire, sans oublier l'action des médiateurs scolaires communaux (voir points 2.2. et 2.5. de la priorité 11).

1.1.2. Enseignement technique et professionnel

Les établissements d'enseignement technique et professionnel, et plus particulièrement les centres d'enseignement à horaire réduit (CEFA & CDBO) et l'apprentissage en formation des classes moyennes, sont confrontés à de nombreux jeunes en rupture scolaire. Les formules d'enseignement en alternance sont privilégiées pour assurer une scolarité de base aux jeunes de 15 ans et plus qui décrochent de l'enseignement traditionnel, tout en rencontrant leurs aspirations à une insertion rapide dans la vie active.

1.1.3. Formation en alternance

Les réseaux d'enseignement de promotion sociale offrent également un large potentiel de formation des adultes, conduisant à la reconnaissance sociale par l'obtention d'un diplôme. Là aussi, des collaborations étroites s'établissent, par le biais de prestations communes, entre les écoles de promotion sociale et les organismes de formation professionnelle.

Il importe ainsi de renforcer, dans le cadre d'accords de coopération avec les Communautés, existants ou à prévoir, l'intégration des dispositifs d'enseignement en alternance et de promotion sociale dans la politique régionale d'emploi et de formation professionnelle via notamment :

- la création de filières de formation certifiées, en partenariat avec les secteurs professionnels bruxellois et les organismes locaux d'insertion socioprofessionnelle;
- la promotion régionale des formules de formation et d'apprentissage professionnel en entreprise;
- l'intégration des opérateurs d'enseignement dans le dispositif « parcours d'insertion » (voir point 2.1.3. L'insertion socioprofessionnelle).

1.2. La formation des adultes

1.2.1. La qualification des demandeurs d'emploi

Les centres d'éducation permanente assurent, conjointement avec les organismes d'enseignement, la promotion socioculturelle des adultes en milieu populaire. Ces associations aiguisent leur sens critique des réalités de la société et enrichissent leurs capacités d'analyse, de choix et d'action. Au-delà d'une simple diffusion de savoir, il

s'agit de former des citoyens critiques, de favoriser la prise de responsabilités et l'engagement dans la vie sociale, culturelle, économique et politique.
En intégrant aux formations professionnelles un important volet éducatif, la politique d'insertion socioprofessionnelle souscrit à cette approche critique de la pédagogie des adultes, et tout particulièrement en matière de formation de base et d'alphabétisation.
Les défis de la société de connaissance exigent l'acquisition par tous de nouveaux savoirs de base permettant notamment l'accès aux nouvelles technologies de l'information. Au risque sinon d'accroître la dualisation sociale, la maîtrise des outils de la communication devient un enjeu essentiel qui doit mobiliser les réseaux d'éducation permanente et d'alphabétisation.
En coopération avec les Communautés, les réseaux d'éducation permanente et d'alphabétisation des adultes, il importe de développer :
- le renforcement des moyens budgétaires;
- l'application des nouvelles technologies de l'information et de la communication au secteur de la formation de base et de l'alphabétisation.
1.2.2. La formation continuée et l'enseignement de promotion sociale
Le développement de la formation tout au long de la vie implique que chaque Bruxellois, quelle que soit sa situation socioprofessionnelle, ait un véritable accès à une orientation professionnelle de qualité.
L'offre de formation professionnelle destinée aux travailleurs bruxellois et aux jeunes en âge de travailler est relativement diversifiée. Outre les réseaux d'enseignement de promotion sociale et les centres d'enseignement à horaire réduit repris ci-dessus, elle repose sur les initiatives de Bruxelles Formation, du VDAB, de l'IFPME, du VIZO, des secteurs professionnels et des organismes locaux d'insertion socioprofessionnelle.
L'offre de formation tend, d'année en année, à mieux répondre aux besoins des travailleurs bruxellois les moins qualifiés. Si la diversité des systèmes de formation déployés à Bruxelles constitue un atout pour s'adapter au mieux aux spécificités du marché de l'emploi bruxellois, il est nécessaire d'en renforcer la coordination, voire une simplification. De même, il y a lieu de développer les passerelles d'un système à l'autre. Pour ce faire, des références communes de formation doivent être définies, de même que doit être instauré un système uniforme de validation des compétences acquises, en formation ou au travail. L'octroi d'un même statut de stagiaire, assorti de certaines obligations et avantages sociaux, à toutes les personnes en formation contribue également à encourager les efforts individuels d'éducation et accroît les passages d'un système de formation à l'autre. La Commission consultative compétente en matière de formation, d'emploi et d'enseignement (CFEE) et le Comité bruxellois néerlandophone emploi-formation (BNCTO) jouent à cette fin un rôle déterminant dans la mobilisation et la concertation en région bruxelloise des acteurs de l'emploi, de la formation et de l'enseignement professionnel.
Il importe, dans le cadre des accords de coopération conclus avec les Communautés instaurant la CFEE et le BNCTO, de renforcer l'efficacité des systèmes de formation des adultes, via notamment :
- l'établissement, à échéance régulière, d'un bilan de l'offre et des besoins en formation professionnelle à Bruxelles;
- la définition d'un plan stratégique de développement de la formation tout au long de la vie;
- l'élaboration d'un système uniformisé de validation des compétences, basé sur la définition de références communes à l'ensemble des formations;
- l'octroi à toutes les personnes en formation d'un même statut de stagiaire.
1.3. L'animation et l'expression culturelle

Le développement social de la ville ne peut faire abstraction de sa diversité culturelle. L'accueil extra-scolaire, les maisons de jeunes, les associations de quartier et les centres culturels constituent autant de foyers d'initiatives. Jeunes et moins jeunes y trouvent des formes de loisirs favorisant l'expression de leurs identités culturelles : animations théâtrales, travaux plastiques, expressions musicales, manifestations sportives. Ces différentes activités aident tout un chacun dans sa quête permanente d'une identité propre. Cette manière constructive de participer à la vie en société, par le biais du sport et de la culture, constitue un facteur important d'intégration sociale des populations d'origines diverses et de cohabitation des différentes communautés locales.

C'est bien souvent le moment choisi pour engager une démarche d'éducation permanente et susciter l'exercice de la citoyenneté et une participation à la vie locale. De nombreuses initiatives sont entreprises en ce sens. Elles ont le soutien des Communautés, relayées par les Commissions communautaires et par l'Etat fédéral, principalement via des programmes de cohabitation et d'intégration et du Fonds d'impulsion des politiques d'intégration et du « Sociaal Impulsfonds ».

Ces programmes contribuent, chacun dans le cadre de leurs critères propres, à susciter et maintenir une implication sociale des habitants (jeunes et moins jeunes) au sein des structures existant dans leur espace de vie, de travail, de formation et de loisir. Ainsi, leur horizon peut s'ouvrir sur la cité, lieu d'exercice d'une citoyenneté active.

La revitalisation des quartiers passe aussi par le développement de structures socioculturelles et d'équipements collectifs. Celles-ci font naître des liens entre les habitants et leur quartier, dans toute sa diversité, par l'exercice d'un certain nombre d'activités émancipatrices.

Il importe d'incorporer systématiquement les initiatives socioculturelles et sportives dans la politique de revitalisation des quartiers.

1.4. Cohabitation des communautés locales

Le public visé est celui des populations défavorisées, touché soit directement par les associations privées menant des projets d'intégration des populations d'origine étrangère, soit par les associations privées ou communales qui développent les mêmes projets. Parties de programmes sociaux, ainsi que de projets interculturels revisitant le social, les expériences développées se rapprochent, au fil des années, davantage de « la cohabitation des communautés locales » et de projets interculturels. A moins d'être réticent à toute rencontre de l'étranger, le brassage inévitable des cultures et des habitudes sociales produit une culture métissée. En effet, la population bruxelloise n'est pas uniforme, mais au contraire métissée et interculturelle.

Ces toutes dernières années, les primo-arrivants sont visibles ou davantage médiatisés (Kurdes, Subsahariens, ressortissants des pays de l'Est...) et requièrent des actions sociales particulières (i.e. alphabétisation, accueil spécifique des enfants dans les établissements scolaires, ethnopsychiatrie, ...).

Le désir d'amélioration des conditions de vie (sur le plan du logement mais aussi de l'emploi, de l'enseignement, de la santé et de la culture) se ressent si fortement à Bruxelles, qu'il est permis d'espérer pouvoir livrer un combat efficace contre la dégradation des quartiers défavorisés et la paupérisation. Les Commissions monocommunautaires entendent répondre à la nécessité d'éliminer les problèmes de dégradation en exploitant toutes les ressources de leurs compétences diverses. Ainsi, les FIPI (Fonds d'impulsion pour l'intégration) et les SIF (Sociaal ImpulsFonds) représentent des leviers majeurs du développement urbain.

Les indices socio-économiques comparés permettent de cibler judicieusement les quartiers à soutenir, en tenant compte aussi du profil métissé des populations et de la

capacité financière des communes concernées.
2. Les centres publics d'aide sociale de la Région de Bruxelles-Capitale
Le nombre de personnes sans emploi, sans revenus de remplacement (chômage, pension d'invalidité, pension de retraite ou de survie, etc.) et qui ne peuvent compter sur une solidarité familiale suffisante, augmente surtout dans les grandes villes.
Les CPAS, services publics garants de l'intérêt général, sont tenus de respecter les principes de continuité, d'équité, d'égalité des usagers.
Les aides octroyées par les CPAS doivent répondre au mieux aux besoins, demandes et attentes des bénéficiaires. Elles sont non seulement palliatives ou curatives mais aussi préventives. Elles peuvent être matérielles, sociales, médicales, médico-sociales ou psychologiques. Les CPAS interviennent également dans le cadre de l'aide à la jeunesse, comme alternative au placement d'enfants pour raison de « pauvreté ».
L'ensemble des CPAS a développé une série de missions qui dépassent de loin leur rôle unique de dépannage résiduaire des personnes en détresse. En effet, au fil des années, le CPAS est devenu un acteur public incontournable dans la mise en oeuvre des politiques sociales.
Figure 95
Les CPAS devraient dès lors obtenir des moyens financiers supplémentaires pour consolider, voire généraliser leurs missions de prévention.
Des simplifications visant à harmoniser la mise en oeuvre des différentes politiques sociales initiées par les CPAS doivent être renforcées.
Les CPAS doivent pouvoir défendre des axes de travail prioritaires, tels que :
2.1. Les axes de travail des CPAS
2.1.1. L'information
Il est important d'informer tout citoyen sur les politiques sociales proposées par l'ensemble des CPAS de la région bruxelloise. A cet effet, les CPAS devraient également disposer d'un matériel de communication et d'information, à l'intention des usagers.
2.1.2. La coordination sociale
L'objectif du PRD étant d'accroître les concertations locales, la Région suggère à tous les CPAS d'organiser la coordination sociale, conformément à l'article 62 de la loi organique du 8 juillet 1976. Ils veilleront à organiser l'action sociale des institutions et services, publics et privés, marchands et non marchands, afin de mieux répondre aux besoins individuels ou collectifs. On pourrait y retrouver des missions telles que l'accessibilité au logement (voir priorité 3), les missions préventives, l'action en faveur des personnes en état de faiblesse générale telles que les handicapés, les personnes du troisième âge ainsi que les missions en matière de santé mentale, de médiation familiale, ...
2.1.3. L'insertion socioprofessionnelle
Depuis 1992, les CPAS ont lancé, en étroite collaboration avec l'ORBEm, un programme d'insertion socioprofessionnelle (ISP) visant la mise à l'emploi de personnes assistées. Aujourd'hui, plus que jamais, il s'agira d'intensifier et de généraliser la création de services d'insertion socioprofessionnelle. Cette action devra permettre l'augmentation du nombre de personnes bénéficiant d'un accompagnement ISP et de diversifier les mécanismes d'action. Des dispositifs de remise à l'emploi, via les CPAS ou des associations, seront développés en évitant les pièges à l'emploi (décrits au point 8 de la priorité 2).
2.1.4. La guidance budgétaire - médiation de dettes
Quelques CPAS bruxellois ont développé un savoir-faire en matière de guidance budgétaire et de médiation de dettes. Ils ont créé des services spécialisés dans la lutte

contre l'endettement. Ces services, accessibles à tous les citoyens, seront renforcés.

2.1.5. Les arriérés de paiement eau-gaz-électricité

Comme acteur public, les CPAS jouent un rôle prépondérant dans la gestion des budgets des ménages rencontrant des difficultés de paiement. Les CPAS pourront négocier davantage un abandon partiel des créances des intercommunales concernées en échange d'une globalisation du paiement des arriérés.

Des interventions préventives doivent être prises. En effet, des arriérés peuvent être dus à des conditions structurelles de logement qui entraînent une surconsommation. Par ailleurs, les conséquences des arriérés de paiement doivent également être rapidement prises en compte dans le cadre de guidance budgétaire et médiation de dettes (voir également le point 3.4. relatif au surendettement).

2.1.6. Les polycliniques

Les polycliniques sont ouvertes à tous les habitants. Il s'agira d'adapter ces polycliniques à l'évolution des techniques médicales et aux besoins des patients assistés ou non, notamment en ce qui concerne l'accueil. De plus, des actions de sensibilisation auprès des écoliers, parents et citoyens devront avoir lieu de manière plus systématique dans un souci préventif et curatif et, plus largement, pour attirer l'attention sur l'importance de la santé.

2.1.7. Les médicaments

Actuellement, trop d'habitants renoncent à se soigner ou consentent des sacrifices importants à cause du coût excessif de certains médicaments. Les CPAS devront poursuivre leurs efforts de prise en charge pour les plus démunis. Ils continueront à promouvoir le recours aux médicaments génériques.

2.1.8. Les maisons de repos (MR) et les maisons de repos et de soins (MRS)

Il est nécessaire d'augmenter les capacités des MRS publiques, adaptées aux besoins des personnes âgées physiquement ou mentalement dépendantes, parce qu'elles constituent un service public de proximité, accessible à tous les habitants qui en ont besoin, quels que soient leurs revenus. Elles leur offrent un cadre de vie de qualité, tant au point de vue de l'hygiène et des soins que du point de vue psychologique et moral. Il s'agira également d'adapter ces structures à l'évolution des besoins, dans le respect des normes imposées par la législation notamment en matière urbanistique et linguistique. Des moyens supplémentaires devraient permettre aux CPAS de maintenir la capacité d'accueil actuelle des personnes âgées.

Il faudra impliquer tous les niveaux de pouvoir compétents pour dégager des financements suffisants au bénéfice des MR et des MRS publiques, lesquelles ont pour mission d'accueillir toutes les personnes âgées quels que soient leurs revenus. Par ailleurs, il faudra également encourager l'agrément de nouveaux lits MRS dans le secteur privé.

2.2. Le financement des actions, des infrastructures et des ressources humaines

La stricte application des missions confiées par la loi organique demande aux pouvoirs locaux de consacrer d'importants budgets. En effet, les CPAS disposent de ressources provenant tantôt de subsides communaux, régionaux et fédéraux, tantôt de la rétribution de certains services fournis à la population.

Il est indispensable de concevoir une politique sociale destinée à améliorer l'accueil et la qualité du travail social. Un financement du personnel tenant compte de la charge réelle de travail doit être dégagé par le Gouvernement fédéral.

3. Politique familiale et action sociale

3.1. L'enfance

Tous les dispositifs mis en place au niveau régional assurant le développement de la ville doivent prendre en compte la question de l'accueil de l'enfance.

Figure 96.
A ce titre, des choix prioritaires devraient être réalisés en termes :
- de formation des intervenants et de revalorisation de l'emploi dans le domaine de la petite enfance;
- d'investissement renforcé dans le secteur afin d'améliorer la qualité des dispositifs.
Les initiatives et les lieux de concertation (ayant pour objet les politiques de l'enfance au niveau local) doivent être envisagés et structurés.
3.1.1. Contrat ville-enfance
La Région consultera les autorités locales et les Communautés afin d'établir avec chaque commune un contrat ville-enfance. Ce contrat ville-enfance est inspiré par le projet de la Communauté française relatif à l'accueil extra-scolaire. Au niveau régional, la cohérence sera assurée du côté néerlandophone. Le contenu et les modalités particulières de mise en oeuvre des contrats ville-enfance seront notamment développés dans le cadre des PCD, mais leurs objectifs seront les suivants :
- mettre en place un(e) coordinateur/trice communal(e) de la petite enfance;
- dresser un état des lieux de l'offre des services et équipements collectifs;
- créer des places supplémentaires et initier des formes d'accueils collectifs;
- accroître la sécurité des enfants en ville en améliorant l'espace public;
- développer des coins/espaces jeux équipés d'infrastructures sanitaires;
- inclure la question de l'enfance dans toutes les compétences de la commune : travaux publics, espaces verts, santé, logement, mobilité;
- développer le para et l'extra-scolaire.
3.1.2. Accueil de l'enfance
Afin de lutter contre le manque de places dans les structures d'accueil de l'enfance, la Région se concertera avec les institutions compétentes au sujet du financement de ces infrastructures, afin de mobiliser tous les dispositifs en vue de les développer, de mieux utiliser les moyens existants et d'en dégager de supplémentaires :
- accueil flexible des petits, en dehors des horaires classiques de garde et le week-end afin de répondre aux demandes des parents travaillant en horaires décalés;
- service de garde à domicile d'enfants malades;
- création de nouvelles crèches ou de nouveaux lieux d'accueil collectifs, particulièrement dans les communes où la demande est la moins rencontrée;
- expérience intergénérationnelle de garde d'enfants.
A cet égard, la rénovation des infrastructures doit faire l'objet d'une attention particulière dans les quartiers fragilisés. Des liens étroits et structurés doivent s'établir entre la politique de revitalisation des quartiers et l'action sociale.
3.1.3. Ouverture des écoles et des crèches à leur environnement
Dans les écoles, les activités favorisant l'ouverture des enfants sur le monde extérieur devront être soutenues, particulièrement dans les quartiers cumulant les handicaps sociaux :
- initiatives culturelles et sociales visant à accroître la citoyenneté;
- projets intergénérationnels : mamy et papy conteurs...;
- accès aux livres et aux jeux;
- liens avec les centres culturels et les théâtres.
3.1.4. Observatoire des politiques de l'enfance et de la famille
Pour mener à bien ces objectifs et évaluer leur réalisation, la Région soutiendra la création d'un Observatoire des politiques de l'enfance et de la famille :
- information des parents concernant les structures d'accueil (garde en journée, en soirée, enfants malades,...);
état des lieux relatif à la situation des enfants et des familles en Région bruxelloise;

- création d'une banque de données sur les formules d'accueil parascolaire;
- centralisation des demandes de formation pour les professionnels de la petite enfance;
- aide et accompagnement à la mise en place de nouveaux projets;
échange d'expériences et de savoirs;
- concertation entre tous les acteurs de l'accueil extra-scolaire;
- articulation de l'accueil extra-scolaire en liaison avec les communes, par exemple dans le cadre des contrats ville-enfance (voir point 3.1.1.);
- ciblage des quartiers sous-équipés en structures d'accueil, en vue de déterminer des localisations prioritaires pour la création de nouveaux lieux d'accueil collectifs;
- etc.

En outre, la Région envisagera la création d'une plate-forme de concertation entre l'ensemble des acteurs publics et institutionnels concernés. Celle-ci aura comme objectif d'accroître l'efficacité des politiques envisagées.

3.2. La jeunesse et la participation

Une meilleure implication des jeunes dans le développement de la ville passe par la mise en place de structures de participation des jeunes, tant au niveau communal que régional (voir également le point 1.3. Animation et expression culturelle de cette même priorité).

3.3. La famille

L'isolement social et, particulièrement, le nombre croissant de familles monoparentales constituent un facteur supplémentaire de pauvreté des ménages et de la paupérisation des femmes en particulier (1). Si toutes les familles monoparentales ne sont pas pauvres, elles rencontrent cependant une série de difficultés : gestion des problèmes de santé, manque cruel de structures de garde d'enfants, surendettement, revenus diminués, problème de versement de la pension alimentaire, chômage...

D'autre part, les familles nombreuses cumulent également des difficultés sociales importantes : prix élevé des logements de plus de trois chambres, coût des soins de santé élevé, travail ménager important, coût élevé des structures de garde d'enfants et d'accueil extra-scolaire, problème de mobilité...

Etant donné les conditions actuelles de pénurie d'une série de services (tels que services d'accueil, services d'aide à domicile, et les dispositifs d'accompagnement scolaire), une facilité d'accès sera garantie pour les familles nombreuses, monoparentales et les parents de jumeaux, qui désirent se rendre disponibles sur le marché de l'emploi. Les critères « d'accès facilité » tiendront également compte d'autres éléments tels que sociaux, financiers et de santé. C'est dans cette optique que seront pensés les services d'accueil et d'aide à domicile et les dispositifs d'accompagnement scolaire.

La création d'espaces de rencontre parents-enfants au sujet des questions d'éducation que se posent les familles doit être stimulée.

Enfin, la problématique de l'accueil des gens du voyage sera prise en compte en concertation avec les Commissions Communautaires, la Région et les Communes.

3.4. Le surendettement

Le phénomène de précarisation des habitants se caractérise notamment par une fragilité des revenus et un surendettement croissant des ménages. Les organes de crédit sont en partie responsables du surendettement des ménages. La lutte contre la pauvreté et le surendettement constitue une priorité pour les pouvoirs publics à Bruxelles.

En dehors des législations réglementant l'agrément des services de médiation de dettes, il n'existe, à l'heure actuelle, en région bruxelloise, aucune politique cohérente

qui réponde aux multiples besoins des centres de médiation de dettes. Les projets et initiatives ne manquent pas, mais restent confidentiels et cantonnés à chaque service. Les CPAS, dont la médiation de dettes est une des missions, ne peuvent aujourd'hui répondre à l'ensemble des besoins (manque de moyens et de personnel formé, surcharge de travail,...).
Par ailleurs, les services de médiation de dettes privés sont trop peu nombreux et également surchargés.
Des efforts, d'ordre humain et matériel, devront être consentis en matière de lutte contre le surendettement.
Ces efforts viseront notamment à assurer au CPAS un rôle de coordination :
- renforcement des services de médiation de dettes;
- coordination avec les services sociaux sanitaires;
- formation continue et supervisions des professionnels;
- coordination d'une structure commune, (à renforcer), d'appui logistique, de formation et de coordination entre les services de médiation de dettes, publics et privés.
Il importe également de privilégier, au niveau régional, les initiatives de prévention :
- prévention contre les abus publicitaires des sociétés de crédit;
éducation à la bonne utilisation du crédit et à la tenue d'un budget;
information et mise en garde contre l'achat de certains produits et leur surconsommation.
3.5. La personne âgée
La prise en compte du vieillissement ne doit pas être uniquement envisagée du point de vue d'un destin individuel, même si les besoins des uns et des autres demandent à être satisfaits de manière personnalisée. Le vieillissement doit être pensé comme une question touchant une partie grandissante de la population, connaissant des problèmes spécifiques liés au mode d'existence en ville, mais susceptible par ailleurs de participer activement à la vie de la cité.
Figure 97
Les seniors doivent faire l'objet d'une attention particulière. Les initiatives permettant de les maintenir dans leur milieu de vie et celles organisant leur participation au développement de la ville doivent être soutenues et renforcées.
Ce qui passe par :
- le soutien aux initiatives visant à adapter les logements aux diverses problématiques liées à l'avancement de l'âge;
- le renforcement des services de télévigilance afin d'accroître la sécurité et le secours d'urgence des personnes seules;
- le développement des services de brico-dépannage;
- la sensibilisation et l'information accrue du public concerné à la question du choix futur d'un lieu de vie adapté.
Quant à la politique résidentielle en faveur des aînés, il importe que les pouvoirs publics développent, financent et coordonnent le secteur des maisons de repos afin de garantir une meilleure accessibilité de celles-ci à l'ensemble des Bruxellois. Des formules non-marchandes doivent être envisagées dans ce secteur.
Les structures d'hébergement résidentiel doivent être plus accessibles financièrement et tenir compte d'une plus grande ouverture vers le quartier et les activités organisées au niveau local.
L'intégration des personnes âgées issues d'origines sociales et culturelles les plus diverses fera l'objet d'une attention nouvelle. En effet, les structures d'hébergement résidentiel de type maisons de repos doivent prendre en compte l'évolution

sociodémographique de Bruxelles en incluant une spécificité multiculturelle dans la prise en charge.
Elles devront notamment tenir compte des différentes communautés : interdits alimentaires, considération et intégration des traditions culturelles, des conceptions philosophiques et religieuses, aménagement de l'espace,... dans le respect des cultures de chacun.
Les formations pour le personnel des maisons de repos seront intensifiées et orientées vers le bien-être de la personne âgée.
Les structures de type communautaire, l'habitat accompagné et les logements supervisés seront également développés, à la fois pour offrir une alternative à l'hébergement en maison de repos ou en maison d'accueil et pour permettre une réelle expression des liens intergénérationnels : maison kangourou, habitat en duplex, habitat groupé et coopératif, petite unité de vie de type familial... Ces structures doivent être encouragées, notamment par des dispositions incitatives (exonération du précompte immobilier pour les structures publiques et privées subventionnées, primes à la rénovation, assistance familiale et ménagère,...).
Des centres de jour seront déployés afin de mieux tenir compte des besoins sociaux et culturels des personnes âgées.
La politique du troisième âge doit faire l'objet d'une stratégie à court et moyen terme dont les axes principaux sont :
- le développement d'un projet global d'accueil et de soins pour la Région qui organise le continuum de la prise en charge entre les aides à la vie journalière à domicile, les structures hospitalières de court et de moyen séjour, les structures de longs séjours;
- l'équilibre financier des institutions;
- le développement d'articulation et de coopération avec le secteur hospitalier, principe que l'on retrouve inscrit dans le concept de continuité et de filières de soins.

4. L'accueil des personnes handicapées à Bruxelles

Il importe de veiller à ce que les personnes handicapées de la Région de Bruxelles-Capitale ne soient pas défavorisées par rapport à celles des autres Régions. Tout en respectant les limites budgétaires, il convient de se donner les moyens nécessaires pour mener à bien une politique visant à adapter les structures aux besoins et aux différents stades de l'évolution des intéressés.
Le réseau pour handicapés adultes doit être privilégié, compte tenu du manque de places disponibles à Bruxelles; plus de 400 adultes bruxellois sont hébergés dans des institutions des deux autres Régions.
Figure 98
Pour parvenir à une meilleure réinsertion sociale des personnes handicapées, il convient d'éviter l'hyperprotection et de maintenir leur niveau d'autonomie grâce au recours à des services d'assistance dans toutes les situations où cela est réalisable. Ceci notamment par les services d'accompagnement et d'appui pédagogique, l'insertion professionnelle dans l'emploi ordinaire ou adapté et les aides individuelles à l'intégration. Quant aux structures lourdes pour les personnes gravement handicapées, il convient de leur fournir l'encadrement nécessaire, malgré le poids financier que cela suppose.
Un certain nombre d'institutions et d'organismes bruxellois bénéficient de l'agrément du Fonds Flamand d'Intégration Sociale des Personnes Handicapées. Par ailleurs, la VGC est le pouvoir organisateur d'un centre de revalidation et d'un institut d'enseignement pour sourds-muets ainsi que pour des handicapés mentaux et physiques légers.
Par ailleurs, les besoins des handicapés sont répertoriés sur une « liste d'attente

centrale » grâce à une convention signée entre la VGC et la province du Brabant flamand. Il ressort du « planning soins provincial 2000-2005 » que de nouveaux équipements pour handicapés sont nécessaires à Bruxelles : des centres d'accueil de crise, des maisons de nursing,...

La création, au niveau régional, ainsi que dans chaque commune, d'un outil de coordination (voir priorité 7, point 2.1.2.) au service des personnes handicapées aiderait bon nombre de personnes en difficulté (et leur famille), à connaître leurs droits et les services mis à leur disposition. Ce type de service adoptera une démarche consistant à contacter tous les handicapés de la commune et à les aider à résoudre leurs problèmes en les orientant correctement et rapidement vers les dispositifs mis en place par les Communautés, les Commissions communautaires ou le Fédéral.

5. Les politiques de santé

Dans le domaine de la santé, l'Etat fédéral et les entités fédérées se partagent les compétences et mènent des politiques complémentaires. Toute politique de santé doit associer prévention et conditions de bien-être de l'individu. Cette politique sera développée en tenant compte des conditions d'habitat, de l'alimentation, de la politique sportive, du projet « Bruxelles - Ville Région en santé », etc.

5.1. La santé ambulatoire

La politique de santé ambulatoire de la Commission communautaire française comprend l'ensemble des prestations médicales, paramédicales, thérapeutiques non médicales et sociales. Ces actes pluridisciplinaires sont dispensés hors hôpitaux, au domicile des patients ou dans des locaux prévus à cet effet, par des opérateurs agréés et subventionnés.

Des actions de type collectif ou communautaire accompagnent ces prestations, qui visent à améliorer la santé de la population en favorisant le maintien de la personne dans son milieu habituel, ceci grâce à l'amélioration des diverses composantes environnementales et sociales de sa santé.

Figure 99

Cette politique ambulatoire et de proximité, alliant pratiques médicales et travail social, destinée à encourager la participation des personnes via des prestations plus accessibles et qui répondent mieux à leurs demandes, se concrétise par une offre diversifiée de services.

Dans les années à venir, la Commission communautaire française se concentrera sur l'usager pour lui garantir des prestations de soins et des services de qualité. Tel sera le défi majeur qu'elle aura à relever. A cet effet, elle veillera à mieux coordonner ses actions avec celles des autres niveaux de pouvoir, par exemples INAMI et politiques fédérales en matière de toxicomanies, de santé mentale, d'organisation des soins de santé intégrés; politiques régionales de l'environnement; politiques communautaires relatives à la prévention ou au service à la population.

La participation de la Commission communautaire commune à un projet tel que "Bruxelles Ville Région en Santé", en symbiose avec les deux autres Commissions et le Gouvernement régional, concrétise cette approche transversale, interministérielle mais aussi partenariale, tant vis-à-vis des groupes et associations que des personnes.

De plus, pour les services et associations qui la concernent, il faudra :

- mettre en place une véritable politique de coévaluation négociée avec les opérateurs de terrain;
- garantir les droits et la participation active des habitants;
- susciter et encourager la construction de partenariats entre intervenants afin de garantir une meilleure accessibilité des prestations;
- proposer et faire fonctionner des outils méthodologiques et des procédures

communes :
* protocoles de recueil de données;
* troncs communs aux rapports d'activités;
* procédures de supervision;
* procédures d'agrément, d'inspections;
* programme pluriannuel de subventionnement.
Outre la consolidation des services existants, la Commission communautaire commune veillera, en synergie avec les autres entités régionales et locales, à :
- soutenir les initiatives en matière de coordination, toxicomanies, centres de soins de jour, soins à domicile, palliatifs ou en tout autre domaine relevant de sa compétence;
- accroître son soutien aux services de santé mentale qu'elle agrée;
- réaliser et compléter ses plans pluriannuels d'investissement portant sur les constructions hospitalières ou les maisons de repos;
- assurer son rôle de coordination générale dans le domaine de la santé sur le territoire de la Région.
La politique générale de la santé, conduite par la Commission communautaire flamande, met l'accent sur les points suivants :
- favoriser la santé et la prévention en soutenant et en stimulant des initiatives relevant d'autres pouvoirs (subsides complémentaires);
- porter une attention spéciale aux groupes-cibles ou à des questions spécifiques;
- soutenir des projets pilotes et expériences répondant à la problématique typique des grandes villes;
- coordonner et organiser la prévention en matière de drogues;
- éliminer les discriminations en matière de santé.
5.2. La politique hospitalière
Suite à la répartition des compétences entre l'Etat fédéral et les Communautés, le secteur hospitalier relève de différents niveaux de pouvoir, et principalement du niveau fédéral.
Dès lors, les autorités bruxelloises insisteront auprès de l'Etat fédéral pour qu'il assure les intérêts de ce secteur dans son rôle de service public, et plus particulièrement des patients qui le fréquentent.
Une première priorité est le maintien d'un parc hospitalier bruxellois structuré de qualité :
- suivant le type de lits ou hôpitaux : universitaire ou non universitaire;
- suivant le statut du pouvoir organisateur : public (Iris - Chapitre XII ou CPAS) ou privé (confessionnel et non confessionnel);
- suivant le type de soins : général, aigu, chronique ou psychiatrique;
- suivant l'autorité dont relève l'agrément : hôpitaux bicommunautaires relevant de la Commission communautaire commune et hôpitaux monocommunautaires relevant de la Communauté flamande, de la Communauté française ou de la Commission communautaire française.
Les établissements de la Région bruxelloise constituent un pôle d'attraction important pour des patients originaires des autres Régions. Le choix doit dès lors correspondre aux besoins des Bruxellois et des non Bruxellois qui y ont recours.
Figure 99.
Cette offre intégrera la notion de filière complète de soins, notamment en assurant la prise en charge correcte et adaptée des patients exigeant une revalidation spécifique et en développant « l'après hospitalisation » dans le cadre des maisons de repos (MR) et des maisons de repos et de soins (MRS).
Le maintien de l'offre dépend des moyens de fonctionnement octroyés par l'Etat

fédéral.
Une deuxième priorité est la poursuite de la rénovation de l'infrastructure, rénovation pour laquelle les hôpitaux sont principalement subventionnés :
- par les autorités bruxelloises via la Commission communautaire commune et la Commission communautaire française pour les hôpitaux non universitaires;
- par les Communautés flamande et française pour les institutions universitaires.
Pour répondre aux besoins du secteur bicommunautaire, la Région de Bruxelles-Capitale octroiera les interventions budgétaires nécessaires par le biais de la Commission communautaire commune.
Une troisième priorité consiste à garantir aux hôpitaux l'accès aux techniques médicales de pointe et donc leur permettre de suivre les évolutions du secteur, qu'elles soient médicales (nouveaux processus diagnostiques et thérapeutiques), technologiques (nouveaux appareillages, comme la résonance magnétique nucléaire), architecturales (infrastructures modernes) ou organisationnelles (hospitalisation de jour...). Et ce, selon les mêmes règles et rythme que ceux en vigueur dans les instituts appartenant aux autres Communautés, quel que soit le statut ou le type de l'hôpital.
En ce qui concerne les hôpitaux généraux, les tendances actuelles de collaboration (telles les fusions, groupements, associations) qui mènent à des entités plus importantes, seront poursuivies en vue d'une qualité et de performances accrues. L'objectif sera double, à savoir la diversité de l'offre et la spécialisation répartie entre plusieurs hôpitaux.
En deuxième lieu, cette évolution aura pour conséquences immédiates : une rationalisation de la gestion, une diminution des coûts, et là où cela s'avère possible, la reconversion de lits en vue d'apporter une réponse plus adéquate aux besoins. Les autorités bruxelloises doivent recevoir les instruments indispensables, comme l'enregistrement du niveau d'activité, pour leur permettre de jouer un rôle plus actif dans ce domaine. Par ailleurs, elles veilleront à assurer la pérennité des activités des hôpitaux qui ont fusionné dans un cadre légal.
En outre, une attention particulière de l'Etat fédéral sera sollicitée afin d'assurer un encadrement adéquat, une rémunération correcte du personnel et de solutionner les problèmes spécifiques à certaines catégories professionnelles, notamment la pénurie actuelle de personnel infirmier. A défaut d'une action politique énergique, la situation s'aggravera jusqu'à dépasser le niveau critique par rapport aux autres Régions, vu le contexte urbain, pluriculturel et multilingue de Bruxelles.
Dans le cadre du vieillissement de la population et de la « chronicité » des pathologies, l'approche du patient/résidant en MR/MRS se basera sur les besoins réels et plus particulièrement sur le maintien des fonctions de la personne. Une piste serait l'adaptation de l'équipe responsable à la réalité des besoins sur le terrain : thérapeutique occupationnelle, mobilisation...
L'offre de soins doit être accessible à tous. La médecine à deux vitesses doit être combattue par tous les moyens et à tous les niveaux de pouvoir, en vertu du droit constitutionnel aux soins de santé, dans un pays où le principe du libre choix est acquis dans les textes, mais doit l'être dans les faits. Le cas échéant, il faudra en appeler aux autorités fédérales pour fixer les garanties indispensables à cet effet, sur la base de critères objectifs, tant en ce qui concerne les patients que les hôpitaux des secteurs privé comme public. Cette priorité implique un soutien particulier aux hôpitaux publics tenant compte des charges spécifiques liées à leur statut.
Comme par le passé, les hôpitaux seront encouragés à organiser un accueil correct dans les deux langues nationales au moins, tout en respectant le contexte pluriculturel de sa clientèle.

Les moyens fédéraux devront permettre d'augmenter l'offre spécifique en psychiatrie résidentielle, eu égard au retard historique qu'accuse Bruxelles en matière de programmation. A ce sujet, l'attention se focalisera précisément sur les maisons de soins psychiatriques et les habitations protégées. Ces formes résidentielles, anonymes et de taille réduite, conviennent bien au caractère urbain de Bruxelles.
On s'attachera également à rencontrer les attentes psychiatriques engendrées par la détresse sociale et à la gestion des situations de crise. La problématique de l'urgence psychiatrique doit aussi bénéficier d'un dispositif opérationnel associant hôpitaux, services de santé mentale, écoutes téléphoniques, centres pour toxicomanes et praticiens extra-hospitaliers d'une part et, d'autre part, les secteurs publics et privés d'aide aux personnes.
Les évolutions futures seront basées sur les réseaux et collaborations existants, et ce afin de développer les circuits de soins dans l'intérêt du patient.
5.3. Transversalités et concertations
5.3.1. Les services ambulatoires
Les services ambulatoires sont des structures de proximité s'employant le plus près possible des gens et de leurs besoins.
Leur mise en place relève de stratégies différenciées, selon qu'il s'agisse de politiques de santé ou d'action sociale.
Figure 95, Figure 97, Figure 98, Figure 99 et Figure 100
Néanmoins, l'ensemble de ces dispositifs a pour caractéristiques communes de se développer au sein et dans le respect des milieux de vie et ce grâce à une accessibilité, une qualité de services ou de soins, et un traitement adapté aux groupes ou individus rencontrés.
La mise en place de tels dispositifs repose sur deux grandes convictions :
- le bien-être de la population résulte d'une interaction constante entre la personne et son environnement. Dans cette perspective, le maintien et l'amélioration de la santé et du bien-être doivent s'appuyer sur un partage équilibré des responsabilités entre l'individu, la famille, le foyer, les institutions, les entreprises et les pouvoirs publics. Toutes les interventions doivent donc permettre à la personne d'exercer son pouvoir de décision sur les différents aspects de sa vie, et de jouer pleinement son rôle;
- le bien-être des personnes représente un investissement pour la société et un important moteur de progrès; il constitue en quelque sorte la richesse première d'une société.
Jusqu'à ce jour, l'évolution des services reposait essentiellement sur un développement de l'offre, sans qu'une idée précise de la demande n'ait pu toujours être établie à l'échelle de la Région.
A l'avenir, les stratégies concertées de valorisation devront se baser sur trois axes, selon le type de service :
- la proximité et l'accessibilité physique (une certaine territorialité, sans sectorisation, sera dès lors de mise);
- l'approche sectorielle ou intersectorielle (elle suppose aussi des coordinations internes et externes, des pratiques de « relais » sans préjudice pour les bénéficiaires);
- le développement de services spécialisés, centrés sur des publics spécifiques (à savoir des implantations plus centralisées territorialement ou en fonction des populations visées).
L'élaboration et la mise à jour permanente d'un cadastre commun des services existants constitueront un élément important pour permettre la tenue d'un tableau de bord, à côté d'un système de recueil de données factuelles sur les prestations fournies et la population desservie.

Le recueil de données doit être confié à des opérateurs scientifiques et être clairement dissocié des procédures d'évaluation mises en place par les différentes entités vis-à-vis des services et institutions qu'elles subventionnent ou agréent.
Ce recueil de données doit aussi générer une circulation des informations utiles tant aux opérateurs de terrain qu'aux pouvoirs publics, ou encore à l'information du public.
5.3.2. Accueil et accessibilité des services aux usagers
La complexité des problèmes rencontrés par les usagers peut entraîner une difficulté d'expression de la demande, et des écueils supplémentaires pour y répondre.
Les services sociaux et de santé doivent pouvoir assurer un « accueil » aisément accessible permettant une grande proximité avec les usagers tout en garantissant une grande professionnalisation du travail social. Cela implique un accueil de tous et à tout moment. Cette démarche proactive d'intervention sociale doit ainsi fournir une écoute immédiate des préoccupations des intéressés (voir figure 100).
Il importe que les structures d'accueil des services sociaux et de santé répondent à la demande des personnes en situation de détresse, qui cumulent des problèmes de natures diverses dont les effets s'additionnent.
Le développement local vise à renforcer le tissu social de la ville. L'implication des habitants conditionne leur participation à une démarche collective. Les modes d'accueil et d'orientation dans les services sociaux sont alors déterminants pour rencontrer au mieux les demandes du public.
La fonction d'accueil dans les dispositifs sociosanitaires sera renforcée tant en termes d'infrastructure qu'en termes de personnel.
Le renforcement de l'accueil passe par une décentralisation des permanences sociales dans les quartiers assurant ainsi un traitement des demandes sociales le plus adéquat possible.
L'accueil inconditionnel doit être garanti par le fonctionnement du service, quel que soit le bénéficiaire. Les problèmes urgents doivent être rencontrés 24/24h, par la création de dispositifs de veille sociale.
La lutte contre la « désaffiliation » sociale reste prioritaire et devra se concentrer sur une démarche proactive visant à rencontrer l'usager confronté à l'isolement social.
Les différents opérateurs publics et privés élaboreront ensemble un plan d'accueil pluriannuel prévoyant un véritable réseau d'action sociale.
Les services destinés à restaurer le lien social et à renouer le dialogue avec les habitants devront être intensifiés notamment par la multiplication des expériences de développement communautaire.
Les concertations locales entre les dispositifs sociosanitaires privés et les CPAS seront augmentées.
6. S'inscrire dans une concertation officielle et permanente de l'ensemble des institutions compétentes sur le territoire de la Région
Dans le domaine « social » au sens large, c'est-à-dire incluant également la santé, l'enseignement et la formation, les institutions compétentes sur le territoire de la Région relèvent de divers niveaux de pouvoir : Fédéral, Communautés Française et Flamande, Région, Commissions communautaires, mais aussi Communes et CPAS.
Des concertations entre ces institutions existent déjà pour certaines questions ou politiques que se partagent les entités fédérées et l'Etat.
Par ailleurs, une mission générale de coordination des politiques sociales et de santé est confiée à la Commission communautaire commune.
Devant la multiplicité des acteurs institutionnels concernés et des problématiques qui nécessiteraient une concertation, il semble qu'il soit illusoire de vouloir créer une structure unique de concertation. Mais il serait préférable d'encourager les

concertations à géométrie variable suivant les thèmes à traiter. Ces concertations pourraient être « officialisées » par la conclusion de protocoles d'accord ou d'accords de coopération. Ceux-ci auraient d'abord démontré, durant une période de concertation informelle, leur utilité dans les diverses matières visées.
En ce qui concerne plus spécifiquement les institutions bruxelloises, c'est-à-dire la Région et les trois Commissions communautaires, on peut considérer qu'il existe quatre niveaux de concertation possibles:
- Gouvernement et Collèges;
- administrations;
- pouvoirs publics locaux (communes et CPAS) et acteurs sociosanitaires;
- institutions européennes et internationales.

6.1. Concertation au niveau des Gouvernement et Collèges

Une « concertation sociale bruxelloise » permanente, basée sur un principe semblable à celui des conférences interministérielles, permettra de favoriser une meilleure cohérence entre les politiques « sociales » des quatre entités.
Comme pour les conférences interministérielles, des rencontres régulières entre ces quatre instances devraient permettre d'aboutir à la conclusion de protocoles d'accord pour la gestion cohérente de problématiques communes.
Ces accords pourraient convenir, par exemple, de la création et de l'utilisation d'instruments communs et d'harmonisation de normes ou modes de subvention. Le récent accord avec le non-marchand est à ce titre un exemple d'harmonisation dans le domaine des subventions pour rémunération du personnel « non-marchand ».
Certains « outils », utilisés par l'une ou l'autre entité, pourraient être développés et exploités en commun, après accords réglant les modalités de cet usage commun (exemple : Observatoire de la santé et du social de la CCC).
Cette concertation « régionale » ne doit pas exclure la possibilité de concertation entre deux ou trois entités seulement, lorsque ces entités jugeront la concertation « restreinte » plus adaptée au sujet traité.

6.2. Concertation entre les administrations

Les concertations ponctuelles ou permanentes entre les administrations chargées de l'exécution des accords conclus au niveau des Gouvernement et Collèges permettraient de garantir une meilleure exécution de ces décisions.
Une amélioration des connaissances réciproques en matière de règles administratives (exemple : exigences envers les associations agréées et/ou subventionnées) pourrait faciliter l'application de ces règles.
Ces concertations administratives pourraient être favorisées et même initiées par le niveau de concertation des Gouvernement et Collèges, auquel elles rendraient compte de leurs travaux.
La concertation avec et entre les pouvoirs publics locaux, communes et CPAS, revêt également une grande importance.
Certaines législations régionales ou des Commissions communautaires ont prévu différents lieux où une forme de concertation (étendue à d'autres partenaires) est possible dans le cadre de leurs politiques (exemple : contrats de quartier, cohabitation).
Cependant, les concertations avec les pouvoirs locaux pourraient être encouragées. Le rôle central des CPAS en matière de politique sociale locale doit être valorisé.

6.3. Les acteurs « sociosanitaires » et les pouvoirs publics locaux

Outre la concertation entre les Gouvernement et Collèges et entre leurs administrations, une concertation entre les acteurs sociosanitaires (c'est-à-dire les acteurs sociaux et de santé) bruxellois devrait être organisée.

Actuellement, divers organes de concertations institutionnalisés (tels les Conseils consultatifs), diverses formes de concertations (certaines plus sectorielles) réunissent déjà des pans importants du secteur sociosanitaire.
Néanmoins, une concertation « transversale » et institutionnalisée pourrait être instaurée, par exemple par des réunions communes des Conseils consultatifs.
Au niveau local, certaines communes ont mis en place des concertations sociales qui rassemblent les principaux acteurs sociosanitaires actifs sur leur territoire.
Il conviendrait d'organiser de telles concertations dans chaque commune et ce, au départ des CPAS qui doivent être les coordinateurs de la politique sociale communale.
6.4. Sur le plan international
Au sein de l'Europe et de la communauté internationale, la Belgique et ses entités fédérées inscrivent également leurs politiques dans des perspectives plus larges :
- l'Organisation des Nations Unies et ses agences telles l'Organisation Mondiale de la Santé ou ses programmes spécifiques (habitat,...);
- le Conseil de l'Europe;
- l'Union européenne, avec les plans nationaux de lutte contre la pauvreté visant à promouvoir l'inclusion sociale ou encore ses fonds structurels permettant de corriger les inégalités constatées au sein de ses régions.
<nota>
(1) Les chiffres relevés par la Fondation Roi Baudouin en 2000, montrent que la proportion des familles monoparentales est plus élevée en Région bruxelloise (27 %) qu'en Wallonie (23 %) et en Flandre (14 %).
PRIORITE 8
Mettre en oeuvre une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que le stationnement et qui s'inscrive dans l'optique de l'amélioration de l'espace public, du cadre de vie et de la protection des quartiers d'habitations, notamment par une politique de travaux publics de qualité et un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement
1. Les objectifs généraux de la politique de mobilité et de transport
Objectifs
La politique de mobilité et de transport de la Région s'inscrit dans une logique de développement durable. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, cela se traduit par les objectifs suivants :
- assurer l'accessibilité des résidents et des visiteurs de la Région aux différentes fonctions de la ville, afin de permettre à chacun de prendre valablement part à la vie économique, sociale et culturelle de la Région;
- contribuer au respect par la Belgique des engagements internationaux : notamment Kyoto, Genève, Vienne... (voir priorité 9);
- gérer de façon durable la demande de mobilité, en luttant contre le phénomène croissant du véhicule à passager unique (promotion des modes de transport alternatifs à la voiture) et en agissant sur les structures urbaines pour diminuer la demande de déplacements motorisés (encourager la densité et assurer la mixité des fonctions);
- contribuer à la requalification de l'espace public par une politique de travaux publics de qualité, pour un meilleur environnement;
- protéger les zones d'habitat, au profit de la quiétude et de la sécurité des résidents;
- améliorer la sécurité de tous les espaces publics (Etats généraux de la sécurité routière...);
- aménager la ville de manière à faire de Bruxelles une véritable Ville Enfant Admis.
Figure 101
Moyens

La politique de transport et de mobilité de la Région se traduit essentiellement par la mise en application du plan Iris, à travers les huit ensembles cohérents d'actions qui y ont été définis : les actions sur les structures urbaines, en faveur de la marche, de la circulation à vélo, de l'aménagement de l'espace public (notamment le maillage vert), sur les transports en commun, celles relatives au transport de biens et de marchandises, sur la réduction de la circulation automobile, et sur la réduction du stationnement automobile.
Le plan Iris, fondé sur des études et des statistiques datant du début des années '90, doit être actualisé dans le contexte d'un développement durable; en particulier, l'intégration du concept de maillage vert (voir priorité 9 et carte Amélioration du cadre de vie). Et il doit être validé par un processus de participation impliquant davantage la population et les acteurs de référence.
La localisation des activités influence fortement le mode de déplacemen t utilisé par les employés et les visiteurs pour y accéder.
Pour encourager une mobilité durable par une politique d'aménagement du territoire ad hoc, il y a lieu de favoriser la densité, la mixité et l'adéquation de la localisation des activités (politique ABC définie dans le premier PRD qui vise notamment à positionner les activités tertiaires importantes, utilisant du personnel sédentaire, aux endroits des principaux noeuds de transports en commun).
Pour assurer la mise en oeuvre des actions, la Région suit une approche multimodale, intermodale et intégrée.
Les approches multimodale et intermodale consistent à investir de façon sélective dans tous les modes de déplacement, tant pour des raisons sociales (le droit à la mobilité de tous les citoyens, y compris des personnes à mobilité réduite ou celles en situation difficile) que pour réduire l'expansion effrénée de l'usage de la voiture.
L'approche intermodale se base sur la notion de chaîne de transport, qui consiste à offrir une solution de déplacement en faisant intervenir plusieurs modes (la marche, les deux-roues, les transports en commun, la voiture) et en assurant le passage d'un mode à l'autre dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'information.
La mise sur pied d'un centre de gestion de la mobilité (évolution du BITC), en partenariat avec les deux autres Régions, doit permettre de gérer - en temps réel - l'ensemble des déplacements dans la zone RER, en optimisant les flux routiers, via la télématique, en favorisant le transfert intermodal vers les transports en commun et en pilotant les situations de crise.
Figure 102
L'approche intégrée veille à :
- trouver un équilibre entre les besoins parfois contradictoires en termes de demande d'infrastructures de transport et d'aménagement de l'espace public, en tenant compte, en priorité, des usagers faibles et des transports en commun;
- structurer et améliorer la collaboration entre les institutions qui interviennent dans la politique de mobilité et de transport : la Région, les 19 communes, les zones de police, les pararégionaux et les opérateurs de transports en commun, les régions voisines, les communautés et le pouvoir fédéral;
- évaluer l'avancement de la mise en oeuvre du plan Iris par un pilotage dynamique et participatif.
L'implication et la responsabilisation de la Région et de ses partenaires conditionnent la réussite de la politique de mobilité et de transport.
En ce qui concerne les communes, les contrats actuels de mobilité visant à améliorer les conditions de circulation des transports en commun de surface sont améliorés et étendus dans un contexte plus large de conventions de mobilité. Il s'agit de rassembler

dans un cadre unique les projets subventionnés en cours, tels que les contrats de mobilité, la formation des conseillers en mobilité, le plan directeur des « zones 30 », résidentielles et piétonnes, les contrats d'axe, les plans communaux de mobilité... et de développer d'autres synergies avec les communes.
Les conventions de mobilité reposent, d'une part, sur une convention cadre reprenant les principes généraux et, d'autre part, sur une série d'avenants concrétisant les thèmes d'action.
Les moyens régionaux sont affectés prioritairement à des actions concertées entre les communes et la Région, dans le cadre de ces conventions. Les mécanismes de subvention des communes seront mieux exploités dans le cadre des travaux subsidiés, afin d'inciter ces dernières à participer activement et efficacement aux objectifs régionaux en matière de mobilité et de transport.
Dans le contexte de son contrat de gestion, la STIB est incitée à collaborer avec la Région et les communes pour améliorer la qualité de son offre de transport. Elle est notamment invitée à conclure des contrats d'axe avec les communes et la Région. Ceux-ci visent à développer l'implication de ces partenaires, afin d'accroître les performances des transports en commun sur des axes précis. Ces contrats définissent les objectifs recherchés, la nature des interventions de chaque partenaire et leur phasage.
La Région doit pouvoir concilier les fonctions de ville, de capitale et de centre de décision international, tout en absorbant dans de bonnes conditions la demande de mobilité croissante des navetteurs et autres visiteurs. Ceci dans un contexte budgétaire de plus en plus restreint, dans la mesure où l'exode des habitants induit une diminution des moyens dont elle dispose. Les autorités fédérales sont sollicitées pour allouer de nouvelles ressources liées à ces charges spécifiques.
2. Guider les résidents et les visiteurs de la Région vers des modes de transport plus respectueux de la ville et de l'environnement
Objectifs
Pour combattre et inverser l'évolution du trafic (1), la Région mène une politique ambitieuse de réduction du trafic automobile et, parallèlement, d'expansion des autres moyens de transport, en offrant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière (voir aussi priorité 9).
Figure 103
Parallèlement, la Région applique une politique cohérente en matière de localisation des zones d'emploi et des commerces pour réduire la demande de déplacement. La coopération avec les régions voisines doit être recherchée afin de contrôler l'étalement urbain.
Dans le même ordre d'idée, la Région favorisera la mise en place et le suivi de plans de déplacements d'entreprise (2).
Il est urgent de trouver un équilibre entre la nécessité de maintenir l'accessibilité aux différentes fonctions de la ville et l'obligation de maîtriser la congestion qui en est la conséquence, pour sauvegarder la qualité de vie des habitants et offrir des espaces de qualité.
Dès lors, il convient de promouvoir une nouvelle culture de déplacement : il s'agit de se positionner contre l'usage irrationnel de la voiture, de faire prendre conscience que la somme de nos intérêts individuels menace gravement notre intérêt collectif (santé publique, cadre de vie, activités économiques,...) et d'opter pour des modes de déplacement plus respectueux de la ville et de l'environnement.
En ce qui concerne l'utilisation des deux-roues, l'objectif de la Région est de tendre vers une part de marché de 10 % des déplacements intrabruxellois à vélo d'ici 2005

(part de marché 1999 = 1,8 %).
Il faut étendre la réflexion sur la mobilité douce au niveau interrégional. L'usage du vélo au-delà des frontières régionales est une alternative valable pour les déplacements domicile-travail sur les courtes et moyennes distances, aussi bien intrarégionales que transrégionales.
Moyens
Les modes de transport alternatifs à la voiture sont systématiquement favorisés.
La Région intensifie son engagement dans les campagnes de promotion des modes alternatifs et dans les actions de formation et de communication vis-à-vis du public.
Le confort des circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite est amélioré, selon le standard requis par ces dernières :
- par l'aménagement de cheminements piétons plus directs, notamment par une amélioration du franchissement des barrières urbaines (canal, chemin de fer, grands axes, ...), par exemple le projet des Chemins de la Ville, le réaménagement de la rue de la Loi et de la rue Belliard, l'achèvement des chantiers aux abords des grandes gares ainsi que le maillage vert;
- par la réduction des obstacles au cheminement des piétons : rationalisation des poteaux de signalisation routière sur les trottoirs, protection des trottoirs et des zones piétonnes contre le stationnement sauvage, sécurisation des traversées,...;
- par l'amélioration de la signalisation directionnelle, notamment à proximité des gares, des stations de métro et des équipements collectifs;
- par le réaménagement du voisinage immédiat des gares, des arrêts des transports en commun et des stations de métro, dans le cadre des contrats d'axe;
- par la rénovation des trottoirs et l'amélioration de la qualité de leur revêtement. Dans ce cadre, la Région réalisera un inventaire cartographié des conditions de circulation piétonne;
- par le choix d'un mobilier urbain de qualité (confortable, esthétique) incitant à la marche;
- par l'établissement d'une cartographie de l'ensemble des infrastructures en matière de déplacements piétons et cyclistes (y compris les servitudes et le cadastre des chemins vicinaux, qu'il y lieu de mettre à jour), en vue d'accroître leur protection;
- par la mise en oeuvre d'un plan de circulation dans le Pentagone, sur l'initiative de la ville, pour éviter le trafic de transit et donner une place plus grande aux déplacements doux en développant les espaces piétonniers et semi-piétonniers.
Des efforts sont entrepris pour encourager l'utilisation des deux-roues :
- la réalisation du programme régional d'itinéraire cyclable (ICR) ainsi que l'intégration dans ce plan du programme de réseau vert européen (REVER) est poursuivie et accélérée, en veillant spécialement à la sécurité des usagers. On accorde ainsi, chaque fois que cela s'avère possible, une priorité particulière à la mise en site propre des transports publics, quitte à restreindre l'espace réservé aux automobiles. D'ici 2005, 14 des 18 itinéraires planifiés auront été mis en service. Une priorité toute particulière est accordée à la réalisation de l'itinéraire cyclable qui longe le canal. Par ailleurs, le réaménagement progressif des voiries et des carrefours tient compte systématiquement des cyclistes. De même, la rénovation des pistes cyclables existantes n'est pas négligée, et des parkings pour vélos sont automatiquement prévus aux abords des écoles, des équipements collectifs, des espaces verts, des gares et des stations de métro;
Figure 104
- des campagnes d'information et de promotion du vélo sont entreprises, en collaboration avec les associations d'usagers, notamment à destination des écoles;

- la mise à la disposition du public de vélos en location à prix avantageux ou en libre service est étudiée;
- la disposition autorisant les cyclistes à utiliser les rues à sens unique, dans les deux sens, doit devenir la règle plutôt que l'exception;
- l'embarquement des vélos sur le RER et dans le métro, à un prix démocratique, est favorisé;
- des expériences de vélo-pooling (ramassage scolaire encadré à vélo) sont développées;
- la cyclabilité des voiries régionales sera assurée, ainsi que le franchissement des barrières urbaines (canal, chemin de fer, grands axes,...).

L'offre de transports en commun est augmentée quantitativement et améliorée qualitativement (voir infra aux points 5 et 6).

Les taxis, en ce compris les taxis collectifs, seront étudiés comme un complément aux transports en commun traditionnels, notamment aux heures ou aux endroits où ces derniers sont inadaptés (dessertes nocturnes ou dans des zones faiblement peuplées par exemple).

La possibilité d'utiliser la voie d'eau pour le transport de personnes est approfondie.

En ce qui concerne la voiture particulière, la Région s'engage à promouvoir son utilisation de manière plus rationnelle :
- elle prend des mesures pour favoriser le covoiturage, et des expériences de « car-sharing » seront réalisées;
- elle encourage l'utilisation de véhicules plus propres (voitures électriques ou autres) et mène des actions qui pourraient conduire à des restrictions d'usage pour prévenir les pics de pollution atmosphérique;
- les entreprises, institutions et écoles sont incitées à réaliser un plan de transport, visant à diminuer les déplacements en voiture particulière pour les déplacements domicile-travail et domicile-école. Ce programme est implanté par une politique d'incitants régionaux (par exemple des subventions d'étude, la mise à la disposition des entreprises de « conseillers en mobilité »,...) et des initiatives réglementaires (la Région étudie notamment la possibilité d'intégrer dans les permis d'environnement les conditions nécessaires à la réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise);
- la politique de stationnement est revue afin de diminuer la pression automobile en ville (cfr. § 8).

La Région étudie l'intérêt et les moyens possibles pour prendre des mesures fiscales et tarifaires dans le but de tendre vers une variabilité des dépenses et l'internalisation des coûts externes pour faire payer aux utilisateurs les coûts environnementaux et sociaux qu'ils font supporter à la collectivité : tarification du stationnement en et hors voirie (voir § 8), variation de la taxe de mise en circulation, taxe de circulation et de l'eurovignette selon des critères environnementaux (consommation, kilométrage, respect des normes...). Le cas échéant, elle relaye son point de vue auprès du pouvoir fédéral.

A travers tous ces éléments de politique, la Région veille à développer systématiquement le concept de chaîne de transport intermodale :
- les équipements permettant le transfert d'un mode à l'autre dans de bonnes conditions de confort et de sécurité sont améliorés et multipliés (parkings de transit, emplacements pour vélos aux arrêts des transports en commun, aménagement des arrêts de correspondance entre les lignes de transports en commun, etc.);
- l'offre des exploitants de transports en commun est coordonnée (intégration progressive de la billetterie, voire des tarifs, tickets combinés parking-transport public, optimisation des horaires, mise en oeuvre d'un système d'information unique à

destination des clients,...).
3. Augmenter la sécurité de tous les usagers, et en particulier celle des usagers les plus faibles
Objectifs
Dans un contexte général d'amélioration de la sécurité au niveau national, le nombre des accidents, et particulièrement ceux affectant les modes doux, réaugmente à Bruxelles depuis 1996.
La politique de sécurisation et de hiérarchisation des voiries doit être poursuivie et renforcée (voir carte 5 « Voiries »). Une réelle priorité est accordée à la sécurité routière en général, et aux usagers vulnérables et personnes à mobilité réduite en particulier, dans tous les travaux programmés par la Région et les pouvoirs subordonnés. Une attention particulière doit être apportée aux abords des écoles et équipements accueillant la population scolaire.
Moyens
L'amélioration de la sécurité est réalisée :
- par la mise en oeuvre des principes de spécialisation des voiries, et en particulier l'installation des « zones 30 » dans les mailles résidentielles;
- par l'identification et le réaménagement des points noirs du réseau routier bruxellois;
- par le réaménagement des noeuds intermodaux, des axes structurants et des places publiques tels qu'identifiés sur la carte d'amélioration du cadre de vie;
- par des mesures d'infrastructures visant à limiter la vitesse sur les voiries métropolitaines et principales;
- par une amélioration du contrôle et un meilleur suivi de la répression des infractions;
- par la sécurisation des abords des écoles, des arrêts des transports en commun et des autres équipements collectifs, ainsi que par la sécurisation du trajet de l'entrée de l'école vers les transports en commun et vers les lieux d'activités principales;
- par l'amélioration de la lisibilité de la voirie pour tous les usagers;
- par une gestion différenciée de la politique de réduction locale de la vitesse à 30 km/h sur les voiries principales et interquartiers, laquelle sera menée là où la sécurité le justifie (ex. écoles, commerces, équipements,...);
- chaque chantier d'infrastructure entrepris dans la Région prend en considération l'amélioration de la sécurité de tous les usagers.
Les aménagements sont étudiés en concertation avec les associations d'usagers, sur base d'un audit de sécurité à intégrer dans le cadre des plans communaux de mobilité.
Une attention particulière sera accordée à l'implantation des chantiers dans le milieu urbain de façon à limiter leur emprise sur l'espace public, à y renforcer la sécurité des usagers faibles et à y améliorer la propreté.
La Région demande au niveau fédéral de modifier le code de la route, en y introduisant la notion de "code de la rue", spécifique au milieu urbain, pour accorder une protection accrue aux piétons et aux usagers les plus faibles.
Par ailleurs, la sécurité de tous les usagers est aussi améliorée par la réalisation d'autres volets de la politique de mobilité et de transport :
- l'aménagement de cheminements piétons sûrs et confortables;
- la réalisation des itinéraires cyclables régionaux sûrs et confortables;
- la promotion de l'utilisation des transports en commun;
- les carrefours sont dotés de passages piétons en veillant à ne pas allonger le trajet du piéton;
- les arrêts de transports en commun sont dotés de passages piétons.
4. Améliorer le cadre de vie
Objectifs

La Région veut renforcer la qualité de vie au profit des habitants, des acteurs économiques et sociaux et des visiteurs de la Région. Pour cela, il est essentiel de poursuivre la politique d'embellissement de la ville, de « verdurisation » des îlots, de création d'espaces verts. Il convient aussi de maîtriser la circulation automobile et le stationnement dans toute la Région, et en particulier dans les zones résidentielles ou fortement achalandées. La réduction du stationnement en surface (voir § 8) doit permettre de libérer des espaces publics au profit d'un meilleur partage entre tous les usagers.
Pour cela, la mise en oeuvre des principes de spécialisation des voiries est poursuivie et accélérée. Elle consiste principalement à créer des « zones 30 » dans les artères locales, situées en zone de logement et de fonctions complémentaires au logement, en vue de dissuader le trafic de transit, de réduire les vitesses et d'accorder une plus grande place aux usagers de la route les plus vulnérables. Le succès des réalisations déjà entreprises dans certaines communes et le bon accueil que les riverains leur ont apporté doit inciter la Région et les autres institutions compétentes (pouvoirs subordonnés et pouvoir fédéral) à poursuivre l'extension systématique de ce programme.
Figure 105
Les investissements qui sont entrepris dans ce but veilleront à concilier la sécurité des usagers, leurs besoins en termes de mobilité et d'accessibilité et la qualité de leur environnement.
La zone du canal offre un remarquable potentiel de requalification, qu'il faut mettre énergiquement à profit par une meilleure intégration des activités portuaires dans le milieu urbain. Il y a lieu, aux abords des périmètres portuaires, de procéder à un « verdoiement » d'envergure et à la création d'un itinéraire cyclable et de promenades comprenant des pôles récréatifs et de repos orientés vers la présence de l'eau et des activités fluviales.
Figure 106
Moyens
Les entrées de la ville doivent permettre d'agir concrètement sur la maîtrise du trafic routier (de son intensité, des comportements) et sur la réduction des flux entrant dans la ville, tout en participant à la structuration du milieu urbain et à son embellissement.
Les aménagements relatifs à de grands projets en voiries régionales sont soumis à concertation et pourront faire l'objet d'essais in situ - via des dispositifs provisoires et réversibles - afin de pouvoir en juger la pertinence et l'efficacité (comme déjà fait par exemple rue de la Loi, chaussée de Charleroi).
La mise en oeuvre des « zones 30 » a pour effet de reporter, sur les grands axes, le trafic qui traverse à l'heure actuelle les quartiers résidentiels. Ceux-ci étant déjà à la limite de la saturation, il convient de planifier dans l'espace et dans le temps l'installation des « zones 30 » parallèlement à l'amélioration de l'offre des transports en commun et à une réduction globale significative du trafic automobile : par la mise en service du RER, l'augmentation des fréquences et des vitesses commerciales des lignes de surface,... Au risque sinon de ne pas être à même d'absorber le surcroît de trafic sur les grands axes qui résultera de la création des « zones 30 ». De même, la gestion du réseau routier principal doit être améliorée (optimisation des carrefours, création préalable des sites propres, gestion prioritaire des feux en faveur des transports en commun).
Le réseau de quartier, qui représente 77 % du total des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale, est progressivement transformé en « zones 30 ». La rue est à considérer comme appartenant aux habitants. Les mouvements de véhicules motorisés

y seront seulement tolérés, tout en garantissant l'accessibilité socio-économique dans ces zones. Le trafic de transit y est énergiquement dissuadé par les aménagements entrepris (chicanes, bacs à fleurs, sens uniques, carrefours surélevés, élargissement des trottoirs, plantations en pleine terre, plateaux,...), tout en permettant le passage des autobus et des véhicules de secours (sas bus, bornes rétractiles,...). Pour conserver une lisibilité de la structure urbaine, on ne multipliera pas inutilement les mobiliers divers et on soignera la qualité paysagère des aménagements. La diminution des vitesses des véhicules qui y circulent a aussi pour effet de réduire les nuisances atmosphériques et sonores (voir priorité 9).
Tout projet d'aménagement de « zones 30 » devra tenir compte du maintien de la desserte des entreprises disséminées dans le tissu urbain ainsi que des noyaux commerciaux de la zone concernée. De plus, les entraves à la circulation aménagées dans les « zones 30 » ne pourront en aucun cas constituer une entrave à l'accès des véhicules de sécurité ou bien encore des camions desservant les entreprises ou noyaux commerciaux implantés dans ces zones. La mise en oeuvre de « zones 30 » engendrant un report de trafic vers des voiries hiérarchiquement supérieures, il y aura lieu de maintenir également dans ces voiries une qualité de vie permettant aux habitants d'y circuler et d'y vivre en toute sécurité.
La qualité résidentielle des voiries du réseau primaire et interquartier, au moyen de:
- revêtements anti-bruit;
- aménagements pour réduire la vitesse de circulation;
- écrans végétaux, allées latérales;
- ajustement de la largeur des bandes de circulation;
- primes à l'isolation acoustique.
La Région étudiera les possibilités d'exploiter davantage les marquages au sol afin de diminuer la pollution visuelle engendrée par la multiplication des panneaux de signalisation (notamment pour le stationnement).
Des voiries piétonnes et semi-piétonnes sont installées. Répandue dans les centres anciens, touristiques ou commerciaux, cette mesure est de nature à modifier complètement l'appropriation de l'espace par les autres usagers, entraînant ainsi une dynamique particulière (voir priorité 6).
Etant donné que la plus grande partie des voiries concernées est gérée par les communes, la Région doit les motiver à installer les aménagements requis. Elle s'y emploie par :
- la subsidiation du plan directeur pour les « zones 30 », résidentielles et piétonnes, à mettre en oeuvre par chaque commune, pour établir le code de bonne pratique des aménagements types, en évaluer le coût global, et la programmation de sa réalisation progressive;
- la programmation de ces travaux est reprise dans le cadre plus général du partenariat Région/communes des conventions de mobilité. Les moyens régionaux sont affectés en priorité aux actions concertées entre les communes et la Région.
5. Accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains
Objectifs
En accord avec les autres segments de la politique de mobilité et de transport (libérer Bruxelles de l'excès de trafic automobile pour y améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement) et en complément à la mise en oeuvre du réseau express régional (évoquée dans les paragraphes 6 et 7), la Région a l'ambition d'augmenter la part de marché des transports publics, en agissant :
- sur l'amélioration des vitesses commerciales des lignes de surface : l'objectif est d'atteindre 18 km/h en voirie et 24 km/h sur les sites propres durant les heures de

pointe;
- sur l'amélioration de la productivité des exploitants;
- sur la montée en puissance de l'offre (notamment en dehors des heures de pointe) sur le réseau existant et sur des extensions du réseau à programmer.
Ces objectifs figurent dans le contrat de gestion 2001-2005 liant la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale.
D'ici 2010, la Région entend atteindre progressivement une part de marché de 41 % pour les déplacements domicile-travail et de 50 % pour les déplacements domicile-école, ce qui correspond à 40 millions de voyages annuels supplémentaires (+ 27 % par rapport à 1995). Pour les déplacements ayant d'autres motifs, l'objectif est d'atteindre 37 % de part modale. La Région doit prévoir, dès à présent, les mesures nécessaires pour pouvoir respecter les objectifs fixés par le plan Iris.
Par ailleurs, le plan Iris prévoit que la mise en oeuvre du plan volontariste (3) induira, pour les déplacements intrabruxellois effectués en transports en commun aux heures de pointe du matin, les gains de temps attendus suivants :
Figure 107
Dans le cadre de l'actualisation du plan Iris, la Région ambitionne de renforcer davantage la performance des transports en commun, afin d'augmenter encore leur part de marché et réduire d'autant la demande de trafic routier.
La satisfaction, le confort, la sécurité et l'information du client restent au centre de la politique de la Région en matière de transports en commun.
Moyens
Il convient de s'intéresser à l'ensemble de la chaîne de transport, du lieu d'origine à la destination finale. Les exploitants doivent coordonner leurs services entre eux et intégrer dans leur stratégie d'offre, la demande de mobilité des clients en amont et en aval de l'utilisation des transports publics.
Les vitesses commerciales des lignes de surface sont améliorées par la poursuite du programme VICOM, qui comprend :
- la création de sites protégés (48 km, deux sens confondus, seront aménagés d'ici 2003 par la Région. En outre, 30 km supplémentaires seront étudiés pour la période 2003 - 2005). La possibilité d'aménager des sites propres à contresens sera étudiée afin d'accélérer et d'étendre ces programmes (voir carte 6 « Transports en Commun »);
- un programme de priorité aux feux en faveur des transports en commun;
- des aménagements physiques des carrefours pour permettre aux véhicules de transports en commun de remonter les files;
- le positionnement adéquat des arrêts;
- l'accessibilité du matériel roulant.
Les gains de vitesse commerciale résultant du programme VICOM doivent permettre à la STIB de fournir une offre supplémentaire en augmentant les fréquences et en étendant son réseau, notamment par la création de lignes structurantes desservant la proche périphérie, de manière concertée avec les TEC et De Lijn. La STIB doit étudier des plannings d'amélioration des fréquences aux heures creuses dans un premier temps, et durant les heures de pointe ensuite, sur les lignes de surface qui présentent un important potentiel de clients.
Tous les partenaires doivent travailler de façon concertée et responsabilisée. Le concept des contrats d'axe est entrepris sur l'initiative de la STIB. Ces programmes sont subventionnés par la Région.
Un effort particulier est réalisé pour rendre les transports publics accessibles à l'ensemble des usagers de la Région :

- un meilleur accès aux vélos et aux poussettes;
- les véhicules, les arrêts et les infrastructures souterraines sont aménagés en prenant comme standard l'accessibilité des personnes à mobilité réduite;
- une tarification préférentielle profite aux catégories les moins favorisées.

La STIB est encouragée à créer de nouveaux services ("bouquets de mobilité") pour mieux répondre aux besoins de sa clientèle, actuelle ou nouvelle : park-and-ride, kiss-and-ride, parkings surveillés pour vélos et voitures, car-sharing, taxis collectifs, transports à la demande,... Par ailleurs, dans une optique de chaîne de transport intermodale, la STIB est incitée à coordonner son offre avec tous les opérateurs de transports publics, y compris les taxis : assimilation des horaires et des tarifs (billetterie intégrée), fourniture d'informations à la clientèle incluant tous les réseaux, aménagement de points de correspondance, etc.

L'amélioration structurelle des processus de collaboration avec les autres exploitants est étudiée par la Région : notamment, la possibilité d'étendre le cadre réglementaire et statutaire de l'organisation des transports en commun sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale à l'ensemble des sociétés entretenant des lignes de transport public régionales au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

La performance des transports en commun doit être évaluée via un ensemble d'indicateurs, complétant le baromètre d'appréciation de la STIB. D'une part, le but est de confronter les réalisations des exploitants avec les objectifs qui leur sont assignés par la Région. D'autre part, on les comparera aux performances d'entreprises de transport de villes de taille similaire.

Ces indicateurs se répartissent en quatre grandes catégories :
- des indicateurs d'offre, définis sur base de mesures en temps réel (systèmes de mesure connectés au Brussels Information Trafic Center);
- des indicateurs de demande, calculés à partir des résultats des enquêtes ménages, à réaliser à périodicité régulière;
- des indicateurs de perception de la qualité de l'offre par la clientèle : le baromètre d'appréciation de la STIB, enrichi entre autres par une information sur les seuils d'inacceptation et leur perception par le public;
- des indicateurs de productivité traduisant la capacité de l'opérateur à organiser économiquement son offre, et à améliorer le taux de couverture (partie des dépenses couvertes par les recettes de trafic).

La définition précise de ces objectifs, de leurs méthodes de calcul et de leurs seuils se fera conjointement à l'actualisation du plan Iris, en collaboration avec toutes les parties concernées.

6. Intégrer le réseau express régional dans le projet de ville

Objectifs

La Région de Bruxelles-Capitale est très attentive à ce que les préoccupations des Bruxellois soient rencontrées dans la mise en oeuvre du projet RER, tout en s'efforçant de trouver un équilibre entre les besoins de la Région et ceux des régions voisines :
- du point de vue bruxellois, il est impératif que la mise en service du RER ne soit pas seulement un moyen pour améliorer les conditions d'accès à Bruxelles depuis sa périphérie, mais soit aussi un outil pour améliorer la mobilité à l'intérieur de la Région.

Figure 108

- concernant la navette entrante, l'objectif du RER est d'entraîner un report modal significatif en faveur des transports en commun et permettre la limitation du trafic routier, pour améliorer la qualité de vie des Bruxellois;

- une des priorités de la Région est de veiller à ce que les tronçons du RER qui peuvent être concrétisés à court terme soient mis en service à bref délai, sans attendre l'achèvement des nouvelles infrastructures.

Moyens

Le RER doit comporter une quarantaine de points d'arrêt dans la Région de Bruxelles-Capitale et desservir les trois jonctions ferroviaires existantes :

- la jonction Nord-Midi, irriguant le Pentagone;
- la ceinture Est (ligne 26), desservant Delta et Mérode, et le quartier européen via la ligne 161;
- la ceinture Ouest (ligne 28) ralliant le quartier de la gare de l'Ouest.

Il s'agit d'une condition essentielle pour faire du RER un outil de desserte urbaine. C'est également un facteur de succès pour augmenter la part de marché des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail depuis l'extérieur de la Région. En effet, la distance entre la gare de destination et le lieu de travail est un élément déterminant dans le choix modal des navetteurs, alors qu'il est peu influencé par la distance entre le lieu de domicile et la gare d'origine. Dès lors, il est de l'intérêt des trois Régions de maximiser le nombre de points d'arrêt à proximité des zones d'emploi.

Une solution doit être trouvée pour satisfaire à la fois la qualité de la desserte (nombre de gares) et la vitesse commerciale des trains. Dans ce but, le matériel roulant utilisé doit être performant (accélérations élevées, bonne largeur des portes et embarquement des voyageurs à niveau) afin que l'augmentation du nombre de haltes n'entraîne pas de diminution de la vitesse commerciale des trains par rapport à la situation actuelle.

L'exploitation du RER doit être graduelle, en mettant en service le matériel et les infrastructures d'ores et déjà disponibles, et en assurant la rénovation des gares et de leurs abords.

A l'intérieur de la Région, le RER doit offrir un niveau de service attractif, en termes de :

- fréquences de passage;
- bonne amplitude horaire (desserte en soirée et le week-end);
- confort et accessibilité des infrastructures et du matériel roulant (notamment vis-à-vis des personnes à mobilité réduite);
- aménagement et optimisation des points de correspondance avec les autres modes (parkings pour vélos, correspondance quai à quai, park-and-ride et kiss-and-ride,...);
- qualité et sécurité de l'espace public avoisinant les gares RER;
- globalisation de l'offre RER (horaires, tarifs,...) avec celle des autres exploitants de transports en commun.

Un groupement d'intérêt économique du RER (associant la SNCB, la STIB, les TEC et De Lijn) est constitué pour assurer la collaboration efficace entre les quatre opérateurs concernés par la mise en service du RER, et assurer une parfaite intégration de l'offre de transports en commun sur le territoire qu'il dessert.

Révision du PRAS

L'intégration de l'aéroport de Bruxelles-National dans le réseau RER impose la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer dans la berme centrale de l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers (E19), de manière à constituer la quatrième branche de la desserte de l'aéroport. Si le raccordement de la nouvelle ligne au site ferroviaire de Schaerbeek formation peut être réalisé sur base de la prescription 29 du PRAS, il n'en va pas de même du raccordement de cette nouvelle ligne à la ligne de chemin de fer 26, de sorte que le PRAS doit être revu sur ce point.

7. Prendre les mesures d'accompagnement adéquates à la mise en oeuvre du réseau

express régional pour garantir son succès et éviter la fuite des habitants et des entreprises vers la périphérie

Objectifs

Plusieurs études font craindre que l'amélioration de l'accessibilité de la ville, résultant de la mise en service du RER, n'accentue la propension à l'exode des familles de classe moyenne de Bruxelles vers la périphérie. Ce qui générerait un accroissement de la demande de navette entrante, allant à l'encontre de l'objectif de la Région de réduire le trafic routier (§ 2) et d'augmenter la part de marché des transports en commun (§ 5). Elles ont aussi montré que, sans mesures d'accompagnement, la mise en service du RER pourrait provoquer, outre l'émigration des familles de classe moyenne vers la périphérie, l'immigration de ménages d'une personne et une diminution du revenu moyen de la population.

Des mesures d'accompagnement cohérentes doivent être prises pour éviter que la création du RER ne provoque le départ des habitants et des entreprises vers la périphérie.

Elles doivent être appliquées sur base de critères homogènes à travers toute la zone desservie par le RER, afin d'éviter des distorsions excitant la concurrence entre les trois Régions.

Moyens

Afin de favoriser le passage de la voiture au RER, les capacités routières entrantes doivent être progressivement restreintes aux entrées de Bruxelles, par un aménagement consacrant une part de ces capacités aux alternatives à la voiture individuelle. La même option devrait être prise en amont en concertation avec les deux autres Régions, au fur et à mesure que l'offre du RER sera augmentée sur les itinéraires parallèles. L'accroissement de l'offre de transport à l'heure de pointe, lors de la mise en service d'une ligne RER, sera modélisé dans l'objectif de réduire en même proportion et simultanément le débit des accès routiers à la Région, situés dans le même corridor.

Les restrictions de la capacité routière sont mises à profit pour améliorer les conditions de circulation des moyens de déplacement plus respectueux de l'environnement (continuité des aménagements cyclables, sites propres pour lignes d'autobus interrégionales, établissement de couloirs réservés aux usagers du covoiturage, etc. Cfr. § 2) et embellir le cadre de vie à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale.

Des parkings d'échange pour voitures et deux-roues doivent être installés aux abords des gares RER de la périphérie. De même, des lignes locales de transports en commun devront desservir efficacement les gares du RER en périphérie. Il y a lieu de trouver un équilibre entre le souci des Régions wallonne et flamande d'établir des nouvelles fonctions mixtes et denses aux abords des gares, et la nécessité de prévoir globalement des capacités de parking suffisantes pour permettre le report modal de la part des navetteurs qui n'ont pas d'autres solutions attractives que de rejoindre la gare en voiture.

Parallèlement, l'offre de stationnement de longue durée en voirie doit être réduite à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. Tout comme doivent être revues les normes relatives au nombre d'emplacements hors voirie à autoriser lors de nouvelles constructions (cfr. § 8). Ces normes établies sur base de critères homogènes doivent être appliquées sur la totalité du territoire desservi par le RER. Le nombre d'emplacements de longue durée sera diminué d'un nombre équivalent à la réduction de la navette routière entrante provoquée par la mise en service du RER.

8. Appliquer une politique coordonnée et dynamique de réduction du stationnement

Objectifs

Dans le double but d'améliorer le cadre de vie des résidents de la Région et d'inciter les navetteurs à un report modal vers les transports en commun, la Région entend :

- favoriser le stationnement des résidents à proximité immédiate de leur domicile;
- encourager la rotation des emplacements dans les zones commerciales;
- dissuader et réduire l'offre de stationnement de longue durée;
- améliorer les synergies entre les parkings publics et privés hors voirie et l'offre déficitaire de stationnement en voirie.

Une politique restrictive du stationnement hors voirie est mise en place en concordance avec les objectifs de réduction du trafic automobile. La limitation des capacités de stationnement concernera tout particulièrement les déplacements domicile-travail et visera donc en priorité les parkings d'entreprises et de bureaux.

Plusieurs actions sont menées en concertation avec les communes en charge de la politique du stationnement et les zones de police, pour affiner les outils réglementaires existants, étudier de nouveaux investissements, renforcer la tarification dans le sens d'une tarification progressive, mettre en place une structure de coordination voire de gestion du stationnement, améliorer le contrôle, la répression et la perception des taxes et redevances, développer une base de données et un observatoire du stationnement, encourager la formation et développer la communication avec le citoyen.

Moyens

La Région élabore, avec les communes, une politique efficace et coordonnée de gestion du stationnement. Pour ce faire, elle mettra sur pied un instrument supracommunal de gestion et de contrôle du stationnement en voirie. Elle peut fournir aux communes des ressources en formation du personnel communal, ou conditionner l'attribution de moyens régionaux à la participation des communes aux objectifs de la Région en matière de stationnement (incorporation de la problématique du stationnement dans les conventions de mobilité).

Afin de dissuader le stationnement ventouse en surface, grand consommateur d'espace public, une politique tarifaire progressive et intégrée est instaurée. Voilà qui favorise le stationnement de courte durée en voirie et y limite le nombre d'emplacements longue durée pour le reporter dans les parkings publics hors voirie. Les emplacements ainsi libérés sont affectés à d'autres volets de la politique de mobilité et de transport : amélioration de l'espace public (élargissement des trottoirs, plantation d'arbres,...), emplacements réservés aux riverains ou aménagement de sites propres pour les transports en commun.

La Région propose une révision de la circulaire De Saeger du 17 juin 1970. Le principe de base prévoit un nombre maximal d'emplacements autorisés (au lieu d'un minimum), lors de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement pour la construction ou la rénovation d'immeubles, à l'exclusion des logements. Ce maximum est fixé en fonction de la qualité de la desserte des transports en commun.

Dans les immeubles existants, la mise en place d'une politique de limitation du stationnement hors voirie s'appuiera notamment sur les permis d'environnement. A cet effet, des normes de capacité de stationnement hors voirie seront établies en fonction de critères tels que l'accessibilité, la desserte des transports en commun, la localisation et la fonction économique concernée.

L'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise sera un des éléments requis pour la modulation des normes de stationnement appliquées par le permis d'environnement. A défaut de mettre sur pied, dans un certain délai, un plan de déplacements efficace, l'entreprise pourra faire l'objet d'une taxation de ses emplacements de stationnement.

La définition des normes de stationnement sera effectuée lors de la prolongation, du renouvellement ou de l'extension des permis d'environnement de classe 1.
Des normes minimales d'emplacements pour les deux-roues et pour les livraisons seront obligatoirement insérées dans les permis d'environnement et d'urbanisme.
Une concertation sera entreprise avec les régions voisines afin que les mêmes normes soient appliquées sur la totalité de la zone desservie par le RER, pour éviter d'accroître les distorsions de concurrence interrégionale.
En ce qui concerne les parkings publics, les éléments suivants seront pris en compte lors de la délivrance ou du renouvellement des permis d'environnement afin d'améliorer leur taux d'occupation : fléchage dynamique, tarification cohérente avec celle des parkings en surface, contrôle par la police et répression des contrevenants en surface, amélioration de la sécurité, facilités pour les riverains aux heures creuses et pour les commerces.
Par ailleurs, la capacité des parkings de transit en connexion avec les transports publics sera augmentée, en particulier à proximité du Ring. Ces parkings de transit à créer en Région bruxelloise sont complémentaires (mais de capacité nettement moins grande) à ceux qui doivent être construits à l'extérieur de la Région (le plus possible en amont des files de congestion du trafic).
La Région poursuit les négociations avec le niveau fédéral pour faire modifier le code de la route et entreprend les actions qui sont de son ressort, dans le but de permettre la mise en oeuvre de certains des objectifs énoncés ci-dessus :
- la fiscalisation ou la dépénalisation du stationnement illicite, avec transfert à l'autorité chargée du contrôle du stationnement des recettes pour autofinancer leurs activités;
- la réforme de la réglementation en vigueur pour la délivrance des cartes de riverains;
- le renforcement de l'effectif des parquets.
Les conditions du stationnement de livraison pour l'approvisionnement des commerces et entreprises sont améliorées (cfr. § 9).
La présence de cars touristiques occasionne des problèmes principalement au centre-ville. Sur base d'une étude globale, des aires de stationnement (courte et longue durée) leurs seront réservées à des endroits où les nuisances sont réduites et la signalisation intègrera ces zones de parcage.
9. Optimaliser la fluidité de la chaîne logistique pour le transport des biens et des marchandises dans la ville
Objectifs
Il convient d'assurer une meilleure organisation des flux de transport, en particulier pour les livraisons et à proximité des zones logistiques ainsi que de mener une politique d'encouragement des transferts modaux en faveur du rail, de la voie d'eau et de l'intermodalité eau-rail-route.
Par ailleurs, la poursuite du développement de la place portuaire bruxelloise se justifie aussi bien d'un point de vue économique que d'un point de vue environnemental : sans le canal, le réseau routier bruxellois devrait absorber chaque année 200.000 camions supplémentaires. Le développement de la place portuaire bruxelloise, en tant que point d'interconnexion des différents modes de transport, doit être renforcé pour permettre son insertion efficace dans les réseaux européens de communication et sa modernisation continue en plate-forme logistique multimodale.
Moyens
La circulation des poids lourds et les opérations de chargement/déchargement doivent être mieux organisées :
- la Région envisage de concentrer la circulation des poids lourds (4) sur le réseau

principal, de la réglementer strictement sur le réseau interquartier et de l'interdire, sauf dérogation, dans le réseau de quartier. Des parkings pour poids lourds et camions sont aménagés hors voirie, pour éviter leur stationnement dans les quartiers résidentiels et les nuisances qui en découlent. La figure 109 prévoit également des zones accessibles à tout camion (zones d'industries urbaines, zones d'activités portuaires et de transport et certaines zones de forte mixité du PRAS);
- par ailleurs, la Région étudie la possibilité de réglementer les horaires de livraison des marchandises en dehors des heures de pointe, et favorise le report des opérations de chargement/déchargement hors voirie, pour les unités économiques de grande taille, grâce à une révision du règlement régional d'urbanisme, des plans particuliers d'affectation du sol et des permis d'environnement. En concertation avec les organisations professionnelles représentatives du secteur commercial ainsi qu'avec les représentants des noyaux commerciaux, la localisation, la géométrie, la signalisation, les plages horaires autorisées et le contrôle de l'utilisation des aires de livraison en voirie sont améliorés. Une concertation est entreprise avec l'autorité fédérale pour intégrer dans le code de la route les notions de livraison, de zone et de délai de livraison.;
Figure 109
- la Région étudie, en collaboration avec les communes et les parties prenantes, la mise en oeuvre d'un plan logistique (particulièrement pour la zone du Pentagone) qui s'appuie sur un centre de distribution urbain (CDU).
Les modalités de mise en oeuvre du CDU et ses mesures d'accompagnement préserveront les besoins spécifiques de livraisons de certains secteurs qui ne pourraient économiquement et techniquement s'accommoder d'un dégroupement systématique.
Pour les nouvelles implantations, la localisation des entreprises faisant appel au transport routier lourd doit se faire dans des localisations appropriées, lesquelles doivent être bien desservies par le réseau routier principal : la zone du canal, le site d'extension du centre TIR et les environs du Ring (voir priorité 2).
L'accessibilité routière des zones logistiques et de la zone portuaire est améliorée. Une signalisation directionnelle adéquate est installée depuis le Ring de Bruxelles. Le réaménagement de l'avenue du Port et de l'avenue de Vilvorde pour permettre un meilleur accès au Port de Bruxelles est assuré, ce qui justifie la mise à l'étude d'une modification de son statut; l'amélioration de la fluidité à hauteur du square De Trooz est à l'étude. La zone du canal - entre le Pont de Cureghem et la Porte de Ninove - doit être mieux reliée au Ring.
Pour favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du chemin de fer pour le transport de marchandises, le Port de Bruxelles doit disposer de terrains pour assurer son déploiement et y permettre l'implantation d'entreprises en connexion directe avec celui-ci. Les possibilités foncières sont assurées, en lui réservant, dans la mesure du possible, les terrains se libérant le long de la voie d'eau. La sécurité juridique des périmètres portuaires est maintenue pour permettre les investissements.
Figure 106
Afin d'encourager les solutions de transport intermodal de marchandises (eau-rail-route) :
- le développement du terminal à conteneurs est soutenu activement, notamment en favorisant l'installation à proximité d'activités complémentaires génératrices de haute valeur ajoutée;
- des incitants régionaux sont envisagés pour promouvoir ces transferts modaux;
- les diminutions de droits portuaires et de navigation sont également soutenues;

- le renforcement de murs de quais ou la réalisation de nouveaux murs de quais est assuré;
- la proximité de l'aéroport de Bruxelles-National doit être valorisée par le développement de synergies avec les activités logistiques présentes sur le site de Brucargo;
- les raccordements ferroviaires avec le Port et les entreprises lourdes doivent être maintenus et développés;
- le Port doit assurer le dragage de la voie d'eau bruxelloise.

Les transferts modaux sont favorisés pour les trafics dont les coûts externes sont élevés, tels le transport de déchets de construction et de démolition, de déchets ménagers, des produits de la chaîne du recyclage et des résidus de l'incinérateur.

La réalisation de l'extension du centre d'entreposage TIR est soutenue afin de lui permettre de contribuer à la logistique régionale en tant que plate-forme d'éclatement et de distribution urbaine et d'améliorer les conditions de livraison. L'amélioration de l'accessibilité depuis le Ring est un facteur déterminant pour le succès de cette réalisation.

10. Améliorer l'accessibilité interrégionale et internationale de Bruxelles

Objectifs

Plusieurs décisions importantes doivent être prises pour maintenir la qualité des pôles d'échange de la Région et permettre leur développement en vue d'absorber l'accroissement prévisible de la demande :
- le développement futur de l'aéroport et l'amélioration de son accessibilité depuis Bruxelles et le reste du pays (saturation des voies d'accès routières);
- la croissance du trafic TGV et la construction éventuelle d'une nouvelle gare sur le territoire régional;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires en direction de Luxembourg et Strasbourg;
- le dragage du canal pour y maintenir l'accès des bateaux de 4.500 tonnes.

A travers sa politique de mobilité et de transport, la Région de Bruxelles-Capitale est attentive à concilier les intérêts des Bruxellois avec ceux des régions voisines et de l'Etat fédéral, en raison du caractère suprarégional que revêt la problématique de la mobilité. La Région de Bruxelles-Capitale doit se positionner clairement vis-à-vis des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité des régions voisines (e.a. le Structuurplan Vlaanderen et le schéma de développement de l'espace régional wallon).

En ce qui concerne les pôles d'échanges à proprement parler, qui relèvent de la compétence des régions voisines et du niveau fédéral (les trains à grande vitesse, le développement de l'aéroport), la Région veille à ce que les décisions retenues ne contrarient pas la réalisation des autres volets de sa politique de mobilité et de transport :
- les points d'ancrage du TGV à Bruxelles doivent être choisis en fonction de la demande actuelle et future, mais aussi en fonction des modes de transport que l'on souhaite promouvoir pour les trajets en amont et en aval, c'est-à-dire en favorisant les modes alternatifs à la voiture. Tout arrêt desservi par le TGV doit bénéficier d'une bonne accessibilité en trains IC/IR, en RER et en transports en commun urbains;
- la Région veille à ce que l'offre ferroviaire sur son territoire maintienne une cohabitation harmonieuse entre les trois types de trains y circulant : le RER, les IC/IR et le TGV. En particulier, les nouveaux points d'arrêt en région bruxelloise sont définis en fonction de la demande potentielle et non pas de schémas de transport théoriques qui découleraient de grands projets d'infrastructures artificiellement

implantés.
Moyens
La Région veille à ce que les investissements proposés par la SNCB permettent de répondre à ses objectifs en matière d'offre ferroviaire :
- des experts extérieurs, internationalement reconnus, vérifieront si la jonction Nord-Midi dispose de réserves de capacité, et quelles sont les pistes à suivre pour en améliorer les performances et les conditions d'accueil des navetteurs;
- des experts seront aussi chargés de vérifier si, bien conçu et exploité de manière optimale, le terminal TGV de Bruxelles-Midi risque de connaître une saturation prévisible à moyen terme, quant au trafic des trains et à l'accueil des voyageurs;
- la priorité est donnée à la finalisation des aménagements de la gare du Midi et de ses abords;
- la Région demande que l'arrêt à la gare du Luxembourg de quelques TGV aux heures de pointe soit envisagé et qu'une étude de faisabilité d'une éventuelle gare TGV supplémentaire soit réalisée en prenant en compte à la fois l'option zéro et d'autres localisations possibles que celle souhaitée par la SNCB;
- la Région s'assure que le schéma d'exploitation du tunnel Schuman-Josaphat est compatible avec ses options concernant le RER, la desserte ferroviaire de l'aéroport (liaisons directes entre le Quartier européen et Bruxelles-National) et l'exploitation des lignes à grande vitesse;
- elle demande que les trains interrégionaux (IR) desservent davantage de gares situées sur le territoire régional.
La Région propose la mise en place de plusieurs terminaux aériens dans les grandes gares belges et, à tout le moins, dans une des gares de la jonction Nord-Midi et à Bruxelles-Luxembourg.
Tout schéma qui aboutit à délocaliser les problèmes de parking de l'aéroport de Bruxelles-National sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est rejeté.
Le développement de la place portuaire bruxelloise, en tant que point d'interconnexion des différents modes de transport, doit être renforcé pour permettre son insertion efficace dans les réseaux de transport européens et sa modernisation continue en plate-forme multimodale. La Région poursuit les contacts entrepris avec le niveau fédéral et les régions voisines dans le cadre des accords de coopération. La Région veille à obtenir des autres Régions le dragage du canal en amont et en aval du territoire sous sa juridiction.
Une étude d'incidences déterminera l'opportunité et les conditions optimales de l'aménagement d'un tunnel sous le boulevard Léopold III au droit du site de l'OTAN.
<notas>
(1) Le trafic sur les autoroutes d'accès au Ring a augmenté de près de 39 % entre 1990 et 1999; les heures de pointe s'étalent; les grands axes étant saturés, l'augmentation du bénéfice de transit affecte le réseau secondaire, en dépit du caractère généralement résidentiel des quartiers traversés.
(2) L'appelation « Entreprise » couvre toute activité générant des flux importants de déplacements (entreprises publiques et privées, écoles, équipements collectifs, infrastructures culturelles, événements, ...).
(3) Y compris le RER - cfr. § 6 et 7 - et la hiérarchisation des voiries - § 4.
(4) Plus de deux essieux ou 19 tonnes et plus.
PRIORITE 9
Assurer une gestion rationnelle des ressources, mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile et renforcer le caractère vert de la région

Introduction

La mise en oeuvre du plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et du plan de la lutte contre le bruit en milieu urbain passe nécessairement par une politique ambitieuse de réduction des nuisances dues au trafic automobile, au trafic aérien, de la consommation en chauffage/réfrigération et des rejets des entreprises.

Les mesures destinées à atteindre cet objectif, par l'utilisation rationnelle de l'énergie et la réduction des émissions polluantes, notamment le CO_2, s'inscrivent dans le cadre d'une politique énergétique durable respectueuse des engagements internationaux et de l'ordonnance « air ».

La réalisation du plan de maillage vert et bleu s'attache à fournir au citadin un cadre de vie agréable basé sur plus de convivialité et à protéger la biodiversité, les qualités écologiques des sites naturels et semi-naturels. Elle doit également être considérée comme une mesure d'accompagnement essentielle contribuant à réduire l'emprise du trafic automobile par une incitation forte aux modes de déplacement doux. Aussi, les espaces structurants doivent-ils favoriser le développement de la mixité des usages de l'espace public en faveur d'une mobilité douce et des transports en commun.

La Région poursuivra par ailleurs ses efforts dans les autres secteurs de l'environnement.

C'est ainsi qu'en matière d'épuration des eaux usées, la totalité des eaux usées devra être traitée à l'horizon 2005 sans que cela implique une augmentation de la fiscalité pour les Bruxellois. Parallèlement à la poursuite de cet objectif, les principes du maillage bleu seront progressivement appliqués partout où cela s'avère possible.

En ce qui concerne la gestion des déchets, la priorité continuera à être accordée à la prévention et au recyclage des déchets, à la responsabilisation des secteurs. Le but étant à la fois de préserver les ressources, de diminuer les déchets résiduels, mais également d'assurer le plus possible l'autonomie de la Région.

L'exode des habitants en périphérie est souvent motivé par la recherche d'un environnement de qualité supérieure. Il se fait que cet exode contribue lui-même à détériorer les conditions de vie en ville, ne fût-ce que parce qu'il s'accompagne d'une augmentation du trafic automobile lié aux navettes entre le domicile et le lieu du travail. Il convient donc de casser ce cercle vicieux en renforçant l'attractivité environnementale de la ville (voir priorité 1).

C'est pourquoi l'ensemble des objectifs mentionnés ci-dessus sera coulé dans un contrat de qualité de vie entre les habitants et la Région, par lequel celle-ci s'engagera au respect de normes environnementales minimales dans tous les quartiers d'habitation. Il s'agit d'une « Charte » déclarative reprenant de manière détaillée les objectifs, les moyens et les obligations respectives de la Région et de ses habitants. Ceci, afin de sensibiliser l'ensemble de la population au respect des normes environnementales.

Les simulations scientifiques démontrent de manière irréfutable qu'atteindre les seuils conformes aux normes internationales en matière de qualité de l'air et de nuisances sonores, requiert entre autres une réduction du trafic automobile d'au moins 20 % par rapport à 1999, en particulier sur les déplacements domicile-travail et domicile-école. Ceux-ci représentent ensemble près du quart des déplacements des Bruxellois durant les jours ouvrables et se concentrent à certaines heures de la journée, provoquant ainsi un phénomène de congestion.

Le Plan fédéral de développement durable constitue un des cadres de référence des propositions d'actions en matière d'environnement. La réalisation d'un plan climat pour la Région bruxelloise devrait en déterminer certains éléments de mise en oeuvre. L'actualisation du plan Iris devra prendre cette dimension en compte.

Concrètement, cet objectif ambitieux sera atteint par le déclenchement d'une politique s'articulant autour de deux axes principaux :
- la mise en oeuvre d'un plan de maillage vert et bleu qui entend recréer une ville à dimension humaine. Basé sur un rapport privilégié entre l'homme et la nature inséré dans un véritable réseau convivial et sécurisé, le plan donne priorité absolue à ceux qui renonceront à se déplacer en voiture, dans le respect d'un plan global de mobilité pour la Région;
- la mise en oeuvre d'une politique de mobilité volontariste (voir priorité 8). Parallèlement à l'accroissement de l'offre et de la qualité des transports en commun, elle prévoira des mesures d'accompagnement adéquates pour diminuer le trafic motorisé individuel.

1. Amélioration structurelle de la qualité de l'air

1.1. Enjeux

Si, pour des raisons de santé publique, la Région a l'obligation de garantir localement une bonne qualité de l'air, elle est également tenue par ses engagements internationaux, dans la mesure où cette pollution participe aux phénomènes planétaires (effet de serre, pollution à longue distance, menace pour la couche d'ozone).

La qualité de l'air dépend de l'intensité des émissions polluantes générées par les activités de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'apport de polluants externes à la Région, de leur distribution spatiale et des phénomènes météorologiques de dispersion.

L'impact sur la population s'exprime en termes d'exposition et est fonction de la qualité de l'air, de la proximité de la source, de la durée d'exposition et de la toxicité des polluants.

1.1.1. Améliorer l'air respiré par les Bruxellois

La qualité de l'air à Bruxelles a évolué ces dernières années. Les polluants "historiques ", c'est-à-dire présents autrefois en abondance, tels que le NO2, le SO2, le plomb et les poussières, ont très fortement diminué ces dernières années.

Les normes européennes en vigueur sont aujourd'hui respectées mais de nouvelles normes, plus sévères, sont prévues pour 2005 et 2010. Et on ne peut aujourd'hui en garantir le respect. L'Administration effectuera le suivi de la situation et proposera en temps utile les plans d'action nécessaires.

Les effets toxiques d'autres polluants ont été récemment mis en évidence. C'est le cas des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des métaux lourds, du benzène dont les effets sont cancérigènes, des particules très fines qui sont responsables de problèmes respiratoires,...

En matière d'impact de la pollution atmosphérique sur la santé, l'attention se porte actuellement également sur les concentrations de fond et sur les mélanges (ou cocktails) de polluants.

L'ozone affecte le système respiratoire et constitue un problème préoccupant. Selon les seuils actuellement mesurés et les évolutions attendues (BAU), les objectifs à l'horizon 2010 - prévus par une directive européenne actuellement en préparation - seront difficiles à atteindre. L'ozone est en effet un "polluant secondaire". Sa formation et sa destruction résultent de phénomènes photochimiques complexes qui dépendent des concentrations respectives de NOx et de CO_2 dans l'atmosphère. Seules des mesures structurelles d'envergure, à long terme permettront d'atteindre les objectifs 2010. Il s'agira en particulier de diminuer les émissions liées à la circulation automobile, principale source des émissions de NOx et CO.

Par ailleurs un changement est intervenu dans l'exposition de la population à la

pollution. Le trafic automobile est ici particulièrement mis en cause car son évolution induit clairement un impact négatif sur l'exposition de la population bruxelloise à la pollution atmosphérique. En effet, les facteurs l'influençant sont les suivants :
- la proximité de la source : la voiture émet au ras du sol;
- le trafic est réparti dans toute la ville et de plus en plus dans les voiries secondaires, ce qui augmente la diffusion de la pollution dans les habitations;
- la durée d'exposition : l'heure de pointe s'étale;
- la toxicité des polluants : des polluants toxiques pour la santé ne font pas l'objet de normes en ce qui concerne les véhicules (métaux lourds, HAP,...).

Figure 110

A quantités émises constantes (voire même en baisse pour certains polluants), le transport reste le principal facteur de la qualité de l'air que nous respirons car il s'agit d'une pollution réellement imbriquée dans le tissu urbain. Il faut suivre avec une vigilance particulière l'augmentation du trafic dans le tissu résidentiel, car il expose de manière plus importante la population à la pollution.

1.1.2. Respecter nos engagements internationaux et lutter contre l'effet de serre

La Belgique et donc la Région de Bruxelles-Capitale ont pris (ou vont prendre) différents engagements internationaux impliquant des réductions quantitatives importantes de leurs émissions polluantes :
- le Protocole de Kyoto sur les changements climatiques vise le CO_2 et les autres gaz à effet de serre;
- la Convention de Genève et les protocoles associés concernent la pollution atmosphérique à longue distance par le SO2, les NOx, les COV, les POP's, les métaux lourds;
- la Convention de Vienne traite de la couche d'ozone.

Outre les polluants classiques, il est des polluants spécifiques pour lesquels le niveau d'exposition de la population doit être réduit au maximum. Ce sont les polluants cancérigènes dont le taux d'exposition recommandé par l'organisation mondiale de la santé est de zéro. Pour certains de ces produits, les actions menées dans le domaine industriel ont déjà été planifiées et font l'objet d'arrêtés existants (stockage de carburants, stations-service) ou en préparation (COV en général).

Pour approcher l'objectif fixé, des mesures doivent être prises dans le secteur du transport.

Pour respecter nos engagements internationaux, notamment en ce qui concerne les gaz à effet de serre, des efforts importants seront également nécessaires pour favoriser une consommation rationnelle de l'énergie (voir ci-après point 7). Dans le cadre de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto et des autres conventions relatives à la pollution atmosphérique, plusieurs plans sont en cours d'élaboration : le plan climat et le plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air énonceront les actions à entreprendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Région bruxelloise. Ces actions cibleront l'ensemble des secteurs concernés par cette émission : la mobilité, le chauffage résidentiel, le chauffage tertiaire.

1.2. Objectifs environnementaux

Les engagements internationaux imposent, pour 2010, des réductions chiffrées des émissions par rapport à leur niveau de 1990.

En résumé, les objectifs sont les suivants :
- réduction de 7,5 % des émissions de CO_2;
- réduction de 88 % des émissions de SO_2;
- réduction de 58 % de NOx;
- réduction de 72 % des COV;

- et réduction sous le niveau de 1990 pour les métaux lourds et certains polluants organiques persistants (dioxines, furannes et HAP).
La Région s'inscrit pleinement dans le cadre des objectifs de réduction de 7,5 % d'émissions des gaz à effet de serre auxquels la Belgique a souscrit. Elle veillera néanmoins à ce que sa spécificité soit prise en compte dans la démarche et veillera à ce qu'il n'y ait pas de discordances importantes entre les mesures adoptées par les trois Régions.
Très clairement, à mi-course du temps imparti pour la réalisation de ces objectifs, l'évolution des émissions les plus préoccupantes est celle du CO_2. Les émissions de CO_2 sont en hausse depuis 1990 et rendent donc l'objectif de plus en plus difficile à atteindre alors que l'enjeu est réaffirmé avec plus de détermination.
Figure 111
Une politique d'utilisation rationnelle de l'énergie (URE) doit absolument être poursuivie vu la part importante des émissions liées à la consommation énergétique dans le bâtiment. Le point 7 détaillera plus loin les plans URE établis pour rencontrer les objectifs de Kyoto.
Dans le domaine du transport, une diminution des émissions de CO_2 peut être obtenue par la baisse de consommation des véhicules, mais surtout par une baisse du volume de trafic et par l'adoption de modes de conduite plus respectueux de l'environnement.
Sur le plan industriel, la part possible de réduction des émissions est plus faible.
1.2.1. Objectifs chiffrés relatifs au trafic routier : réduire le volume de 20 %
Le trafic routier reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air puisqu'il constitue une source importante d'émission de polluants atmosphériques (SO_2, NOx, COV, métaux lourds, ...). Il doit à ce titre faire l'objet d'une attention particulière.
Le bilan des émissions liées au trafic routier en Région de Bruxelles-Capitale - dressé pour les années 1990 à 1999 - a été comparé à un scénario modélisant les émissions pour 2010. Ce scénario prend en compte les tendances actuelles à politique inchangée. Il tient compte du renouvellement des véhicules, de l'augmentation du trafic (et de sa congestion) ainsi que des modifications de composition des carburants. L'objectif prioritaire vise très clairement à réduire de 7,5 % les émissions de CO_2 et de ramener, au niveau de 1990, les émissions de métaux lourds.
Le modèle permet de calculer la réduction du volume de trafic nécessaire pour parvenir à une réduction des émissions de CO_2 de 7,5 % dans le secteur du transport : le volume du trafic global (véhicules/km) de la Région de Bruxelles-Capitale devrait être diminué de 20 % à l'horizon 2010 par rapport à l'année de référence 1999. Une diminution du trafic de 21 % est un objectif qui garantirait le respect des autres engagements de réduction d'émissions dans le secteur du transport. En outre, elle induirait une baisse significative des émissions de métaux lourds par ce secteur. Cet objectif doit être intégré par le plan Iris actualisé.
L'importance de l'effort à fournir s'explique par le fait que la réduction des émissions de CO_2 de 7,5 % se mesure par rapport au niveau des émissions de 1990 et que depuis lors, c'est une augmentation des émissions qui a été constatée.
1.2.2. Objectifs qualitatifs : diminuer le trafic dans les quartiers habités et favoriser un mode de conduite moins polluant
La diminution du trafic routier dans les quartiers d'habitation est un objectif prioritaire.
Des modes de conduite calme doivent également être favorisés dans ce but ainsi que la diminution des embouteillages en ville ou leur report hors de la ville, là où la dispersion des polluants est meilleure et où la densité d'habitat est plus faible (voir

priorité 8).
2. La réduction des nuisances sonores
2.1. Enjeux
La réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile apparaît comme un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat).
En effet, 28 % des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB. Ce qui est considéré comme un niveau de bruit assez fortement gênant.
Pour offrir un environnement sonore de qualité, il s'agit d'assurer la protection de l'habitat contre de trop fortes expositions au bruit routier, en particulier durant la nuit. Il s'agit aussi d'assurer la quiétude dans les quartiers à vocation résidentielle ainsi que le développement de zones calmes, là où la convivialité des espaces publics est particulièrement recherchée : principaux centres touristiques, noyaux commerciaux, parcs et places, itinéraires piétons et cyclistes destinés à la promenade et à la détente, etc. La Région mettra en place les moyens permettant d'intervenir en cas de nuisances sonores ponctuelles.
La Région doit par ailleurs poursuivre sa politique de lutte contre les nuisances sonores liées au trafic aérien. Il s'agira d'une part de renforcer les normes d'exposition au bruit des avions et l'application des sanctions. D'autre part, si cela s'avère nécessaire, il conviendra de définir, dans la mesure du possible en concertation avec le Fédéral, une zone limitée d'autorisation de survol moyennant la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement cohérentes en matière de logement (isolation acoustique, rachat sur base volontaire,...) et de planification urbaine.
Les nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire doivent aussi être limitées. La Région veillera, particulièrement à l'occasion des investissements réalisés en vue de la mise en service du RER, à la bonne exécution de la convention passée à ce propos avec la SNCB.
La Région, en collaboration avec la SNCB et conformément au Plan de lutte contre le bruit en milieu urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale, établira :
- un cadastre du bruit du chemin de fer régulièrement actualisé,
- un calendrier d'étude des points noirs ferroviaires qui mettra en évidence les aménagements et/ou procédures permettant la réduction de la gêne pour les riverains.
Le Gouvernement définira par arrêté des valeurs guides et les normes de niveau sonore maximal admissible pouvant être supporté par les populations riveraines des voies de chemin de fer; il programmera les délais endéans lesquels les objectifs devront être atteints, de même qu'il établira les critères techniques auxquels doivent répondre les voies et le matériel, de façon à garantir, en fonction de l'expérience réelle, des niveaux sonores et de vibrations satisfaisants.
2.2. Objectifs environnementaux
2.2.1. Des objectifs chiffrés en matière d'exposition au bruit
Conformément aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, les objectifs poursuivis en matière d'environnement sonore, considérés pour les périodes de jour et pour les périodes de nuit, sont repris dans le tableau suivant (exprimés en valeurs moyennes) :
Figure 112
Les valeurs recommandées par l'OMS concernant le bruit à l'extérieur ne sont cependant pas « tenables » le long des axes routiers de moyenne et grande importance. Sur ces axes assez fortement fréquentés, la minimisation du bruit à la source doit néanmoins rester une priorité. La valeur recommandée de 30 dB la nuit à

l'intérieur des locaux de repos est une valeur qu'il convient donc d'atteindre en mettant en oeuvre des mesures complémentaires.
Une étude fine réalisée en 2000 et 2001, relative à l'isolation acoustique des logements bruxellois, montre qu'une isolation moyenne normale permet une atténuation du bruit d'environ 28 dB. Ainsi, afin de garantir un confort acoustique satisfaisant pour les logements soumis à des niveaux d'exposition élevés, la Région mènera une politique de subsidiation de l'isolation acoustique des logements (voir figure 113).
2.2.2. Des objectifs en matière de gestion de la circulation et d'aménagement des voiries
Les principaux facteurs influençant le bruit routier sont la vitesse (surtout au-delà de 50 km/h), le mode de conduite et les revêtements. Ceux-ci doivent être distingués selon le type de voirie, le trafic qui s'y écoule et les fonctions associées au bâti :
a) Dans les voiries locales, l'augmentation de débit influence fortement le niveau de bruit dû au trafic et induit directement une gêne importante puisqu'il s'agit le plus souvent de quartiers résidentiels. La vitesse de circulation et, plus encore, le style de conduite sont également des paramètres importants qui influencent le bruit et qu'il convient donc de maîtriser.
L'évitement strict du trafic de transit ainsi que la réduction effective de la vitesse de circulation par la réalisation de « zones 30 » sont donc les buts à poursuivre pour garantir le respect de la norme de 50 dB en journée dans les quartiers résidentiels. Cet objectif correspond à un débit horaire moyen de 100 véhicules.
Par rapport aux situations actuellement rencontrées, la mise en oeuvre de ces mesures doit permettre d'obtenir des gains allant de 5 à 10 dB.
b) Sur les voiries interquartiers, une limitation du trafic combinée à une limitation de vitesse et à une conduite douce, induite par l'aménagement des lieux, doit permettre d'atteindre les seuils diurne de 60 dB et nocturne de 55 dB. Le revêtement de la chaussée est également susceptible d'influencer assez fortement le niveau de bruit et devra donc être maintenu en bon état.
Les seuils de bruit ainsi définis sont essentiellement contraignants pour la période de jour. Le seuil de 60 dB correspond en effet, pour une vitesse de 50 km/h, à un débit horaire moyen de 1.000 véhicules. Le respect de ce seuil implique des actions concrètes visant d'une part à diminuer la vitesse sur 65 % du réseau interquartier et, d'autre part, à réduire sensiblement le trafic d'au moins 20 % sur 25 % de ce réseau. Les gains escomptés en termes de nuisances sonores sont, pour ce type de voiries, au minimum de 3 à 5 dB, ce qui constitue une amélioration déjà considérable et clairement perceptible.
c) Sur les voiries du réseau primaire, les niveaux actuels de bruit dépassent souvent 70 à 75 dB. La vitesse et le revêtement sont les principales méthodes de prévention qui permettent d'obtenir des diminutions significatives du niveau sonore pouvant atteindre 5 dB, voire plus, sur les voiries où la vitesse de circulation est fort élevée. Les voiries principales et les flux importants qui s'y écoulent engendreront cependant encore des niveaux de bruit élevé (supérieurs à 65 voir 70 dB) impliquant la mise en oeuvre de mesures complémentaires, par exemple les subsides à l'isolation acoustique des logements. Les mesures préventives portant sur la vitesse de circulation et la qualité du revêtement seront appliquées avec une attention particulière et prioritaire sur les voiries définies comme axes structurants à intégration environnementale renforcée.
d) Les voiries reprises dans le réseau de maillage vert, les parcs, les centres touristiques et autres espaces publics définis comme « zones de confort » feront l'objet d'une politique particulière en matière de réduction du bruit. Les zones de confort qui

seront identifiées en concertation avec les communes contribuent à l'amélioration du cadre de vie et de la convivialité de l'espace public. L'objectif d'un niveau de bruit inférieur à 50 dB sera respecté grâce à la mise en pratique de toutes les mesures de prévention des nuisances sonores induites par le trafic automobile : débit très faible ou nul du trafic et limitation stricte de la vitesse.
e) Les voies de tram seront entretenues, de manière à améliorer les conditions de vie des riverains.
Les conséquences de ces mesures sur la mobilité seront examinées dans le cadre du plan Iris actualisé.
3. Moyens et mise en oeuvre de la réduction du trafic automobile et des nuisances liées au trafic
3.1. Action sur l'espace public
Pour parvenir à une réduction globale de 20 % du trafic automobile, la Région édictera un ensemble de mesures d'accompagnement (telles que développées au chapitre 8).
En complément aux dispositifs susceptibles de réduire la vitesse des véhicules, le choix des matériaux utilisés pour les revêtements routiers peut améliorer l'environnement sonore et urbain. Les matériaux les moins bruyants seront privilégiés sur les axes du réseau régional, principalement sur les artères où des vitesses supérieures à 50 km/h sont autorisées.
La réalisation du maillage vert doit également contribuer à gagner de l'espace sur les voies de circulation automobile et cela au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun (voir infra point 5).
L'aménagement des espaces structurants contribue aussi à atténuer les nuisances du trafic automobile.
3.2. Promotion des véhicules « propres »
Dans le cadre de ses compétences, la Région mènera une politique stimulant l'utilisation de véhicules à combustion propre.
C'est ainsi que la Région montrera l'exemple en favorisant l'usage de ces véhicules par les pouvoirs publics bruxellois.
Endéans les 5 ans, les pouvoirs publics régionaux ainsi que les organismes placés sous leur autorité - qui gèrent une flotte de minimum 50 véhicules - devront compter au moins 20 % de véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement.
Quant aux taxis bruxellois, le cahier des charges, mentionnant les qualités techniques que doivent présenter les véhicules pour être utilisés comme taxis, devra définir les normes environnementales à respecter pour la mise en service de tout véhicule neuf.
Ces normes doivent amener les sociétés de taxis à renouveler progressivement leur parc, par des véhicules électriques ou utilisant un carburant « propre » (LPG,...).
3.3. Action sur le bâti
La persistance d'un trafic encore important sur les grands axes ainsi que l'existence de nuisances sonores autres que celles produites par la circulation routière nécessitent une meilleure isolation acoustique des logements, afin d'assurer la tranquillité des résidents.
Ceci concerne en priorité les habitations situées le long des voiries soumises à des niveaux d'exposition élevés (voir figure 113) ainsi que, après objectivation de la gêne, les zones « points noirs » routiers répertoriées dans le plan de lutte contre le bruit en milieu urbain (voir figure 114).
3.4. Financement
La concrétisation du maillage vert, les efforts de résorption du trafic et de ses aspects néfastes impliquent que l'on réfléchisse à de nouvelles sources de financement

appliquant le principe du « pollueur-payeur ».
La Région étudiera les différentes modalités pratiques qui permettraient de mettre ce principe en pratique de la manière la plus équitable. Les recettes ainsi générées seront utilisées pour financer les mesures provoquant la réduction effective des nuisances liées au trafic.

4. Maillage vert et bleu : un outil d'intégration urbaine

4.1. Enjeux

L'enjeu du maillage vert et bleu consiste notamment à relier les espaces verts entre eux afin de créer des continuités vertes et d'offrir ainsi au citoyen, où qu'il se trouve en ville, des espaces de vie et de déplacement qui allient à la fois convivialité et sécurité. Il s'agit également de garantir la protection de la biodiversité et des qualités écologiques des sites naturels et semi-naturels, en veillant à leur conservation et à leur mise en réseau.
D'où la nécessité de construire, au sein de l'espace public régional, un maillage suffisamment dense et géographiquement équilibré dont les principales caractéristiques sont les suivantes :
- favoriser la présence d'une végétation indigène, diversifiée, refuge de la faune sauvage et de haute qualité écologique et paysagère;
- s'appuyer en premier lieu sur les espaces verts et « bleus » existants ou à créer de sorte qu'ils constituent autant de noeuds de convergence privilégiés du réseau;
- donner une place plus importante, voire essentielle ou exclusive, aux personnes recourant à des modes de déplacement doux.

4.2. Objectifs généraux et définitions

Le réseau de maillage vert et bleu doit être conçu de telle sorte qu'il induise, chez chacun, une lecture urbanistique simple et aisément reconnaissable. Il est basé sur des règles d'aménagement, gages d'une qualité de l'environnement au-dessus de la moyenne. Celui-ci constitue dès lors un lieu où se ressourcer (par une plus grande proximité avec des éléments naturels), un espace de vie à dimension humaine rompant avec le stress urbain où prévaut une sécurisation absolue des modes de déplacement doux.
Sa distribution spatiale permettra à tout habitant de la Région un accès au réseau, aisé et rapide, qui n'excédera en aucun cas dix minutes de déplacement à pied.
Par ailleurs, il est particulièrement frappant de constater que la ville est, dans les faits, interdite aux enfants. C'est surtout vrai de ses voiries. Il est urgent qu'une nouvelle conception de l'espace public et de la mobilité modifie radicalement cette situation.
A cet égard, on signalera expressément que le maillage vert revêt une dimension globale qui touche tant à l'espace public qu'à l'espace vert. Il s'intègre complètement à la fonctionnalité de la ville.
Cela signifie que les aménageurs concevront un espace public global où l'espace vert se prolonge dans l'espace de voirie. Les fonctions de l'un et l'autre sont, en définitive, complémentaires. Seule leur pondération change.
Le maillage vert remplit trois fonctions principales. Elles s'exercent simultanément mais dans des proportions variables : la fonction paysagère, la fonction sociale/récréative (promenade, jeux, repos,...) et utilitaire (déplacements), ainsi que la fonction écologique (assurant biodiversité et équilibres écologiques).
Le maillage bleu s'intègre au maillage vert. Il s'attache spécifiquementau réseau des rivières et étangs. Il vise à leur restituer leurs propriétés récréatives, paysagères et écologiques, en assurant aussi un fonctionnement hydrographique optimal.
Le maillage vert et bleu joue donc un rôle majeur pour une ville durable. Il présente un haut potentiel d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement urbain et

contribuera efficacement à la maîtrise de l'exode urbain.

4.3. Moyens d'action et mise en oeuvre du maillage vert et bleu

4.3.1. Le réseau récréatif

Le réseau récréatif régional est constitué de la promenade verte et des espaces verts relais reliés entre eux par les continuités vertes. Il est largement diffus dans la ville. Il se subdivise en un réseau régional (les continuités vertes, y compris la promenade verte) et en un réseau local (ou communal). Il vise à intégrer les espaces verts dans un tissu urbain dont l'aménagement des voiries et du réseau des transports en commun en assure le lien par le biais de plantations et de dispositifs sécurisants; la création d'une liaison entre ces espaces verts garantissant le confort du promeneur. Il contribue de manière essentielle à la qualité de vie dans les quartiers et au développement d'une mobilité douce locale.

Le concept de maillage vert s'appuie notamment sur la notion de continuité verte. Sur le terrain, celle-ci se concrétise, entre autres, par des sites relais définis comme des « espaces verts assurant un rôle de relais paysager, récréatif, et/ou écologique » reliés entre eux par des voiries plantées et confortables pour les usagers non motorisés.

Dès lors, la politique de la Région portera sur :

- la réalisation des continuités vertes (y compris la promenade verte) conjointement à une maîtrise du trafic automobile et du stationnement;
- les continuités vertes dessinent un réseau équilibré, rayonnant à travers l'ensemble de la Région. Ce réseau est un maillage de première grandeur (maillage régional), sur lequel se connectera un maillage de seconde grandeur (maillage local) de sorte qu'à terme, quel que soit le lieu où l'on se trouve, il sera possible de rejoindre le réseau en moins de dix minutes;
- dans ce contexte, tout réaménagement de l'espace (voiries, places, squares, trottoirs) à l'exception des travaux d'entretien, entrepris par les gestionnaires publics compétents s'accompagnera, sauf impossibilité technique ou urbanistique dûment motivée, d'une part d'un programme comprenant notamment des plantations d'arbres en voirie, la création d'espaces verts ou de squares et, d'autre part, des interventions donnant la priorité à la circulation piétonne et favorisant les déplacements à vélo, tout en veillant à garantir la vitesse commerciale des transports en commun. Dans ce cadre, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement apportera analyse et conseils préalables aux auteurs de projets et pouvoirs publics concernés;
- une attention particulière devra être accordée à l'équipement des espaces verts récréatifs : il devra être de qualité et étudié en fonction des besoins d'une population diversifiée en ce compris les personnes handicapées.

C'est dans la zone centrale de la ville que seront réalisées en premier lieu les continuités traversant le quartier Nord, entre le parc Josaphat, Tour et Taxis et le Pentagone, celle de la vallée du Maelbeek et la continuité reliant le Pentagone au parc Elisabeth par le projet Rive Gauche.

En périphérie, la promenade verte et les continuités de Haren et de Neder-Over-Hembeek constituent les réalisations les plus urgentes. Il est à noter que les zones de Haren et de NOH sont fortement déstructurées sur le plan urbanistique. La réalisation du maillage vert doit, en priorité, faire naître une identité paysagère dans ces zones.

La mise en oeuvre de la promenade verte est en cours de réalisation à l'IBGE grâce notamment à des budgets inscrits à l'accord de coopération. Le Gouvernement proposera d'en poursuivre la réalisation, dans le cadre dudit accord.

L'IBGE établira des schémas directeurs qui serviront également à poser les principes d'une réalisation plus générale du maillage vert.

Quels sont-ils ?

- le support aux communes pour la réalisation d'un réseau local conjointement à une maîtrise du trafic automobile et du stationnement;
- la préservation et la restauration des espaces verts existants;
- la protection des arbres remarquables.

Le projet REVER consiste à réaliser un réseau européen de voies vertes au travers de l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest de l'Europe. Ce réseau vert transnational de voies vertes permettra de promouvoir les déplacements non motorisés sur de courtes ou de longues distances, de relier entre eux les agglomérations et les pôles d'intérêt, de stimuler le (re)développement de certaines zones, d'encourager la préservation d'infrastructures de communication autonomes et d'améliorer la sécuritédes usagers (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, etc.) tout en valorisant le patrimoine naturel et bâti. En Région de Bruxelles-Capitale, le projet REVER s'est greffé en partie sur les projets de maillage vert et d'Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR). L'ensemble de l'itinéraire s'étend sur +/- 89 km. Son tracé est établi selon des critères d'intérêt touristique, de cohérence par rapport au réseau périphérique existant ainsi que de la possibilité d'instaurer une mobilité douce en fonction des voiries (figure 115 : Réseau Vert Européen).

La catégorie des espaces verts à requalifier (identifiés par le chiffre 2 de la carte 4) concerne principalement des grands parcs historiques (Josaphat, Léopold, Astrid, ...) qui ont subi une dégradation importante, et qui nécessitent une rénovation structurelle d'envergure. Une politique de revitalisation, déjà entamée pour certains, doit être poursuivie. Elle intéresse le parc du Cinquantenaire, le parc Elisabeth, le parc du Wolvendael, les parcs de Forest et Duden, le parc du Bempt, le parc Marie-José, le parc Astrid, les étangs d'Ixelles et le parc Maximilien. Cette politique de restauration doit s'accompagner d'un entretien adéquat afin de préserver les investissements consentis.

Afin de protéger leur valeur et leur fonction, les nouvelles affectations en espace vert au PRAS (par exemple le Kauwberg, l'extension du Marais de Ganshoren,...), et certains autres espaces verts d'importance régionale (comme le complexe du Scheutbos, Val d'Or, etc.) nécessitent une nette amélioration de leur gestion. Cette gestion pourra éventuellement se concrétiser par le biais d'associations, sous le contrôle de la Région. Sur la carte 4 « cadre de vie », ces espaces verts sont identifiés par le chiffre 1. Il s'agit des espaces verts à gérer. Cette catégorie d'espaces verts concerne souvent des friches ou des sites semi-naturels qui ont une valeur écologique, historique ou paysagère à respecter. L'idée est d'éviter de laisser ces espaces à l'abandon et de les intégrer pleinement dans le maillage vert régional.

Si ces espaces verts connaissent déjà souvent une forme de gestion légère, ils nécessitent néanmoins une mise en valeur. Concrètement, celle-ci peut s'obtenir par une gestion effectuée :
- par des tiers : association de protection de la nature, associations de potagistes, etc.;
- par les divers pouvoirs publics concernés, via un soutien technique, une expertise, des directives (ex. plan de gestion) ou via un soutien financier aux associations gestionnaires.

Vu la diversité des lieux concernés et des situations sur le terrain, une approche au cas par cas est indispensable.

Les espaces verts à améliorer (chiffre 3) doivent également être restaurés mais ils nécessitent moins de moyens : aménagements plus ponctuels, gestion adaptée et renforcée, etc.

Une rationalisation de la gestion des espaces verts s'impose. Une redistribution des espaces verts entre les communes et la Région, selon qu'il s'agit d'espaces de

proximité ou de grands espaces, permettrait des économies d'échelle et une spécialisation qui accroîtrait la qualité de la gestion. La Région préparera ce dossier, y compris pour les espaces qui sont encore propriétés de l'Etat fédéral. L'IBGE mettra au point des règles communes de gestion des espaces verts suscitant une plus grande cohérence dans l'entretien des espaces verts en région bruxelloise et procédera à l'engagement de gardiens de parc dans un but préventif.

4.3.1.1. La création d'espaces verts

De nouveaux espaces verts seront créés. Il s'agit de ceux mentionnés au PRAS dans les ZIR (Tour et Taxis, gare Josaphat, école vétérinaire,...) ainsi que quelques autres (Memling-Gheude, Belgacom - en cours-,...).

Il faut noter que le site de Tour et Taxis est l'unique possibilité de créer encore un vaste poumon vert urbain, qui plus est, dans un secteur de la ville largement déficitaire en espace vert.

4.3.1.2. Les actions locales de « verdoiement »

La Région favorisera des opérations visant la promotion des plantations en façade, des toitures vertes et de la mise en valeur des intérieurs d'îlots ainsi que l'aménagement des talus et zones de chemin de fer (dans le cadre de la mise en place du RER notamment) qui se prêtent à la création de voies vertes. A cet égard, la Région proposera à la SNCB un plan de gestion élaboré en concertation avec les communes.

4.3.1.3. Zone prioritaire de verdoiement et de création d'espaces verts

Cette zone comprend la partie centrale de la ville densément bâtie, ainsi que les rives du canal dans le respect de sa fonction économique, où la mise en oeuvre de la politique générale de maillage vert s'applique sans attendre, non seulement à l'espace public mais aussi aux intérieurs d'îlots.

Dans ce périmètre caractérisé par des fractures fonctionnelles et sociales, il est urgent de renforcer l'attractivité résidentielle et la qualité du cadre de vie en général.

Les opérations s'imposent :

- sur l'espace public : plantations réalisées en fonction des caractéristiques morphologiques et architecturales locales, en s'inspirant des recommandations du « Manuel des espaces publics » élaboré par la Région, réaménagement et création de parcs;
- en intérieur d'îlot : encouragement à la réalisation de plantations en pleine terre et, sous réserve de contraintes patrimoniales ou esthétiques particulières, encouragement au verdoiement de murs et de toitures.

Dans ce périmètre pauvre en espaces verts et en plantations, sauf impossibilité technique ou urbanistique dûment motivée, tout nouveau plan particulier d'affection du sol prévoira notamment des plantations d'arbres en voirie, la création d'espaces verts ou de squares, le verdoiement des toitures plates des nouvelles constructions, celui des intérieurs d'îlots par la démolition de constructions existantes. Dans ce cadre, l'IBGE se tient à la disposition des auteurs de projet et pouvoirs publics concernés pour fournir analyse et conseils préalables.

4.3.2. Le réseau écologique

La carte (maillage écologique - situation existante de fait) établit la situation existante de fait relative aux valeurs biologiques des sites et aux zones de liaisons. Elle constitue la dernière actualisation du maillage écologique selon une méthodologie revue par rapport à la carte des valeurs biologiques des sites qui a servi à l'établissement de la situation existante de fait du PRAS. Cette carte sert à guider la politique régionale en matière de maillage écologique. Elle n'a pas d'implication sur le statut juridique des parcelles cadastrales qui est, par ailleurs, réglé par le PRAS.

Tous les espaces verts participent de ce réseau et contribuent à son fonctionnement.

Les éléments les plus importants sont les étendues qui présentent une valeur biologique élevée (nature, rareté des espèces et des écosystèmes,...) et celles qui constituent des liaisons efficaces favorisant les déplacements des espèces animales et végétales (les talus de chemin de fer par exemple). Elles tiennent un rôle majeur en assurant une « bonne santé écologique » à la Région et en offrant au citadin un contact indispensable avec une nature moins domestiquée. En outre, une telle politique étant maintenant appliquée à l'échelle européenne, Bruxelles, capitale de l'Europe, se doit de remplir ses obligations en la matière.
Figure 116
La politique de la Région dans ce domaine portera sur :
- la gestion adéquate des sites reconnus pour leur valeur biologique avec une attention particulière pour les sites sensibles ou fragilisés;
- la préservation et l'extension des sites assurant le bon fonctionnement du réseau écologique (liaison, sites relais). Il s'agit en l'occurrence des talus et zones de chemin de fer, des lisières, des grands alignements et des bermes des avenues ainsi que des intérieurs d'îlots qui sont une particularité remarquable de l'urbanisation de Bruxelles et contribuent largement à la qualité écologique de la ville;
- le développement de la gestion différenciée;
- la coopération entre les Régions de manière à coordonner les interventions.
D'une façon générale, les décisions urbanistiques tiendront compte du réseau écologique pour faire des choix qui préserveront, voire amélioreront, son fonctionnement.
Dans le respect du patrimoine historique et/ou horticole des espaces verts, la gestion différenciée permet d'installer des zones plus écologiques dans des espaces où la vocation est d'abord récréative et ce, sans que cela nuise au bon fonctionnement de l'ensemble. Des sites comme les parcs Josaphat, Wolvendael ou Duden se prêtent admirablement à ce type de gestion.
4.3.3. Moyens d'action et mise en oeuvre du maillage bleu
Les principes du maillage bleu s'appliquent à tout le réseau hydrographique de la région bruxelloise. Le rôle du canal, à considérer en tant qu'axe structurant, voie navigable et support de l'activité portuaire, est confirmé.
La mise en oeuvre du maillage bleu se fera en commençant par les vallées de la Woluwe, du Molenbeek sud (Geleytsbeek), du Molenbeek nord, du Neerpedebeek, du Vogelzangbeek et du Broekbeek. La Senne et le canal ne seront envisagés que lorsque leur dépollution sera accomplie. Le Gouvernement met tout en oeuvre pour assainir la Senne le plus rapidement possible. Entre-temps, on veillera expressément à ne pas compromettre sa mise en valeur future.
Figure 117
Les actions à entreprendre sur le réseau hydrographique dans le souci d'assurer au mieux, et de manière équilibrée, les fonctions hydrologiques, écologiques, paysagères et récréatives sont les suivantes, pour autant qu'elles soient techniquement possibles et qu'elles tiennent compte des contraintes d'hygiène et épidémiologiques :
- partout où elles sont envoyées dans les collecteurs, réinjecter les eaux de rivière, d'étang, de source et de zone humide en général, dans le réseau de surface;
- rétablir la continuité des rivières et du réseau en général, en surface, chaque fois que c'est possible;
- aménager, gérer et surveiller le lit des rivières pour assurer le débit nécessaire et répartir les eaux de façon à gérer efficacement les crues;
- éviter la construction dans les zones humides et, à défaut, utiliser les solutions techniques adéquates pour éviter de devoir drainer;

- rejeter les eaux de drainage temporaires ou permanentes dans le réseau de surface;
- préserver la perméabilité des sols en cherchant toujours à maintenir au maximum les surfaces de pleine terre ou, à défaut, en utilisant des matériaux perméables;
- installer, partout où cela s'avère réalisable et dans la mesure où il s'intègre au maillage bleu, un réseau séparateur lors de nouvelles constructions en prévoyant la connexion des eaux propres avec le réseau hydrographique de surface;
- utiliser d'abord les zones humides et étangs pour amortir les crues des rivières et des collecteurs. Dans ce cas, il faut s'assurer que les eaux usées rejetées dans le réseau de surface sont suffisamment diluées;
- intégrer, lorsque cela s'avère réalisable, les bassins d'orage dans le réseau de surface (en prévoyant que les rejets se feront dans le réseau après les crues) et les inclure dans le paysage;
- repérer et supprimer les rejets polluants et surveiller la qualité des eaux;
- aménager et gérer les étangs et leurs berges, le lit des rivières et leurs berges ainsi que les zones humides en général, de manière à favoriser la diversité biologique et celle des paysages;
- aménager et gérer des équipements pour la promenade et les loisirs dans un souci de mixité entre les fonctions écologique, paysagère et récréative des sites;
- développer la coopération interrégionale pour assurer des interventions cohérentes sur l'ensemble des bassins hydrographiques;
- inciter activement à l'installation de citernes d'eau de pluie.

5. Espaces structurants à intégration environnementale renforcée

Les espaces structurants, repris sur la carte « amélioration de la qualité de vie », couvrent les axes majeurs de mobilité, reliant entre eux les principaux pôles d'activités (commerces, bureaux, équipements,...) et les noeuds de transports en commun. Par définition, les espaces structurants forment aussi dans la ville des repères visuels de qualité ainsi que des zones sécurisées destinées aux usagers faibles.

Un premier groupe d'espaces structurants à intégration environnementale renforcée, appelés « aménagements de type I » sur la carte 4, vise une modération du trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie concernée. L'espace qui peut être gagné sur la voiture sera dévolu à l'amélioration des infrastructures pour les modes de déplacement doux et au verdoiement. Il s'agit surtout des anciennes chaussées où la vie a souvent été mise à mal pour diverses raisons : forte pression du trafic de transit, aménagement trop routier, développement parfois anarchique du commerce... »

Un deuxième groupe d'espaces structurants à intégration environnementale renforcée, appelés « aménagements de type II » sur la carte 4, vise le renforcement de la part de l'espace dévolu à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité). Ce renforcement doit aller de pair avec un verdoiement des espaces concernés. Il s'agit plus particulièrement des rocades et des grandes voiries dans l'axe du Canal. Un des objectifs poursuivis est l'amélioration de la fonction de séjour et la requalification du paysage urbain.

Le concept de ces espaces structurants est directement lié à celui du maillage vert, auquel il participe.

Pour ce faire, la politique de la Région portera sur :
- la préservation, la restauration et la création des alignements;
- les grandes avenues doivent s'inscrire dans la ville par des alignements prestigieux en raison du rôle esthétique, social et écologique qu'elles remplissent. Les aménagements des espaces publics doivent s'agrémenter de plantations;
- l'aménagement assurant d'abord le confort et la sécurité des usagers faibles, et

favorisant la mobilité douce, les transports en commun.
Outre les politiques prioritaires que la Région poursuit - à savoir l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun et le report de la circulation résultant de la suppression du trafic de transit dans les voiries de quartiers -, ces espaces publics seront également adaptés pour améliorer le confort et la sécurité des usagers faibles et pour favoriser la mobilité douce.
Il est évident que pour que le concept fonctionne, c'est-à-dire pour qu'un nombre important de citadins trouvent une réponse à leur demande d'une mobilité efficace servie par un cadre agréable et sécurisant, les plantations ne suffisent pas ! Elles doivent s'accompagner d'aménagements adéquats.
Les noeuds intermodaux (intersection d'espaces structurants, pôles d'activités à proximité, connexion avec le maillage vert, noeuds de transport en commun) doivent être dotés, par priorité, de ce type d'organisation qui privilégie clairement les usagers faibles et met l'accent sur l'environnement végétal.
Ces noeuds serviront de point de départ à la requalification des espaces structurants. L'IBGE et l'AED établiront le schéma directeur des noeuds principaux, ce qui servira également à poser les principes d'une réalisation plus générale du maillage vert.
5.1. La réhabilitation des places publiques
Bien aménagées, les places publiques constituent des lieux privilégiés de convivialité et de récréation, des pôles économiques par le développement de l'Horeca et la tenue de marchés et d'événements socioculturels. Elles ont donc une valeur inestimable pour la qualité de vie dans les quartiers. Dans certains cas, ce sont aussi des lieux touristiques. Bruxelles doit se doter d'une politique énergique en la matière à l'instar de ce qui s'observe dans les autres métropoles procédant aussi, avec efficacité, à la requalification urbaine. Les places publiques doivent être libérées du stationnement et du trafic automobile. Elles doivent être verdurisées de manière plus systématique pour être rendues à la population et surtout aux enfants.
Les places publiques d'importance régionale doivent mobiliser les énergies notamment dans le but de renforcer leur attrait commercial. Nonobstant, un traitement attentif sera également accordé aux places publiques de quartier.
6. Poursuivre les efforts dans les autres secteurs de l'environnement
6.1. Prévention et gestion des déchets
La politique de prévention et de gestion des déchets, basée sur le plan déchets régional (1998-2002), sera axée sur les orientations suivantes :
- favoriser en priorité la prévention des déchets notamment par la sensibilisation de la population, la promotion du compostage et des matériaux recyclables, la définition de normes fédérales de produits,...;
- développer le transport des déchets par la voie d'eau en ce qui concerne l'ARP et l'encourager en ce qui concerne le privé;
- augmenter la participation aux collectes sélectives, particulièrement dans les zones centrales de la Région et auprès des commerces via une tarification de sorte que la quantité de déchets publics bruxellois à incinérer à Neder-over-Hembeek en soit considérablement réduite;
- inaugurer un système de collecte de déchets verts destinés à alimenter le centre régional de compostage;
- multiplier les points de collecte des déchets encombrants via des parcs à conteneurs et favoriser leur réutilisation;
- installer un système de traitement des oxydes d'azote à l'incinérateur régional;
- encourager les associations du secteur de la récupération et informer le public de leur rôle;

- étudier la gestion des déchets de construction.
Afin de favoriser la prévention, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale veillera, en outre, à appliquer et étendre le principe du "pollueur-payeur" dans le chef des responsables de la mise sur le marché des produits.
Si ce principe est d'ores et déjà appliqué concrètement pour les emballages, les vieux papiers et les piles, les textes juridiques imposant l'obligation de reprise ne concernent que les vieux papiers et les emballages.
Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale étendra donc de manière réglementaire l'obligation de reprise aux flux suivants : huiles usagées, huiles alimentaires, véhicules hors d'usage, déchets électriques et électroniques, piles, médicaments usagés, déchets photographiques, batteries et pneus.
La réflexion sera poursuivie en commun avec les deux autres Régions pour ce qui concerne d'autres types de déchets dont les PCB.
L'ensemble de ces mesures doit aboutir à une véritable politique intégrée des produits et des déchets dont l'objectif est de responsabiliser les secteurs par rapport aux produits qu'ils mettent sur le marché.
6.2. Gestion de l'eau et dépollution des sols
Indépendamment de la réalisation du maillage bleu, l'accent sera mis sur la construction et la mise en service de la station d'épuration Nord.
Grâce à celle-ci, l'ensemble des eaux usées de la Région sera é puré.
La Région incitera l'IBDE à structurer la tarification de l'eau selon des modalités qui permettent de mieux lutter contre le gaspillage.
Enfin, les derniers travaux visant à lutter contre les inondations dans les zones à risque seront réalisés (place Flagey, Forest).
La cartographie des sols et des eaux souterraines contaminés de la Région sera finalisée. Une politique intégrale de l'eau déterminant les critères de qualité de l'eau souterraine et des sols doit être développée avec pour but une application de la Directive cadre européenne de l'eau dans les délais prévus, cette directive étant d'application depuis décembre 2000. Une concertation avec les deux autres Régions sera menée afin de tenter d'homogénéiser, autant que faire se peut, le niveau des normes en vigueur.
En matière de pesticides, la Région fera en sorte que leur utilisation sur le domaine public soit réduite dans les faits; et ce tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. Pour y parvenir, les efforts de promotion des moyens de lutte alternative se poursuivront (ex : désherbage thermique et mécanique, gestion différenciée, lutte biologique, etc.). Par ailleurs, étant donné qu'actuellement, il apparaît manifestement que le recours aux seuls moyens alternatifs n'est pas toujours suffisant, la Région adaptera la législation relative à l'utilisation des pesticides sur le domaine public. Cette législation s'appuiera en particulier sur la nécessité de s'aligner en permanence sur les normes en vigueur au niveau fédéral et au niveau européen. Plus restrictive, elle veillera à s'appliquer à la situation particulière de la lutte raisonnée contre les pestes en milieu urbain en vue d'une minimisation de l'utilisation des pesticides.
6.3. Antennes GSM
Le Gouvernement veillera à ce que les contrôles (à réaliser par l'IBPT) du respect des normes fédérales d'émission et d'exposition aux rayonnements électromagnétiques soient effectifs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.
Par ailleurs, le Gouvernement examinera l'opportunité d'instaurer un permis d'environnement pour l'installation des antennes de radiophonie et de téléphonie mobile.
6.4. Ecoconstruction

La Région encouragera les initiatives d'écoconstruction et d'écorénovation.

7. Une politique énergétique durable

7.1. Les options du PRD en matière d'énergie

Une politique énergétique durable à Bruxelles, en accord avec le Plan fédéral de développement durable, nécessite aujourd'hui une véritable prise de conscience. C'est la raison pour laquelle la politique énergétique, au titre de politique transversale, sera considérée comme prioritaire par rapport aux autres politiques.

Les réformes institutionnelles de 1980 à 1993 ont conduit au transfert de certaines compétences vers les Régions dont une partie concerne l'énergie.

En ce qui concerne l'énergie, la Région est compétente pour :

- la distribution et le transport local d'électricité au moyen de réseaux dont la tension nominale est inférieure ou égale à 70.000 volts;
- la distribution publique du gaz;
- les réseaux de distribution de la chaleur à distance;
- les sources nouvelles d'énergie (à l'exception de celles relatives au nucléaire);
- la récupération d'énergie;
- l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Cela signifie qu'elle mérite une attention soutenue et suppose qu'elle devienne un facteur de décision dans le processus politique afin d'atteindre les objectifs de Kyoto, p.m. lesquels prévoient une baisse de 7,5 % des émissions de CO_2 pour 2010-2012 (soit un effort de - 20 % entre 2000 et 2012).

Mener une politique énergétique durable constitue un véritable défi car elle implique la mise en oeuvre de plusieurs principes :

- principe de responsabilité : la Région de Bruxelles-Capitale, dans le respect des dispositions internationales et européennes qu'elle a approuvées, doit assumer sa part de responsabilité par une réduction globale de ses émissions atmosphériques et donc de ses consommations d'énergies fossiles;
- principe d'équité dans la satisfaction du droit au développement : la Région de Bruxelles-Capitale assure à tout Bruxellois un droit à une fourniture minimale d'énergie pour assurer ses besoins vitaux dans le respect de la dignité humaine. A cet égard, la qualité énergétique de l'habitat constitue une dimension essentielle;
- principe d'intégration des composantes d'un développement durable : la Région de Bruxelles-Capitale doit veiller à développer des politiques qui intègrent les dimensions sociale, économique et environnementale de l'énergie sans les opposer;
- principe de précaution et reconnaissance des incertitudes : sans attendre l'absolue certitude des effets sur la santé des niveaux de pollution atmosphérique atteints en Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci doit sans tarder s'engager vigoureusement dans une politique de réduction systématique des émissions;
- principe de participation et exigence de bonne « governance » : la meilleure façon de traiter les questions de développement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés au niveau ad hoc. Chaque individu doit avoir la possibilité d'accéder aux informations détenues par l'autorité et de participer au processus de décision sur des questions de société. Ainsi, la sensibilisation et la participation du public doivent être largement encouragées;
- principe de promotion de réduction de la consommation d'énergie : notamment via l'utilisation optimale du fonds fédéral « Utilisation Rationnelle de l'Energie ».

La déclinaison de ce programme pour la Région de Bruxelles-Capitale se répartit entre différents secteurs : le logement, le tertiaire, l'industrie et le transport.. Au sein de ceux-ci, les possibilités d'actions et les moyens à disposition varient considérablement.

7.2. Organisation de la politique de l'énergie

7.2.1. Priorité aux sources d'énergies renouvelables

Compte tenu du contexte urbain, la percée des énergies renouvelables à Bruxelles pour 2010 se fera prioritairement grâce aux chauffe-eau solaires (50.000 m^2), à l'architecture bioclimatique et aux cellules photovoltaïques, ainsi que par la définition d'un cadre cohérent réglant l'importation d'électricité produite à partir d'énergies renouvelables.

7.2.2. L'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le bâtiment

Les besoins énergétiques en chaleur et en froid (conditionnement d'air dans le secteur tertiaire) dans les bâtiments bruxellois constituent la source de consommation la plus importante à Bruxelles. Or, cette consommation est directement liée à la conception du bâtiment, de son degré d'isolation, du dimensionnement, de la régulation et de l'efficacité des systèmes. Plusieurs informations indiquent qu'aujourd'hui encore, tant la conception du bâtiment que celle des installations posent un problème aux professionnels, en termes d'efficacité énergétique.

Si la norme K55 a fait l'objet d'un titre du RRU, il n'en reste pas moins nécessaire de former les concepteurs de bâtiment et les gestionnaires de chantier à la bonne mise en oeuvre de la norme. A cet effet, un mécanisme de contrôle efficient devrait être instauré.

Le Gouvernement mettra en place les modifications légales nécessaires en matière de permis d'environnement, pour assurer une utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments.

En ce qui concerne les installations de chauffage, une démarche doit être entreprise pour améliorer le parc existant et son entretien.

7.2.3. Les gros consommateurs

La Région de Bruxelles-Capitale compte environ 5.360 gros consommateurs d'énergie. Ils représentent à eux seuls près de 70 % de la consommation énergétique de l'industrie et du secteur tertiaire. Environ 300 d'entre eux additionnent les trois quarts des consommations énergétiques des gros consommateurs.

Le secteur tertiaire :

Le marché du bureau est en plein mouvement : augmentation de la superficie, changements dans l'occupation des bureaux, rénovation de nombreux immeubles. La Région veut utiliser cette dynamique pour que les entreprises qui rénovent des bureaux investissent dans des installations performantes.

Un standard en matière d'exigences relatives à l'isolation thermique des bâtiments existe depuis l'année 2000 en région bruxelloise. Le règlement s'applique tant aux bâtiments neufs qu'aux rénovations d'immeubles existants. La Région mettra au point un système de contrôle effectif sur chantier dans le cadre de l'application du règlement sur l'isolation thermique.

Pour amorcer cette démarche, elle a lancé un programme de recherche sur la mise au point d'un audit standardisé des immeubles de bureaux.

L'audit standardisé et général est un prérequis qui permet de prendre conscience de ses consommations énergétiques, mais aussi d'en repérer les sources d'économies potentielles. Cette démarche associe les professionnels dans la conception d'outils d'aide à la décision.

A terme, les mesures seront progressivement rendues obligatoires.

La région bruxelloise envisagera de mettre sur pied un centre d'information technologique.

Ce centre aura pour rôle de familiariser les investisseurs et les gestionnaires de bâtiments avec les meilleures technologies disponibles et de les éclairer en matière de

programme de soutien européen, national ou régional.
Le secteur industriel :
La Région se concertera avec les secteurs industriels concernés en vue de la conclusion d'accords. Aux termes de ceux-ci, les secteurs industriels s'engageront à réduire leur intensité énergétique d'un pourcentage à déterminer. La possibilité leur sera laissée de prendre les mesures d'économies d'énergie les plus rentables.
7.2.4. De meilleures aides au secteur privé
Les programmes d'aide aux investissements écoénergétiques manquent actuellement de visibilité et sont dispersés entre diverses autorités compétentes. De plus, les programmes de soutien aux mesures d'économie d'énergie dans les bâtiments sont limités. La Région clarifiera ces programmes d'aide et travaillera à leur intégration dans une ordonnance-cadre « Energie » qu'elle élaborera en collaboration avec la cellule « énergie » de l'IBGE.
Cette ordonnance-cadre « Energie » développera les mécanismes d'incitation en matière d'audit énergétique, de chauffe-eau solaires, d'isolation de toitures, de chauffages performants, ... afin de motiver les publics cibles. A terme, le code du logement encouragera la certification énergétique des logements. Il conditionnera l'octroi de certains labels de qualité aux logements sur base de critères de qualité thermique.
7.2.5. Permettre à un consommateur averti de faire un choix énergétique
Les ménages constituent un groupe cible difficile et contrasté. A leur égard, des campagnes d'information, de sensibilisation et de soutien seraient utiles.
La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un "guichet de l'énergie". L'aide fournie par ce guichet aux ménages porte tant sur la diffusion d'information grand public que sur la guidance individuelle.
Les missions du guichet seront étendues, en collaboration avec la cellule « énergie » de l'IBGE, à l'assistance directe aux ménages en ce qui concerne le conseil et l'aide à la décision pour la rénovation : tant sur les aspects d'isolation que sur les aspects de chauffage. Il donnera une aide aux audits énergétiques de type qualitatif, quantitatif, électrique ou thermique.
7.2.6. Le rôle d'exemple des pouvoirs publics
Les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple. A cette fin, des considérations relatives à l'efficacité énergétique seront intégrées dans les procédures de marchés publics. Un guide spécifiquement consacré à l'intégration des critères d'efficacité énergétique fera l'objet d'une promotion auprès des pouvoirs publics.
Le Gouvernement développera un programme d'audit systématique des bâtiments publics à Bruxelles (régionaux et pararégionaux bruxellois, communaux, SISP, fédéraux, communautaires,...) coordonné par la cellule « énergie » de l'IBGE . Il mettra sur pied un mécanisme de financement des améliorations énergétiques autorisant une débudgétisation des investissements (système du tiers-investisseur).
Les centres de formation bruxellois dans les domaines qui touchent à l'énergie (architecture, bâtiments, rénovation, chauffagistes,...) offriront des formations adaptées et à la pointe de la politique énergétique future, qui correspondront au mieux avec les nouveaux besoins de gestion énergétique par des professionnels qualifiés.
La Région établira un programme d'aide aux investissements économiseurs d'énergie dans le cadre de la mise en oeuvre de l'ordonnance-cadre « Energie ». Dans un premier temps, l'effort portera sur la certification des établissements gérés par les pouvoirs publics.
7.2.7. Une démarche sociale et responsable
Dans le cadre de la réforme du marché de la distribution de l'électricité et du gaz, le

Gouvernement maintiendra un mécanisme de tarification sociale dans le respect de la dignité humaine.

PRIORITE 10

Mettre en oeuvre une stratégie qui valorise le caractère interculturel, international et européen de Bruxelles dans le respect de la vie quotidienne de ses habitants

1. Bruxelles, ville du monde : la richesse de son « interculturalité »

Le caractère interculturel de Bruxelles et de ses habitants est une chance et une richesse inestimables pour ses habitants.

De par la coexistence de ses deux communautés nationales, Bruxelles a déjà pu développer un modèle de vie basé sur le respect de l'autre et des principes d'égalité et de mixité culturelles.

Sa vocation de ville cosmopolite ouverte sur l'Europe et le monde doit l'amener à réussir la cohabitation et l'intégration de toutes les personnes qui y sont présentes, quelle que soit leur culture.

La diversité sociale et culturelle est un phénomène important dans une grande ville telle que Bruxelles. Une pareille diversité offre une extraordinaire richesse pour notre Région. Avec pour conséquence que la présence permanente d'importantes populations d'immigrés pose de nouvelles questions en ce qui concerne la manière d'aborder et de traiter cette diversité. En Région de Bruxelles-Capitale - plus que partout ailleurs dans le pays - l'articulation des politiques de cohabitation est donc devenue une priorité essentielle. C'est dès lors un défi considérable que de gérer l'ensemble des dimensions de cette réalité culturelle-plurielle de notre ville, afin d'aboutir à une véritable politique interculturelle.

La Région doit prendre en compte l'interculturalité, les solidarités entre les communautés d'un même quartier, le sentiment d'appartenance à ce quartier et intégrer toutes les difficultés liées à toutes les différences qui coexistent dans les quartiers afin que chacun puisse y trouver sa place. L'interculturalité n'est pas synonyme de repli identitaire et de fermeture sur soi mais vise au contraire à favoriser la création d'espaces de rencontre entre ces communautés. Les différentes cultures ont effectivement à apprendre les unes des autres. C'est ce processus d'influence mutuelle, de tissage de liens, de rencontres et de nouvelles articulations qu'il convient de favoriser à Bruxelles.

1.1. L'apport positif des populations d'origine étrangère à la spécificité bruxelloise

Il est également indispensable de valoriser l'apport des personnes d'origine étrangère dans les domaines culturel, économique et social. Dans toute sa stratégie de communication, la Région insistera sur son caractère ouvert, interculturel et multilingue, constituant un atout majeur.

Dans cette optique, elle soutiendra l'initiative de la création d'un musée de l'immigration. Cet outil d'éducation permettra de sensibiliser le plus grand nombre à l'histoire interculturelle de la Région de Bruxelles-Capitale.

La Région doit établir un partenariat et une politique d'échanges efficaces avec les autorités des pays dont sont originaires de nombreux habitants de notre Région.

Elle encouragera la coopération au travers d'une structure ad hoc qui étudiera les questions liées au caractère interculturel de Bruxelles.

De nombreuses personnes étrangères ou d'origine étrangère, et en particulier celles qui ne sont pas issues d'un pays de l'Union européenne, font partie des populations les moins favorisées.

Force est donc de constater que l'égalité de principe, censée acquise à chacun sans considération de son origine, sa culture, sa nationalité, ne parvient pas toujours à trouver un espace d'expression dans la réalité quotidienne.

Il s'agit dès lors de veiller à la mise en oeuvre effective de l'égalité de principe en droits et en obligations de tous, en matière de citoyenneté, en matière culturelle, d'enseignement, d'accès au logement, à l'emploi et aux services publics. Il est indispensable de mener une politique volontariste garantissant l'accès à l'emploi de toutes les personnes.

1.2. La reconnaissance de la citoyenneté et la lutte contre l'extrême droite

Dans le domaine de l'intégration politique également, la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un certain nombre d'outils lui permettant de mener une politique interculturelle. Tous ceux et toutes celles qui séjournent durablement dans notre ville doivent pouvoir bénéficier non seulement des droits sociaux et culturels, mais aussi de droits politiques.

La Région de Bruxelles-Capitale mettra en place des actions de lutte contre le racisme en étroite collaboration avec le Centre pour l'Egalité des Chances et la lutte contre le racisme et la xénophobie.

A cet égard, le médiateur régional qui sera institué aura en particulier pour mission de veiller à l'absence de discrimination dans l'accès aux services offerts par les institutions régionales, par les pouvoirs locaux et les organismes qu'ils financent.

La Région développera des politiques d'accès à l'égalité en faveur des habitants qui, en raison de leurs origines, éprouvent des difficultés d'intégration ou subissent des discriminations d'ordre social ou économique.

1.2.bis La participation par l'action communautaire

Au sein d'une société interculturelle, il convient de garantir ou à tout le moins d'encourager le défi de l'intégration de tous les membres. L'objectif à atteindre n'est autre que la participation de tous les habitants à la vie de la cité, ainsi que le renforcement de la cohésion sociale et interculturelle qui va de pair avec cette participation. L'égalité n'est pas un phénomène naturel et il convient la plupart du temps de développer des mesures d'encouragement en faveur de certains groupes de la population et au sein de certains segments (emploi, enseignement, logement, services publics, ... voir également la priorité 7) de la société.

1.3. Accueil, intégration et information

Il convient d'actualiser et de rendre plus efficace et convivial l'accueil dans les administrations communales, régionales et fédérales.

Une attention soutenue doit être portée à un accueil social qui soit respectueux des spécificités de chacun. Une politique d'accueil adaptée est un objectif primordial destiné à permettre une intégration harmonieuse dans la communauté locale. Les attentes des personnes étrangères ou d'origine étrangère rejoignent d'ailleurs celles de tous les autres habitants de Bruxelles.

C'est pourquoi il convient d'encourager tout particulièrement l'apprentissage approfondi des langues, dès le plus jeune âge, afin de permettre à tous les enfants d'accéder dans les meilleures conditions à l'enseignement.

Il importe aussi de développer les échanges culturels et, dans ce cadre, les formations spécifiques aux cultures de tous les habitants de la Région.

Une information objective et transparente devra être réalisée afin de combattre les clichés et de faire prendre conscience à l'ensemble des habitants de la Région de l'importance du caractère interculturel de Bruxelles.

2. Le rôle international de la Région de Bruxelles-Capitale

2.1. Introduction

Nous vivons dans une société dont la dimension européenne, internationale et mondiale va croissant. Les opportunités et les menaces qui touchent une région (ou un pays) sur le plan du développement, de l'environnement, de la rénovation urbaine, de

la mobilité, du logement... sont étroitement liées à la situation des autres régions, des autres pays.
La Région de Bruxelles-Capitale doit se situer dans ce contexte européen, international et mondial et doit, où c'est possible, se positionner en tête de peloton.
Dès la première phase des réformes successives de l'Etat, un principe fut acquis, à savoir que : les Régions et les Communautés pouvaient exercer dans leurs relations extérieures toutes les compétences qu'elles avaient sur le plan interne.
Les réformes ultérieures de l'Etat ont mené à une décentralisation importante de la politique étrangère. Les Régions et Communautés obtenaient une compétence plus large sur le plan international.
Suite au processus de régionalisation, la Région de Bruxelles-Capitale dispose de compétences importantes en matière de relations internationales. Ce qui lui offre des opportunités de donner ses accents propres à sa politique étrangère et de prendre des initiatives innovantes que ce soit en :
- concluant des traités internationaux;
- codirigeant la politique sur le plan européen en siégeant dans les Conseils de ministres européens;
- étant concernée par les travaux de certaines organisations internationales.
Centre de pouvoir économique et politique, capitale de l'Europe, Région comptant de nombreuses Institutions européennes et internationales sur son territoire et carrefour des peuples, Bruxelles est un nom qui est mondialement connu. Dans ce contexte, la Région de Bruxelles-Capitale dispose de grandes opportunités.
Elle doit utiliser ces possibilités et ces instruments afin de pouvoir se profiler comme partenaire international à part entière au travers d'une politique européenne, bilatérale et multilatérale.
La Région contribuera également de façon constructive et active aux travaux des structures de concertation au niveau fédéral (comme la conférence interministérielle pour la politique étrangère). Celles-ci sont garantes d'une politique étrangère cohérente de la Belgique fédérale, basée sur les principes de la loyauté fédérale, la subsidiarité et la complémentarité.
2.2. La politique bilatérale
La compétence d'agir de façon autonome sur le forum international permet à la Région de Bruxelles-Capitale de nouer des relations bilatérales avec d'autres villes, régions et pays (i.e. Land de Berlin, Ile de France, Washington DC,...) .
Les objectifs de cette politique bilatérale sont au nombre de quatre :
- renforcer l'image de la Région de Bruxelles-Capitale en Belgique, comme à l'étranger;
- renforcer le statut de Bruxelles comme capitale de l'Europe en réalisant de façon active, mais à son propre niveau, les objectifs européens;
- faire connaître les atouts de la Région et de toutes ses composantes;
- soutenir et encourager à l'étranger les valeurs démocratiques.
Vu la composition hétérogène des 12 accords de coopération existants, une analyse systématique et détaillée devra indiquer avec quels partenaires les liens de coopération devront être élaborés et détaillés. Le critère utilisé sera celui des « avantages mutuels ».
Avec un million d'habitants, la Région de Bruxelles-Capitale est en fait une petite région au niveau européen. Dans les relations bilatérales, la préférence sera par conséquent donnée à des régions capitales ou de grandes villes, ayant un statut régional et de taille équivalente. Là se situe la grande plus-value pour la Région. Ceci n'exclut pas que des accords soient conclus avec un certain nombre de grandes villes

extérieures à l'Union européenne et avec des Etats de préférence de taille réduite.
La Région a l'intention de dynamiser à l'avenir sa politique bilatérale envers de nouveaux partenaires. Une politique ambitieuse, mais coordonnée avec divers acteurs bruxellois, sera liée à un ordre du jour des priorités. Finalement, le but est d'arriver à une intensification des liens de coopération bilatéraux, basés sur des programmes revus à échéances régulières.
La Région continuera à suivre avec beaucoup d'attention l'évolution de l'Europe de l'Est et de l'Europe Centrale. Lors des négociations et de la conclusion de nouveaux accords de coopération, l'accent sera surtout mis sur les partenaires appartenant à des pays qui, à court ou moyen terme, feront partie de l'Union européenne. De cette façon, la Région de Bruxelles-Capitale pourra contribuer à établir une base solide d'une Union européenne élargie. Dans le cadre des accords de coopération, la Région veillera à utiliser au maximum les possibilités qu'offrent la proximité des Institutions européennes, ainsi que son expertise en la matière.
La Région suit également avec beaucoup d'intérêt l'évolution dans le bassin méditerranéen et dans le Moyen-Orient. Cette zone mérite notre attention en tant que région d'origine d'importantes communautés allochtones de Bruxelles. La Région se rallie à la vision de politique globale de l'Etat fédéral. Celle-ci consiste à renforcer notamment les relations avec l'Afrique du Nord et le dialogue Nord-Sud. La Région de Bruxelles-Capitale pourra être une passerelle entre la Belgique et l'Afrique du Nord et être la force motrice d'un développement économique et social.
La Région souhaite également que d'autres groupes cibles, comme les femmes et les jeunes, puissent, au sein de cette orientation des relations bilatérales, bénéficier de ces accords. Elle indiquera au travers de sa politique bilatérale que la promotion des droits fondamentaux (déclaration universelle des droits de l'homme, pacte des Nations Unies relatif aux droits civils et politiques et pacte des Nations Unies relatif aux droits économiques et sociaux) ainsi que les idées d'émancipation et d'intégration figurent parmi ses préoccupations majeures.
Enfin, la Région identifiera un certain nombre de partenaires privilégiés dans sa politique étrangère bilatérale au sein de l'Union européenne et ce, sur base des critères mentionnés plus haut et tenant compte d'une répartition géographique équilibrée.
Le Gouvernement bruxellois s'appuiera prioritairement sur le déploiement du réseau des attachés économiques et commerciaux pour intensifier l'essor de ses relations internationales et pour renforcer l'image de la Région.
Il veillera aussi à mieux utiliser les possibilités offertes par le réseau diplomatique fédéral.

2.3. La politique multilatérale

2.3.1. Les institutions multilatérales

La coopération au sein des organisations internationales gagne en importance. Les décisions ayant un impact direct sur les divers domaines qui occupent directement la vie des citoyens sont préparées et prises par les organisations internationales. De nombreux nouveaux points de vue et développements font suite à leurs initiatives. De grands flux d'informations sont diffusés et échangés. Par une centralisation des efforts, il est possible de peser plus efficacement sur les procédés décisionnels, surtout dans l'Union européenne.
Ainsi, il sera examiné comment le rôle de la Région de Bruxelles-Capitale peut s'envisager dans les organisations internationales, dont les travaux concernent les compétences mixtes (comme OCDE, Benelux,....). En fonction des résultats de cette analyse, les moyens nécessaires seront mobilisés pour assurer une participation de la Région de Bruxelles-Capitale dans ces organisations, là où cela s'avère possible.

Dans le cadre de la tendance globale à la régionalisation avec attributions de compétences et de responsabilités aux régions, entités fédérées et communautés autonomes, des formes importantes de coopération se sont établies entre régions.
La Région de Bruxelles-Capitale est également une ville-région confrontée, comme les autres villes, à un nombre de problèmes typiques. Au rang desquels on relève notamment l'exclusion sociale, l'insécurité, les problèmes de circulation, les atteintes à l'environnement, le coût du logement...
En vue d'une étude et d'une recherche de solutions, divers réseaux urbains ont été créés à l'échelon européen et mondial.
La politique de la Région, dans les trois aspects développés ci-dessus, a pour objectif une visibilité accrue de Bruxelles par une participation active et innovante.
2.3.2. Les Institutions européennes
La Région exploitera davantage les possibilités offertes par les Institutions européennes, dans le cadre de sa participation aux divers comités d'experts et aux programmes d'échanges d'information et d'expertise. Dans ce cadre, la délégation auprès de l'Union européenne jouera un rôle d'interface entre les instances européennes et les institutions bruxelloises.
Avec le souci constant d'inscrire ses politiques dans le cadre du développement territorial élaboré au niveau supranational, la Région veillera aussi tout particulièrement à développer ses ambitions en matière d'aménagement intégré du territoire et de mobilité.
A cette fin, la participation active de la Région au programme européen de coopération transrégionale et transfrontalière sera vivement encouragée.
Enfin, dans le cadre de la réforme des fonds structurels européens et, de manière plus générale, dans la définition des priorités politiques de l'Union européenne, la Région veillera à promouvoir la prise en considération des problématiques urbaines.
3. Bruxelles, Capitale de l'Europe : une fonction porteuse de développement, un défi à rencontrer
3.1. L'élargissement de l'Union européenne
Bruxelles s'affirme comme étant la Capitale de l'Europe. Bien encadrée et bien gérée, cette fonction ouvre des perspectives d'essor considérable pour notre Région.
Elle doit se préparer à accueillir l'élargissement progressif de l'Europe, qui passera de 15 à 28 Etats, avec une première échéance importante à l'horizon 2004.
L'élargissement à plus de 28 Etats n'est pas à exclure à plus long terme.
L'extension de l'Europe à Bruxelles aura indéniablement des répercussions dans différents domaines de la vie sociale et culturelle, en termes de marché du logement, de pressions administratives (bureaux, lieux de réunion...), de mobilité et d'infrastructures sociales (écoles, crèches, garderies...).
En ce qui concerne les résidences privées, il faut veiller à ce que l'évolution de l'offre de logements prévienne une explosion des prix de location ou d'achat.
La mobilité, dans toute l'acception du terme, est également concernée : il s'agit non seulement de tous les modes de transports publics - de et vers la capitale - mais également de la pression automobile exercée sur la ville et de son impact environnemental.
Une information objective et transparente devrait être réalisée au profit des habitants comme des fonctionnaires européens afin de combattre les clichés.
Ville moyenne, à l'échelle mondiale, Bruxelles doit préserver son caractère citadin, culturel et social. Elle doit conserver son tissu urbain, préserver la vie des quartiers, éviter de devenir une mégapole sans âme et veiller à conserver ses habitants. Le soutien des Institutions européennes aux autorités locales est indispensable en ce

domaine. En effet, les défis qui se posent à la Région de Bruxelles-Capitale sur les plans de l'environnement, de la mobilité, des infrastructures, du logement, de l'accueil éducatif et de la sécurité ont une importance énorme pour tous les habitants, qu'ils soient fonctionnaires internationaux ou non.

3.2. Evolution des infrastructures européennes dans le cadre de l'élargissement

L'élargissement en cours (jusqu'à 28 membres) ne provoquera pas une demande élevée de bureaux et salles de réunion supplémentaires pour les besoins propres des Institutions européennes.

En effet, la Commission voit ses besoins couverts et ne voit aucun problème global de capacité, notamment dans la perspective d'une réoccupation d'un « Berlaymont » rénové. Elle poursuit la rationalisation de l'implantation de ses services.

Le Parlement européen exprime un besoin de + 50.000 m^e de bureaux et salles de réunion avec installations d'interprétation.

Le Conseil est demandeur de 100.000 m^2 de bureaux et de salles de réunion.

Quant aux futurs sommets européens, ils seront dans un premier temps localisés au coeur du Quartier européen. L'implantation précise sera déterminée dans le respect des prescriptions urbanistiques et des mesures d'accompagnement seront prises, afin de prendre en compte les besoins en matière de sécurité et de minimiser l'impact de ces sommets. Tant que l'Union ne compte pas plus de 27-28 membres, les besoins en bureaux des Institutions européennes peuvent donc être rencontrés. Une demande d'environ 150.000 m^2 supplémentaires correspond à 1 % du parc bruxellois.

Cependant, il faudra tenir compte d'importants besoins immobiliers supplémentaires, provoqués par l'installation de bureaux régionaux, d'entreprises, de particuliers,... des nouveaux pays membres.

En dehors de ses propres fonctionnaires, l'Europe attire en effet à Bruxelles un nombre impressionnant d'organisations telles que délégations régionales, médias, groupes de pression, associations diverses, bureaux d'avocats, d'immobiliers, d'architectes, etc. A cela s'ajoutent les organismes officiels qui tentent de se « délocaliser » vers Bruxelles. A long terme, cette « suite de l'Europe » ne manquera pas de croître.

Il conviendrait de faire un inventaire aussi complet que possible des besoins, car l'installation de ces organismes à Bruxelles peut provoquer des problèmes inattendus sur le plan des espaces de bureaux, des logements, de la mobilité, de l'accueil mais aussi des rentrées fiscales.

Parallèlement, les mesures compensatoires et d'encadrement convenues dans le passé (charges d'urbanisme, conditions liées aux permis d'environnement) doivent être mises en exécution.

L'élargissement de l'Union requerra aussi la construction de nouveaux équipements éducatifs et sociaux.

Actuellement, il y a trois écoles européennes. Elles comptent + 6.000 élèves. De plus, un nombre indéterminé d'élèves fréquente des écoles internationales, des écoles belges ou des écoles dans leur pays d'origine.

Une quatrième école européenne s'avère nécessaire à partir de 2004. Dès lors, il convient de définir son implantation en concertation avec les responsables européens, régionaux et communaux et de fixer les modalités de construction avec le fédéral.

L'arrivée progressive de plusieurs milliers de fonctionnaires sur plusieurs années, à partir de 2004, provoquera une demande accrue de logements en région bruxelloise.

L'offre d'habitations en région bruxelloise devra être suffisante pour satisfaire aux demandes, sans créer de tensions majeures sur le marché. La Région étudiera les conséquences résultant de l'accroissement de la demande de logement et prendra les

mesures adéquates afin d'éviter toutes tensions majeures sur ce marché.
Si l'Europe encourage le transport public, il faut bien reconnaître que l'offre n'est pas suffisante. La mobilité est un souci majeur et si des améliorations urgentes ne sont pas apportées à son système de transport, la ville connaîtra des problèmes croissants en la matière.
Dans cet ordre d'idées, il y a urgence en ce qui concerne la mise en chantier du RER et d'un meilleur accès à l'aéroport national à Zaventem.
De même, il est essentiel de poursuivre la cicatrisation et la rénovation des espaces publics et des espaces verts du Quartier européen.
Les préoccupations des fonctionnaires européens rejoignent celles des habitants bruxellois sur les plans de la cicatrisation des quartiers, de l'embellissement de tous les espaces publics et du respect de l'environnement.
3.3. Perspectives à long terme
Bien encadré, le défi de l'élargissement progressif à 28 Etats membres devrait pouvoir être assumé par la Région de Bruxelles-Capitale.
A échéance plus lointaine, des problèmes d'implantation surgiront. La concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et les Institutions européennes sera développée de manière à assurer le suivi de l'insertion de celles-ci dans le tissu urbain. Il faut dès maintenant y être attentif et prévoir les réserves foncières nécessaires.
L'infrastructure future de l'Europe, requise au-delà de l'élargissement en cours, devrait se développer sur des sites de préférence actuellement inhabités et susceptibles d'offrir les volumes nécessaires sans empiéter sur le tissu urbain existant, tout en étant bien aménagés et bien desservis par les transports publics.
Cette infrastructure future pourrait se développer sur plusieurs sites, dont les sites existants, en veillant à combiner harmonieusement et au profit de tous les habitants de la ville, le travail, l'habitat, la scolarité, les soins de santé, les garderies et partiellement les loisirs et la culture, de façon à limiter le transport automobile individuel.
Enfin l'Europe doit poser un geste symbolique afin d'affirmer pour le présent et le futur que sa Capitale est bien Bruxelles, même si d'autres villes sont le siège de certaines Institutions européennes ou en accueillent des services décentralisés.
4. Donner une image positive de la Région de Bruxelles-Capitale
La Région de Bruxelles-Capitale présente de nombreux attraits importants qui doivent être valorisés, mais Bruxelles souffre parfois d'un déficit d'image qui lui est préjudiciable. Ainsi, le terme générique « Bruxelles » est utilisé pour désigner la bureaucratie européenne. Le tableau qu'offre Bruxelles est trop souvent limité à la ville où les décisions de l'Europe sont prises.
Face à ces constats, la Région de Bruxelles-Capitale se doit de donner d'elle-même une image positive, humaine, diversifiée et interculturelle à ses habitants, à ceux de la périphérie et à l'ensemble de ses visiteurs.
L'enjeu est de taille : la Région doit améliorer son image et mener une politique de positionnement international fort, pour se rendre plus attractive de par le monde.
Tout en s'identifiant fortement à l'Europe, Bruxelles doit projeter l'image d'une grande ville de culture, tant en raison de la richesse de son patrimoine que de sa créativité et de sa diversité culturelle. Elle doit aussi valoriser son image de ville verte, centre international de congrès et carrefour des sciences et des technologies.
A l'instar d'autres cités européennes, Bruxelles doit aussi se choisir des projets-phares, véritables porte-drapeaux de son renouveau urbain.
5. Les projets-phares, symboles dynamiques du projet de ville
Le premier PRD avait lancé l'idée de « Bruxelles, Ville européenne de la culture en

2000 ». Le projet a eu des effets d'entraînement importants pour la Région de Bruxelles-Capitale, tant sur le plan culturel que patrimonial et urbanistique.
Des villes telles que Bilbao, Lille, Glasgow ou Barcelone, engagées dans un processus de rénovation urbaine ont choisi d'élaborer des projets-phares originaux par leur contenu.
Ces projets symboles dynamiques du projet de ville n'auront un impact durable que s'ils intègrent tous les aspects de la politique urbaine et sont pensés au profit des habitants.
Les projets-phares peuvent être de deux types qui ne sont pas mutuellement exclusifs. Soit il s'agit de projets événementiels, récurrents ou non, sportifs ou culturels (Zinneke Parade, Euro 2000, Bruxelles 2000...), soit il s'agit de réalisations permanentes, fiables et fortes (musée Guggenheim à Bilbao,...).
En imposant des échéances aux pouvoirs publics et en rassemblant les énergies des secteurs publics et privés concernés, les projets-phares suscitent ou accélèrent l'aménagement d'infrastructures, ou la créativité culturelle.
L'identification et la réalisation de projets-phares forment donc un objectif important pour le Gouvernement de la Région.
Le Gouvernement mettra sur pied un groupe de travail, associant des représentants du secteur public et du secteur privé, afin d'identifier et d'évaluer les projets-phares événementiels ou urbanistiques, récurrents ou non, susceptibles d'être portés avec succès par les acteurs publics et privés de la Région au cours des prochaines années.
Le groupe de travail chargé d'élaborer l'appel à projet(s), devra mettre au point un cahier des charges contenant les critères du (des) projet(s)-phare(s) et ce, afin qu'il y ait une réelle transparence dans le processus de sélection. L'évaluation des projets devra donc se faire sur base exclusive des critères décrits dans l'appel à projets.
Parmi ces critères :
- le projet doit être illustratif du projet de ville;
- le projet doit énoncer des objectifs à atteindre (qu'ils soient économiques, environnementaux, culturels, sociaux, de rénovation, de mise en valeur du patrimoine...);
- la faisabilité du projet sera un des critères majeurs à prendre en considération. Ainsi, le projet doit être globalement rentable au niveau économique (la proposition devra donc contenir le mode de financement du projet et le budget prévu à sa réalisation);
- le projet doit mettre en évidence la dimension interculturelle de la Région de Bruxelles-Capitale;
- le projet émane d'un partenariat du secteur privé et du secteur public;
- dans la mesure où il est permanent, le projet sera réalisé dans un des sites définis par le groupe de travail (i.e. zone d'intérêt régional au PRAS, le long du canal,...);
- le projet sera facteur de développement durable.

PRIORITE 11

Assurer la convivialité urbaine par la sécurité des personnes et des biens

Introduction

La sécurité est un droit citoyen fondamental. Elle est un devoir pour les pouvoirs publics.
La confiance du citoyen envers les pouvoirs publics repose, entre autres, sur leur capacité à lui garantir sa sécurité et, par voie de conséquence, à lui garantir le respect de ses libertés les plus élémentaires.
La lutte contre l'insécurité, objective ou subjective, s'impose non seulement au nom du droit à la ville et à la qualité de vie mais également au nom de la solidarité sociale. En effet, l'insécurité urbaine frappe souvent de manière discriminatoire les

populations les plus fragilisées socialement, principalement dans les quartiers populaires.
Au niveau régional, les problèmes liés à l'insécurité ne pourront être résolus que par une action combinée alliant trois types d'interventions : une politique générale de réhabilitation urbaine et d'intégration sociale des personnes marginalisées ou exclues, un développement des dispositifs de prévention dans un souci d'éducation et de citoyenneté et un renforcement de la présence et de la disponibilité d'une police plus proche des gens.
Plus généralement, la lutte contre l'insécurité doit couvrir tous les aspects de l'action publique. Elle concerne, en amont, l'enseignement, l'éducation de chacun à la vie sociale et à la citoyenneté ou encore la protection des plus faibles et en aval, une diminution du sentiment d'impunité par la mise en oeuvre effective et plus rapide des poursuites judiciaires.
La mise en place de la réforme des polices et plus particulièrement, la création des zones pluricommunales, permet de mieux harmoniser l'action des autorités. Il ne s'agit toutefois que d'un premier pas dans la direction d'une meilleure coordination entre toutes les instances concernées par la problématique aux niveaux local, régional, communautaire et avec les acteurs de terrain.
Les contrats de sécurité et de société offrent aux communes bénéficiaires des moyens supplémentaires pour mener à bien ces politiques. Pour continuer à sortir valablement leurs effets, ces contrats doivent être destinés aux communes qui rencontrent les problèmes les plus criants. Celles-ci se trouvent être, par ailleurs, les entités ayant le moins de moyens propres.
Une augmentation des budgets accordés aux politiques de prévention doit être envisagée, afin de permettre le développement d'autres projets, indispensables à l'heure où de nouveaux phénomènes criminels voient le jour.
Enfin, l'insécurité découle également en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes. Le réaménagement des espaces publics devra prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes.

1. Le cadre de vie

1.1. Urbanisme

Un mauvais aménagement des espaces publics (places, rues...) peut générer un profond sentiment d'insécurité. On veillera donc particulièrement :
- à la qualité des cheminements, des rues et du mobilier urbain, ainsi qu'à l'esthétique, à la propreté, au nettoyage et à la réparation rapide des actes de vandalisme;
- au respect raisonné des alignements de manière à éviter au maximum les replis et à améliorer le champ visuel dans les espaces publics;
- à la qualité de l'éclairage public qui crée une ambiance nocturne conviviale, propice à l'appropriation de l'espace public par toutes les catégories d'usagers dans le respect de la tranquillité de chacun;
- à rechercher la qualité de l'éclairage plutôt que l'augmentation uniformisée de son intensité et l'installation de luminaires de type sécuritaire, qui stigmatisent davantage les quartiers en difficulté. A savoir, la création d'ambiances contrastées qui soulignent la structure urbaine et le renforcement de la lisibilité des espaces au profit de la sécurité des usagers faibles (piétons, enfants, cyclistes...);
- aux espaces verts, pensés comme lieux de rencontre et de loisirs.

Les lieux habités de manière permanente constituent un élément important de prévention et favorisent le renforcement du lien social. Cette constatation confirme la nécessité de soutenir la rénovation des espaces désaffectés.

Par ailleurs, elle plaide également en faveur de la mixité urbaine et notamment de l'importance d'encourager le retour d'une fonction résidentielle dans certaines artères commerçantes, ainsi que dans les zones à dominante administrative.
De manière générale, chaque projet de réaménagement devra intégrer, au stade même de sa conception, des considérations ayant trait à la convivialité et la sécurisation des espaces publics.

1.2. Logement

L'accès à un logement décent pour tous est un élément fondamental relevant de la prévention primaire autant que de la dignité humaine.
En dehors de cet aspect général, un certain nombre de mesures concrètes peuvent contribuer à renforcer le sentiment de sécurité dans les ensembles résidentiels :
- la sécurisation des accès aux logements (halls d'entrée) doit être améliorée, sans toutefois les transformer en clos fermés ou en ghettos;
- les abords immédiats des immeubles doivent également être repensés en prévoyant notamment des espaces semi-publics; ces espaces peuvent être consacrés en partie à la fonction « loisirs »;
- l'éclairage aux alentours doit être amélioré (dans le même esprit que ce qui est décrit au point « urbanisme »);
- des liens doivent être favorisés entre les politiques communales préventives, les habitants et les associations actives en particulier dans le secteur du logement social.

1.3. Circulation

Un sentiment d'insécurité physique important découle des dangers liés à la circulation, en particulier pour certains groupes plus fragiles. Conformément à ce qui est prévu dans le chapitre « mobilité », les points suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière :
- pour les piétons :
amélioration de la sécurité lors des traversées piétonnes, notamment par la réduction de la vitesse (zones 30) dans les quartiers ainsi que par la création de trottoirs avancés, inaccessibles aux voitures, aux endroits sensibles (écoles, entrées de parcs,...); entretien et rénovation de la qualité des trottoirs; mesures préventives et répressives efficaces contre le parking sauvage sur les trottoirs et sur les passages piétons;
- pour les cyclistes :
construction et protection des pistes cyclables confortables et sécurisées- ou au minimum de bandes de circulation réservées - en veillant à la continuité des cheminements dans les voiries principales et interquartiers; renforcement de la mixité des modes de déplacement dans le réseau de quartier;
- pour les enfants :
protection particulière aux abords des écoles et des plaines de jeux; ateliers locaux de sécurité routière pour enfants mais aussi éducation des parents;
- pour les personnes âgées :
aménagement convivial des carrefours et adaptation de la durée des feux de signalisation pour les personnes à mobilité réduite.
Les excès de vitesse constituent une source d'insécurité majeure. Ceux-ci doivent faire l'objet de mesures répressives ciblées. Il faut éduquer les différents acteurs de la mobilité à un plus grand respect mutuel (automobilistes, cyclistes, piétons, cyclomotoristes, police). Cette éducation passe par l'utilisation de moyens audiovisuels.

1.4. Comportement citoyen

Le fait d'adopter un comportement citoyen et respectueux de l'autre est l'une des pierres angulaires de toute vie en société.

L'éducation à la citoyenneté constitue de ce fait une réponse capitale au problème de l'insécurité en le traitant sous l'angle de la prévention avant tout.
La connaissance des institutions, du fonctionnement administratif et politique de la cité, de son cadre de vie, de ses habitants... représente un atout incomparable et permet à chacun de prendre conscience de ses droits et obligations vis-à-vis des autres.
Les programmes d'éducation à la citoyenneté doivent être intensifiés. Ces programmes doivent permettre de faire prendre conscience aux habitants de leur capacité à influer sur l'évolution de leur environnement et sur sa gestion, par un regard critique et une participation effective à un projet commun qui ne peut se réaliser que dans le respect des biens et des personnes. Des actions spécifiques d'éducation à la citoyenneté doivent être encouragées à destination des parents, enseignants et élèves.
La véritable prise de conscience de la nécessité d'adopter un comportement citoyen passe entre autres par l'acquisition de droits politiques par l'ensemble des habitants de la cité.

2. Les politiques de prévention

2.1. Politiques de réinsertion sociale des personnes fragilisées

En vue d'améliorer la cohésion sociale dans les quartiers, la Région veillera à déployer une politique basée sur une approche d'intervention sociale intégrée aux dispositifs sociosanitaires existants. Pour ce faire, la mobilisation de tous les acteurs, tant publics que privés, est nécessaire et contribue à la cohérence de l'intervention publique.
La politique de prévention gagnera en efficacité si tous les efforts se concentrent sur la lutte contre l'exclusion sociale, en favorisant notamment la participation des habitants. Il s'agit bien de leur donner l'opportunité de développer des projets de vie positifs. La philosophie générale de ces projets implique un exercice quotidien de citoyenneté où chaque habitant se réapproprie les outils lui permettant de participer à l'élaboration d'un projet de société et aux décisions qui en autoriseront la mise en oeuvre.

2.2. Lutte contre le décrochage scolaire

La lutte contre le décrochage scolaire est une nécessité vitale pour le système éducatif en lui-même et principalement pour celui agissant en milieu défavorisé.
Cette action, surtout quand elle est préventive, remplit un certain nombre de fonctions qui dépassent le cadre strict de l'enseignement. Elle permet à l'école de remplir pleinement sa mission de socialisation, également auprès des populations en butte à l'exclusion sociale, culturelle et économique.
Le travail accompli par le milieu associatif est complémentaire. Il vient épauler les enseignants dans leur travail, rendu de plus en plus difficile par les restrictions financières et les pressions qui pèsent sur l'école.
L'école doit être, dans certaines zones défavorisées de la Région de Bruxelles-Capitale, renforcée par le biais des actions de lutte contre le décrochage scolaire.
Les acteurs du monde associatif sont amenés à contribuer à cette lutte, sans que cette action ne soit toujours accompagnée d'une réelle reconnaissance de leur travail.
Les rôles assumés par ces acteurs sont multiples :
- lien entre les élèves, entre ceux-ci et les parents, voire avec l'école elle-même;
- lien entre l'école et les parents;
- lieu de socialisation et d'éducation civique.

Le manque de financement des écoles, les conditions de travail difficiles des enseignants dans les zones défavorisées nécessitent une attention particulière de la Région en termes de consolidation des dispositifs d'accrochage scolaire.

L'école constitue un des principaux moteurs de lutte contre l'exclusion sociale en assurant à tous les enfants, quelle que soit leur origine sociale, une émancipation collective. L'avenir de la ville repose sur l'élaboration d'un projet d'éducation de qualité assurant à tous les enfants la réussite scolaire.
La Région de Bruxelles-Capitale a pris le relais institutionnel et a étendu les actions du « dispositif d'accrochage scolaire » aux communes bruxelloises en y associant l'ensemble des acteurs concernés.
La Région poursuivra et amplifiera son effort en matière de lutte contre le décrochage scolaire. Dans cette optique, le dispositif mis en place par la Région :
- initiera ou soutiendra les concertations communales traitant la question de l'absentéisme scolaire dans toutes ses dimensions;
- procèdera à une harmonisation des différentes missions, formations et évaluations des médiateurs scolaires, indépendamment du pouvoir dont ils relèvent;
- poursuivra la collaboration avec la section famille du parquet de Bruxelles;
- suscitera la création de groupes de réflexion et une dynamique d'action au niveau intercommunal.

2.3. Travailleurs de prévention

Depuis quelques années, les « travailleurs de prévention » ont fait leur apparition parmi les outils mis en oeuvre pour le développement d'une politique de lutte contre l'exclusion sociale.
Cette méthode spécifique de travail social de rue s'est développée dans les quartiers en difficulté surtout parce que le filet de protection sociale mis en place pour lutter contre les conséquences de l'exclusion se révèle, de fait, incapable de répondre à toutes les situations de détresse par des moyens classiques et institutionnels.
Le rôle du travailleur ou de l'éducateur de rue est d'aider celles et ceux que les institutions n'ont pu intégrer ou maintenir dans leur sillage, mais aussi ceux qui refusent tout contact avec ces mêmes institutions pour les raisons les plus diverses et dont il faut tenir compte dans la pratique.

2.4. Médiateurs sociaux

Le médiateur social est un relais entre les multiples composantes de la population, le pouvoir local et les diverses institutions et associations, pour toute demande favorisant l'amélioration des conditions de vie et la cohabitation entre les personnes d'horizons culturels et d'âges différents. Ce lien permet de créer de véritables synergies entraînant une plus grande compréhension mutuelle et un dialogue permanent entre les différents acteurs locaux.

2.5. Médiateurs scolaires communaux

Les médiateurs scolaires sont de véritables liens entre le jeune, sa famille, l'établissement scolaire et les services sociaux au sens large. En effet, les situations de décrochage et d'échecs répétés sont l'aboutissement de processus scolaires et familiaux compliqués.
S'attaquer à la problématique quand les jeunes sont en situation d'exclusion ne suffit pas, la prévention dans ce domaine doit être notre priorité.

2.6. Educateurs de rue

Le travail de rue poursuit un triple objectif, à la fois pédagogique, éducatif et de participation communautaire, ainsi qu'un objectif de lutte contre les comportements incivils, voire délictueux.
Son volet éducatif et pédagogique vise l'encadrement des jeunes dans la rue. Dans une société qui perd ses repères, l'éducateur de rue est amené de plus en plus à pallier le rôle éducatif traditionnel des parents.
Cela se fonde sur une relation de confiance et de respect mutuel basé sur un esprit de

tolérance. Ceci n'exclut nullement l'encouragement des jeunes à acquérir un esprit critique par rapport aux grandes questions de société.
En pratique, le travailleur de rue est dans certains cas la seule référence éducative. Il doit confronter les jeunes à leurs responsabilités et aux normes de notre société.
Le volet participation communautaire est nécessaire dans la marche sociale du travail de rue. Celui-ci ne peut se contenter d'une forme d'autarcie. Il doit au contraire s'inscrire dans une démarche de réseau (maisons de quartier, maisons de jeunes,...) et d'organisation en parfaite concertation. Il ne peut donc pas se limiter au public de jeunes, mais doit approcher toutes les tranches d'âge composant un quartier.
L'ambition est, à plus long terme, de faire participer les habitants au développement social de leur quartier. Il y a lieu de veiller aux spécificités urbaines du territoire régional par rapport aux lignes directrices de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de politique de prévention.
Le volet lutte contre les comportements « incivils » découle systématiquement des deux premiers axes. Le développement des forces éducatives dans les quartiers participe à l'émergence de liens sociaux. La présence des éducateurs de rue exerce indirectement une régulation sociale sur les comportements « incivils ». Par sa visibilité, la présence de l'éducateur a une incidence sur le sentiment d'insécurité urbaine vécu par la population. Au-delà de l'aspect préventif du travail de rue, il faut souligner la dimension que revêt ce type d'intervention sociale sur la problématique de l'exclusion sociale, et de l'insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté.
Pour assurer ce travail qui contribue aussi à la cohésion d'une ville et de ses habitants, il importe d'assurer un développement aussi bien du nombre des travailleurs que de leur formation pratique et théorique tout en préservant la cohérence de leurs interventions par la concertation des différents pouvoirs subsidiants.
3. Nouveaux métiers de la sécurité
Un certain nombre de fonctions qui assurent la convivialité de la ville et favorisent le dialogue seront encouragées : gardiens de parcs, agents de prévention et de sécurité, stewards... Ces fonctions devront faire l'objet d'attentions particulières dans les transports en commun, afin de lutter contre le sentiment d'insécurité qui peut y régner. Le rôle qui leur est confié ne pourra toutefois en aucun cas être confondu avec le rôle répressif qui doit être assumé par les forces de police.
3.1. La technoprévention
Un certain nombre de technologies doivent être développées afin d'apporter partiellement une réponse aux problèmes dont peuvent être victimes certains groupes spécifiques (télépolice, télésecours...).
Ces systèmes devront être mis à la disposition de tous les publics par des campagnes d'information adaptées.
Des campagnes de sensibilisation seront également organisées afin de mettre en garde contre un certain nombre de comportements (fenêtres de voiture ouvertes, faux policiers...).
Les agents chargés de ces campagnes de sensibilisation bénéficieront d'une formation adaptée.
3.2. Les données statistiques
La mise en pratique d'une politique de sécurité efficace ne peut se faire que moyennant la connaissance approfondie des problèmes et de leur évolution. A ce titre, la tenue d'une base de données fiable et harmonisée sur l'ensemble de la Région est indispensable.
Pour tirer pleinement parti de cet instrument, ses éléments seront présentés sous forme

cartographique.
En outre, les données objectives pourront être complétées par des études d'opinion sérieuses, tant qualitatives que quantitatives, menées dans un cadre scientifique précis avec toute la rigueur nécessaire, permettant de mesurer le sentiment d'insécurité subjectif et l'impact des différentes politiques instaurées.
Les études statistiques réalisées sur cette base doivent permettre aux différents acteurs de mieux moduler leurs interventions. Les résultats doivent être communiqués aux différents responsables, tout en prévoyant des mécanismes de confidentialité, permettant d'éviter que les statistiques ne soient détournées de leur finalité initiale.

4. Les politiques spécifiques de sécurité

4.1. Police de proximité

Il est impératif que la police renoue des relations de confiance avec les citoyens.
Le principe de la police de proximité sera développé. Ceci implique non seulement une plus grande présence de policiers dans les rues mais aussi une décentralisation partielle des polices locales sous forme de commissariats de quartier.
Il faut donc reconstituer ou renforcer les effectifs d'agents de quartier. Ceux-ci doivent devenir, dans la future police locale, des éléments majeurs du corps.
La décentralisation du travail de police, prévue dans le cadre de la réforme, permettra aux polices locales d'assumer leur mission fondamentale de police de quartier, c'est-à-dire veiller au respect des règlements de police, mais aussi :
- assurer une meilleure présence sur le terrain, notamment par des brigades cyclistes;
- accroître l'efficacité de leur action de prévention entre autres par une meilleure coopération avec les dispositifs sociaux publics et privés;
- intervenir plus rapidement en cas de nécessité de maintien de l'ordre, d'accidents ou d'incendies;
- être plus aisément disponibles dans les contacts avec la population et notamment pour assurer un premier accueil des victimes de certains crimes ou délits.
Les locaux des commissariats de quartier seront aménagés de manière à assurer à la fois de bonnes conditions de travail au personnel en place, un accueil de qualité au public et une protection des bâtiments.

4.2. Effectifs

Une attention particulière sera portée aux taux de remplissage des différents cadres de police.
Les effectifs policiers seront en outre recentrés sur leur métier de base et déchargés des tâches administratives par un recrutement plus important d'auxiliaires de police.
Effectifs du personnel de police selon la norme KUL :
- Zone Bruxelles - Ixelles 2.121,7
- Zone Etterbeek - Woluwe-Saint-Lambert - Woluwe-Saint-Pierre 437,3
- Zone Evere - Schaerbeek - Saint-Josse 659,6
- Zone Anderlecht - Forest - Saint-Gilles 703,7
- Zone Ganshoren - Berchem - Jette - Koekelberg - Molenbeek 586,9
- Zone Auderghem - Uccle - Watermael 404,4

4.3. Lutte contre la criminalité spécifique

La criminalité peut revêtir des aspects fort différents qui, chacun, bien que faisant partie d'une politique globale, coordonnée et intégrée, appelle une réponse adaptée.
Dans le cadre des compétences de chaque niveau de pouvoir, les phénomènes suivants bénéficieront d'une approche spécifique :
- délits avec violence;
- crime organisé;
- criminalité en col blanc;

- traite et exploitation des êtres humains;
- délits sexuels;
- délinquance juvénile;
- hooliganisme;
- nuisances et criminalité liées à la drogue;
- agressivité liée à la circulation.

5. La coordination des acteurs

5.1. Zones pluricommunales de police

La réforme des services de police a modifié fondamentalement le paysage policier du Royaume en créant un service de police intégré, structuré à deux niveaux : la police fédérale et la police locale.

Ainsi, la Région bruxelloise se compose de six zones de police devant assurer, d'une part, la fonction de police de base - au niveau local - et d'autre part, accomplir certaines missions de police qui sont de nature fédérale.

Dans les zones, les compétences en matière de police (précédemment exercées par le conseil communal et le collège des bourgmestre et échevins) sont dorénavant confiées aux conseil et collège de police.

Le conseil de police est constitué proportionnellement de membres des conseils communaux des différentes communes, sur base des chiffres de la population de chaque commune.

Le collège de police est constitué des bourgmestres de chaque commune.

5.2. Contrats de sécurité et de société

Les contrats de sécurité et de société visent à assurer la sécurité urbaine et à combattre le sentiment d'insécurité par une approche globale mettant à contribution l'ensemble des acteurs institutionnels et de terrain concernés. Cette approche s'attache à la fois aux aspects préventifs et répressifs.

Les contrats ont été conçus pour apporter des réponses concrètes au sentiment d'insécurité en tenant compte des réalités spécifiques des quartiers et des communes intéressées.

La réforme des polices qui est entrée pleinement en vigueur en 2002 renvoie aux Régions toute la responsabilité en matière de politique de prévention. C'est pourquoi le volet régional des contrats de sécurité et de société sera entièrement réorienté dans cette direction.

Les contrats ayant pour objet de mener des politiques ciblées dans des communes et quartiers particulièrement touchés par l'insécurité seront renforcés. Il serait particulièrement contre-productif de diluer les efforts accomplis jusqu'à présent en étendant la mesure à l'ensemble de la zone. La commune restera donc l'interlocuteur unique privilégié en la matière.

Figure 118

6. La concentration des moyens

Les quartiers les plus fragilisés se caractérisent par l'accumulation d'un certain nombre de handicaps en termes de petite délinquance, de taux de chômage importants, densité de population, forte présence d'enfants, déficit en espaces verts, logements exigus et insalubres, niveaux de qualification faible, surendettement...

C'est pourquoi, la Région consacre des moyens budgétaires conséquents aux politiques de revitalisation des quartiers comportant d'importants volets sociaux.

Les contrats de sécurité et de société qui seront réorientés vers les politiques de prévention doivent compléter ces politiques de réhabilitation de la ville et être concentrés dans ces communes, qui sont par ailleurs les plus démunies pour mettre en oeuvre des politiques efficaces de sécurité.

7. La lutte contre le sentiment d'impunité
Une part importante du sentiment d'insécurité actuel a trait au fait que les Bruxellois ont l'impression que les auteurs d'infractions restent bien souvent impunis.
Cette situation découle bien évidemment de l'engorgement actuel du système judiciaire. Le sentiment d'impunité ne pourra être efficacement combattu que par une application plus rapide et plus efficace des poursuites judiciaires quel que soit le type d'infraction, du délit le plus faible au plus important.
Les parquets devraient faire un usage plus intensif des mesures judiciaires alternatives, des peines alternatives et de la médiation pénale. Elles permettent de réagir de manière adéquate à la problématique des primo-délinquants. Elles leur font prendre conscience de leurs actes, tout en permettant la réparation des dégâts, ce qui rencontre les souhaits des victimes. De plus, elles offrent une option adaptée à la surcharge des tribunaux. Une réglementation adéquate en la matière fait défaut dans la Région. C'est pourquoi, la Commission communautaire commune exécutera rapidement l'ordonnance en matière d'aide à la jeunesse, de manière à ce qu'un cadre adéquat soit créé. Ainsi pourra-t-on soutenir les services qui mettent en oeuvre les peines alternatives, la médiation pénale ainsi que les mesures éducatives.
PRIORITE 12
Développer une politique scientifique orientée vers les nouvelles technologies porteuses de croissance économique en veillant à ce que les acquis des recherches soient valorisés dans la Région par les transferts technologiques en particulier entre le monde académique et les entreprises
1. La Région de Bruxelles-capitale, carrefour de la recherche scientifique et de l'innovation technologique
Figure 119
Située au coeur de l'espace géographique de recherche européen, la Région de Bruxelles-Capitale dispose de ressources et de potentialités exemplaires et enviées.
Cette Région concentre environ 10.000 chercheurs dans des structures aussi différentes que : centres publics de recherche et unités intégrées dans les entreprises privées, PME, universités et hautes écoles (5 institutions universitaires, 15 hautes écoles et instituts supérieurs, 32.951 étudiants dans l'enseignement universitaire et 37.028 étudiants dans l'enseignement supérieur non-universitaire). Elle recueille ainsi les fruits d'une évolution du tissu industriel, entamée il y a plus de trente ans, vers un tissu économique varié dont une part croissante est à haute valeur ajoutée.
Cette Région, dixième région européenne en matière de recherche, joue un rôle centralisateur en consultance technique, en consultance pour les ressources humaines et en certification.
Pour orienter cette concentration d'intervenants, elle doit développer sa visibilité, son accessibilité et sa lisibilité. Elle doit favoriser le développement harmonieux d'infrastructures efficaces d'accueil, de communication et de déplacement.
L'élargissement de l'Union européenne rendra ce besoin encore plus pressant pour davantage valoriser la position centrale de la Région en tenant compte d'une mixité bien pensée des fonctions.
Ceci implique qu'elle évalue constamment et correctement ses besoins et ses potentialités, et qu'elle les confronte à ceux de ses voisins et de ses concurrents. La constitution d'un outil statistique est donc indispensable.
Il y a lieu de créer un outil statistique d'évaluation comparative (benchmarking) et de bonnes pratiques.
A côté des secteurs « historiques » - que sont l'aéronautique et la chimie -, les secteurs bruxellois constituant le fer de lance de sa politique sont aujourd'hui :

- les sciences et technologies biomédicales;
- les technologies de l'information, y compris les applications de la réalité virtuelle;
- les sciences médicales, la biotechnologie (bio-informatique), la pharmacie;
- l'agroalimentaire;
- l'ingénierie, les infrastructures;
- le développement durable - notamment les technologies propres et l'économie de l'énergie.

La Région doit établir une surveillance permanente et prospective des secteurs sur lesquels s'articulera prioritairement sa politique, en s'appuyant notamment sur l'administration, Technopol et les centres collectifs de recherche.

2. Les enjeux de la recherche scientifique et de l'innovation technologique

Il est impératif de défendre et de dynamiser une stratégie régionale de promotion de la recherche et de l'innovation.

Parmi les objectifs de l'avancée technologique, on place souvent en tête l'amélioration du bien-être, le développement économique et le progrès par l'innovation. Il convient aussi d'allier les nouvelles technologies avec le respect des valeurs éthiques, notamment dans les secteurs clés qui touchent à l'être humain.

Cela implique de reconnaître dans les faits et sur le terrain combien la recherche scientifique et l'innovation technologique soutiennent le progrès et l'expansion économique, la promotion sociale et la création d'emplois ainsi que la coopération.

Vu sous cet angle, la recherche est évidemment le moteur du redéploiement économique de la Région de Bruxelles-Capitale.

La recherche doit cependant s'intégrer dans une politique globale dans la perspective d'un développement équilibré et durable, visant à corriger les carences et les faiblesses de l'économie régionale. Dans cet esprit, il faudra privilégier l'orientation de la recherche vers les meilleures technologies disponibles.

De même, le développement des segments les plus technologiques (de l'industrie, de l'ingénierie, de la consultance et des services aux entreprises), tout comme l'émergence d'un réseau de PME, sont les meilleurs points d'impact pour une politique régionale de la recherche scientifique.

Si la science n'est pas régionale, la valorisation de ses applications peut l'être, particulièrement lorsqu'elle s'appuie sur un capital humain.

Notre tissu économique ne doit pas se limiter à exploiter les seuls fruits de la recherche menée en région bruxelloise, mais doit aussi tirer profit des innovations dont l'origine est ailleurs.

Quelle que soit la source des résultats, les difficultés du processus de transfert de technologies demeurent identiques.

Nos entreprises doivent, avec l'aide de la Région, pouvoir accéder aux technologies qui ne sont pas disponibles localement, par exemple dans le cadre de la recherche coopérative. La Région conclura aussi des accords de coopération au plan régional, national et international.

Dans cet esprit aussi, les forces vives de la Région devront trouver leur place dans l'Espace européen de la Recherche. La Région devra utiliser les instruments que le sixième Programme Cadre européen mettra en place, à savoir l'ouverture des programmes de recherche régionaux aux autres Etats membres dans l'esprit de l'article 169 du Traité de l'Union et la participation aux réseaux d'excellence ainsi qu'aux projets intégrés. Il est primordial de réserver une partie des budgets régionaux à l'intégration rapide des acteurs de la recherche dans ces initiatives à vocation européenne. La Région veillera tout particulièrement à aider les PME à profiter de ces opportunités.

2.1. Créer un outil d'encouragement et de valorisation de la recherche et de l'innovation qui s'intègre au contexte européen

Dans un souci d'ouverture, il conviendra d'intégrer la politique régionale de recherche scientifique et d'innovation technologique dans l'Espace européen de la Recherche.

Le rôle des opérateurs tels Technopol ou les interfaces universitaires financées par la Région devra être renforcé et repensé dans un cadre de rationalisation des outils de gestion de la recherche scientifique et de l'innovation technologique, dans une vision à portée européenne en adéquation avec le sixième Programme Cadre européen de Recherche et de Développeme nt. On y gagnera en efficacité, en visibilité et en cohérence.

« European Research and Innovation Centre - Brussels »

Afin de positionner concrètement la capitale de l'Europe comme capitale de la recherche et de la technologie, un centre européen de recherche et d'innovation devrait être étudié à l'initiative de la Région de Bruxelles-Capitale. Loin du concept d'une agence européenne, il s'agirait de réaliser une interface efficiente entre les divers acteurs de la recherche régionaux, nationaux et les instances européennes. Véritable centre de coordination, il regrouperait les délégations des entités de recherche et d'innovation des diverses régions européennes (représentations nationales, régionales, centres de recherche indépendants et privés, universités). Le statut du centre pourrait en partie se calquer sur celui du BLBE afin d'aider les chercheurs étrangers à s'implanter sur le territoire de notre Région. Situé à Bruxelles, il serait une vitrine et surtout une plate-forme pour l'Espace européen de la Recherche.

L'outil aurait pour objectifs :

- de créer des contacts et des synergies entre chercheurs et entreprises innovantes de toutes origines afin de favoriser les collaborations. Il serait un moteur important du rapprochement entre les universités et le secteur privé. Son rayon d'action aurait la portée de l'Espace européen de la Recherche;
- de créer des groupes de lobbying et de conseillers auprès de l'Union européenne et de travailler en étroite collaboration avec la DG Recherche et autres organes établis à Bruxelles;
- de faciliter et de centraliser les contacts entre les centres de recherche locaux européens et les centres extra-européens;
- de réaliser un centre d'échange de chercheurs et de contribuer à la mobilité des chercheurs tant au niveau européen que mondial;
- de faciliter les contacts avec les investisseurs et de promouvoir le financement et la création de spin off et de start up;
- de concrétiser un centre européen de séminaires.

La création de ce centre correspond aux principes de base énoncés dans le sixième Programme Cadre de Recherche et de Développement. La Région de Bruxelles-Capitale dotée d'un tel outil sera à la pointe de l'Espace européen de la Recherche et participera activement tant à son développement qu'à sa structuration. Elle s'intégrera pleinement au cadre européen en termes de promotion des PME, de coordination de la recherche et de coopération internationale, de dimensionnement régional et de mobilité des chercheurs. En outre, la Région assurera une véritable continuité d'action par rapport à sa contribution à la présidence belge de l'UE.

Dans un tel contexte, ce projet devrait recevoir un support significatif de la part de l'Union européenne et de la Direction Générale de la Recherche. Il sera, en outre, un dispositif unique et puissant pour conférer à Bruxelles une place non négligeable dans le domaine de la recherche européenne.

Ce centre européen de Recherche et d'Innovation pourrait être financé par :

- la Région de Bruxelles-Capitale;
- l'Etat fédéral et les autres Régions;
- les Centres de Recherche publics et privés;
- l'Union européenne via des subsides de la Banque européenne d'Investissement.

La mise en oeuvre du Centre européen de Recherche et d'Innovation pourrait idéalement être couplée avec un projet thématique à étudier, par exemple la création d'une cité des sciences, des arts et des congrès, calquée sur celle de La Villette à Paris. Concept qui pourrait idéalement être développé sur le site de Tour & Taxis dans le respect de l'architecture des bâtiments existants Une telle initiative devrait être portée par le secteur public, lequel pourrait se faire aider d'investisseurs privés, dans la mesure où elle pourrait garantir une rentabilisation, tout en répondant à l'intérêt général de la Région de Bruxelles-Capitale.

2.2. Développer un potentiel humain à haute valeur ajoutée technique et scientifique

Pour les entreprises, sises en Région de Bruxelles-Capitale, les potentialités de création de savoirs nouveaux, sont les garants de la compétitivité de demain. Ces savoirs sont également une base essentielle pour le développement durable.

Dans cette optique, la Région veillera à promouvoir efficacement la formation et mettra un accent particulier sur la promotion, auprès des jeunes, de l'attrait des carrières scientifiques.

Il est fondamental de renforcer la politique de sensibilisation des jeunes aux sciences et aux technologies de pointe afin de mettre à la disposition des centres de recherche et des entreprises un réel capital humain technique et scientifique de haut niveau.

Carrefour de la recherche et des technologies, la Région de Bruxelles-Capitale doit se positionner en cultivant son capital humain, dépositaire de cet « or gris », garant de créativité et d'innovation. Ce qui renforcera son image de point d'ancrage intellectuel à haute valeur ajoutée. L'attractivité scientifique/technologique de la Région et, partant, son avenir, sont fonction de la compétence de ses cerveaux dans le futur.

2.3. Augmenter l'attrait de la Région pour les chercheurs étrangers implique le développement d'opportunités de formations technologiques avancées en langue anglaise

La préparation des jeunes à la formation, à la recherche, aux technologies et aux pratiques entrepreneuriales peut se faire dès le plus jeune âge. Les adolescents sont réceptifs aux principes scientifiques de base et aux méthodologies. Ils doivent pouvoir exprimer des hypothèses et mener des expérimentations, analyser les résultats et confronter ces résultats à leurs hypothèses.

La création, en collaboration avec les institutions communautaires, d'un centre bien équipé et bien encadré permettrait aux élèves de se familiariser, dès le plus jeune âge, avec une série d'expériences couvrant tous les domaines des sciences. Ce centre pourrait également s'intégrer dans le concept plus large d'une cité des sciences, des arts et des congrès déjà évoqué.

A cette fin aussi, il convient d'encourager la collaboration entre les entreprises de la Région et les universités, les hautes écoles et les instituts supérieurs des deux communautés ainsi que les centres de recherche collective.

En outre, il est opportun d'attirer à Bruxelles le siège européen de grandes écoles étrangères.

2.4. Attirer les centres de décision et de recherche

La stratégie régionale en matière de recherche scientifique, d'innovation technologique et d'urbanisme doit favoriser l'établissement à Bruxelles de centres de décision et d'unités de recherche.

Diverses impulsions devraient être données pour asseoir significativement le secteur

de la recherche. Parmi elles, citons :
- l'installation du European Research and Innovation Centre - Brussels;
- la valorisation, autant que faire se peut, des résultats en Région de Bruxelles-Capitale, entre autres par la création de start-up, de spin-out, de spin-off;
- le développement de nouveaux procédés au sein des entreprises implantées à Bruxelles;
- la mise en oeuvre d'applications nouvelles dans des matières d'intérêt régional (environnement,...);
- le renforcement du programme Prospective Research for Brussels.

Toutefois, la règle qui consisterait à imposer systématiquement l'exploitation dans la Région des résultats de recherches qu'elle aurait subsidiées doit être assouplie pour tenir compte de :
- l'intérêt économique de l'activité de recherche en soi;
- la globalisation des activités de nos entreprises;
- dans le cas particulier de la Région de Bruxelles-Capitale, son caractère urbain limitant de nombreuses activités de productions industrielles.

L'intérêt de la Région peut donc être, par exemple, de conserver sur son territoire les unités de recherche et les services qui y sont liés.

Il paraît approprié de remplacer la contrainte d'exploitation régionale de ces résultats par un engagement d'utilisation "dans le meilleur intérêt de la Région", que ce soit à court terme ou à long terme.

2.5. Réserver et développer l'espace géographique affecté à la recherche et à l'innovation en Région de Bruxelles-Capitale

La volonté de promouvoir la recherche en RBC pourra s'exprimer par la politique d'affectation du sol. Il est bon de soutenir la concentration de la recherche dans certaines zones (par exemple, parcs à vocation scientifique dont les critères d'éligibilité des entreprises devraient être repensés pour conduire à une meilleure collaboration effective industrie-université). Le regroupement des activités de recherche est un élément déterminant pour faciliter, voire provoquer, des synergies interentreprises et avec les universités.

D'autre part, les activités de recherche seront également acceptées, voire soutenues, dans des aires dont l'affectation est différente. Dans ce cas, si l'activité de recherche est compatible avec l'affectation principale, on pourra y accepter et y encourager la fonction de recherche.

Vu la rareté du sol, il est essentiel de réserver des espaces aux entreprises innovantes et/ou possédant une capacité de recherche. Les espaces où se concentrent les potentiels scientifiques doivent être identifiés et étendus selon leur spécialisation technologique et/ou leur domaine d'activité (Institut Pasteur, CERIA, Erasme, Plaine, Woluwe, etc.). Les zones de friche urbanistique peuvent se voir réorientées dans cette direction.

La notion de parc industriel à vocation scientifique sera repensée et éventuellement rebaptisée. Le concept de vallée pourrait être appliqué. Le territoire régional constitue plusieurs microvallées technologiques imbriquées, complémentaires et interactives. Bruxelles forme en outre le point de convergence central d'une macrorégion européenne de développement scientifique et technologique. L'image « high tech » de la Région se reflète sur toute l'étendue de son territoire. Ceci est significatif pour l'ensemble des domaines d'excellence de la Région et particulièrement caractéristique du pôle biomédical dont l'activité intense et innovante devra être proactivement facilitée afin d'en assurer l'essor approprié (Biomédical Valley, cfr pôle médico-pharmaceutique d'Anderlecht autour d'Erasme, l'UCB, le CERIA, ...).

Quand l'expansion d'une activité de recherche menée en région bruxelloise débouche sur un besoin accru de place, il est nécessaire de pouvoir relocaliser l'entreprise à l'intérieur des limites de la Région. A cet effet, il est impératif de disposer d'une infrastructure idoine pour que les jeunes pousses (provenant entre autres des incubateurs) puissent se réimplanter ailleurs sur le territoire de la RBC. D'où la nécessité de disposer du cadastre des espaces disponibles ou des utilisations possibles.

3. La recherche, activité à part entière, facteur de croissance et de développement régional durable

La recherche scientifique est, par elle-même, une activité économique essentielle, porteuse de croissance et de durable. Elle crée de nombreux emplois directs et indirects et nécessite des infrastructures et des équipements. Un soutien à la recherche scientifique est, par lui-même, un soutien au déploiement économique qui convient particulièrement bien au milieu urbain.

La taille des unités de recherche leur permet de se lover presque n'importe où. D'où la nécessité de développer la notion de nichoirs (incubateurs, nids à spin-off, spin-out, spin-up et starters, grappes ou clusters et parapluies).

La croissance économique d'une région dépend aussi de facteurs qui ne sont pas en liaison directe avec la production strictement économique des entreprises industrielles, commerciales ou de service. L'attractivité d'une région pour de nouveaux investisseurs dépend aussi des conditions de vie qu'elle peut offrir (environnement, habitat, transports, convivialité, sécurité, activités culturelles et sportives,...). Les recherches scientifiques à conduire pour éclairer les politiques régionales dépassent donc largement le cadre de la recherche appliquée à finalité économique.

Créer et transférer les résultats de recherches portant sur l'organisation des entreprises fait aussi partie des priorités. Ceci vaut notamment pour les activités logistiques de distribution qui sous-tendent l'e-commerce, pour lesquelles la zone portuaire et le Ring sont des points de chute tout trouvés.

L'exploitation des fruits des recherches peut attirer de nouvelles entreprises. Il convient de favoriser l'implantation de ces dernières dans un environnement ad hoc. Les services périphériques (par exemple, tiers investisseurs) doivent faire l'objet d'un cadastre constamment mis à jour. Ce rôle pourrait échoir à un observatoire régional. Tout ceci contribue à renforcer, par la recherche, le potentiel scientifique et technologique des entreprises de la région et à augmenter leur compétitivité.

3.1. Doter la Région d'un cadre juridique ad hoc

La Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'un cadre juridique ad hoc par l'ordonnance du 21.02.2002 relative à « l'encouragement et au financement de la recherche scientifique et de l'innovation technologique ». Les arrêtés d'exécution sont actuellement en voie de finalisation.

3.2. Encadrer la recherche et l'innovation en Région de Bruxelles-Capitale par la mise en place d'une administration bruxelloise performante

Sur base du principe de transversalité et afin de donner une plus grande cohérence à l'ensemble des intervenants actuels, la politique de R&D (Recherche et Développement) devrait clairement distinguer l'Administration des partenaires subventionnés. La multiplicité des partenaires subsidiés est inévitable, voire souhaitable. Cependant, leur action devrait entrer dans un schéma cohérent et transparent. Les redondances doivent être évitées et les missions bien définies.

Dans la lignée des travaux réalisés dans le cadre de l'audit "La stimulation, la gestion, l'administration et le contrôle des actions menées en application de la politique de Recherche et d'Innovation en Région de Bruxelles-Capitale", ainsi que selon le

premier avis émis par le Conseil de la politique scientifique de la Région de Bruxelles-Capitale, il y a lieu de créer un Institut d'encouragement de la Recherche Scientifique et de l'Innovation de Bruxelles (IRSIB), qui réponde à l'ensemble des caractéristiques souhaitées, à savoir :
- flexibilité;
- proactivité;
- rapidité;
- rigueur;
- souplesse;
- transparence.
La mission de cet institut est notamment :
- d'analyser en permanence les opportunités de R&D en Région de Bruxelles-Capitale, orientant ainsi la préparation d'une politique de R&D;
- de recueillir et analyser les données permettant l'évaluation de la politique scientifique;
- de promouvoir la R&D en Région de Bruxelles-Capitale (collecte et traitement d'informations, contact avec les autres niveaux de pouvoir et les partenaires subventionnés, formation spécifique, promotion des parcs à vocation de recherche scientifique et collaboration avec les universités, les hautes écoles, les instituts supérieurs, les entreprises et les centres de recherche collective);
- de gérer les dossiers, en ce compris leur évaluation ex ante et ex post, le cas échéant, par le recours à des collèges d'experts extérieurs;
- d'organiser les aides à la recherche et le lancement de nouvelles entreprises novatrices.

LES CONDITIONS TRANSVERSALES DE MISE EN OEUVRE DU PROJET DE VILLE

La mise en oeuvre du projet de ville ne sera possible que si une série de conditions transversales sont rencontrées ou, à tout le moins, mieux rencontrées à Bruxelles.

1. Territorialité des interventions prioritaires

Les politiques développées par la Région concernent, à des degrés variables, l'ensemble du territoire régional. Toutefois, certaines politiques peuvent être davantage concentrées sur des zones considérées comme « prioritaires » au regard des défis du projet de ville. Ce principe de concentration des moyens constitue un effort spécifique qui doit garantir le développement harmonieux de l'ensemble du territoire régional par l'accent mis sur ce que l'OOPU définit comme des « zones d'intervention prioritaires ».

La Région encourage les communes à intégrer dans les plans triennaux d'investissement et dans les plans communaux de développement des projets conformes aux objectifs poursuivis dans chacune de ces zones.

Ces « zones d'intervention prioritaires » sont de quatre types :

a. Les espaces de développement renforcés du logement et de rénovation (EDRLR);
b. zones de programmes de revitalisation;
c. zones-leviers;
d. autres zones d'intervention prioritaires spécifiques.

A. LES ESPACES DE DEVELOPPEMENT RENFORCES DU LOGEMENT ET DE RENOVATION.

Ces espaces concentrent les quartiers où une action renforcée du secteur public doit être menée.

La délimitation de l'EDRLR provient d'une approche basée sur les critères suivants :
- l'EDRL défini dans le premier PRD;

- la zone à protéger et à rénover telle que définie par l'A.R. du 07.09.1984;
- la concentration d'immeubles sans petit confort (sur base du recensement de 1991);
- la concentration d'immeubles fortement dégradés (sur base de la SITEX de 1997);
- l'analyse des services du logement et de la rénovation urbaine.

Comme dans le passé, des instruments sont mis en place dans cette zone, de manière renforcée, afin d'y créer une discrimination positive, ce qui permettra d'y intensifier la rénovation. Il s'agit principalement des instruments suivants :
- réalisation de contrats de quartier;
- majoration des primes à la rénovation et des primes à l'embellissement des façades;
- majoration de l'abattement des droits d'enregistrement;
- subsides aux communes (travaux subsidiés et dotation générale aux communes).

B. LES ZONES DE PROGRAMMES DE REVITALISATION

Les périmètres de contrats de quartier seront définis annuellement au sein de la zone établie au point a. sur base de critères qui rendront compte de manière équilibrée de la réalité sociale, de l'état du bâti et de la qualité des espaces publics.

Dans l'attribution des futurs contrats de quartier, il sera tenu compte, à même degré de priorité d'intervention, des programmes quadriennaux de revitalisation déjà réalisés, ainsi que de la capacité financière de la commune.

Les instruments de rénovation urbaine mis en oeuvre de manière renforcée dans les EDRLR seront majorés dans les périmètres de contrats de quartier.

La Région concentrera prioritairement ses moyens budgétaires dans ces périmètres de manière à multiplier les effets d'entraînement.

C. LES ZONES-LEVIERS

1. Le concept de zones-leviers renvoie à la nécessité de mieux organiser l'intervention régionale et de mieux coordonner les interventions d'autres acteurs sur des espaces urbains qui, soit présentent une opportunité majeure pour le développement régional, soit nécessitent un effort - ponctuel ou durable - pour les tirer d'une situation jugée problématique.

2. L'instrument de base qui organise la zone-levier est le schéma directeur (voir également le point 1.2.6. de la priorité 5).

Un site d'intérêt régional constitue l'élément central de la détermination d'une zone-levier.

3. Les critères permettant de délimiter les zones-leviers cités de manière exhaustive et non cumulative sont les suivants :
- espace dont le développement nécessite l'intervention de deux ou plusieurs communes (PPAS);
- existence d'un projet d'importance supralocal (ou dont les conditions de succès dépendent de l'intervention d'autres communes ou de la Région);
- persistance d'une friche urbaine majeure ou d'un problème récurrent d'aménagement ou de développement;
- existence d'une ZIR ou d'une ZIRAD fixée dans le PRAS;
- nécessité d'organiser le développement de l'espace situé aux abords d'un noeud de communication;
- nécessité de coordonner des interventions issues de différents programmes (revitalisation, réaménagement d'un axe structurant, etc.).

Les périmètres de l'ensemble des zones-leviers peuvent être ajustés en cours d'étude.

4. Les zones-leviers sont les suivantes :

Erasme, Forest, Midi, Canal, Tour et Taxis, Botanique, Europe, Toison d'Or, Heysel, Hôpital Militaire, Schaerbeek-Formation, RTBF-VRT, Delta, Gare de l'Ouest. Parmi ces zones, les six suivantes sont prioritaires : Erasme, Europe, Gare de l'Ouest, Midi,

Nerder-over-Heembeek, Tour et Taxis.
Dans les zones-leviers, toutes les politiques régionales peuvent concentrer leurs moyens en vertu des objectifs spécifiques de développement de chaque zone.
Les politiques de rénovation urbaine seront mises en oeuvre conformément à la hiérarchisation prévue aux points a. et b. ci-dessus.
D. AUTRES ZONES D'INTERVENTION
Il existe en fonction d'autres objectifs particuliers à atteindre, d'autres zones spécifiques d'intervention prioritaires pour des instruments précis, qui peuvent recouper en tout ou partie les EDRLR ou une ou des zones-leviers, comme :
- le maillage vert et bleu;
- la zone de verdoiement prioritaire;
- les espaces structurants dont ceux qui sont à intégration environnementale renforcée;
- les zones de développement liées aux aides à l'expansion économique (carte des aides à finalité régionale 2000-2006).
D'autres instruments spécifiques sont définis sans faire l'objet d'un zonage. Ces instruments revêtent également un caractère prioritaire aux yeux du Gouvernement. Il s'agit des instruments suivants :
- l'axe de transports publics (contrats d'axe);
- la politique de revitalisation des noyaux commerciaux ...
2. Un consensus fort, mobilisant l'ensemble des acteurs du développement urbain
Outre l'importance que revêt le contenu même du plan, une ville qui veut réussir un plan stratégique doit accorder une attention particulière à son processus d'élaboration et à la capacité de mobilisation des acteurs. Or, on doit bien constater une faiblesse dans la coordination et le développement de synergies entre les actions de pouvoirs publics et celles des autres acteurs.
Pour assurer à la Région un développement à long terme optimal, le projet de ville et les différentes mesures qui le mettent en oeuvre se doivent de réaliser autour d'eux le consensus le plus large possible. Ce consensus qui doit permettre de mobiliser tous les acteurs du développement urbain, c'est-à-dire les habitants, le monde associatif, les milieux économiques, les pouvoirs publics,... ne pourra être atteint que si chacun a le sentiment d'y être impliqué.
A ce titre, ces acteurs sont concernés par l'ensemble des processus de concertation et de participation permettant l'élaboration, l'adoption et la réalisation des plans et des projets tant au niveau du quartier que de la commune et de la région. Les processus, éminemment démocratiques, méritent d'être évalués et, le cas échéant, améliorés notamment en termes de communication.
La Région bruxelloise, capitale nationale et internationale, est un lieu privilégié de dialogue entre les cultures; l'Etat belge, devenu fédéral, investit moins que d'autres états centralisés dans sa capitale; l'Europe ne reconnaît pas encore en Bruxelles sa capitale à part entière.
Ces différents facteurs contribuent à rendre difficile la mobilisation de l'ensemble des acteurs du développement urbain autour d'un projet de ville basé sur un consensus fort.
L'institution régionale ne peut pas porter seule le développement de la ville. A l'instar d'autres villes européennes, il faut rallier l'ensemble des acteurs urbains autour du projet de ville et les associer à des réalisations concrètes en matière de rénovation urbaine, de formation professionnelle, d'organisation d'événements ou encore de gestion des problèmes de mobilité et de stationnement.
Il manque à Bruxelles « des coalitions de développement » réunissant autour d'objectifs communs les habitants et les acteurs politiques, économiques,

administratifs, associatifs et académiques. Ces « coalitions de développement » supposent la mise en commun de ressources, l'engagement et la prise de responsabilité dans les projets.
Les handicaps de Bruxelles à cet égard sont notamment la multiplicité des niveaux de pouvoirs (communes, Région, Etat), l'absence réelle de structure de coordination administrative pour mener le pilotage stratégique du plan et le faible ancrage bruxellois de nombreuses grandes entreprises et organisations.
3. Cohérence de l'action des différents pouvoirs publics
La Région de Bruxelles-Capitale s'intègre dans un cadre institutionnel national relativement complexe. Le nombre d'intervenants publics sur le territoire régional reflète cette complexité. Mentionnons, comme niveaux de pouvoir : l'Europe et l'Etat fédéral, la Région, la Commission communautaire française, la Vlaamse gemeenschapscommissie, la Commission communautaire commune, les Communautés française et flamande, les 19 communes et CPAS. Certaines institutions culturelles, entreprises publiques autonomes, pararégionaux et autres émanations de ces différents niveaux de pouvoir jouissent par ailleurs d'une plus ou moins large autonomie.
Assurer la cohérence des interventions de ces différents intervenants ne se fait évidemment pas sans difficultés. Bon nombre de dossiers relèvent de la compétence de plusieurs niveaux de pouvoir. A titre d'exemple, un chantier important comme celui des abords de la Gare du Midi nécessite la coordination de la Région, de la s.a. Bruxelles-Midi, de la SNCB, des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, du Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure et de la STIB.
Cette complexité bruxelloise est réelle. Elle n'est cependant pas unique. A titre d'exemple, les agglomérations françaises regroupent elles aussi, outre des municipalités, des départements et des communautés urbaines. Les Régions et l'Etat français interviennent pour des projets d'une certaine taille. Cela n'a pas empêché des villes comme Lille ou Lyon de mener des politiques ambitieuses en matière d'espaces publics ou de grands projets.
Reste que le problème de coordination des différents intervenants publics est particulièrement aigu à Bruxelles. Les habitants et les entreprises sont souvent démunis face à la complexité de nos institutions et éprouvent de grandes difficultés à trouver un interlocuteur responsable. La cohérence entre les différentes interventions des pouvoirs publics est encore trop souvent déficiente. Ce n'est pas tant l'inexistence de structures de concertation ou de coordination qui est en cause, mais la faible utilisation qui en est faite.
Un effort plus important devra donc être réalisé pour rendre l'action des différents pouvoirs publics plus transparente, cohérente et efficace. Dans le cas de projets précis d'une certaine ampleur, des structures de gestion spécifiques devront sans doute être mises en place afin d'assurer l'efficacité des partenariats.
Il faut rappeler que les communes bruxelloises sont des interlocutrices privilégiées dans la mise en oeuvre d'un plan régional : outre le fait que de nombreuses politiques indiquées dans le plan régional doivent être exécutées par -et avec la collaboration- des communes (problèmes de sécurité, de propreté, d'aménagement des espaces publics, etc.), certains domaines d'action qui relèvent des compétences communales sont critiques pour le développement régional et l'attractivité urbaine, comme les équipements de proximité, la mobilité, et les services à la population.
A cet égard, il conviendra de réactiver la « cellule de coopération Région-Communes », mise en place par décision du Gouvernement du 21.03.1996.
Cette cellule, dont le secrétariat et l'appui sont assurés par le service Planification,

s'est réunie à de nombreuses reprises depuis mai 1996 pour tenter de mettre en commun les expériences et données des services régionaux et de mettre au point une méthodologie d'élaboration des PCD. Sa mission devrait être élargie en vue de l'associer au suivi du PRD.
Pour arriver à la cohérence de l'action des différents pouvoirs publics, il importe que l'ensemble des acteurs, en ce compris les autorités publiques des autres niveaux de pouvoir, s'inscrivent dans les perspectives de développement arrêtées par les Bruxellois. Le PRD couvre l'ensemble des politiques sans s'arrêter aux compétences régionales.
Les autorités régionales négocieront avec tous les pouvoirs publics concernés afin qu'ils participent dans une optique volontariste à sa mise en oeuvre.
Enfin, il importe de souligner combien les relations de la Région avec le Gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les autres entités, doivent être dictées par le souci de permettre le développement harmonieux et à long terme de la Région. Celle-ci entend clairement rappeler à ses interlocuteurs que le financement de la Région de Bruxelles-Capitale doit également permettre aux communes bruxelloises de mener à bien des missions sans cesse plus étendues.
4. Vers une coopération internationale
La Région est engagée soit directement, soit au travers des engagements de l'Etat fédéral, dans diverses politiques à caractère stratégique et ce, à différents niveaux géopolitiques.
D'une part, le rôle et la fonction des frontières entre pays européens deviennent de plus en plus limités. D'autre part, les relations socio-économiques entre les Etats et Régions deviennent de plus en plus intenses, évolution qui entraîne des incidences importantes au niveau de l'aménagement du territoire.
Cette constatation est d'autant plus vraie pour une petite région comme la Région de Bruxelles-Capitale qui, de plus, bénéficie d'une localisation extrêmement centrale en Europe, et qui, en tant que capitale de la Belgique et ville internationale, accueille un grand nombre d'institutions et d'entreprises internationales. Les conséquences de cette évolution méritent donc une approche interrégionale et transnationale. Une gestion adéquate de domaines tels que les transports, l'environnement, les liaisons socio-économiques avec la périphérie, les aspects négatifs de la libre concurrence, etc., nécessite une coopération internationale.
4.1. Le développement durable
La plupart des plans stratégiques des villes et pays qui se positionnent à la pointe en cette matière sont inspirés des notions du « développement durable » comme cadre global de référence (Agenda 21, plan fédéral de développement durable,...).
Le développement durable est défini comme « celui qui vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de répondre à leurs propres besoins » (rapport BRUNDTLAND - 1987). Ce principe général, développé lors du Sommet de la Terre à Rio, en 1992, s'articule autour de quatre idées fortes :
- le développement soutenable est celui qui tient compte des effets sur l'environnement et sur l'homme, de l'évolution de la production et de la consommation. « De véritables réponses ne peuvent être apportées que si elles sont formulées dans le cadre d'une vision globale des problèmes posés, les processus décisionnels doivent intégrer pleinement les questions économiques, sociales et environnementales. Cette pleine intégration a pour mission d'assurer ainsi un mode de développement qui soit à la fois réel du point de vue économique, équitable sur le plan social et écologiquement rationnel. » (plan fédéral de développement durable);

- le développement durable vise à développer l'équité sociale : il doit avoir pour conséquence de réduire les inégalités sociales et combattre l'exclusion;
- le développement durable implique une gestion rationnelle des ressources naturelles non renouvelables;
- il suppose la participation de tous les citoyens au niveau qui convient et notamment des groupes les plus faibles envers lesquels il faut concevoir des politiques de discriminations positives afin de leur accorder une équivalence d'opportunité de développement et valoriser une dynamique démocratique.

Le développement durable est donc bien plus qu'un simple souci environnemental. Il ne faut pas nier toutefois que certains aspects des principes généraux apparaissent contradictoires avec ceux du développement économique ou de la justice sociale. Seuls les projets susceptibles de concilier adéquatement les trois piliers, soit le pilier social, économique et environnemental, peuvent être qualifiés de projets soucieux du développement durable.

4.2. Le schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC)

Les quinze ministres européens de l'Aménagement du Territoire décident en 1993, à Leipzig, d'élaborer le schéma de développement de l'espace communautaire en vue d'intégrer davantage la politique d'aménagement du territoire à celle menée depuis longtemps par la Commission européenne en matière de développement régional (Fonds structurels). Le document final est approuvé à Potsdam en 1999 après un large processus de consultation. Ce document a une valeur indicative. Il incite cependant les Etats membres à transposer ses options dans leurs propres législations et dans leurs politiques opérationnelles.

Les objectifs principaux ont été regroupés autour de trois thèmes :
- le développement spatial polycentrique et équilibré dans l'UE;
- l'accès équivalent aux infrastructures et au savoir;
- la gestion prudente de la nature et du patrimoine culturel.

Des programmes opérationnels d'échange et de coopération ont vu le jour ces dernières années sous l'impulsion de la Commission européenne en vue de concrétiser et approfondir les options du SDEC (INTERREG IIC et prochainement IIIB pour la période 2001-2006, voir infra).

Le financement de ces programmes va augmenter considérablement (300 millions d'euros rien que pour l'Aire Métropolitaine Nord-Ouest dont fait partie Bruxelles). De plus, de très gros enjeux dans le positionnement international de Bruxelles seront négociés (euro corridors, réseaux de villes,...).

4.3. La deuxième esquisse de structure Benelux (DESB)

En juillet 1997, les ministres de l'Aménagement du Territoire des trois pays concernés arrêtent le projet de deuxième esquisse de structure Benelux comme « résolution politique ». La phase finale est approuvée par les ministres le 30 octobre 2000 à Namur.

La problématique urbaine se retrouve de manière transversale dans les trois thèmes principaux, à savoir : la maîtrise de la mobilité par une politique de localisation des activités et une réorientation de la répartition modale; l'infrastructure principale de communication à améliorer dans une optique de mobilité durable grâce à une approche multimodale et la structure écologique principale à développer grâce à un cadre conceptuel commun et des coopérations.

Les objectifs suivants constituent le fondement de la vision spatiale du développement souhaité par le Benelux :
- la concentration sélective des activités urbaines et économiques et le maintien du caractère « ouvert » des paysages;

- le maintien et le renforcement des pôles d'activités économiques spécifiques;
- la mobilité durable grâce à la multimodalité;
- la conservation et le développement de la nature;
- le développement rural élargi.

L'esquisse de structure a mis en valeur le concept de « réseau urbain central belge », repris ultérieurement dans le SDEC, qui comprend le « Losange flamand », à savoir Bruxelles, Gand, Anvers, Louvain et le « Triangle wallon » composé de Bruxelles, Mons, Charleroi, Namur.

La coordination spatiale de ce réseau est indispensable pour le positionner comme pôle européen au même titre que la Randstad hollandaise et pour résoudre des problèmes majeurs en matière de transports et d'aménagement du territoire.

4.4. La zone de coopération transnationale de l'Europe du Nord-Ouest (ENO) et son programme d'initiative communautaire INTERREG IIIB

Le noyau de la zone métropolitaine du nord-ouest - zone comportant des régions très urbanisées, y compris leur hinterland à caractéristiques plus rurales - est situé dans la région centrale des capitales, c'est-à-dire dans le triangle reliant Bruxelles, Paris et Londres, qui est l'une des régions les plus peuplées et congestionnées de l'Union européenne.

La zone ENO abrite 171 millions d'habitants, ou 45 % de la population totale de l'UE sur un territoire qui ne représente pas plus d'un quart de la surface totale de l'UE. Trois quarts des habitants de l'ENO se trouvent en milieu urbain.

Le programme INTERREG crée non seulement des possibilités de développement de visions et de projets à l'échelle transnationale et transrégionale qui ont un impact direct sur le territoire de la région bruxelloise, mais crée en même temps un forum qui donne l'opportunité aux trois Régions du pays de se rencontrer, se concerter, de développer des synergies plutôt que des concurrences et de collaborer. INTERREG offre un cadre aux acteurs bruxellois pour participer à des projets de collaboration transnationale, et ainsi placer certains développements spatiaux dans un contexte transnational en prenant conscience d'un niveau d'échelle et de cadre de travail plus large.

La stratégie du programme pour l'ENO s'inscrit dans un contexte plus large de développement territorial de l'espace européen. En effet, la coopération transnationale doit suivre les objectifs fondamentaux de l'Union européenne, les recommandations du SDEC (schéma de développement de l'espace communautaire) et tenir compte des priorités communautaires comme les RTE (réseaux transeuropéens).

5. Partenariats public-privé

Les moyens de pouvoirs publics sont limités. Il est donc essentiel de mobiliser le secteur privé, des particuliers aux grands investisseurs, dans le cadre de la politique de rénovation urbaine ou de la réalisation de grands projets.

Les partenariats importants entre les pouvoirs publics et le secteur privé mis en oeuvre à Bruxelles ces vingt dernières années restent insuffisants. La Région n'est pas parvenue à mobiliser les investisseurs privés à grande échelle.

Cette situation s'explique sans doute en partie par une mauvaise définition des rôles respectifs des parties. Les quelques partenariats existants se limitent souvent à des opérations de cofinancement sans grands risques pour les investisseurs.

Afin d'accélérer le processus de revitalisation entamé ces dernières années, la Région et le secteur privé se doivent de développer une réelle culture de partenariat, fondée sur des objectifs et un cadre clairs et stables. Les projets d'investissement d'une certaine ampleur, soumis par le secteur privé, doivent bénéficier d'un accompagnement spécifiquede qualité. Cette culture de partenariat doit tenir compte

des contraintes de rentabilité du secteur privé tout en amenant ce dernier à rencontrer les objectifs d'intérêt général définis par les pouvoirs publics.
A Bruxelles, plusieurs expériences variées de partenariat ont été réalisées, essentiellement dans les domaines de l'environnement (traitement des déchets, incinération des déchets, gestion des déchets d'emballage, épuration des eaux), de la rénovation urbaine (sociétés mixtes dans le cadre des missions de rénovation urbaine de la SDRB, contrats de quartier) ou de la valorisation de sites importants comme le port ou les anciennes casernes (Rolin, Arsenal, ex-hôpital militaire). Les formes prises par ces partenariats ont été plus ou moins complexes : depuis la simple réalisation de projets immobiliers (financement, construction et vente de logements sur des terrains publics) jusqu'à la concession de missions d'intérêt public comme pour la nouvelle station d'épuration des eaux usées (étude, financement, construction, gestion opérationnelle et exploitation pendant vingt ans par le privé avant rétrocession).
Le bilan des premières expériences doit être établi et examiné avec le secteur privé en vue d'établir les bases des principes généraux permettant de systématiser le partenariat et de définir son champ d'application.
La Commission européenne a exprimé à plusieurs reprises sa volonté de renforcer le partenariat public-privé au niveau régional et dans le cadre d'actions innovantes. Elle a exprimé comme suit les principes auxquels doivent répondre les recours au partenariat :
- la collaboration entre le secteur public et le secteur privé devrait s'installer le plus tôt possible au cours de la vie d'un projet;
- le secteur public doit, très tôt, définir clairement les objectifs du projet;
- la création de sociétés ad hoc s'avère souvent la meilleure approche. Les Etats membres devraient lever tous les obstacles qui entravent encore la création de tels organismes;
- chaque partie devrait, en principe, assumer les risques qu'elle est la mieux à même de contrôler et qu'elle a le plus intérêt à contrôler;
- les questions liées à la protection de l'environnement devraient être analysées de façon stratégique le plus tôt possible au cours de la planification du projet.
6. Cohérence entre les politiques menées dans la région et en périphérie
Lorsque l'on examine le faisceau des relations à l'intérieur de la Belgique, on constate immédiatement les interactions entre la Région de Bruxelles-Capitale et les deux autres Régions. Ceci s'explique par la grande intensité des relations entre Bruxelles, la Flandre et la Wallonie, et entre Bruxelles et sa proximité immédiate. En effet, à l'instar de toute autre grande ville, Bruxelles est devenue, à la suite de son développement urbain, une communauté urbaine où des interactions intenses se développent entre la ville et sa périphérie dans plusieurs domaines. Cette communauté urbaine dépasse les frontières institutionnelles de la Région de Bruxelles-Capitale, de sorte qu'une politique cohérente dans la communauté urbaine bruxelloise, dont les parties géographiques se situent à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie, ne peut être menée à bonne fin que moyennant la coopération et la concertation.
Le rôle de capitale et le rôle international de Bruxelles se situent aussi au-delà des interactions de la région urbaine. Les développements de la communauté urbaine bruxelloise doivent donc être considérés d'une manière intégrée par Bruxelles, la Flandre et la Wallonie.
Cependant, la compétence en matière d'aménagement du territoire est entièrement régionalisée. En conséquence, à l'heure actuelle, la concertation sur les problèmes transrégionaux n'existe en fait qu'au niveau du cadre supranational (Benelux et l'Union européenne) afin de déboucher sur des positions communes. Or, ces visions

communes sont nécessaires lorsque l'on est confronté à des problèmes communs qui, à défaut, se régleraient au niveau de la concurrence.
Il faudrait donc également envisager des structures de concertation et de coopération adéquates au sein de la structure institutionnelle belge même, afin de pouvoir déterminer les choix et mesures pour orienter les axes politiques à l'intérieur de la communauté urbaine bruxelloise. Par référence aux modèles de « communautés urbaines » développés dans d'autres pays européens, et compte tenu de la situation spécifique de la région bruxelloise, il conviendra de tisser avec les communes de l'hinterland bruxellois un nouveau modèle de relations. Celles-ci seront, par exemple, fondées sur le partage d'un certain nombre d'équipements ou d'infrastructures (transports publics, équipements liés à la politique de la propreté publique, du stationnement,...). Les autorités bruxelloises plaident pour que, au travers de ce nouveau modèle de relation, les trois régions réalisent des gains réciproques et en sortent gagnantes.
A l'heure actuelle, l'on peut constater qu'il y a trois plans dont chacun porte sur une partie d'un seul territoire fonctionnel qui est la communauté urbaine bruxelloise : le plan régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale, le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) et le schéma de développement de l'espace régional wallon (SDER). Ces plans entendent, chacun pour leur territoire, créer un climat ambiant le plus favorable possible tant pour la population que pour les activités économiques et entendent tous les trois tenir compte des effets favorables de la situation métropolitaine de Bruxelles.
La situation est plus difficile à gérer dans le cas d'orientations de nature potentiellement concurrentielles, destinées par exemple à attirer des entreprises ou de nouveaux habitants. Dans certains cas, l'essor de la périphérie, que ce soit au niveau résidentiel ou économique s'est clairement fait au détriment de Bruxelles. Dans d'autres, la forte croissance de la périphérie amène cependant une conjonction naturelle d'intérêts, comme en témoigne la volonté flamande de mieux contrôler le développement du Brabant flamand, en évitant une dilution trop forte du bâti et des activités.
Il convient à cet effet d'éviter toute dérive de concurrence interrégionale en développant une culture forte de collaboration et de concertation.
7. Amélioration des fonctions d'accueil administratif
Les fonctions d'accueil des administrations font l'objet d'une évaluation relativement négative de la part de la population, des entreprises et des institutions internationales établies à Bruxelles.
Les usagers se plaignent de manière récurrente de la lourdeur des procédures administratives en général. Le double niveau d'intervention communal et régional peut être source d'incompréhension, de retard et d'incohérence dans le discours.
La qualité de l'accueil et de l'information fournie aux habitants par les administrations régionales reste encore insuffisante. La mise à disposition d'une série d'informations régionales et communales sur Internet marque une certaine volonté de modernisation, mais les réalisations manquent encore de qualité dans la mise à jour et l'organisation des informations.
Le problème relève sans doute d'une culture administrative encore trop peu tournée vers la population et l'ensemble des usagers. Mais il résulte aussi de l'absence de délégations claires, fondées sur des directives précises et facilement interprétables permettant aux administrations (régionales autant que communales) de jouer leur rôle dans de bonnes conditions.
L'amélioration des fonctions d'accueil de la Région implique un effort récurrent dans

la définition des objectifs poursuivis, la facilité d'interprétation et d'application des textes réglementaires, autant que dans la mise sur pied de structures mieux intégrées et hiérarchisées.
Elle passe également par une bonne formation du personnel en contact avec le public, un réexamen des horaires d'ouverture au public et le développement de synergies entre différentes administrations afin de réduire la dispersion de l'information. Le Gouvernement encouragera les fonctionnaires à habiter la Région.
A l'instar de ce qui existe déjà dans de nombreux services publics (fédéral, Région wallonne, STIB, SNCB...), il s'impose de créer un service d'« Ombudsman » qui disposera d'une vue externe « objective » des difficultés rencontrées par les usagers des services publics.
L'accès aisé aux documents administratifs et aux diverses réglementations dépendra, d'une part, de la rédaction de textes plus conviviaux pour les utilisateurs, donc plus faciles à interpréter, ce qui amènera moins d'erreurs; d'autre part, de l'amélioration de la lisibilité des textes administratifs notamment par une traduction plus soignée et enfin de la coordination, la codification et la simplification de la réglementation.
La formation à l'accueil et l'amélioration de la lisibilité des documents administratifs forment un tout indissociable. Les changements doivent être intégrés et doivent avancer à la même vitesse, car il ne sert à rien de former les agents s'il n'y a pas de synergie avec les autres améliorations (rédaction de formulaires plus accessibles, lisibilité améliorée des documents administratifs,...).
8. Développer les instruments de suivi des politiques régionales
La mise en oeuvre du projet de ville doit faire l'objet d'un suivi permanent. La dynamique urbaine est particulièrement complexe et exige une mise en perspective régulière. Quelles sont les tendances en matière sociale, économique, démographique, culturelle, de logement... à Bruxelles, par rapport au passé, par rapport à la périphérie, par rapport à d'autres villes belges et étrangères ? Quelles sont les meilleures pratiques au sein des communes ou des villes que nous pourrions importer ? Comment évoluent les forces et faiblesses de la Région identifiées dans ce document ?
Tenter de répondre à toutes ces questions est indispensable pour piloter le développement d'une ville comme Bruxelles. L'évaluation des politiques mises en oeuvre doit dépasser le nécessaire suivi des réalisations et leur confrontation par rapport aux objectifs initiaux. Il faut aussi, lors de l'élaboration de chaque plan régional de développement, pouvoir réévaluer les priorités du projet de ville en fonction de l'évolution des défis auxquels nous sommes confrontés.
Le pilotage du PRD implique une récolte de données de qualité dans chacune des matières sectorielles du plan, mais également une recherche de qualité couvrant les aspects transversaux des politiques menées ou à mener.
La recherche régionale en matière de développement urbain a trop souvent fait l'objet d'une gestion à court terme, favorisant la recherche sectorielle.
La mutation profonde du monde urbain ces dernières années rend cependant indispensable l'approche intégrée du développement régional dans une démarche globale.
Il y a urgence à développer une stratégie de recherche qui permette de relever ce défi. Cette stratégie ne peut pas être l'apanage d'une seule équipe. Le caractère nécessaire global et intégré de cette recherche nécessite, pour être menée à bien, qu'elle soit le fait d'équipes pluridisciplinaires.
Il s'agit à la fois :
- de créer l'outil de pilotage du plan à savoir un comité stratégique qui regroupe des représentants de chaque ministre bruxellois et de définir ses missions;

- d'élaborer en commun des programmes de recherche à long terme dans des matières transversales afin d'actualiser régulièrement l'analyse des nouvelles tendances et leurs répercussions possibles sur le développement urbain et de permettre la mise au point d'outils de pilotage : indicateurs pertinents, tableaux de bord,...;
- de mettre en place un outil permanent de coordination des services d'études existants qui permettrait également la collaboration avec les Communautés et les Commissions communautaires.

Le pilotage stratégique doit pouvoir s'appuyer sur les rapports d'un comité de suivi. Ce comité de suivi peut décliner ses rapports en fonction des diverses thématiques à aborder. Les rapports du comité de suivi seront instaurés pour chaque domaine opérationnel et qui fourniront les données relatives à leur champ d'action. A cette fin, il est indispensable que la Région étoffe son appareil statistique et coordonne les outils existants, en collaboration avec les Communautés et les Commissions communautaires. La problématique des observatoires sera examinée par le comité de suivi susmentionné chargé d'inventorier les observatoires et de les coordonner.

La mise en place de tableaux de bord simples et mis à jour annuellement doit permettre d'entretenir un débat permanent sur l'évolution de la ville. Ces tableaux devront donner un aperçu des principales réalisations s'inscrivant dans le cadre des priorités du PRD, en les confrontant aux objectifs. Ils serviront aussi à la tenue d'un certain nombre d'indicateurs synthétiques, de manière à pouvoir rapidement prendre connaissance de la modification éventuelle des grandes tendances régionales. Enfin, une évaluation périodique de l'impact des politiques mises en oeuvre devra être effectuée.

Les tableaux de bord évoqués ci-dessus doivent permettre de faire le point sur la situation de la Région, de réorienter les efforts, d'identifier de nouvelles pistes d'action. Ils doivent servir de base à la présentation au Parlement d'un « Etat de la Région de Bruxelles-Capitale ».

Il s'agira notamment de définir si l'indicateur peut se contenter d'être de niveau régional, communal ou doit s'établir par quartier ou par zone spécifique. En effet, dans une commune très diversifiée, les effets d'une politique de rénovation urbaine portant sur un quartier ne pourront s'apprécier au regard de statistiques portant sur l'ensemble de la commune. De même, une subdivision plus fine permettra d'identifier plus clairement des zones dans lesquelles des disparités apparaissent. Dans ce cas, les indicateurs devront être précisés par quartier. Ils seront également sélectionnés en fonction de la disponibilité probable des informations.

On recherchera également les indicateurs permettant de comparer la Région et son évolution avec d'autres villes belges et étrangères comparables.

Citons, à titre d'exemples, et de manière non exhaustive, certains indicateurs de suivi, de performance ou de contexte, utiles au vu des domaines de ce chapitre :

L'évolution de la démographie (sens large) :
- la migration entre Bruxelles et la périphérie;
- les revenus moyens et médians;
- le niveau d'instruction de la population;
- la taille moyenne et composition des ménages par rapport aux autres Régions;
- les indicateurs de pauvreté;
- l'économie et l'emploi;
- le nombre d'emplois;
- le nombre de chômeurs;
- le nombre de faillites;
- la répartition de l'emploi par secteur statistique.

La fiscalité des ménages :
- la fiscalité à Bruxelles et dans les autres Régions;
- l'évolution de la structure des revenus des Bruxellois;
- l'évolution du marché immobilier.
Le logement :
- le nombre de logements neufs par quartier et par opérateur public et privé;
- le nombre de logements rénovés;
- le nombre de logements occupés ou vides;
- la surface occupée par habitant;
- le nombre d'appartements et de maisons unifamiliales;
- la proportion de propriétaires et de locataires;
- le nombre de logements ne disposant pas du petit confort;
- le nombre de primes liées à la rénovation par type d'intervention;
- les permis délivrés et la proportion de projets publics et privés;
- l'évolution des loyers;
- l'évolution des prix de vente.
La rénovation urbaine :
- la localisation des opérations publiques et privées;
- le nombre de primes sollicitées et octroyées avec leurs montants;
- les inventaires communaux des bâtiments inoccupés et des terrains non bâtis;
- les primes à l'embellissement des façades.
Les espaces publics :
- les investissements régionaux par rapport à la longueur des voiries régionales;
- les investissements communaux par rapport à la longueur des voiries communales;
- la superficie de parcs et jardins publics par habitant;
- la verdurisation des voiries;
- le nombre d'interventions;
- l'état des lieux qualitatif des espaces publics régionaux et communaux et programmation des travaux.
La propreté et la sécurité :
- le taux de criminalité;
- l'impact des dispositifs préventifs;
- la réalisation du plan propreté;
- les statistiques et les points noirs en matière de sécurité routière.
Les équipements collectifs :
- le nombre d'établissements scolaires et fréquentation (analyse des besoins);
- le nombre de places en crèches et les besoins exprimés;
- la localisation et le nombre des grands équipements de niveau régional;
- la répartition et la diversité des équipements locaux.
La valorisation du patrimoine (et la protection des intérieurs d'îlot) :
- le nombre de bâtiments protégés;
- le nombre de réhabilitations de bâtiments protégés et le type d'affectation;
- le nombre de primes liées à la protection du patrimoine.
La mobilité :
- la fréquentation du réseau urbain STIB et dans les gares SNCB de la Région;
- l'intensité de la circulation sur les voiries métropolitaines et autoroutes;
- les investissements en renouvellement et en extension de capacité des transports publics;
- l'intensité de la circulation sur le réseau de quartier (« zones 30 »);
- la longueur du réseau de quartier converti en « zones 30 ».

L'environnement :
- l'exposition au bruit;
- la qualité de l'air.
Ces indicateurs objectifs devraient être complétés par des indicateurs de mesure d'opinion de type « baromètre » indiquant le niveau de satisfaction de la population.

GLOSSAIRE

- A -

ACHAT-RENOVATION : Achat d'un logement nécessitant des travaux de rénovation relatifs à l'état de construction du logement aux fins de satisfaire en priorité aux obligations élémentaires de sécurité, de salubrité et d'équipement.

ADDITIONNELS A L'IMPOT SUR LES PERSONNES PHYSIQUES (CENTIMES) : Impôt, destiné aux communes, auquel sont soumis les agents économiques (contribuables). Il représente un pourcentage de l'impôt versé par le contribuable à l'Etat fédéral. Son montant est décidé par le pouvoir communal..

AGENCE IMMOBILIERE SOCIALE : Personne morale agréée et subsidiée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui a pour mission de permettre l'accès au secteur locatif des personnes en difficulté. L'agence immobilière sociale a pour objectif d'augmenter le parc locatif, tant du secteur public que privé par le maintien, la réintroduction ou la création d'un maximum de logements

AGGLOMERATION (MORPHOLOGIQUE) : Ensemble constitué d'une ville et de ses faubourgs ou de sa banlieue. L'agglomération de Bruxelles dépasse, bien entendu, les limites administratives de la Région.

ARCHITECTURE BIOCLIMATIQUE : Conception ou interventions architecturales, telles qu'un aménagement spécifique, un établissement ou une orientation des bâtiments permettant une intégration durable de ces bâtiments dans l'environnement, tout en respectant cet environnement. Il s'agit tout particulièrement de l'utilisation maximale des possibilités énergétiques tirées de l'environnement extérieur et de la minimisation des pertes d'énergie.

AUDIT URBAIN : Vaste enquête sur la qualité de vie menée dans cinquante-huit grandes villes européennes à l'initiative de la Commission européenne.
http ://inforegio.cec.int/urban/audit

- B. -

BAIL GLISSANT : Formule permettant à un opérateur public ou une association oeuvrant pour l'insertion par le logement de prendre bail, d'installer un locataire et, après un certain temps de guidance budgétaire et sociale, de transférer le bail au locataire.

BARRIèRE URBAINE : Obstacle physique (voie ferrée, fleuve, infrastructures routières, dénivelé important...) ou symbolique (limite d'arrondissement, enclavement d'un quartier résidentiel, cité...) qui s'oppose à l'accès d'une zone, d'un quartier, d'un équipement, ...

BASSIN D'ORAGE : Réservoir servant à retarder temporairement l'écoulement d'une partie des eaux de pluie, en réglant le débit de l'évacuation des eaux pour réduire les déversements et enlever une quantité limitée de polluants. Le bassin d'orage a pour objectif premier d'écrêter les crues. Outre ce rôle de stockage temporaire des eaux, il doit assurer aussi différents rôles secondaires liés directement à l'épuration des eaux.

BASSIN VERSANT : Région géographique naturelle drainée par un ou plusieurs cours d'eau et leurs affluents.

BITC (Brussels Information Traffic Center) : Centre de contrôle et d'information « online » du trafic routier dans la Région de Bruxelles-Capitale, appuyé sur un réseau de fibres optiques reliant les différents carrefours et tunnels vers un tableau de

commande.
BRUXELLES-FORMATION : Organisme public, créé en 1994 par la Commission communautaire française (Cocof), chargé d'aider à qualifier, perfectionner ou reconvertir la population. Bruxelles Formation propose près de deux cents formations différentes regroupées en six pôles : pôle d'orientation et d'accompagnement, pôle des métiers techniques et industriels, pôle des métiers de bureau et de services, pôle de perfectionnement en informatique et en gestion, pôle de l'autoformation assistée et de la formation à distance et pôle Entreprises. Par ailleurs, Bruxelles Formation dispose d'un centre d'information et de conseils (Carrefour Formation) et accueille les travaux de la Commission consultative en matière de formation, d'emploi et d'enseignement (CCFEE) et en assure le secrétariat.
BRUXELLES TECHNOPOL : créé et financé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, Technopol est l'interlocuteur des entreprises et institutions bruxelloises qui rencontrent des opportunités ou des problématiques liées à l'innovation. Technopol axe ses compétences prioritairement dans les domaines suivants :
- Agro-alimentaire
- Technologies de l'information et de la communication
- Santé
- Industries de précision
BRUXELLISATION : Terme faisant référence à la destruction du tissu urbain traditionnel bruxellois au profit, par exemple, de constructions d'infrastructures routières ou de tours de bureaux.
- C -
CADASTRE TECHNIQUE DU LOGEMENT SOCIAL : Projet mis en oeuvre récemment au sein du secteur du logement social bruxellois, afin d'informatiser la gestion technique des logements sociaux et d'élaborer un registre de données chiffrées. Ce registre définit l'emplacement, la surface et l'état de l'ensemble des logements sociaux en Région de Bruxelles-Capitale.
CELLULE DE COOPERATION REGION - COMMUNES : Cellule mise en place par décision du Gouvernement du 21/03/1996 et ayant en charge la coordination des Plans Communaux de Développement.
CELLULE DE VEILLE EN MATIèRE DE PATRIMOINE : Ensemble de personnes chargées de prendre en charge la surveillance active du patrimoine pour en anticiper les évolutions. Cette surveillance se base sur un processus récurrent de recherche et collecte de l'information dont les données sont traitées afin de protéger le patrimoine en intervenant auprès des propriétaires concernés.
CENTRE URBAIN D'ENTREPRISES : Centre permettant d'héberger plusieurs petites et moyennes entreprises en leur fournissant des services communs.
CHANCRE : Terrain et/ou immeuble laissé à l'abandon, ou utilisé à titre transitoire, en milieu urbain, dans l'attente d'une nouvelle occupation.
CHEMINS DE LA VILLE : Appellation donnée à un projet d'aménagement de plusieurs espaces publics en Région de Bruxelles-Capitale. Ce projet, débuté en 1990, est composé de 5 parcours (qui totalisent près de 6 km de voiries) essentiellement localisés dans le Pentagone. Ces parcours comprennent des voiries ainsi que quelques places et lieux majeurs du tissu urbain bruxellois. Les aménagements prévus dans le cadre des « Chemins de la ville » se font sur base d'une charte d'aménagement qui définit les grands principes à respecter ou à mettre en oeuvre. Les objectifs principaux de ce projet sont d'offrir une vision d'ensemble structurée et cohérente des parcours et d'améliorer l'image de Bruxelles - notamment en améliorant la liaison entre le haut et

le bas de la ville.
CHOMEURS : Chômeurs complets indemnisés et personnes dispensées de chercher du travail et donc expulsées du chômage (pré pensionnés, personnes ne cherchant pas de travail et dont le(la) conjoint(e) a du travail, « chômeurs âgés »).
CIRCULAIRE DE SAEGER : Circulaire ministérielle fixant un nombre minimal d'emplacements de stationnement dans les nouveaux immeubles, en fonction de leur affectation. La circulaire De Saegher, fruit d'une politique urbaine des années 60, a été créée afin de résoudre certains problèmes de circulation et de stationnement dus, entre autres, à l'accroissement du nombre de véhicules dans les villes.
CITY-MARKETING : ensemble des moyens mis en oeuvre pour promouvoir au plan touristique et culturel l'image de la ville
CLUSTER : Regroupement de petites entreprises à l'échelon local ou sectoriel.
CODE DE LA RUE : Code de la route qui a été réécrit en prenant le parti de privilégier la sécurité et le confort des piétons, cyclistes et moins valides dans l'espace urbain.
CONTINUITE VERTE : Axes verts de liaison entre les espaces verts (sites relais). Il s'agit de sentiers, de rues, d'avenues et de places, etc. possédant actuellement déjà un caractère vert ou requérant une verdurisation et une sécurisation poussées tant pour les piétons que les cyclistes afin de remplir pleinement leur fonction socio-récréative et écologique dans le cadre du Maillage vert.
CONTRAT D'AXE : Contrat entre la Région, la/les Commune(s), et la STIB, visant à appliquer des mesures susceptibles d'améliorer la vitesse commerciale d'un axe donné de transport en commun de surface.
CONTRAT DE PROPRETE : Contrat passé entre une administration communale de la Région de Bruxelles-Capitale et l'Agence Bruxelles-Propreté. Ce contrat est proposé depuis 1997 aux communes de la Région de Bruxelles-Capitale en échange d'un soutien logistique (mise à disposition de matériel et d'effectifs) afin de résoudre, dans les meilleurs délais, les problèmes de propreté publique existant dans la commune signataire.
CONTRAT DE SECURITE ET DE SOCIETE : Contrat contribuant à la réalisation du programme d'urgence axé sur les problèmes de société et visant à garantir la sécurité des citoyens dans les villes et communes, à rétablir la qualité de la vie et à répondre aux besoins sociaux en matière de sécurité et de protection des citoyens (remplace les « contrats de sécurité »).
CONTRAT DE SECURITE : Contrat visant à améliorer la sécurité de certains quartiers en Région de Bruxelles-Capitale. Ces contrats, initiés en 1991 par l'Etat fédéral, sont développés autour d'un partenariat entre l'Etat, la Région et 10 communes de la Région de Bruxelles-Capitale jugées plus « sensibles ». Les contrats de sécurité comportent un volet policier, un volet social et un volet prévention. Le volet prévention s'attache à un renforcement d'encadrement et d'accompagnement social. Le volet policier prévoit le financement pour le recrutement de policiers supplémentaires ou de personnel préposé à décharger certains policiers des tâches administratives.
CONTRATS DE QUARTIER : Contrats visant à revitaliser certains quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale. Les contrats de quartier, régis par l'Ordonnance organique de la revitalisation des quartiers anciens du 7 octobre 1993, ont pour objectif principal de rétablir les fonctions urbaines, économiques et sociales des quartiers défavorisés. Ces contrats comportent plusieurs volets d'intervention relatifs au logement, à l'espace public et à la problématique sociale : ils prévoient des subventions régionales pour des investissements à réaliser par les communes dans des

programmes quadriennaux.
- D -
DECHETS CHIMIQUES MENAGERS ET NON-MENAGERS : Déchets dangereux énumérés dans la nomenclature européenne relative aux déchets dangereux, entre autres, les déchets provenant de certaines industries (i.e. industries de la transformation du bois, industries du cuir et du textile,...), les déchets provenant des procédés de la chimie minérale ou organique, les déchets provenant de la fabrication de revêtements (i.e. peinture, vernis, émaux, ...).
DECHETS ENCOMBRANTS : Gros appareils électroménagers de type cuisinières, réfrigérateurs, télévisions ou matériel informatique et bureautique. Ceux-ci peuvent parfois contenir des substances reprises comme déchets dangereux.
DECHETS MENAGERS : Déchets produits par les ménages, collectés et traités par les collectivités locales (i.e. cartons d'emballages, papiers de bureau, restes de repas, bouteilles et canettes de boissons, ...).
DECHETS VERTS : Déchets végétaux provenant de l'entretien des jardins privés (déchets verts ménagers) et de la gestion des parcs publics, des bords de routes, des arbres d'alignements, par les services communaux et régionaux.
DELOCALISATION : Abandon d'une localisation antérieure au profit d'une nouvelle.
DEMANDEURS D'EMPLOI INDEMNISES : Chômeurs obtenant un revenu de substitution et déclarés comme demandeurs d'emploi.
DEVELOPPEMENT DURABLE : Modèle de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins. La notion de développement durable est née au milieu des années 80, au sein des organisations internationales, afin de mettre en évidence les limites de certains modes de croissance et de développement qui dégradent irrémédiablement le patrimoine naturel de l'humanité.
DOTATION DE SOLIDARITE NATIONALE : Transfert de moyens financiers en provenance de l'Etat fédéral vers une Région dont le produit moyen de l'impôt des personnes physiques par habitant est inférieur au produit moyen de l'impôt des personnes physiques par habitant pour l'ensemble du Royaume.
DROIT DE PREEMPTION : Droit, tel que défini dans l'ordonnance du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18/07/2002 (M.B. du 17 août 2002), qui permet à une autorité publique de se substituer à un acquéreur potentiel lorsqu'un propriétaire déclare son intention de vendre.
DUALISATION : processus de division d'une entité (i.e. une société) en deux groupes à caractéristiques économiques et sociales différentes.
- E -
EAUX RESIDUAIRES : Eaux contenant des déchets de matières solides ou liquides rejetées comme inutilisables après usage industriel.
ECO-CONSTRUCTION : Construction ou rénovation respectueuse de l'environnement et économe en énergie.
ECONOMIE SOCIALE : Secteur de l'économie se composant d'activités économiques exercées par des sociétés, principalement coopératives, des mutualités et des associations dont l'éthique se traduit par les principes suivants : finalité de service aux membres ou à la collectivité plutôt que de profit, autonomie de gestion, processus de décision démocratique, primauté des personnes et du travail sur le capital dans la répartition des revenus.
ECO-RENOVATION : voir « Eco-construction ».
E-GOVERNANCE : Services administratifs fournis via Internet (i.e. sites à vocation informative comportant certains documents et formulaires officiels comme, par

exemple, les archives des décisions du Conseil des ministres, ...).
EQUIVALENT MINIMEX : Allocation octroyée à des personnes n'ayant pas un droit automatique au minimex (mineurs d'âge, réfugiés politiques en attente de statut, personnes étrangères hors CEE,...).
ESPACES STRUCTURANTS : Espaces publics porteurs de lisibilité et d'identité de la structure urbaine.
ESPACES STRUCTURANTS A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE - AMENAGEMENT DE TYPE I : Espaces publics (voiries, anciennes chaussées, ...) où l'on vise une modération du trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie concernée.
ESPACES STRUCTURANTS A INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCEE - AMENAGEMENT DE TYPE II : Espaces publics (rocades et grandes voiries dans l'axe du Canal, ...) où l'on vise le renforcement de la part de l'espace voué à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité).
ESPACES VERTS A AMELIORER : Espaces verts devant être restaurés par des aménagements ponctuels, une gestion adaptée et renforcée, etc.
ESPACES VERTS A GERER : Friches ou sites semi-naturels qui ont une valeur écologique, historique ou paysagère à respecter.
ESPACES VERTS D'IMPORTANCE REGIONALE A REQUALIFIER : Grands parcs historiques (Josaphat, Léopold, Astrid, ...) qui ont subi une dégradation importante et qui nécessitent une rénovation structurelle d'envergure.
ETANG(S) : Plan(s) d'eau d'origine naturelle ou non, de petite profondeur, alimenté(s) régulièrement en eau.
EUROCORRIDOR : Espace reliant des aires métropolitaines européennes et représentant des courants importants de déplacements et d'échanges au niveau supra régional et international. Un eurocorridor est irrigué par des axes majeurs de communication.
EUTROPHISATION : Enrichissement de l'eau par des nutriments, en particulier par des composés d'azote et de phosphore, qui accéléreront la croissance d'algues et de formes plus évoluées de la vie végétale. (dictionnaire de l'eau UNESCO).
EXODE URBAIN : Migration résidentielle des individus se déplaçant de la ville vers un autre lieu de destination (périphérie ou campagne).
- F -
FONCTION FAIBLE : Affectation ou activité étant peu à peu « chassée » d'un espace suite à la pression d'une fonction plus forte. Les menaces qui pèsent sur le marché résidentiel (i.e. augmentation des prix des logements suite à l'implantation croissante de bureaux dans un quartier résidentiel) peuvent être telles, que l'on assimile alors le logement à une fonction faible.
FONCTION FORTE : Affectation ou activité (logement, bureau, ...) étant, à un moment donné, qualifié « d'envahissante ». Les menaces qu'exerce une activité peuvent être telles, qu'on assimile alors cette activité à une fonction forte.
FONDS D'AMORCAGE : Fonds destinés à une entreprise afin de l'aider à passer le « cap critique » des premiers mois de son développement.
FONDS DE GARANTIE : organisme créé par l'ordonnance du 22 avril 1999 destiné à accorder une garantie complémentaire pour les crédits dont la caution est jugée insuffisante par l'institution qui finance le prêt.
FONDS DE PARTICIPATION : Institution ayant les missions suivantes :
1. assurer la gestion de participations et d'obligations détenues au 31 décembre 1992 pour compte du « Fonds de participation », pour avoir été souscrites par la Caisse

Nationale du Crédit Professionnel;
2. contribuer directement ou indirectement au renforcement des fonds propres des personnes physiques ou morales qui peuvent obtenir un crédit professionnel, par des prêts subordonnés ou autres formes d'avances de ce type, pour les besoins de leurs activités professionnelles;
3. octroyer des prêts subordonnés aux chômeurs complets indemnisés désireux de s'établir indépendants ou de créer une entreprise;
4. contribuer directement ou indirectement, par des prêts subordonnés ou non, ou d'autres formes d'avance de ce type, à la reprise d'entreprises personnelles ou constituées, sous forme de sociétés qui peuvent obtenir un crédit professionnel.
FONDS MICRO-CREDIT : Fonds servant à accorder un crédit aux personnes qui désirent lancer une entreprise mais qui n'ont pas accès au financement traditionnel.
- G -
GRAPPES D'ENTREPRISES : voir « Cluster ».
GUICHET UNIQUE : Centralisation en un lieu des démarches administratives et des renseignements fournis aux entreprises et/ou aux particuliers.
- H -
HINTERLAND : Arrière-pays.
HYPERCENTRE : Zone où la proportion d'achats faits dans les commerces non quotidiens est la plus forte.
- I -
ICR : Itinéraires Cyclables Régionaux
INCUBATEURS : Organismes qui aident de nouvelles entreprises à démarrer en leur fournissant des locaux, des services multiples, des conseils et de la formation jusqu'à ce qu'elles deviennent autonomes, et en favorisant les échanges avec des entreprises déjà installées.
INDUSTRIE A HAUT NIVEAU TECHNOLOGIQUE : Activités productives de biens et de services recourant de manière significative au transfert de technologies en provenance des universités et des instituts supérieurs d'enseignement ou aux résultats des recherches d'un laboratoire ou d'un bureau d'études.
INDUSTRIE CULTURELLE : Secteur d'activités qui conjuguent la création, la production et la commercialisation de biens et de services dont la particularité réside dans l'intangibilité de leurs contenus à caractère culturel, généralement protégés par le droit d'auteur. Les industries culturelles incluent notamment l'édition imprimée et le multimédia, la production cinématographique, audiovisuelle et phonographique, l'artisanat, le design, ... Les industries culturelles ajoutent aux oeuvres de l'esprit une plus value de caractère économique qui génère en même temps des valeurs nouvelles, pour les individus et pour les sociétés.
INDUSTRIE MANUFACTURIèRE : Secteur industriel comprenant trois ensembles :
- L'industrie des biens d'équipement des entreprises (machines-outils, matériel électronique, construction navale et aéronautique) et des ménages (automobile, électroménager);
- L'industrie des biens de consommation courante (pharmacie, textile, ameublement, parachimie, presse et édition notamment);
- L'industrie produisant des biens intermédiaires (sidérurgie, métallurgie, chimie, verre, papier, matières plastiques);
INTERCULTURALITE : Capacité à faire se rencontrer différentes cultures qui coexistent sur le territoire de la Région, en vue de favoriser le brassage, l'échange, la compréhension mutuelle entre les différentes populations.
INTERMODALITE : Utilisation de plusieurs modes de déplacement successivement

en disposant d'interfaces entre ces modes.
- J -
JUST-IN-TIME : Méthode de gestion des stocks qui consiste à limiter au plus strict les stocks et à assurer l'approvisionnement d'une usine en composants, au moment même où elle en a besoin, juste à temps.
- K -
KISS & RIDE : Facilités offertes aux automobilistes pour déposer/reprendre des usagers des transports en commun soit un lieu de « dépose-minute ».
- L -
LIAISONS PIETONNES ET CYCLISTES A AMELIORER : Lieux nécessitant une facilitation et/ou une sécurisation (souvent par une modération des vitesses) des traversées piétonnes et cyclistes, par des aménagements tels que passage-piéton, trottoir traversant, piste ou bande cyclable, îlot, feux de signalisation, etc..
LOCOMOTIVE CULTURELLE : Infrastructure culturelle qui, en raison de sa taille et/ou de sa spécificité draine beaucoup de visiteurs.
- M -
MAILLAGE BLEU : Approche intégrée de valorisation et réhabilitation des rivières bruxelloises. Les principes du maillage bleu sont de rétablir autant que possible la continuité du réseau hydrographique de surface et d'y écouler les eaux propres.
MAILLAGE VERT : Concept d'aménagement qui vise la constitution d'un réseau vert continu d'un point de vue spatial et fonctionnel au sein de la Région bruxelloise. Le maillage vert à deux objectifs principaux : développer des continuités vertes en interconnectant les espaces verts par des liaisons plantées et améliorer la répartition spatiale des espaces verts en aménageant de nouveaux espaces dans les zones déficitaires de la ville.
MANUEL DES ESPACES PUBLICS : Ouvrage didactique à destination des décideurs, des gestionnaires, des techniciens et des auteurs de projet intervenant dans la problématique de l'aménagement des espaces publics en Région de Bruxelles-Capitale. La rédaction de cet ouvrage fût confiée, en 1991, aux Archives d'architecture moderne par le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.
MARKETING URBAIN : Ensemble des moyens mis en oeuvre pour promouvoir l'image de la ville.
METROPOLE BRUXELLOISE : Aire d'influence géographique de la Région de Bruxelles-Capitale, dont le périmètre varie en fonction du thème traité.
METROPOLE : Place centrale, noeud décisionnel dans un réseau de villes. Lieu d'impulsion, de créativité, d'émission d'ordres et de connexion des flux les plus variés qui parcourent l'espace.
MINIMEX : Revenu minimum octroyé à toute personne dont les ressources sont inexistantes ou insuffisantes et qui n'est pas en mesure de se les procurer, soit par ses efforts personnels, soit par d'autres moyens.
MOBILITE DOUCE : Mobilité à pied, à vélo et au moyen de vecteurs non motorisés organisée en veillant au confort et à la sécurité des usagers vulnérables.
MULTICULTUREL : Qui présente des caractéristiques relevant de différentes cultures.
MULTIMODALITE : Favoriser le choix responsable du mode de déplacement le plus approprié entre plusieurs alternatives.
- N -
NICHE : Petit segment de marché qui reste à exploiter.
NoeUDS INTERMODAUX - RENFORCEMENT DE LA PRIORITE ACCORDEE

AUX USAGERS FAIBLES : Noeuds d'importance locale répondant à la même définition et objectifs que les « noeuds intermodaux principaux ».
NoeUDS INTERMODAUX PRINCIPAUX : Noeuds d'importance régionale situés sur ou à l'intersection de voiries importantes - souvent régionales. Ils sont localisés à proximité de pôles d'activités d'échelle régionale (habitat, travail, commerce, enseignement, équipement d'intérêt collectif). Ces noeuds correspondent à des noeuds de transports en commun. Il s'agit ici de rendre les différents modes de déplacements compatibles par des aménagements adéquats, sûrs et confortables en faveur des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, tout en renforçant le verdoiement des espaces concernés.
NOYAUX COMMERCIAUX : Différents types d'agrégats de commerces et de services à la population, privés et publics, que l'on rencontre dans la région (voir PRAS : concentration commerciale d'au moins 20 commerces avec au moins 25 % de commerces spécialisés.).
- O -
OBJECTIF II (ZONE) : Zone dans laquelle des fonds structurels européens permettront de continuer, jusqu'en 2006, à financer des programmes qui visent la reconversion économique et sociale de zones en difficulté structurelle. En Région de Bruxelles-Capitale, le périmètre d'une zone objectif II (voir carte 1, intitulée « Projet de ville ») est une zone urbaine en difficulté et a été approuvé par la Commission européenne le 25 octobre 1999.
OBSERVATOIRE (BRUXELLOIS DU TOURISME, DE LA SANTE, DE LA PAUVRETE, DU BUREAU ...) : Outil destiné à l'observation d'une problématique en Région de Bruxelles-Capitale. Les informations récoltées par certains de ces « Observatoires » sont publiées sous forme de Bulletin trimestriel. Ces derniers présentent une analyse de la situation existante de fait et comprennent des bilans de l'évolution successive d'une problématique. Ils sont édités par la Région de Bruxelles-Capitale.
- P -
PARK & RIDE : Lieu de stationnement mis à la disposition des automobilistes afin qu'ils puissent emprunter facilement un autre moyen de transport (i.e. parking Delta).
PARKINGS DE DISSUASION : Parkings situés à l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. Ils sont en connexion avec le réseau de chemin de fer et le RER. Il appartient à l'Etat fédéral et à la SNCB, en concertation avec la Région flamande et la Région wallonne, ainsi qu'avec les autorités locales, de mettre en oeuvre la construction de ces parkings aux endroits les plus appropriés.
PARKINGS DE TRANSIT : En principe de plus petite taille que les parkings de dissuasion, ils sont situés à l'intérieur de la Région. Ils sont en connexion avec le transport public urbain et/ou avec le RER.
PENTAGONE : Centre historique de Bruxelles au sein duquel la ville se développe jusqu'au milieu du XIXème siècle. Le terme pentagone fait référence à la forme pentagonale de la deuxième enceinte (XIVème siècle) de Bruxelles sur laquelle seront construits les boulevards actuels de la petite ceinture.
PEPINIèRES D'ENTREPRISES : voir « Incubateurs ».
PEREQUATION CADASTRALE : Réajustement des revenus cadastraux. En Belgique, la péréquation cadastrale est, en principe, opérée tous les dix ans. Cependant, la dernière a eu lieu en 1980, sur base des revenus estimés en 1975. Depuis ces revenus sont indexés.
PERIPHERIE : Partie externe de la ville, considérée comme étant sous l'influence du centre.

PERIURBANISATION : Phénomène d'extension des villes et de dilution du paysage urbain, la péri urbanisation est due à la concentration de l'emploi dans les pôles urbains et au besoin d'espace des habitants qui se sont peu à peu installés en périphérie, faisant ainsi reculer les limites de la ville.
PERMIS D'ENVIRONNEMENT : Autorisation administrative, anciennement appelée permis d'exploiter « commodo-incommodo », contenant les dispositions techniques que l'exploitant doit respecter pour que ses installations ne constituent pas une gêne ou un danger pour le voisinage immédiat et ne nuisent pas à l'environnement.
PERMIS D'URBANISME : Autorisation administrative, anciennement appelée « permis de bâtir », nécessaire avant d'entamer tous travaux (i.e. construction, démolition, transformation, ...) ou changement d'affectation d'un bien.
PETIT CONFORT (LOGEMENT AYANT LE) : Logement possédant les commodités suivantes : eau courante; WC avec chasse; salle de bains ou douche.
PLAN BRUIT : Plan régional de lutte contre le bruit en milieu urbain (2000-2005) adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 21 juin 2000.
PLAN D'AMELIORATION STRUCTURELLE DE LA QUALITE DE L'AIR : Plan intégré visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs des polluants pour la santé humaine et l'environnement ainsi que d'arrêter les mesures visant à réduire structurellement la pollution atmosphérique.
PLAN OPERATIONNEL : Plan mentionnant des périmètres et/ou zones où certaines règles, visant à la création de projet, sont d'application. Ce type de plan se distingue des plans strictement réglementaires (i.e. PRAS) par le fait qu'il vise la création d'un véritable projet tel que l'urbanisation d'une zone ou la restructuration d'espaces. Un plan opérationnel est donc « volontariste ». Aussi, les pouvoirs publics assument souvent une partie des charges visant à la réalisation du projet relatif au dit plan.
PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS) : Plan réglementaire qui précise l'affectation générale des différentes zones du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce plan comprend plusieurs cartes, des prescriptions urbanistiques y étant relatives ainsi qu'un glossaire.
POINTS NOIRS DU BRUIT : Zones récréatives ou zones habitées (ou occupées) qui présentent soit une concentration de sources de bruit, soit un nombre élevé de plaintes liées au bruit. La situation sonore est perçue comme gênante dans ces zones et doit donc faire l'objet d'une étude objective et approfondie.
POLARISATION SOCIO-SPATIALE : voir ségrégation socio-spatiale.
POLITIQUE ABC : voir Théorie ABC.
POLLUTION (ATMOSPHERIQUE) A LONGUE DISTANCE : Pollution atmosphérique dont la source physique est comprise totalement ou en partie dans une zone soumise à la juridiction nationale d'un Etat et qui exerce des effets dommageables dans une zone soumise à la juridiction d'un autre Etat à une distance telle qu'il n'est généralement pas possible de distinguer les apports des sources individuelles ou groupes de sources d'émission.
POPULATION ACTIVE : Population active occupée et relevant du chômage.
POPULATION CAPTIVE : Population n'ayant que peu de choix de localisation à sa disposition en raison, notamment, de ses revenus.
PRECOMPTE IMMOBILIER : Impôt annuel prélevé sur le revenu cadastral indexé de biens immobiliers situés en Belgique. Cet impôt bénéficie aux régions, provinces et communes dans lesquelles le bien immobilier est situé. Le taux de base du précompte immobilier revient à la région et constitue un pourcentage fixe. Les provinces et les communes peuvent lever des centimes additionnels en plus de la part de la région. Les centimes additionnels sont définis de manière autonome par chaque province et

chaque commune séparément.
PREMIèRE COURONNE : Ensemble des quartiers de Bruxelles urbanisés avant 1914 et situés à proximité (30 minutes de marche maximum) de toutes les activités métropolitaines caractéristiques de la centralité.
PRODUCTION DE BIENS IMMATERIELS (ACTIVITES DE) : Activités de conception et/ou de production de biens immatériels fondées sur un processus intellectuel ou de communication ou liées à la société de la connaissance (production de biens audiovisuels, de logiciels, studios d'enregistrement, formation professionnelle spécialisée, services pré-presse, call centers,..) ou encore relevant des technologies de l'environnement.
PRODUIT INTERIEUR BRUT (PIB) : Somme de toutes les valeurs ajoutées brutes créées par toutes les branches économiques (agriculture, industrie d'extraction, secteur manufacturier, transports, services,...) pendant une année.
PROGRAMME PROSPECTIVE RESEARCH FOR BRUSSELS : Programme de recherche fondamentale et prospective mis sur pied par la Région de Bruxelles-Capitale afin de développer la recherche relative à divers thèmes jugés essentiels par la Région (urbanisme, économie urbaine, mobilité, environnement, développement durable, fiscalité, politique de l'emploi,...).
PROJET PHARE : Il s'agit de projets intégrés et facteurs de développement durable qui peuvent être soit de type architectural ou urbanistique soit événementiel.
PROMENADE SHOPPING : Tendance de fond du secteur de la distribution qui consiste à associer l'acte d'achat à un loisir en mettant à la disposition des clients un cadre agréable - qui incite à flâner -, une garderie, un café-restaurant, ...
- Q -
QUARTIERS D'INITIATIVE : Programme d'urgence spécifique pour les quartiers en difficulté au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce programme prévoit des actions visant à améliorer le cadre de vie (via, principalement, l'aménagement d'espaces publics) et à renforcer la cohésion sociale dans ces quartiers. Un contrat de ce type, basé sur une convention entre une commune et la Région de Bruxelles-Capitale, est réalisé en 2 ans sur base d'un financement fédéral, régional et communal (10%). Le choix des quartiers pouvant bénéficier d'un tel contrat est opéré par la Région de Bruxelles-Capitale. Les Quartiers d'initiative ont été supprimés en 2001 et intégrés dans les contrats de quartier.
- R -
RECHERCHE (PROGRAMMES CADRES DE) ET DE DEVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE (PCRDT) : Programmes cadres pluriannuels, lancés par l'union européenne, dédiés aux projets scientifiques afin d'ouvrir de nombreuses possibilités de participation à la politique de recherche scientifique de l'Union européenne. Le VIe PCRDT (2002-2006) devrait conduire à la constitution d'un véritable espace européen de la recherche.
RECONVERSION : Transformation des activités afin de s'adapter à l'évolution économique et sociale.
REGIE DE QUARTIER : Organisme dont l'objectif est de développer des programmes de remise à l'emploi combinés à des actions visant à remplir des besoins d'intérêt collectif.
REGIE LOCALE : Entreprise d'insertion sociale chargée de travaux relatifs à la rénovation d'immeubles et aux réaménagements d'espaces publics.
RENOVATION : Procédure visant à remettre en état un local, un immeuble, un îlot ou un quartier.
RESEAU DE QUARTIER : Ensemble de voiries de trafic de proximité et de faible

débit.
Il est composé de collecteurs de quartiers, qui drainent la circulation d'accès dans un quartier et l'amènent sur une voie des réseaux inter quartier ou primaire, et des voiries locales qui assurent la desserte des riverains.
RESEAU HYDROGRAPHIQUE : Ensemble d'une région ayant un exutoire commun pour ses écoulements de surface.
RESEAU INTERQUARTIER : Ensemble des voiries qui sont le vecteur des déplacements urbains à courte ou à moyenne distance et qui assurent l'unité de la ville entre les différents quartiers. Il a pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional.
RESEAU REGIONAL : C'est le réseau primaire des voiries, c'est-à-dire l'ensemble des voies à grand trafic. Le réseau primaire est composé :
des autoroutes, qui assurent les liaisons routières rapides entre les villes ou le contournement de la Région par le trafic qui ne la concerne pas;
des voies métropolitaines, qui assurent l'accès aux grands équipements métropolitains;
des voies principales, qui complètent le réseau des voies métropolitaines pour assurer les grands mouvements dans la ville.
REVENU CADASTRAL : Revenu fictif censé correspondre au revenu net moyen qui peut être normalement obtenu d'un bien immobilier "au 1er janvier 1975". Ainsi, l'Administration du Cadastre attribue un "revenu cadastral" à tout bien immobilier qui est situé en Belgique, tel que par exemple terrains, habitations, usines, immeubles de bureaux, etc.
REVENU IMPOSABLE : Ensemble des revenus nets (revenu(s) professionnel(s), revenu(s) immobilier(s), ...), diminué des dépenses déductibles.
REVENU MOYEN PAR DECLARATION : Quotient du revenu total net imposable par le nombre des déclarations introduites au 30 juin.
REVENU MOYEN PAR HABITANT : Quotient du revenu total net imposable par le total de la population au 30 juin.
REVER (RESEAU VERT EUROPEEN) : Projet dont les principaux objectifs sont de promouvoir les déplacements non-motorisés, de relier de quelque manière que ce soit les agglomérations, de promouvoir le développement et la redécouverte des régions rurales, de découvrir les richesses du patrimoine... tout en protégeant voire en en améliorant la qualité de l'environnement.
REVITALISATION : Ensemble des travaux et actions visant à la revalorisation économique, pratique et/ou esthétique d'un lieu.
- S -
SECONDE COURONNE : Portion du Territoire de la Région de Bruxelles-Capitale située entre les boulevards de grande ceinture et la limite régionale comprenant la ville dense de seconde couronne et de la ville verte de seconde couronne.
SECTEUR NON MARCHAND (ACTIVITES DU) : Activités qui répondent aux critères suivants : être d'utilité publique ou sociale ou d'intérêt culturel , ne poursuivre aucun but lucratif , satisfaire des besoins collectifs qui, autrement, n'auraient pas été rencontrés. Ainsi, ces activités peuvent être relatives à l'aide aux familles et aux personnes âgées, à la petite enfance, à l'éducation permanente, aux organisations de jeunesse, aux fédérations sportives, ...
SEGREGATION SOCIO-SPATIALE : Tendance à l'organisation de l'espace en zones à forte homogénéité sociale interne et à forte disparité sociale entre elles, cette disparité étant comprise non seulement en termes de différence, mais de hiérarchie.
SERVICES PERIPHERIQUES : Services externes à une activité principale de

recherche;
SHIFT AND SHARE (ANALYSE) : Application des croissances sectorielles moyennes observées pour le Royaume aux structures économiques d'une région.
SICAV LOGEMENT : SICAV classique faisant appel au marché privé des capitaux, dont le rendement serait basé sur 90% de l'investissement, le solde de 10% faisant l'objet d'un don au secteur du logement social. Cette SICAV permettrait donc de dégager des moyens hors crédits budgétaires régionaux, moyens qui devraient être affectés, notamment pour des raisons de visibilité pour les investisseurs, à des projets clairement identifiables, et notamment à de nouvelles constructions.
SISP - SOCIETE IMMOBILIèRE DE SERVICES PUBLICS : Sociétés qui gèrent une grande partie des logements sociaux à Bruxelles. Ainsi, dans chacune des dix-neuf communes bruxelloises, il existe une ou plusieurs sociétés immobilières de service public.
SITE PROPRE : Site interdit d'accès à tout véhicule autre que ceux des transports en commun, sauf aux points de traversées organisés.
SITE SPECIAL FRANCHISSABLE : Site dont la hauteur est différenciée par rapport à la chaussée, réservé à la circulation des services réguliers des transports en commun et éventuellement à celle des taxis, accessible et utilisable par d'autres véhicules en cas de force majeur.
SITES PROTEGES : Sites propres, site spécial franchissable et bandes réservées aux bus-taxis.
SOLDE MIGRATOIRE : Solde entre les départs et arrivées « définitives » pour un lieu donné.
SOLDE NATUREL : Différence entre le nombre de naissances et de décès.
SPIN OFF : Entreprise née d'un essaimage de savoir en particulier au départ d'universités et/ou hautes écoles.
START UP : Entreprise innovante qui en est à ses débuts en général dans le domaine des nouvelles technologies et technologies émergentes, en particulier dans le domaine des NTIC (nouvelles technologies de l'information et de la communication).
STARTERS : Jeunes entreprises (qui débutent) ou entrepreneurs individuels désireux de lancer sur le marché de nouveaux produits ou services.
STRUCTURE SOCIO-DEMOGRAPHIQUE : Composition d'une population selon l'âge, le sexe, la nationalité, la catégorie socioprofessionnelle, etc.
SUBURBANISATION : Processus successif de formation de la banlieue. Développement dispersé à l'extérieur des centres urbains et des villages le long des routes et en milieu rural.
- T -
TAUX DE CHôMAGE GLOBAL : Population active relevant du chômage y compris les chômeurs âgés non-demandeurs d'emploi et les personnes pré pensionnées.
TAUX DE CRIMINALITE : Proportion des infractions commises par rapport à une population donnée.
TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION (SECTEUR TIC) : Secteur comportant la fabrication de machines (machines de bureau et d'ordinateurs, de pièces électroniques, d'appareils d'émission et de transmission, d'appareils audio et vidéo), l'importation, l'adaptation, la fourniture et/ou l'installation de machines (machines de bureau et d'ordinateurs), l'importation et la prestation de services en matière d'appareils audio et vidéo, les télécommunications, les services informatiques et les activités connexes
THEORIE ABC (OU POLITIQUE ABC) : Logique planificatrice, mise en place aux Pays-Bas, qui établit une relation entre le type d'activité économique, la zone

concernée et son accessibilité (i.e. un type d'entreprise très dépendant de la route développera une faible part d'usage des transports publics, quelle que soit la zone où elle est implantée). Il s'agit de faire correspondre le profil de mobilité de l'activité avec le profil de l'accessibilité du lieu afin d'implanter la « bonne entreprise au bon endroit ». Les localisations de type A (excellente accessibilité en transport en commun comme aux alentours des gares principales et des noeuds de transport en commun)
TIERS INVESTISSEUR : Investisseur extérieur à une entreprise qui se rémunère sur les résultats de rentabilité consécutifs à son apport financier, technologique ou en conseil.
- U -
USAGERS FAIBLES : Piétons ou cyclistes.
- V -
VERDOIEMENT : Fait de planter et d'entretenir des végétaux.
VERDURISATION : voir « Verdoiement ».
VICOM : programme d'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports publics de surface dont le principe a été approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale le 20 juin 1991.
VILLE DENSE DE SECONDE COURONNE : Portion du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale qui prolonge, au-delà des boulevards de grande ceinture, l'essentiel des caractéristiques morphologiques, fonctionnelles et de densité du tissu urbain de première couronne.
VILLE VERTE DE SECONDE COURONNE : Portion du Territoire de la Région de Bruxelles-Capitale constituée des quartiers résidentiels, généralement urbanisés après 1920, et dominés par la présence de la verdure : espaces verts privés et publics, zones rurales.
VOIRIE INTERQUARTIER (RESEAU INTERQUARTIER) : des voiries qui sont le vecteur des déplacements urbains à courte ou moyenne distance, et qui assurent l'unité de la ville entre les différents quartiers. Le réseau inter quartier a pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional.
- Z -
ZONE 30 : Zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b,dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h. Ces zones 30 contribuent fortement à l'accroissement de la sécurité routière et de la qualité de vie. Une zone 30 peut être instaurée par des mesures d'infrastructure (aménagement de trottoirs élargis à hauteur des arrêts de bus, des carrefours, des écoles, des services importants où installation de rangements pour vélos) ou par l'organisation du trafic (introduction et/ou inversion de la circulation à sens unique, bus dans le sens opposé, délimitation de pistes cyclables plus larges, fermeture d'un passage) et du stationnement (délimitation de larges bandes de stationnement, stationnement de biais ou en équerre).
ZONE DE CONFORT : Voiries reprises dans le réseau de maillage vert, parcs, centres touristiques et autres espaces publics qui feront l'objet d'une politique particulière en matière de réduction du bruit.
ZONE HUMIDE : Zone où l'eau souterraine affleure régulièrement à la surface du sol ou la déborde même (également des zones de source). Il peut également s'agir d'endroits où l'eau stagne longuement à la suite des afflux dans les environs ou/et à des circonstances spécifiques du sol.
ZONE PIETONNE : Zone constituée par une ou plusieurs voies publiques dont le piéton peut faire usage dans son entièreté et dans lesquelles il a la priorité sur toute

autre circulation autorisée. Certains véhicules (livraisons, par exemple) peuvent avoir accès à la zone à certaines heures. Les chauffeurs autorisés sont tenus de rouler au pas. Si les cyclistes y sont autorisés, ils sont obligés de descendre de leur vélo lorsqu'il y a beaucoup de monde.
ZONE SEMI-PIETONNE : Zone dont l'accès des véhicules motorisés est limité aux véhicules des transports publics, aux taxis et aux véhicules des entreprises, commerces et habitants de la zone, et dont les voiries sont aménagées pour donner priorité aux piétons sur toute la largeur de la chaussée.

Les brochures arrêtant le projet de plan régional de développement sont à consulter :

Plan régional de développement. Constat introductif.
Consultation de l'annexe

Plan régional de développement.
Consultation de l'annexe

Les cartes de ce plan régional de développement sont à consulter :

Carte 1. Projet de ville
Consultation de l'annexe

Carte 2. Définition des zones leviers
Consultation de l'annexe

Carte 3. Espaces de développement renforce du logement et de la rénovation
Consultation de l'annexe

Carte 4. Améloriation du cadre de vie
Consultation de l'annexe

Carte 5. Voiries
Consultation de l'annexe

Carte 6. Transports en commun
Consultation de l'annexe