



Avis d'IEB – PRDD

13 mars 2017

Table des matières

A. Critiques méthodologiques.....	4
1. Le déni démocratique.....	4
2. Un PRDD sans ambition qui avalise l'existant au lieu d'impulser les lignes directrices.....	5
3. Un plan focalisé sur le développement territorial avec un effet de hausse du foncier non maîtrisé.....	7
4. Une absence de hiérarchisation des besoins.....	8
B. Axe 1 : Développement territorial et logement.....	9
Stratégie 1. Mobiliser le potentiel des ressources.....	10
1.1. Le territoire du Canal.....	10
a. Biestebroeck.....	10
b. Heyvaert.....	10
c. Porte de Ninove.....	11
d. Tour et Taxis.....	11
1.2. Les pôles de développement prioritaire.....	12
a. Pôle Josaphat	12
b. Pôle Heysel	13
c. Prison St Gilles et Forest	13
d. Quartier Européen.....	14
e. Gare du Midi.....	15
f. Gare de l'Ouest.....	15
1.3. Pentagone.....	16
1.4. Les sites de développement spécifique et de seconde couronne à densifier.....	17
a. Hippodrome de Boitsfort.....	17
b. Plateau de la Foresterie.....	17
c. D'autres sites.....	17
Stratégie 2. Proposer une densification maîtrisée.....	18

Concernant spécifiquement le logement.....	20
C. Axe 2 : Cadre de vie et environnement.....	21
Stratégie 1. Les équipements.....	22
Stratégie 2. Les espaces publics et les espaces verts.....	23
Stratégie 3. L'équilibre entre les quartiers.....	23
Stratégie 4. Le patrimoine.....	24
Stratégie 6. Renforcer le paysage naturel.....	25
Stratégie 7. Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional.....	26
a. Améliorer la gestion environnementale de l'eau.....	26
b. Qualité de l'air.....	27
c. Les nuisances sonores.....	28
d. Les ondes électromagnétiques.....	29
e. Préserver les sols.....	30
f. Gérer durablement les déchets.....	31
Stratégie 8. Créer des infrastructures de ville intelligente.....	31
D. Axe 3 : Economie.....	32
Stratégie 1. Les secteurs économiques.....	32
1.2. Les ZEMU.....	32
1.3. Les bureaux.....	33
1.4. L'offre commerciale.....	34
1.5. Formations.....	35
1.7. Soutenir une économie de proximité.....	35
1.8. Renforcer l'armature logistique.....	35
Stratégie 2. Le rayonnement international.....	36
Stratégie 3. Le niveau métropolitain.....	37
E. Axe 4 : Mobilité.....	37
1. Généralités.....	38
2. Alternatives à la voiture.....	39
3. La voiture.....	40
4. Le stationnement.....	41
5. Transport de marchandises et usage de la voie d'eau.....	42
6. Conclusion de l'AXE 4.....	43
Conclusion générale.....	43

Le projet de PRDD pêche largement par manque d'ambition et de transparence dans ses intentions réelles, à tel point qu'il est parfois difficile de s'en saisir dans le cadre de cette enquête publique. Néanmoins, il y a des éléments intéressants à retirer des différents documents et en particulier, les cartes et le Rapport d'Incidences Environnementale (RIE) (pas la synthèse, mais le rapport en soit) méritent qu'on s'y penche avec plus d'attention. On remarquera le manque de soin du Rapport intitulé PRDD et comportant de nombreuses coquilles. Au niveau des cartes, une série d'erreurs et d'imprécisions s'y sont glissées.

Le RIE n'est pas toujours en accord avec le texte du PRDD. En fait le RIE a été réalisé sur base de la précédente mouture du PRDD et sur base d'un cahier des charges soumis à la CRD en 2011. La version actuelle soumise à l'enquête a fortement évolué depuis. On sait par exemple que les 4 axes sont une nouveauté et que le RIE ne s'est pas penché dessus. Il y a par ailleurs toute une série d'éléments qui auraient été abandonnés depuis et qui sont donc analysés dans le RIE, mais qui ne se retrouvent plus dans le PRDD. On voit par ailleurs clairement que la structure des deux documents ne correspond pas (tables de matière très différentes). Le RIE devrait donc faire l'objet d'une mise à jour.

On remarquera également que les ateliers autour du PRDD datent de l'ancien gouvernement et qu'il y a une déconnexion totale entre ces ateliers et le PRDD sur la table aujourd'hui. Les habitants n'ont donc pas été impliqués dans l'élaboration de ce projet de ville à part le délai d'enquête de deux mois, un peu court pour se prononcer sur un projet planifiant la ville pour au moins 10 ans (voir nos critiques ci-dessous).

Selon IEB, l'art. 18 §1er COBAT prévoit que le cahier des charges du PRDD doit être soumis à la CRD. Il le fut le 25 octobre 2011, il y a 6 ans. A l'époque la CRD avait émis un certain nombre de recommandations. Ainsi elle demandait une approche itérative avec des aller-retour entre le projet de PRDD et le RIE lequel devait analyser plusieurs scénarios contrastés et être soumis à des débats par le biais de larges consultations publiques. Force est de constater que ces demandes de la CRD n'ont pas été entendues.

Le COBAT prévoit également, au §2 de l'art. 18, que le Gouvernement informe régulièrement la CRD de l'évolution des études préalables et lui en communique les résultats. La CRD a bien été consultée, hors procédure légale, à l'automne 2013 ... mais sur une version précédente et largement différente du PRDD. Une version que le gouvernement précédent finira par abandonner ! Ici, l'avis circonstancié de la CRD de 2014 : http://www.crd-goc.be/wp/wp-content/uploads/14061-1924AD_FR.pdf.

Le CoBAT prévoit également que "la CRD peut à tout moment, formuler des observations ou présenter les suggestions qu'elle juge utiles". En refusant de l'informer régulièrement des études préalables et de leurs résultats, le gouvernement a empêché la CRD de jouer le rôle qui lui a été dévolu dans la rédaction de ce texte.

Nulle part le PRDD ne réfère aux paramètres / indicateurs et scénari qu'il prendra en compte pour assurer un suivi effectif de la mise en œuvre de ses « stratégies » et « outils ». Pourtant, eux seuls permettent d'objectiver les incidences environnementales du PRDD. Un tel suivi est prévu dans l'article 22 du CoBAT, qui oblige certains acteurs publics de la Région à remettre un rapport annuel quant aux effets environnementaux de l'application du PRDD, cela en pure transparence : « Le

Gouvernement désigne les fonctionnaires (de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement) du Bureau bruxellois de la Planification, qui déposent annuellement auprès de lui un rapport sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du plan régional de développement afin d'identifier notamment à un stade précoce les impacts négatifs imprévus et les éventuelles mesures correctrices à engager. Ces rapports sont déposés sur le bureau du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale et font l'objet d'une publication accessible au public. »

En vertu de l'article 18 §6: quand le projet de plan est susceptible d'avoir des incidences sur une autre Région (ou Etat) le projet de plan accompagné du RIE et des informations sur les incidences éventuelles transfrontières sont transmis aux autorités de l'autre Région. Y a-t-il eu une mesure des incidences sur le territoire des autres Régions? On n'en voit pas la trace à l'exception du point 4.10 du rapport d'incidences évoquant les "plans pertinents" de la région flamande et wallonne.

Le §6 de l'article 18 traite aussi d'un arrêté qui doit être pris pour déterminer comment on transmet aux autres régions et comment elles peuvent participer à la procédure d'évaluation des incidences, etc. or nous n'avons pas trouvé trace de cet arrêté.

Les critiques et remarques qui suivent sont le fruit :

- de l'assemblée associative organisée par IEB le 23 février 2017 ;
- des lectures et discussions critiques réalisées suite à l'assemblée par l'équipe et le CA d'IEB ;
- des discussions réalisées au sein des différents conseils d'avis dont IEB fait partie : CERBC, CRM, CCL et CRD.

Nous poursuivrons en commençant par les critiques générales de type méthodologique pour enchaîner sur les différents axes de la table des matières : développement territorial et logement, cadre de vie et environnement, économie et mobilité.

A. Critiques méthodologiques

1. Le déni démocratique

Aucun chapitre n'est consacré à la gouvernance urbaine et à l'implication des habitants et des usagers dans la construction de la ville. A l'heure actuelle, n'existe plus que la communication, les forums de discussion et les procédures d'enquête publique dans des conditions peu optimales. A aucun endroit du PRDD, le tissu associatif n'est cité comme partenaire ou même interlocuteur de la région à l'exception des "dynamiques volontaires locales" (quartiers durables citoyens et agenda 21). Ces deux éléments qui pourraient concourir à une prise de distance encore accrue entre pouvoirs publics et terrain, entre politiques et vie des habitants de la ville...

La procédure même d'adoption du PRDD est révélatrice d'un quasi déni de la démocratie par le bas. L'élaboration de ce nouveau plan programmatique a été laborieuse.

En 2011, début de législature, Charles Picqué annonçait le début des travaux confiés à l'ADT et à la Direction des études de planification (DEP) de Bruxelles Développement urbain. La base de travail pour ce nouveau plan régional : un état des lieux établi à partir d'un questionnaire d'évaluation adressé aux différents départements de l'administration régionale, mais aussi des études demandées à des bureaux internationaux d'architecture et d'urbanisme, invités à exposer leur vision de Bruxelles à l'horizon 2040. Des ateliers prospectifs basés sur une dynamique participative ont été mis sur pied d'avril à décembre 2011 pour recueillir le sentiment des forces vives (pouvoirs publics, syndicats, groupes de pression, associations d'habitants, ONG, académiques, etc.). Avec plus ou moins de succès et finalement assez peu de traces dans le texte du projet de PRDD présenté en 2013 et adopté par le gouvernement bruxellois. Il met en avant six défis : l'essor démographique, l'emploi, la formation et l'enseignement, l'environnement, la lutte contre la dualisation de la ville, la mobilité et l'internationalisation.

Dans le même temps le Plan régional d'affectation du sol (Pras) démographique qui modifie profondément le texte du Pras est adopté alors qu'une telle réforme aurait dû découler du PRDD. La Région instrumentalise un boom démographique pour ouvrir de larges zones (appelées ZEMU) à l'affectation du logement faisant le jeu des spéculateurs immobiliers¹.

En janvier 2014, un site (www.prdd.be) présente le document, y invite le quidam à donner son avis sur le plan (sans que cela ne consiste en l'enquête publique en bonne et due forme) et informe de la consultation des forces vives de la Région, sans autres précisions. À cet égard le cabinet confirme qu'« il sera impossible d'adopter le PRDD définitivement sous cette législature. Étant donné le processus d'enquête publique du PRDD, le gouvernement a décidé de faire précéder l'enquête publique d'une phase de consultation moins formelle permettant de mener un dialogue constructif en vue d'aboutir à une vision partagée de l'avenir de notre Région ».

S'ensuivent les élections régionales et la poursuite de multiples réformes (COBAT, gouvernances urbaines à travers la structuration de nouveaux OIP, rénovation urbaine,...) vidant peu à peu de son sens l'adoption d'un PRDD dont l'essentiel de sa substance se trouve trancher par le gouvernement bruxellois, sans débat public, et ce, malgré les multiples demandes des habitants, associations et conseils d'avis de procéder dans l'ordre des choses non par maniaquerie procédurale mais par souci démocratique.

Aujourd'hui, habitants et associations se retrouvent avec un texte profondément remanié pour lequel elles n'ont que deux mois de consultation et dont le contenu brille par son flou et son manque d'opérationnalisation si ce n'est le fait que 75% du texte ne fait en réalité qu'avaliser des réformes et des choix stratégiques opérés par le gouvernement régional sans aucun débat public.

2. Un PRDD sans ambition qui avalise l'existant au lieu d'impulser les lignes directrices

Ce projet de PRDD n'est rien d'autre que la mise en commun de toute une série de plans existants dans tous les domaines qui nous concernent. Alliance habitat pour le logement, PRAS

1 <http://www.ieb.be/PRAS-demographique-hold-up-sur-le,4898>.

démographique, PPAS déjà en cours d'adoption (Tour et Taxis, Biestebroeck, Plaine), ZIR Heysel, réforme du Cobat, Cobrace,...

Ceci est évidemment dû au fait que ce PRDD arrive en bout de course et qu'il arrive après les Plans réglementaires dont il est sensé donner les lignes de conduites politiques (voir art. 24 COBAT). En conséquence toute une série de choses sont déjà tranchées.

Ce nouveau projet de PRDD ne présente aucune garantie supérieure de réalisation des ambitions du Gouvernement dans la mesure où les aspect opérationnels (budgets, acteurs, priorités dans les actions, phasage,...) en sont simplement absents. L'arbitrage financier au regard du budget de la Région et les sources de financement des différents projets composant le PRDD auraient dû être évoqués (notamment quand on voit le coût de la ligne de métro Nord).

Le PRDD n'avance aucun chiffre volontariste dans les domaines qui nous intéressent. En particulier, sur la réduction de la pression automobile où on vise le *statu quo* en noyant méthodologiquement les objectifs chiffrés à atteindre.

On note également un double glissement, d'une part dans la présentation des chiffres et d'autre part dans la terminologie utilisée depuis les plans précédents. C'est clairement le cas en logement, où on masque l'évolution en ne prenant pas les mêmes points de référence que par le passé (exemple en termes de réduction de la pression automobile ou de production de logements publics de tel ou tel type). Ceci a pour effet que les quelques objectifs concrets avancés par le PRDD sont peu lisibles et parfois, pour certains, ils sont en réalité déjà atteints (exemple avec l'objectif de réaliser 3000-4000 logements par an, alors que c'est déjà ce que produit le secteur privé actuellement). Au niveau de la densité par zone, sur laquelle le PRDD se base pour estimer un potentiel de croissance démographique et arriver à une densité « optimale » par zone, les données utilisées datent de 1997 et n'ont été remis à jour que partiellement en 2013 (étude d'incidence page 310). Cela laisse perplexe quant aux choix opérés.

Par ailleurs, au-delà des objectifs peu ou pas chiffrés, les moyens opérationnels ne sont pas détaillés alors que l'art. 17 du COBAT prévoit que le PRD « *détermine les moyens à mettre en œuvre de manière transversale et sectorielle pour atteindre les objectifs définis* ».

Les chiffres de la croissance démographique utilisés pour le Plan sont dépassés et par ailleurs en évolution constante. Ils servent simplement à justifier la politique de densification et de développement urbain souhaitée par les autorités.

Les opérateurs immobiliers publics ne savent par exemple pas ce qu'on attend précisément d'eux en termes de construction de logements et ne savent surtout pas sur quels terrains ils vont pouvoir les réaliser.

Pour finir, certains objectifs fixés sont clairement hors de portée, soit par manque de moyens financiers (exemple 40 km de ligne de métro), soit parce qu'ils portent sur des terrains et parcelles dont les pouvoirs publics n'ont pas la maîtrise foncière.

IEB demande un volet opérationnel en vue de faciliter la mise en œuvre du plan, notamment au niveau des moyens, des mesures opérationnelles et des échéances. Le plan doit être accompagné d'une estimation budgétaire qui puisse donner une vision réaliste de développement.

3. Un plan focalisé sur le développement territorial avec un effet de hausse du foncier non maîtrisé

A l'instar de la réforme du CoBAT, le PRDD se présente plus au final comme un plan d'investissement immobilier. Le PRDD avalise le choix d'un urbanisme par projets phares parsemés de tours iconiques. Le PRDD met le verni sur l'affaiblissement des normes existantes opéré par le projet de CoBAT au détriment de la protection de l'environnement, des règles en faveur du patrimoine et de la capacité des habitants bruxellois à participer à l'élaboration de leur cadre de vie.

Le choix du PRDD de prendre pour colonne vertébrale le développement territorial par zones prioritaires génère une grande concentration d'enjeux et d'attentes sur une portion réduite du territoire avec pour conséquence une hausse certaines valeurs foncières (renforcée par le principe des tours) sans que des mécanismes viennent suffisamment réguler ces hausses. Or ce n'est pas comme si ces effets de hausse foncière étaient neufs, ils ont déjà été observés sur divers territoires où ces dispositifs urbanistiques étaient mis en œuvre (quartier Midi, quartier européen, T&T, Biestebroeck,...).

La modification partielle du PRAS avant l'adoption du PRDD a bouleversé non seulement les grands principes logiques de la procédure planologique régionale mais affaiblit aussi la capacité régionale à maîtriser à plus longue échéance l'ensemble des problématiques sur l'ensemble du territoire. Cette démarche inversée et fragmentaire a fait perdre au PRDD une grande partie de ce qui le constitue, a affaibli la substance démocratique de toute la méthode de révision des plans régionaux.

Une vision fragmentée du développement urbain n'est certainement pas la meilleure parade à la crise du système socio-économique et institutionnel que nous traversons et dont nous ne pouvons encore envisager toutes les conséquences, en particulier sur l'environnement et la cohésion sociale.

Le risque est plus qu'important de voir se réaliser de manière prioritaire, voire exclusive, les fonctions les plus fortes, c'est-à-dire les plus rentables. Les fonctions faibles, qui sont celles qui le plus souvent répondent le plus aux besoins actuels de la population risquent fort de passer à la trappe : espaces verts, logements sociaux, équipements (écoles, crèches,...), activités productives (génératrice d'emplois pour les peu qualifiés), etc.

Le peu de mécanismes de régulation des valeurs foncières contribuent à créer un cercle vicieux dès lors que le coût de l'immobilier bruxellois chasse la classe moyenne et les entreprises faisant de Bruxelles une ville duale et limitée aux fonctions politico-administratives. Cet état de fait génère aussi la congestion dès lors que les travailleurs dont le profil est adapté à l'emploi quittent la ville et y viennent quotidiennement en voiture pour y travailler.

Le PRDD renforcera cet effet de congestion en concentrant les besoins en termes de mobilité sur les zones à développer. Ainsi le volet mobilité fait la part belle à une série d'axes forts qui se superposent d'ailleurs aux zones prioritaires du développement territorial (développement métro...). Ceci au détriment d'une desserte plus qualitative des quartiers.

De manière générale, l'échelle des quartiers est absente. Même si elle se retrouve dans les objectifs généraux (amélioration du cadre de vie – création de noyaux locaux), cette vision n'est par la suite pas ou peu détaillée.

On est encore et toujours dans la logique des grands projets, alors que la question centrale devrait être : « par qui et pour qui construit-on la ville? ». Les habitants ne s'y trompent manifestement pas et se sentent exclus du programme comme cela est apparu lors de l'Assemblée associative organisée par IEB le 23 février 2017.

4. Une absence de hiérarchisation des besoins

Il n'y a pas de hiérarchisation des besoins. Le PRDD semble vouloir tout faire sur le même pied sans véritablement fixer de priorités.

La RBC connaît des besoins actuels importants et objectivés dans le diagnostic élaboré en ... et qui ne sont pas rencontrés : manque de logements sociaux objectivé par l'allongement des listes du logement social, places manquantes dans les écoles, les crèches publics, carence importante en espace vert et en équipement de certains quartiers, manque d'emplois peu qualifiés, croissance de la fracture sociale etc...

En matière de logement, le PRDD se limite à reprendre les objectifs de l'Alliance habitat.

Le PRDD semble dans ses intentions générales vouloir tout faire, mais il y a clairement des objectifs antinomiques ou contradictoires.

Exemples :

- si on peut vouloir un équilibre entre le développement exogène et endogène, il est illusoire de vouloir faire peser l'attractivité internationale d'un territoire tout en prétendant simultanément en faire un quartier résidentiel doté d'une qualité de vie (ex de NEO au Heysel ou de la piétonisation des boulevards du centre)
- on dit vouloir réduire la pression automobile en concentrant des fonctions génératrices de trafic sur un territoire restreint (centres commerciaux, stade de foot, ...)
- on veut construire des tours tout en exigeant un espace public de qualité alors que les tours génèrent des effets d'ombre et de tourbillon
- on dit développer du logement public pour répondre aux besoins de la population, mais on crée des dispositifs favorisant une mixité sociale à sens unique générant une hausse de l'immobilier non compensée par un accroissement des logements sociaux
- ...

IEB souhaite l'énoncé d'une vision prospective déclinant des objectifs hiérarchisés et si possible quantifiés.

Il y a cependant quelques éléments nouveaux également dans ce PRDD et il est dès lors important de focaliser notre énergie et notre analyse sur ceux-ci dans la mesure où ils vont constituer une amorce et un appui pour l'élaboration des Plans et règlements à venir. Deux exemples :

- Il y a bien sûr la vision stratégique en matière de mobilité avec en particulier le développement du métro
- Il y a surtout ce qui est annoncé pour bientôt, à savoir la réforme du RRU qui vise à faciliter la délivrance de permis pour la construction de tours et la densification de certaines zones. Si le PRDD est adopté tel quel, le nouvel RRU pourra largement s'appuyer dessus pour aller dans ce sens.

B. Axe 1 : Développement territorial et logement

A l'instar du PRAS, le PRDD s'articule autour du principe de la croissance démographique justifiant une croissance importante en logements et en équipement. Les chiffres évoqués soulignent qu'entre 2015 et 2025, selon les projections démographiques publiées par le Bureau Fédéral du Plan et Statistics Belgium, la Région de Bruxelles-Capitale connaîtra une croissance de sa population de plus de 101 000 individus, soit de 10 000 habitants par an. Or selon les derniers chiffres de l'IBSA, pour l'année 2016, la croissance nette n'a pas été de 10.000 habitants mais seulement de 3.000 habitants. Cette tendance à la relativisation du boom n'est pas nouvelle et était déjà à l'œuvre en 2013.

Si l'argument démographique représente certes un défi réel et important pour la Région de Bruxelles Capitale qu'IEB prend au sérieux, on constate depuis la mise en exergue de celui-ci qu'il sert surtout de prétexte pour couvrir une série d'opérations immobilières publiques (un centre commercial au Heysel, par exemple, un musée d'Art moderne à Yser) et privées (principalement du logement haut de gamme) qui ne résoudront en rien la crise du logement.

En effet, outre les chiffres à relativiser, il est essentiel de voir de quoi se compose l'augmentation démographique si l'on veut réellement répondre aux besoins des « nouveaux » habitants de la Région. Or les trois quarts de la croissance démographique sont le fait de la natalité dans les quartiers populaires et des migrations dites « économiques », bref, des nouveaux habitants pauvres. Les changements d'affectation opérés par le PRAS et les mesures proposées dans le PRDD vont surtout favoriser, dans une large majorité des cas, la construction de logements privés inaccessibles tant aux Bruxellois aux revenus moyens qu'aux nouveaux habitants conjecturés par les démographes. Par ailleurs, en s'appuyant sur une augmentation inadaptée de l'offre de logements dans plusieurs des zones visées, dont les ZEMU, le projet de PRDD met en péril la fonction économique productive pourvoyeuse d'emplois pour les personnes moins qualifiées. .

Stratégie 1. Mobiliser le potentiel des ressources

1.1. Le territoire du Canal

a. Biestebroeck

Le projet de PPAS censé « veiller à une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain, la requalification et revitalisation de la zone du Canal en renforçant son attractivité résidentielle » est problématique car il aura surtout pour effet de chasser peu à peu les entreprises d'un territoire bien adapté à leur implantation. Les fronts bâtis et les exigences d'intégration urbaine imposées aux entreprises ne sont absolument pas adaptés aux réalités économiques et risquent de faire tâche d'huile vers la ZIU. IEB rappelle les demandes qu'elle a formulé dans le cadre de l'enquête publique sur le PPAS au côté d'autres associations : une refonte complète du projet de PPAS qui prennent mieux en considération les spécificités d'un des rares secteurs encore adaptés à l'activité portuaire et productive en Région bruxelloise. Le PPAS devrait opter pour une typologie spatiale plus favorable à l'installation des activités productives. Elle demande que les projets de logements privés soient gelés aussi longtemps que des prescriptions plus encadrantes n'auront pas été adoptées. Conformément à la philosophie de la ZEMU et pour privilégier les activités productives, elle demande que la part du logements soit plafonné à 40% des superficies de plancher et que des mesures claires soient adoptées pour assurer que 30 % du logement construit dans le périmètre soit public dont la moitié en social. Soulignons encore la très mauvaise desserte du quartier qui conduit le RIE (p. 737) à faire de Biestebroeck une zone prioritaire pour l'amélioration de la desserte en transport public.

IEB soutient l'implantation d'un centre de distribution **et** de transbordement urbain sur le bassin de Biestebroeck. Le PRDD semble localiser le CDU au bassin de Batelage et non au Bassin de Biestebroeck alors que les deux devraient être connectés en étant situé au même endroit. Le Masterplan du Port et le Plan stratégique pour le transport de marchandises situent d'ailleurs le CDU au niveau du bassin de Biestebroeck. Le bassin de Batelage est actuellement une zone verte arborée et son aménagement en CDU risque de soulever de fortes oppositions de la part des riverains. La combinaison du CDU avec un CTU au même endroit a toute sa pertinence environnementale puisqu'elle permet qu'un grand nombre des kilomètres soit fait par la voie d'eau plutôt que par camion.

b. Heyvaert

Heyvaert représente une bonne part du territoire de Cureghem où la population est passée de 19.000 habitants en 2001 à 27.500 en 2013, exacerbant la concurrence pour un logement et fragilisant de fait les locataires. Le quartier est aujourd'hui sous pression. Le déménagement massif d'une activité économique important, l'activité de commerce de véhicules d'occasion, risque de faire basculer l'équilibre du quartier en générant des phénomènes spéculatifs. Selon IEB, le quartier doit garder sa tonalité de territoire économique et productif en y préservant des activités adaptées à la main d'œuvre du quartier : un pôle transformation alimentaire lié à la présence des Abattoirs, un pôle mécanique automobile lié à la présence des garages, un pôle textile lié à la présence des grossistes en textile. Dans le même temps, le quartier doit continuer à jouer son rôle d'accueil des populations fragilisées en fournissant du logement public accessible.

Contrairement à ce que dit le PRDD (p. 17), il ne s'agit pas de créer à cet endroit un nouveau quartier mais de potentialiser les ressources existantes et d'assurer une régulation importante par les pouvoirs publics pour éviter un basculement néfaste au quartier et à ses habitants déjà fragilisés suite au départ d'une bonne partie du commerce des véhicules d'occasion. Le périmètre de préemption mis en place dans le cadre du contrat de quartier Compas devrait être utilisé pour assurer le développement d'un nombre conséquent de logements sociaux (et non de logements moyens comme c'est systématiquement le cas ces derniers temps. Voir : <http://www.ieb.be/A-Cureghem-les-logements-sociaux-restent-un-mirage>).

c. Porte de Ninove

L'aspect mobilité lié à cet aménagement a considérablement évolué et satisfait à présent différents intervenants et usagers du quartier mais d'autres aspects restent en questionnement.

Ce que ne dit pas le PRDD, c'est que le Plan d'aménagement directeur qui verra le jour permettra à BESIX de construire 234 appartements privés haut de gamme respectivement de 90 et 60 mètres de haut !

Le projet privé (BESIX) bénéficie d'un environnement propice à la spéculation immobilière. Avec d'un côté le canal en perspective et de l'autre un grand parc financé par les pouvoirs public. L'aménagement du parc ne prend pas en considération les besoins de la majorité des habitants du périmètre. Ces quartiers à forte densité de population, dont une forte proportion de jeunes, manquent cruellement d'espaces de jeux. Le projet de la Porte de Ninove semble davantage tourné vers les exigences des futurs acquéreurs des tours BESIX au détriment des habitants actuels.

d. Tour et Taxis

Le PPAS ne prévoit que 11% de logements conventionnés et pas un seul logement social. Le PRDD parle d'un nouveau parc d'importance régionale mais IEB rappelle qu'aucune garantie n'a pu être obtenue sur le transfert de la propriété du parc aux pouvoirs publics et que le programme est plus qu'économe en équipements publics alors que la demande ne fait qu'augmenter dans le secteur.

Plus au nord, IEB s'inquiète de voir mentionner 80.000 m² de logements publics au bassin Vergote (tableau p. 14), projet qui n'est pas plus explicité ailleurs dans le PRDD, alors que cette zone est en ZAPT et qu'implanter des logements mêmes publics à cet endroit-là est incompatible avec les prescrits du PRAS relatifs à ce type de zone. Ces logements auraient dû prendre place sur le site de Tour et Taxis.

Le projet de PPAS ne se contente pas d'entériner les permis déjà accordés (environ 65.000m² en tout), il autorise encore plus de 80.000 m² de bureaux supplémentaires, portant la proportion théorique de surfaces de bureau à 40 % de la surface totale autorisée.

La densité prévue par le PPAS causera un énorme problème de mobilité dans les quartiers avoisinants. Or la connexion du site au réseau transports urbains n'est pas assurée. L'arrêté du gouvernement est pourtant clair à cet égard : « le PPAS veillera à prévoir ... la desserte du site en transport en commun performant doit être assuré ; l'arrière du site sera desservi par au moins une ligne de tram

en site propre permettant d'assurer la desserte des nouveaux développements ». Sachant que la création d'une ligne de tram prend rarement moins de 10 ans pour être effective, le gouvernement devrait s'engager dès aujourd'hui pour que la ligne de tram promise soit opérationnelle dès que 50 % du site sera urbanisé or le PRDD n'en dit mot.

1.2. Les pôles de développement prioritaire

a. Pôle Josaphat

Le pôle Josaphat est destiné à être hautement densifié par le biais d'un Plan d'Aménagement Directeur. Ce PAD est mentionné à deux reprises, dont une au présent de l'indicatif et l'autre au futur, ce qui crée la confusion (d'autant plus que le Plan d'Aménagement Directeur est également renommé Plan Directeur d'Aménagement).

Le PRDD stipule que « la Région adoptera les lignes directrices de développement du site ». Or, n'est-ce pas précisément le but d'un PRDD ? A cet égard, le texte est très succinct : il se limite à envisager un quartier mixte d'environ 1800 logements et des équipements.

Selon le PRDD, ces 1800 logements devraient présenter « un pourcentage significatif de logements accessibles aux revenus faibles et moyens » puisque la propriété foncière du site est publique. Pour IEB, l'opportunité rarissime de posséder un tel espace foncier disponible devrait inciter la Région à développer 100 % de logements publics, et même 100 % de logements sociaux !, plutôt que d'offrir les dernières réserves foncières à la promotion immobilière.

L'intérêt biologique et environnemental d'une friche naturelle existante de 25 hectares (sur un total de 40 hectares) n'est jamais mentionné ni pris en considération. Le PRDD se limite à promettre 3 hectares d'espaces verts publics au sein du nouveau quartier, mais sans préciser quelle part de cette superficie sera consacrée à des équipements publics et non à des espaces de biodiversité proprement dits.

Le développement de Schaerbeek-Josaphat au sein du PRDD symbolise l'occasion manquée d'inclure les bruxellois à la participation et à la construction de leur Région. En effet, une très forte mobilisation citoyenne est active autour de la friche de Schaerbeek-Josaphat depuis plusieurs années. De nombreux collectifs réfléchissent et agissent sur la friche, en tant que cas concret de développement urbain, et ont développé une véritable force propositionnelle de co-construction de la ville. A cet effet, ils ont eu de nombreux contacts avec les administrations et les responsables politiques. Il est remarquable que la Région propose simplement un PAD, comme partout ailleurs, sans considération pour la dynamique existante, ni même évocation de cette dynamique.

b. Pôle Heysel

Depuis le début du dossier Neo, IEB et bien d'autres acteurs s'inquiètent du forcing qu'opèrent la Ville de Bruxelles et la Région pour construire le plus grand centre commercial de Belgique, sans tenir compte des besoins socio-économiques des habitants, alors que le marché est saturé.

Le base juridique du projet Neo a fait l'objet d'une annulation par le Conseil d'Etat en 2015 et un nouvel arrêt du 2 mars 2017 pointe les choix a priori du gouvernement bruxellois dans ce dossier dans la façon d'aménager le plateau du Heysel. Ce gigantesque projet immobilier sur un foncier

publique n'a jamais fait l'objet d'un véritable débat démocratique mais seulement de séances d'informations.

Nous nous étonnons que le PRDD annonce 750 logements sur un foncier public sans fixer la parité des logements sociaux. 15% sont annoncés dans les déclarations du gouvernement régional alors qu'on aurait pu s'attendre au minimum à 50% de logements sociaux.

Le cumul du projet Neo avec le projet de stade combiné à un second projet immobilier de grande ampleur rend intenable la gestion de la mobilité à cet endroit. En effet, un bref aperçu du dossier sur l'Eurostadium permet de constater que l'ensemble du projet va bien plus loin que la construction d'un stade et érige plus de 700 000 m² d'activités auxquelles il faut encore ajouter un parking souterrain de 10 000 places sur 5 étages, le tout en totale contradiction avec les indications du Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP) de la Région flamande. Les études d'incidences liées aux projets Uplace et NEO montrent que ces projets génèrent un trafic supplémentaire que les infrastructures routières et les transports en commun prévus sont incapables d'absorber.

Les études d'incidences pour Neo étant encore en cours, il serait temps de développer un scénario plus équilibré d'aménagement du plateau. Il ne s'agit pas d'une friche, mais d'une zone de loisirs et d'attractivité touristique qui fonctionne avec ses 5 millions de visiteurs annuels. Le maintien en zone de loisir, avec la création de 350 logements publics assortis de 13 000 m² de commerces de proximité et supra-locaux permettraient un développement bien plus équilibré pour développer la zone sans déstructurer les noyaux existants et sans accroître les problèmes de mobilité.

c. Prison St Gilles et Forest

Pour rappel, la prison prévue à Haren n'a toujours pas les permis nécessaires à sa construction. Les habitants ont introduit des recours respectivement au Collège de l'Environnement et au Conseil d'État pour contester les permis d'environnement et d'urbanisme.

Cette prison, si elle se construit un jour, ne sera pas opérationnelle avant plusieurs années et le maintien des prisons existantes reste pour l'instant impératif. Le PRDD devrait donc également examiner l'éventualité de conserver les bâtiments actuellement en fonction à Forest et Saint Gilles. La rénovation de l'existant permettrait non seulement de faire des économies budgétaires dans un contexte d'austérité (la rénovation d'une aile coûte environ 7 millions d'EUR) mais également en termes d'émission de CO₂, le bilan carbone de la rénovation étant systématiquement moindre que celui de la démolition-reconstruction et permettrait de limiter les coûts de construction d'une nouvelle prison. La rénovation de la prison de Saint Gilles avait déjà été entamée. Si la prison est détruite, ces investissements récents auront été faits en pure perte.

IEB plaide pour le maintien des prisons à proximité du Palais de Justice et s'oppose à la construction de nouvelles méga-prisons qui n'apportent pas de solution pérenne à la surpopulation carcérale.

S'il s'avérait que les terrains de Saint Gilles et Forest étaient libérés, IEB souhaiterait que ces réserves foncières restent propriétés publiques. Le développement d'un nouveau quartier doit être

anticipé et réfléchi en concertation avec les habitants afin de réaliser des projets qui rencontrent les besoins socio – économiques de ceux-ci. IEB rappelle que Bruxelles manque cruellement de logements destinés aux ménages les plus sociologiquement fragiles, il serait donc pertinent de privilégier la construction de logements sociaux locatifs sans oublier les équipements nécessaires à un bon équilibre des fonctions et des besoins des habitants actuels et futurs : c'est à dire des écoles, des commerces et des services de proximité.

d. Quartier Européen

Parmi les dispositifs du PRD, l'accent est mis sur la possibilité d'implanter de nouvelles constructions hautes qualifiées d'iconiques. Cela concerne notamment le Quartier Léopold. Après le Projet Urbain Loi qui prévoit de doubler la densité existante, après les conséquences spéculatives qui ont impliqué la rue Belliard située hors PUL, voilà que le PRD préconise l'élargissement de la zone de reconstruction 'iconique' de la ville au secteur du quartier Léopold situé autour de la rue du Luxembourg jusqu'à la rue du Trône dans la seule portion de ce quartier historique à avoir maintenu un certain niveau patrimonial et par conséquent un tissu urbain diversifié. Nous ne pouvons d'autant moins comprendre une telle disposition cartographique que les questions de mobilité dans un quartier déjà entièrement saturé par le trafic automobile ne sont toujours pas abordées de manière courageuse par la Région.

Si la nouvelle ligne de métro imaginée dans un horizon lointain peut justifier un jour d'augmenter les gabarits, il provoquera surtout un retour immédiat et non maîtrisé de la spéculation immobilière y compris dans des secteurs jusqu'à présent épargnés. En regards des dérives constatées sur la rue Belliard, nous ne pouvons accepter une telle inconséquence. S'il s'agit d'enterrer les transports en commun à d'énormes coûts pour la collectivité pour réserver la surface à la bagnole à moindre coût pour le privé et permettre à quelques investisseurs de construire toujours plus, c'est bien trop cher payer.

Pour finir, l'étrange disparition de la carte relative du tracé du Maelbeek est à l'image de ce qui précède. Il semble que pour mieux valoriser un projet de ville perçu surtout comme un retour de la spéculation immobilière dans un cadre de moins en moins maîtrisé par la Région, il vaut mieux passer sous silence ce qui fait la spécificité historique, topographique et sociale de la ville que nous habitons encore.

e. Gare du Midi

IEB suit l'évolution du Quartier Midi de longue date et ne peut que constater que ce quartier a été sérieusement malmené tant par les promoteurs, que la SNCB et la Région. Si IEB a accueilli favorablement l'idée d'un schéma directeur, nous ne pouvons que regretter d'emblée l'impossibilité de la Région et de la SNCB à se mettre d'accord sur les développements futurs du quartier si bien qu'une fois encore le schéma directeur se retrouve en réalité nul et non avenu.

Le PRDD reprend en résumé les grandes lignes du schéma directeur lesquelles nous posent question sur certains points. En effet, si IEB apprécie le concept de gare habitante mis en avant, elle estime que ce concept est mis à mal dans l'Etat 1 du schéma directeur. :

- le schéma directeur prévoit un phasage dont l'état 1 prévoit une majorité de bureaux par rapport au logement : 80.000 m² de bureaux pour 65.000 m² de logements dont seulement 10.000 m² de logements sociaux. Ce déséquilibre bureau/logement, qui existe actuellement dans le quartier, ne fera que s'accroître par la seule mise œuvre de l'état 1, malgré la quantité de logements prévue dans le projet Victor. Ici aussi, il faut prévoir une plus forte proportion de logements publics. S'il y a peu de vacances de bureaux, on rappellera que 77% des bureaux sont occupés par la fonction publique.
- alors qu'on pourrait imaginer en P/S tournant autour de 4 avec une moyenne de 5 étages dans un quartier de gare, on arrive avec des densités 5 fois plus élevées qui sont intenable, non absorbables par le marché, inacceptables socialement, intenable en terme de mobilité. En outre, le schéma ne se prononce pas sur une densité maximale ni sur les conditions qui doivent être remplies avant la concrétisation de cette densité, à savoir : les équipements, écoles, espaces verts, mobilité, ...
- IEB souhaite le maintien des trams en surface et est contre l'enfouissement de la ligne dans le tunnel Constitution.
- l'espace public est malmené de longues dates et mériteraient un traitement urgent et plus attentionné. Il est clair que les densités prévues vont créer un inconfort des espaces publics : les quartiers seront à l'ombre et dans les tourbillons. Les tours vont écraser le bâti actuel encore très morphologie de quartier d'habitation mixée à des ateliers productifs.

f. Gare de l'Ouest

Les 13 hectares du pôle de développement territorial de la Gare de l'Ouest est convoité par la Région pour y développer entre autre du logement. L'étude de définition réalisée par l'ADT en octobre 2015 a été commanditée pour tracer les lignes directrices du développement de la zone et constitue par ce fait la base sur laquelle le plan directeur de la Gare de l'Ouest s'appuiera. Le PRDD confirme l'intention de réaliser un plan d'aménagement directeur et annonce le choix de développer 90.000 m² de densité bâtie dont la moitié serait dédiée au logement (45.000 m²), 27.000 m² pour des bureaux et 18.000 m² en équipements dont une offre scolaire.

D'une part, IEB regrette que le plafond imposé par le PRAS au niveau des bureaux soit promu dans son entièreté alors que le besoin criant en logements sociaux au niveau de la Région s'exprime de façon significative dans cette partie de la ville et devrait constituer une part plus importante des aménagements projetés. Les besoins en équipements scolaires semblent également plus importants que le bureau.

Alors que le projet de schéma directeur de 2006 projetait 11.000 m² d'activité productive, le PRDD semble faire l'impasse sur cette fonction pouvant être pourvoyeuse d'emploi faiblement qualifié tellement nécessaire tant au quartier qu'à Bruxelles dans son ensemble.

D'autre part, IEB ne saisit pas la volonté de réserver 3 hectares de la zone pour un parc alors que le PRAS n'impose qu'un minimum de 1 hectare. La zone se trouve être proche de différents parcs d'envergure tel que le parc Marie-José qui sera rendu accessible par les projets de passerelles par l'entièreté des quartiers jouxtant la ZIR. Il semble dès lors plus opportun du point de vue d'IEB de diminuer l'étendue du parc en vue d'aménager les 13 hectares au plus proche et dans la continuité du tissu urbain situé côté canal plutôt que de développer des constructions en rupture avec les gabarits environnants tel que proposé par l'étude de définition de l'ADT. Les variantes d'implantation arrivent en effet à des projections où certains bâtiments atteindraient du R+16.

Pour finir, la difficulté d'accès à des espaces de rencontre et de travail par exemple pour les activités extra-scolaires tels que les écoles des devoirs devrait trouver réponse au sein des constructions ou aménagements provisoires prévus.

Bien évidemment, les développements planologiques devront être débattus avec l'ensemble des habitants du quartier ce que ne permet plus les Contrats de Rénovation Urbaine.

1.3. Pentagone

Le texte du PRDD est très vague sur le Pentagone. Ville et Région ont du mal à mutualiser leurs forces et ne partagent pas les mêmes visions. Elles ont du mal à se concerter encore moins construire ensemble un projet commun...à l'exception de l'enjeu du piétonnier.

IEB émet des craintes multiples sur ce dernier projet. Si la qualité de l'air sur le piétonnier (50ha) est susceptible de s'améliorer, le report de circulation sur les voiries adjacentes créera inévitablement des conséquences (non mesurées) sur le reste du Pentagone (4,2 km²).

Une autre critique formulée à l'égard du piétonnier est son accessibilité rendue plus compliquée en transports en commun dont l'offre, en surface, a régressé depuis juillet 2015. Un changement particulièrement pénalisant pour de nombreuses personnes âgées.

La plateforme Pentagone dont IEB fait partie demande un ou des piétonniers à taille humaine, pensés pour les habitants et pour des commerces mixtes, plutôt qu'une zone de spéculation visant à attirer promoteurs, grandes enseignes et sociétés de parkings, fêtards de passage, congressistes d'un jour et touristes chinois.

1.4. Les sites de développement spécifique et de seconde couronne à densifier

a. Hippodrome de Boitsfort

Droh!me invest, filiale de VO Group a remporté l'appel d'offre émis par la Région et dispose d'une concession de 15 ans, renouvelable, pour développer et exploiter le site de l'hippodrome de Boitsfort depuis juillet 2014. Le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences du projet « Droh!me » est passé à l'enquête publique en mai 2016 soulevant diverses craintes.

Les événements ponctuels sur le site posent déjà des questions du point de vue de la mobilité dans le quartier ainsi que du point de vue des incidences environnementales sur la forêt de Soignes. Problématiques qui pourrait s'empirer. Sachant que la forêt de Soignes est l'un des maillons du réseau écologique européen « Natura 2000 » et comporte sept sites avec un statut de conservation : elle contient une faune et une flore à préserver. IEB se questionne donc sur l'articulation du projet avec l'ambition du plan nature adopté en avril 2016, qui entend consolider le maillage vert. Il convient donc de se questionner sur l'ampleur laissée à la dimension événementielle du projet. D'autant que comme la souligne l'évaluation appropriée des incidences « la création d'équipements

à vocation récréative au niveau des pôles de l'hippodrome de Boitsfort et du Rouge-Cloître pourrait impliquer une perte d'habitat au niveau de la ZSC I. »².

IEB tient donc à attirer l'attention de la Région sur le rôle qu'elle sera mené à jouer dans l'équilibre à trouver entre préservation de l'environnement, impact sur le trafic routier local et réaménagement de cette porte d'entrée de la Forêt lors de l'octroi du permis.

b. Plateau de la Foresterie

Le projet de PRDD défend l'idée que « Les bénéfices liés à l'implantation d'un projet immobilier sur ce site sont potentiellement un levier pour permettre une mise en œuvre des autres enjeux, à savoir la restauration des habitats naturels et la gestion du risque de pollution »³. Nous ne comprenons pas ici la corrélation entre un projet de construction et la restauration d'habitats naturels. La construction partielle de ce site nous semble dommage pour l'environnement. Bien qu'il ne soit pas repris au PRAS comme une zone bénéficiant d'une protection particulière, son inscription dans le réseau « Natura 2000 » pour sa richesse biologique devrait être une raison suffisante pour être protégée. De plus, le site était repris en zone non urbanisable au sein de l'ancien PRD.

c. D'autres sites

La lisière de la forêt de Soignes fait l'objet de multiples projets de construction portant atteinte au caractère biologique de cette zone spéciale de conservation. On peut citer les projets Tenreuken, Drohme, Rouge-Cloître, etc..

Stratégie 2. Proposer une densification maîtrisée

L'ensemble du dispositif proposé repose sur un a priori d'augmentation démographique fort revu à la baisse ces derniers temps (voir remarque ci-dessus).

Le PRDD ne parle que du skyline, alors qu'il y aurait lieu d'aborder ici le renforcement nécessaire de la structure viaire et du tissu urbain existant. Le skyline ne peut, en effet, être considéré comme une structure urbaine. Il faut plus s'étendre sur la manière de concevoir l'espace public. Les îlots ont une structure fondamentale qui doit être prise en considération.

Par ailleurs, il est à rappeler que l'établissement d'un skyline avec immeubles élevés implique au préalable le recensement des vues protégées ou à protéger. Un travail en ce sens a été autrefois effectué par l'Administration en 1979 en vue de l'intégrer au Plan de Secteur, l'ancêtre du PRAS, mais cet objectif n'a jamais été rencontré.

Le PRDD propose de faire sauter le verrou des gabarits posé par le RRU en permettant la constructions de tours de gabarits moyens (dites « *tours d'ampleur locale* ») ou élevé (dites « *tours d'ampleur régionale* »). Ceci avec la justification de la densification (justification discutable que le PRDD lui-même le reconnaît) mais, surtout, des « *opportunités d'optimiser et de valoriser la*

2 « Evaluation appropriée des incidences sur les zones Natura 2000 et les réserves naturelles et forestières du projet de PRDD », Rapport septembre 2016, page 110.

3 Page 35 du projet de PRDD

valeur »... en d'autres mots, faire de la plus-value foncière. Les « tours d'ampleur locale » seraient possibles partout ! (moyennant des conditions d'intégrations qui restent vagues : pas de PPAS par exemple) et les « tours d'ampleur régionale » le long de certains axes et dans périmètres spécifiques (Nord, Midi, Loi, Heysel, Delta et campus Erasme et UCL-Woluwe).

Du point de vue du principe de valorisation foncière, on peut se poser la question du bien-fondé d'une telle politique dans une ville où l'accès au logement est déjà difficile vu les prix. De plus, on peut aussi se poser la question de la demande effective d'un habitat en tour qui, par nécessité technique, est plutôt réservé au haut de gamme. La lenteur à laquelle se remplit la tour *Up-site* devrait plutôt inciter à la prudence.

Dès lors, faute d'une demande effective, on risque fort de voir se développer des mouvements spéculatifs tous azimuts, avec des phénomènes d'achats de terrains ou bâtiments, laissés ensuite à l'abandon de longues années en attendant des opportunités de marché hypothétiques. Après celle du quartier Nord, l'histoire de la longue agonie du quartier Midi, dont les terrains ont été livrés à la spéculation immobilière, ne semble pas avoir été intégrée.

Le RIE (p. 722) recommande comme action prioritaire l'étude d'un mécanisme de taxation des plus-values engendrées par la densification et les volumes autorisés. Le PRDD n'en dit mot.

Par ailleurs, il faut s'interroger sur la pertinence des zones et axes choisis pour l'implantation des « tours d'ampleur régionale » :

- La zone Midi n'est-elle pas juste prévue pour permettre le projet Victor ?
- Certains axes (canal, vallée de la Woluwe) ne semblent pas du tout pertinents, étant en fond de vallée. S'il y a lieu de permettre la construction de tours, il vaut mieux les prévoir sur les hauteurs car l'impact en fond de vallée est désastreux : blocage des vues d'un versant à l'autre, sensation d'écrasement des tours, perte de lisibilité des topographies, problèmes hydrologiques...
- L'axe de la petite ceinture pose la question de l'enserrement du centre historique (Pentagone) par des tours alors que la présence d'un certain nombre de tours sur cet axe est déjà controversé en terme d'impact visuel négatif (tour des finances, Madou, ex-Hilton, porte de Namur...) et que le tissu urbain est déjà dense et ne permet pas le dégagement nécessaire à ce type de construction.
- De même, la moyenne ceinture Est est principalement enserrée dans un tissu urbain dense ne permettant pas de reculs aux tours de grande hauteur.
- L'axe de la moyenne ceinture Ouest offre déjà à la vue l'impact désastreux sur le paysage des quelques tours du bd Mettewie, coupant la vue sur les limites agricoles et verte de l'Ouest de la ville depuis les hauteurs du Pentagone (le très touristique axe Royal : places Poelaert, Royale, du Congrès). Cela devrait inciter à disqualifier cet axe.

Ces choix reviennent en outre à densifier ce qui est déjà dense autour des lignes de métros au lieu de prévoir une bonne desserte bien maillée et une répartition équilibrée des nouveaux projets de logement.

On rappellera opportunément ici les analyses du colloque organisé par la Région le 16 novembre 2010 « *Tours et densité* » et émettant un regard très critique sur les tours. En effet, la Tour ne semble visiblement apte à répondre à aucun des défis annoncés par le gouvernement. Le défi

démographique ? La densité est mieux rencontrée par des gabarits moindres et plus compacts. Le défi environnemental ? La démesure l'enferme dans une multitude de contraintes qui viennent contrer systématiquement ses avantages supposés : difficulté de la reconversion des fonctions, effets micro-climatiques impossibles à éliminer, performance énergétique médiocre, perte de surfaces utiles liée aux fonctions techniques nécessités par son gigantisme, surconsommation de matériaux... sans compter les divers problèmes sociaux et juridiques qu'elles posent en terme de co-existence et de co-propriété, rendant son aptitude à la mixité plus qu'hypothétique.

Enfin, de manière plus insidieuse, on peut craindre que l'autorisation de principe des « tours d'ampleur locale » sur l'ensemble du territoire ne mène à un mitage généralisé du tissu et du paysage urbain et à un chaos visuel global par la rupture de gabarits généralisés (pensons à l'exemple de l'avenue Louise dont les gabarits ont été « libérés » par PPAS il y a plus de 40 ans et dont le perception est aujourd'hui complètement déstructuré, alternant « dents creuses » et ruptures d'échelle). Ceci, sans compter le risque de multiplication de chancres spéculatifs sur l'ensemble du territoire par l'action de « petits » spéculateurs désirant essayer de regrouper quelques parcelles en vue d'obtenir des permis de construire plus en hauteur lorsque la conjoncture le permet.

Le RIE (p.340) émet tout une série de recommandations dont on ne retrouve trace dont celles :

- De préciser la distinction entre les tours d'ampleur régionale et les tours d'ampleur locale,
- De protéger les fonctions faibles associées à des revenus fonciers moins importants

Le projet prévoit plusieurs endroits pour des skyline bordés d'espaces verts. Or l'expérience démontre qu'au quotidien, les espaces publics au pied des grandes tours sont de qualité médiocre avec espaces résiduels posant des problèmes de gestion.

En tout état de cause, les tours ne peuvent être juste pensées comme un signal urbain sans prise en considération de la kyrielle de conséquences néfastes dont elles s'accompagnent et nécessitent un encadrement évident.

Concernant spécifiquement le logement

Alors que Bruxelles connaît depuis le début des années 1990 une crise aiguë dans l'offre en logements adaptés à la demande des Bruxellois, le PRDD ne prévoit rien de neuf à part la densification. Chose étrange d'ailleurs pour une matière aussi centrale dans le développement urbain et les besoins des habitants, le logement ne fait pas l'objet d'une stratégie particulière mais est juste imbriqué dans les territoires à développer. Même l'objectif gouvernemental d'arriver à 15% de logements sociaux à l'horizon 2050 n'est pas repris dans les objectifs de ce projet de PRDD et n'a fait l'objet d'aucun suivi en vue d'atteindre ce chiffre.

On observe un déséquilibre entre le logement public et privé non corrigé par les objectifs du PRDD. Le parc de logement sociaux représente moins de 8% du parc total de logements en région bruxelloise, alors que cette part s'élève à 17% en Wallonie et à 13% en Flandre. Le PRDD concentre les projets de logement sur certains territoires. Quid du reste de la Région ? Dans les pôles prioritaires visés, aucune clé de répartition n'est prévue entre logement public et privé (contrairement à ce qui était prévu dans le guide de la rénovation urbaine). Or c'est là que le PRDD

aurait pu apporter une plus-value par rapport au PRAS démographique dès lors que ce dernier n'est pas habilité à fixer le type de logement prenant place sur les zones affectées. Annoncer la production de 6500 logements publics d'ici 2020 est de la poudre aux yeux si cet effet d'annonce ne s'accompagne d'aucune autre mesure quand on sait que de 2003 à 2012, le parc de logements sociaux n'a cru que de 248 unités.

Si PRDD pointe la nécessité d'amplifier la maîtrise du foncier par les pouvoirs publics encore faut-il pointer pour quel type de logement cette maîtrise est requise. L'utilisation et la mobilisation des réserves foncières et de zones stratégiques pour la construction de logements publics est une bonne chose, mais ce discours contraste avec ce qui se passe dans la réalité (cf les projets au Heysel, à Delta, à Josaphat,...). Avant même l'augmentation du foncier public, la priorité absolue doit être l'utilisation du foncier public existant à des fins sociales, et notamment pour la construction de logement accessibles, de préférence locatif ou en tous cas en garantissant le maintien de la propriété du foncier dans les mains des pouvoirs publics.

La concentration des enjeux sur le territoire du canal et les 10 zones cibles va conduire à une hausse considérable des valeurs foncières avec un impact certain sur le coût du logement à Bruxelles. Or, les chiffres montrent que seuls 20 à 30 % des ménages bruxellois sont en mesure de trouver un logement correspondant à leur budget (c'est-à-dire en ne dépensant pas plus de 30 % de leurs revenus au logement). La crise du logement risque donc fort de s'aggraver davantage.

Un des axes importants de la politique régionale est le développement d'une offre sociale de logement afin de justement combattre cette crise du logement que l'on connaît depuis le début des années 1990. Selon le baromètre de la santé 2016, il y a une demande de 78 917 unités de logement social dans la région de Bruxelles. Seulement à moins de la moitié (46,0%) est satisfaite. Avec plus de 40 000 ménages sur les listes d'attente du logement social, il est évident que la construction de logement sociaux supplémentaires doit être une priorité absolue. Les terrains qui sont aujourd'hui dans les mains des pouvoirs publics doivent servir prioritairement à soutenir les fonctions faibles : logement social, équipement (écoles), activités productives. A ce niveau le PRDD se contente d'intégrer l'Alliance habitat qui prévoit la réalisation 6500 logements publics dont seuls une trop faible part (moins de 60%) seront accessibles aux revenus sociaux (en fait 60 % pour les revenus sociaux et modérés (modéré = revenu social + max50%)). Cet objectif est bien en deçà des besoins des habitants et des attentes du secteur. Par ailleurs, tous les plans logements mis sur pied depuis 2005 sont restés au rayon des bonnes intentions pour ainsi dire. Le PRDD ne précise pas non plus comment les objectifs de l'Alliance habitats pourront être réalisés, c'est-à-dire, avec quelles moyens, par quelles opérateurs et surtout surtout, sur quels terrains.

De manière générale, l'objectif de construction de 3000 à 4000 logements à réaliser par an que se fixe le PRDD est en fait ce que le marché privé réalise déjà la plupart du temps. Il ne s'agit donc en rien d'un objectif volontariste. Le PRDD se limite manifestement à entériner une situation de fait. Il est donc d'autant plus important qu'il y ait un volet plus contraignant et ambitieux pour la production de logements publiques.

Comme le souligne l'avis du Conseil consultatif du logement, même l'objectif gouvernemental d'arriver à 15% de logements sociaux à l'horizon 2050 n'a fait l'objet d'aucun suivi en vue d'atteindre ce chiffre. Des calculs simples se basant sur l'hypothèse d'une production annuelle de 4000 logements privés et 1000 logements publics, permettent de mettre en évidence la nécessité de

mettre en place des quotas visant la réservation de 15% de terrains privés et de 50% de terrains publics en vue d'atteindre l'objectif défini (*cf. note de calcul reprise en annexe 1*).

Par ailleurs, le plan est dépourvu de coordination avec les idées novatrices de la politique du logement relatives aux nouvelles manières d'habiter (colocations, logements intergénérationnels, etc.). Les logements partagés constituent un nouveau mode d'habitat incontournable qui demande une réflexion sur l'évolution du taux cohabitant pour les personnes ayant un revenu de remplacement.

La moitié des ménages à Bruxelles ne comporte qu'une seule personne. Or les normes reprises au PRDD sont celles d'un ménage de 2 personnes. Les parcours de vie sont multiples (étudiants qui partagent des logements, les divorcés, ...).

C. Axe 2 : Cadre de vie et environnement

Cette partie démarre par le constat d'une Région où la moitié des ménages bruxellois se trouve dans les conditions d'obtention d'un logement social (p. 44). Fort étrangement, le PRDD propose comme solution de développer une réelle mixité sociale dans les quartiers. Alors que la réponse à ce besoin serait de produire en masse des logements sociaux et des logements publics abordables. Un apport massif de logements accessibles aura un effet déprimant sur les prix du marché et diminuera la dualisation sociale. Par contre, nous ne voyons pas en quoi l'objectif de mixité sociale permet de résoudre la question des besoins en logements accessibles sauf à considérer qu'on évince les plus démunis pour réduire la demande.

De nouvelles législations et de nouveaux plans ont été adoptés (ordonnance sol, PREC, PACE, Plan nature...). L'on peut regretter que le PRDD ne prenne pas davantage en compte les mesures/actions/impacts de cet ensemble réglementaire en regard de la densification urbaine qu'il propose pour répondre au « pronostic démographique ». Quels seront en effet les impacts de la croissance démographique projetée sur l'environnement ? Le PRDD se limite ainsi à prôner une densification « responsable », une « ville compacte », mais ne dit mot sur les effets néfastes (prévisibles) de cette densification, e.a. sur les ressources énergétiques, les pollutions (eau, bruit, air, sol,...). Il eut été bon que le PRDD reprenne quelques valeurs phares de ces réglementations et les mette en perspective.

Exemple : un des « indicateurs » qui disparaît de ce PRDD est le coefficient de biodiversité pourtant présent dans le RIE de 2012 : le Coefficient de Biotope par Surface (CBS). Il est certes à prendre avec des pincettes en ce qu'il tend à rendre compte uniquement de la disponibilité surfacique du déploiement de la biodiversité. Mais ce rapport quantitatif des surfaces éco-aménageable en regard de la surface de la parcelle reste intéressant et ne se retrouve pas dans le PRDD. Ce rapport quantitatif aurait pu être renforcé par une approche qualitative des espaces verts qui loin d'être qualitativement exprimé dans le PRDD sont ramenés (densité oblige) à une fonction récréative ou sportive. Préservation et gestion de la biodiversité s'estompent au profit d'une conception des espaces verts comme un équipement urbain. (page 66) En effet, la densification s'accompagne d'une diminution des friches urbaines « sauvages » généralement riches en espèces et d'une diminution des espaces ruraux en périphérie de la RBC (NOH, Haren, ...).

Stratégie 1. Les équipements

La définition de la notion de noyau d'identité locale mériterait d'être clarifiée. Ce paragraphe est trop vague, les besoins doivent être précisés (école, hôpital, crèche). Des conclusions auraient dû être tirées du monitoring des quartiers pour donner l'orientation des mesures concrètes à prendre. Il ne suffit pas de parler de ce qui existe. Le rôle du PRDD est de fixer les grandes orientations : besoins par quartier, description des manques, plan d'actions.

Sous le titre "équipement comme support à la vie quotidienne" (p. 45) le PRDD prévoit la création d'un stade national, d'un musée d'art moderne, d'un musée l'histoire européenne, alors que des infrastructures premières et en sous-effectifs évidents telles que les écoles et les crèches ne sont pas citées dans l'introduction. Si deux chapitres sont bien consacrés à ces équipements essentiels, ils devraient néanmoins figurer dès l'intro comme équipement majeur pour le bien être des bruxellois. Que ce soit dans le cadre du projet Neo et du projet de PPAS Biestebroek, les équipements (école et crèche) annoncés ne peuvent absorber les densités de ménages prévues sur ces territoires.

Si le boom démographique est à relativiser, il est bien réel et composé notamment de la natalité issue majoritairement des ménages habitants le croissant pauvre. Durant la décennie écoulée, c'est environ 30.000 élèves supplémentaires qui ont été scolarisés dans l'enseignement bruxellois avec des croissances particulièrement fortes dans les maternels (+19% entre 2005 et 2014) et un peu moins rapides dans le primaire (+14%) et plus modérée dans le secondaire (+ 8%) (IBSA juillet 2016). Il faudrait ouvrir d'ici à 2025 30.000 à 40.000 places dans l'enseignement obligatoire. Les projets déjà engagés sont largement insuffisants. Le PRDD évoque seulement 15.000 places manquantes (p. 49).

On remarquera que les communes situées dans l'Ouest de Bruxelles sont les plus impactées par la hausse démographique, or ce sont ces mêmes quartiers où se cumulent des déficits en termes de logements accessibles, d'emplois adaptés et d'équipements scolaires. Les structures modulaires financées par la Région ont une durée de vie limitée à 20 ans dont il faudra anticiper la dégradation.

Concernant les commerces de proximité, IEB relève qu'une des façons de renforcer leur vigueur c'est de ne pas les mettre en concurrence avec de grands centres commerciaux (voir axe 3 économie).

Pour équipements à rayonnement international, nous renvoyons à nos remarques supra au sujet du projet Neo et du stade de foot.

Stratégie 2. Les espaces publics et les espaces verts

Dans le cadre du développement d'un cadre de vie agréable, durable et attractif à Bruxelles, on peut lire dans le projet de PRDD que « Le but est d'accroître la biodiversité urbaine et le contact avec la nature mais aussi de contribuer à la santé des Bruxellois. »⁴. Si l'on comprend bien l'intention, les outils qui sont déployés pour atteindre ce but sont très vagues et l'intérêt pour l'augmentation de la biodiversité n'est développé nullement d'un point de vue concret.

Nous renvoyons à nos remarques sur la densification et sur la structure urbaine (axe 1 stratégie 2).

4 Page 55 du projet de PRDD.

Stratégie 3. L'équilibre entre les quartiers

Concernant les nouvelles zones de rénovation urbaine, celles-ci ont déjà été définies dans un arrêté. Il s'agit des zones de Tour et Taxis, la ZEMU Biestebroek, les Abattoirs. IEB s'étonne de ce choix. En effet, le site de Tour et Taxis et des Abattoirs appartiennent à des acteurs privés (via bail emphytéotique dans le cas des Abattoirs). Dans de Tour et Taxis, le propriétaire est un grand promoteur qui ne manque pas de moyens financiers. Les projet de PPAS pour le site de Tour et Taxis visent des logements privés et moyens, sans place prévue pour des logements sociaux. Sur la ZEMU de Biestebroek, la majeure partie des parcelles appartient à de grands promoteurs et le projet de PPAS ne prévoit aucun logement social mais seulement une petite partie de logements conventionnés. A moins qu'une place ne soit effectivement prévue pour le logement social dans ces zones, IEB trouve étrange que l'argent public soit utilisé pour valoriser financièrement des projets immobiliers privés, des moyens qui ne seraient alors plus disponibles pour d'autres zones où les besoins sont bien réels.

On peut également s'interroger sur l'inclusion des secteurs statistiques comprenant les prisons de Saint Gilles et Forest dans la mesure où à l'heure actuelle, ces deux zones appartiennent à la Régie fédérale des bâtiments, la Région bruxelloise n'en n'a nullement la maîtrise. Aucune décision officielle du fédérale n'a encore été prise concernant le déménagement/la démolition de ces deux prisons. On remarquera par ailleurs par rapport aux critères de l'ordonnance que le site des Abattoirs et des deux prisons ne sont nullement non bâtis et/ou en friche mais bien au contraire, en pleine activité. Des questions relativement similaires se posent au sujet des secteurs de la Gare de l'Ouest et du quartier Midi où une bonne partie des parcelles appartiennent à la SNCB.

Concernant les contrats de quartier durable et les contrats de rénovation urbaine, IEB rappelle que la Région bruxelloise mène depuis les années 90 une politique de rénovation des quartiers pour lutter contre la dualisation sociale. Mais force est de constater que *« malgré les interventions d'amélioration du bâti et des espaces publics qui ont été menées, l'inégalité de revenus entre les quartiers bruxellois continue de se creuser (...) entre des quartiers précarisés principalement situés autour du canal et à l'ouest et les quartiers aisés principalement situés à l'est et au sud de la Région »* (voir le diagnostic du projet de PRDD).

Or la nouvelle ordonnance rénovation urbaine affaiblit le dispositif des contrats de quartier par un glissement des moyens vers les CRU qui se concentreront sur l'espace public. Aucun des opérateurs visés dans l'ordonnance n'a l'obligation de construire des logements sociaux et seul le logement "assimilé" au logement social est prévu. L'exposé des motifs est limpide : sont visés des ménages disposant de revenus plus élevés que ceux permettant l'accès au logement social, et ce, alors que près de 60 % des locataires bruxellois sont dans les conditions d'accès à ce type de logement.

On rappellera que les cinq projets de CRU étaient déjà budgétés et lancés en 2015 avant l'adoption de l'ordonnance, laquelle délègue la presque totalité du contenu du dispositif de revitalisation au Gouvernement. Un élément que n'a pas manqué d'épingler le Conseil d'État dans son avis qui liste pas moins de 31 points d'habilitation au Gouvernement dérogeant au principe de légalité des subventions. A titre d'illustration, mentionnons le fait que le Gouvernement peut modifier la zone de revitalisation urbaine (ZRU) dans laquelle s'élaboreront les contrats de quartier et les CRU chaque

fois qu'il le juge nécessaire. Nous avons plus haut que le gouvernement s'est empressé d'adopter un tel arrêté pour inclure les grandes zones de développement territoriales.

Les contrats de quartier prévoient explicitement la participation des habitants. Cette dimension est certes complexe à mettre en œuvre mais elle permet aux habitants des zones concernées et aux associations qui y travaillent de faire remonter des besoins, des recommandations sur la manière de "faire la ville". Le volet CRU prévoit un dispositif participatif nettement plus restreint. Cette question n'est pas abordée par le PRDD.

L'ORU semble marquer une transition vers une autre manière de penser et de faire de la rénovation urbaine, qui laisse craindre une liquidation progressive des CQ (de 4 à 2) au profit de CRU dont la gestion, via le BBP, annonce également un grand changement par rapport à ce qui prévalait jusqu'ici pour les CQ (gérés par BDU).

Pour le surplus, IEB renvoie à l'avis du Réseau Habitat.

Stratégie 4. Le patrimoine

On constate que, dans le discours du PRDD, le patrimoine est réduit à une double fonction utilitariste : « *promouvoir l'image de Bruxelles au niveau national et international* » et contribuer « *à l'attachement des individus à leur ville, ainsi qu'à l'attractivité de la Région vis-à-vis des touristes et nouveaux habitants potentiels.* ». Nous sommes avant tout dans une dynamique d'image qui ne prend pas en compte les autres aspects de la protection du patrimoine : historique, technique, sociale... Ce faisant, l'aspect esthétique du patrimoine est le critère sous-jacent mis en avant, au détriment des autres critères d'intérêt du patrimoine (technique, historique, culturel, social).

Il en résulte que la politique définie dans les PRDD apparaît comme peu ambitieuse en terme de protection et de connaissance du patrimoine. Par exemple, on ne parle pas de campagne de protection ou d'inventaire (l'inventaire régional est toujours largement incomplet). Toute la politique semble axée sur la « mise en valeur » mais rien sur la véritable défense ou protection du patrimoine.

La seule nouveauté planologique est la création de « *Périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine* » qui semble venir compléter les ZICHEE existantes, en particulier sur certains grands espaces (semi-)naturels de seconde couronne (mais pas tous) et quelques grandes voiries. Toutefois, le statut de ces périmètres n'est pas très clair et leur fonction semble plus relever de l'embellissement esthétique que de la protection. On peut regretter que la confusion existante dans les ZICHEE entre promouvoir l'embellissement et la sauvegarde de l'intérêt patrimonial soit entretenue, voire accentuée. Le risque est que les critères esthétiques et d'« embellissement » puissent servir à neutraliser l'intérêt historique, technique, culturel... et l'authenticité du patrimoine. Sur cette base, on peut très bien voir proposer la démolition d'un bâtiment d'intérêt technique ou historique mais qui n'est pas au goût esthétique du jour (patrimoine industriel, de l'après-guerre...) sous prétexte que le bâtiment nouveau qui le remplacerait constituerait un « embellissement ».

À l'instar du CoBAT, le PRDD manque l'occasion de combler une lacune dans les outils de protections du patrimoine. En effet, en RBC, il y a, d'une part, le classement (et la liste de

sauvegarde) qui sont des procédures relativement « lourdes » et s'appliquant à un nombre limité de biens (d'autant que la RBC accuse un retard historique de classement par rapport aux autres villes européennes). D'autre part, il y a les mesures connexes comme l'inscription à l'inventaire, les ZICHEE ou les périmètres de protection des biens classés qui ont essentiellement un rôle de « sonnette d'alarme » mais ne présente en pratique aucune contrainte en terme de protection (à part une Commission de concertation et, éventuellement, un avis – non conforme – de la CRMS). Il manque donc une forme de protection contraignante, plus légère à mettre en place que le classement et destinée à couvrir les zones riches en patrimoine. C'est, par exemple, le principe des « secteurs sauvegardés » qui couvre un grand nombre de centres urbains anciens en France (voir https://fr.wikipedia.org/wiki/Secteur_sauvegard%C3%A9). Le PRDD manque l'occasion d'intégrer une mesure allant dans ce sens dans la gestion du patrimoine bruxellois (en intégrant, par exemple, une partie des ZICHEE existantes actuellement).

Les pôles Josaphat, Heysel, des prisons de St-Gilles et Forest, Quartier Européen, quartier de la Gare du Midi et site des casernes d'Ixelles et d'Etterbeek contiennent souvent un patrimoine important et sont même parfois constitués essentiellement d'éléments de patrimoine remarquable (prisons, casernes). Dès lors que la logique de développement de ces pôles est intense et y apportera des transformations importantes, il est impératif d'y relever et protéger le patrimoine, préalablement à ces développements.

Dès lors le PRDD devrait indiquer que, avant de permettre les transformations prévues dans ces pôles, il est nécessaire d'y effectuer une étude de patrimoine complète et rigoureuse et d'assurer, par les mesures de protections adéquates dont le classement, la sauvegarde et l'intégration des éléments d'intérêt patrimonial ainsi relevés dans le développement future des pôles concernés.

Signalons également que la protection du patrimoine passe aussi par la protection de l'intérieur des bâtiments (boiseries, plafonds peints, tablettes de cheminée en marbre...), et cela suppose de réguler et freiner les subdivisions de bâtiments.

Stratégie 6. Renforcer le paysage naturel

IEB regrette que les espaces verts soient considérés comme des zones de détente et de repos des habitants sans évoquer le rôle en termes de biodiversité au sein du maillage vert perdant ainsi leur valeur écosystémique. Ce glissement a pour conséquence que de nombreux projets urbains évoquent des espaces verts qui ne présentent pas les propriétés de ceux-ci : perméabilité, pleine terre,... et sont réduits à des espaces de loisir.

IEB regrette que les questions d'amélioration de la biodiversité et de préservation des espaces verts soient centrées aux protections existantes, c'est-à-dire le PRAS, le réseau « Natura 2000 » et les réserves naturelles et forestières. Cette focale tend d'une part à omettre la richesse présente dans de nombreux autres espaces tels que les friches ou d'autres espaces verts de faits, etc. D'autre part, deux documents devraient figurés dans le projet de PRDD, l'« Ordonnance Nature de 2012 » qui constitue une avancée importante dans la protection des espaces comportant une richesse biologique et le « Plan Nature de 2016 » dont les objectifs stratégiques et les outils auraient dû être intégrés au projet de PRDD pour plus de cohérence.

Le projet de PRDD dégage très peu d'objectifs précis pour l'amélioration des espaces verts et le renforcement de ceux-ci en regard d'autres thématiques. La mise en place du maillage vert est floue. A ce sujet, IEB rejoint la recommandation faite par l'évaluation appropriée des incidences qui est de « Prévoir l'intégration de règles en matière d'urbanisme (PRAS, RRU, ...) visant à assurer le bon fonctionnement du réseau écologique en garantissant la présence de couloirs écologiques et ce y compris à l'échelle d'une parcelle bâtable »⁵. A cet égard les zones tampons des espaces à haute valeur biologique doivent également faire l'objet d'une attention particulière.

Nous insistons sur l'importance de préserver la superficie d'espaces verts accessibles par habitant (voir la recommandation n°2 (page 40) issue du résumé non technique). Si l'on salue la volonté de créer des nouveaux espaces verts, la conservation des espaces verts existants nous semble primordial. A cet égard, IEB désire attirer l'attention de la Région sur le fait que la valeur foncière d'un quartier ou d'une habitation peut augmenter significativement lorsque les environs sont reverdis. Nous craignons des effets renforcés de dualisation sociale dans les quartiers centraux, dont la zone du canal. Si les causes conjuguées de la gentrification de ces quartiers ne sont pas préalablement combattues par des mesures d'accompagnement, nous serions défavorables à la mise en œuvre de mesures de verdurisation car elles contribueraient à une hausse de la valeur foncière des logements entre autre alors que Bruxelles est en pleine crise du logement.

En transformant les derniers espaces semi-naturels, terrains vagues, à l'abandon, lisières de la forêt de Soignes, espaces semi-naturels ne bénéficiant pas de protection légales de type ZVHB, Natura 2000, réserve naturelle ou sites classés vont pouvoir faire l'objet de toutes les spéculations foncières et rendre la ville encore moins accueillante pour la biodiversité.

Stratégie 7. Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional

a. Améliorer la gestion environnementale de l'eau

Les densifications très importantes prévues par le PRDD et notamment la densification des fonds de vallée jusqu'ici préservée (on pense notamment au bassin versant de Forest) laissent planer des inquiétudes sur la capacité des sols à absorber les eaux pluviales et sur les risques d'inondation dans les zones les plus vulnérables. Par exemple, l'urbanisme envisagé pour le projet Neo sur le plateau du Heysel est celui d'un urbanisme sur dalle qui annihilera toute perméabilité des sols et constituera un net recul par rapport à la situation existante.

De même l'enfouissement du transport public et des parkings ne sont pas de nature à rassurer sur le maintien de la qualité de nos nappes phréatiques.

On constate une fois ici encore l'incohérence entre l'urbanisme par projet et les mesures génériques de protection de l'environnement entendu au sens large prévues par le PRDD, réduisant ces mesures à un catalogue de vœux pieux sans garantie aucune de réalisation.

5 « Evaluation appropriée des incidences sur les zones Natura 2000 et les réserves naturelles et forestières du projet de PRDD », Rapport septembre 2016, page 114.

On remarquera aussi que le PRDD évoque essentiellement les stations d'épuration, des bassins d'orage et des infrastructures classiques de gestion des eaux alors qu'il existe des systèmes alternatifs tout aussi performants et moins onéreux qui ne sont peu ou pas mentionnés. Ces technologies ont pourtant un intérêt économique certain (elles sont moins chères que l'installation de tuyaux), elles sont génératrices d'emplois, favorisent le maintien de la biodiversité, développent les liens sociaux par leurs aspects récréatifs et apportent une valeur esthétique non négligeable.

Il est par exemple regrettable que le PRDD oublie complètement le potentiel du Maelbeek qui pourrait prendre la forme d'un maillage pluie capable de soustraire les eaux claires du bassin versant du Maelbeek des égouts et de les ramener (du moins en partie) vers le maillage bleu existant ou à restaurer (Senne, Canal,...). Prenons la carte 2 des grandes ressources foncières du côté de Schaerbeek, on voit (A) qu'un pôle de développement prioritaire important se trouve être Josaphat. Il se fait que ce nouveau quartier aura des obligations en matière de gestion pluviale, notamment sans doute de l'infiltration, mais également un réseau séparatif au niveau des voiries. Ce réseau séparatif d'eaux claires constituera de toute manière l'amorce d'un maillage pluie. Il pourrait constituer l'amorce de la restauration du Maelbeek, à plus long terme en recréant le raccord historique du Maelbeek à la Senne.

Concernant les inondations, IEB rappelle la nécessité de préserver des surfaces de plaines terre et de maintenir autant que faire se peut les arbres et la végétation qui sont indispensables pour retenir l'écoulement des eaux de pluies. Il faudrait imposer des normes spécifiques à la gestion de l'eau (système d'égouttage différencié, toitures vertes, installation de noues etc ...) lors de toutes nouvelles constructions et pour des rénovations lourdes.

Pour le surplus, IEB renvoie à l'avis des EGEB.

b. Qualité de l'air

Les actions multi-sectorielles que la Région mettra en œuvre pour améliorer durablement la qualité de l'air ne sont pas détaillées dans le PRDD - e.a. fiscalité routière.

Quant à la « zone de basses émissions » à laquelle la Région s'est engagée en juin 2016, elle vise à éradiquer de la circulation sur son territoire début 2018 les automobiles particulières de norme Euro 1 et inférieure soit des véhicules mis en service en 1993, les voitures Euro 2 (mises en service en juillet 1996) seront elles bannies à partir de 2019, les Euro 3 seront bannies en 2020 (mises en service en 2001), Euro 4 en 2022 et Euro 5 en 2025. Or, selon les chiffres disponibles, il apparaît qu'aujourd'hui en Belgique, circulent encore 215.662 véhicules Euro 0, 70.761 véhicules Euro 1 et 338.588 véhicules Euro 2, soit 11,2% du parc automobile total. 27.000 véhicules "utilitaires" (diesel) bruxellois seront concernés par la mesure d'ici 2020 et 3.500 véhicules essence (sur 170.000, soit 2%). Selon IEB ces mesures sont inertes. Combien de km les automobiles visées par les mesures Euro 0, 1 et 2 parcourent-elles par an en comparaison du parc automobile mis en circulation après 2001 qui roule 30 à 50.000km/an ? C'est bien le nombre de km parcourus par an sur le territoire de la région (et hors région) qui permettra de prendre toute la mesure de cette restriction d'usage. Voir nos remarques sur l'axe 4.

Pour rappel, on estime que la pollution de l'air est responsable de 11.000 morts prématurées en Belgique et de 600 morts à Bruxelles. En Région bruxelloise, le transport routier est responsable de 67 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de 39 % des émissions de particules fines (PM10).

Ce sont ces chiffres qu'il faudrait objectiver en regard des dates de mises en circulation des véhicules et du nombre de km parcourus/an par ces véhicules.

Il semble évident pour IEB qu'une politique discriminatoire de l'usage de la voiture couplé à un transport public démocratique de surface et efficient à l'échelle de la Région (bus, tram, réseau « S », ...) lui-même couplé à une amélioration substantielle des cheminements piéton (dont PMR) et cyclable contribueraient à l'amélioration de la qualité de l'air de la région et à une diminution des nuisances sonores.

Selon le RIE, les moyennes annuelles de concentrations de NO₂, liée au trafic, restent supérieures aux normes européennes alors qu'il s'agit d'un polluant nocif pour la santé humaine. Un tiers des postes de mesure de la RBC indique qu'on ne respecte pas les valeurs limites. Or le RIE souligne que le boom démographique et ses conséquences en terme de construction de logements et d'augmentation du trafic automobile et du charroi camion annoncé par le Bureau fédéral du Plan pourraient fortement impacter la qualité de l'air si des mesures ne sont pas prises.

On remarquera en outre que l'indicateur pris en considération par le PRDD est le PM₁₀ et non le PM_{2,5} alors que ces particules très fines sont très dangereuses pour la santé.

On remarquera enfin que le RIE conseille (p. 745) la mise en œuvre d'un péage urbain pour améliorer la qualité de l'air ce que le PRDD n'envisage pas (voir nos remarques dans l'axe 4).

c. Les nuisances sonores

En RBC, 63 % des personnes sont soumises à un niveau sonore supérieur aux normes de confort établies par l'IBGE. Et en période de nuit, ce pourcentage passe à 73 %. La densification telle que projetée dans le plan entraînera un accroissement subséquent du parc automobile indigène, IEB craint également que les P+R projetés ne s'apparentent à des parking de destination (centres commerciaux, stade, ...). Le bruit généré par le trafic routier est une nuisance importante. Pour soutenir une meilleure qualité de vie, une diminution du volume et de la vitesse du trafic est impérative dans les zones habitées et aussi sur le Ring, dont les émissions sonores se répercutent sur une bonne partie de la Région. Il s'agit donc pour la Région d'un réel rapport de force à engager avec la Région flamande qui souhaite son élargissement.

Le trafic aérien est une autre nuisance subie par les habitants bruxellois et tout autant liée à la bonne entente « fédérale » or la question des nuisances sonore liées aux routes aériennes n'est pas abordée dans le PRDD.

Le choix de la RBC de mixer l'habitat et l'activité productive dans les ZEMU va encore accroître ce pourcentage. Le risque est grand par ailleurs si l'on parvient à respecter les norme de confort que cela se fasse au détriment de la dynamique économique. Cette question n'est pas abordée dans le PRDD alors qu'il est souligné dans le RIE (p. 741).

Le RIE (p. 742) fait de l'actualisation du Plan Bruit une priorité non reprise dans le PRDD.

IEB relève que selon le PRDD les zones calmes et de confort sont des zones où l'impact des transports terrestres est limité acoustiquement à un niveau de bruit inférieur à 55dB(A). Sur « la

moitié de la superficie » des espaces répertoriées par la Région comme « zones calmes et de confort » la Région vise 5 dB(A) de moins que cette norme de l'OMS. Vu la nature des espaces considérés (cheminement, parc, cimetière, ...) la « zone calme » de ces espaces risque d'être congrue. A-t-on envisagé une zone 30 à l'échelle de la Région ? Ne serait-ce pas là une mesure certes forte mais dont on sait qu'elle améliorera considérablement le confort des Bruxellois.

d. Les ondes électromagnétiques

Le PRDD dit vouloir s'appuyer sur l'évaluation annuelle que présentera le comité d'experts sur les radiations non-ionisantes pour garantir la santé des Bruxellois. Or, selon IEB, il y a lieu de s'émouvoir sur le contenu de leur dernier rapport (2015-2016). Les experts, en effet, attirent notre attention sur le développement du standard 5G qui s'accompagnera du déploiement de petites cellules (small cells) afin de permettre une distribution plus homogène des niveaux de puissance et d'optimiser la portée des réseaux LTE dans les zones à forte densité urbaine.

Par ailleurs, le comité d'expert avertit déjà que « *l'utilisation d'ondes millimétriques (Ondes radioélectriques couvrant les fréquences de 30 à 300 Ghz) nécessitera plus de puissance pour permettre un bilan de liaison convenable* ». IEB insiste pour qu'une politique préventive à l'égard de la santé des Bruxellois concernant la pollution électromagnétique soit menée.

Le PRDD dit vouloir « limiter les risques liés aux ondes électromagnétiques en veillant à un équilibre entre principe de précaution visant à préserver la santé, le cadre de vie et le développement de réseaux de télécommunications performants et accessibles garantissant l'activité économique et l'attractivité de la Région bruxelloise pour en faire une smart-city ».

Or, ces dernières années, le développement des technologies de télécommunication sur le territoire de la RBC répond davantage, selon IEB, aux intérêts particuliers des opérateurs (minimiser les coûts et maximiser les capitaux) qu'à l'intérêt général de la population. Selon IEB, il convient de prendre très au sérieux de nombreuses études qui attestent des effets athermiques des champs électromagnétiques (réduction de la sécrétion de la mélatonine ainsi que l'oxydation et les dommages à l'ADN), qui peuvent se manifester à des valeurs très inférieures aux valeurs maximales autorisées en RBC. Par *principe de prévention* donc, il eut fallu adopter une norme s'alignant sur des valeurs limites bien inférieures au 3v/m. D'aucuns préconisent le 0,6v/m comme le Conseil de l'Europe.

Or, le législateur a, au printemps 2014, assouplit la norme régionale permettant de doubler le seuil de puissance admissible d'ondes électromagnétiques dans les espaces publics et de quadrupler la puissance émise des antennes-relais installées par les opérateurs de téléphonie mobiles soit 0,096 W/m² (soit 6 V/m eq. 900MHz) au lieu des 0,024 W/m² (soit 3 V/m eq. 900MHz) précédemment imposés. Dans la foulée, la Cour constitutionnelle a estimé dans un arrêt du 27 janvier 2016 que le *principe de précaution* est respecté puisque la norme bruxelloise est 50 fois plus sévère que la norme recommandée par l'OMS. « Précaution » n'est pas « prévention », raison pour laquelle IEB s'est historiquement rallié à l'avis du Conseil Supérieur de la Santé (Fédéral) qui préconise une valeur limite de 3v/m arguant que les dommages potentiels à long terme n'étaient pas prouvés, mais qu'il ne fallait pas non plus s'y attendre vu la période limitée d'application à grande échelle des technologies de communication sans fil (avis n° 8927).

Selon IEB, la Région devrait veiller à ne pas augmenter la norme actuellement en vigueur et davantage pousser les opérateurs à mettre en place des technologies de pointe protectrices de la santé des Bruxellois : ce n'est pas un oxymore ! La Région pourrait être réellement innovatrice se faisant. Un cadastre des champs globaux à la réception (par parcelle) pourrait être un outil innovant en regard de la pollution électromagnétique/électro smog (à l'instar du cadastre bruxellois de l'état des sols).

e. Préserver les sols

Le PRDD indique que la Région doit pouvoir prendre en charge l'entièreté du coût des études relatives à la reconnaissance de l'état du sol des parcelles reprises au cadastre de la RBC ainsi que l'entièreté du coût des travaux d'assainissement ou de gestion du risque pour autant que l'étude de l'état du sol conclu à une pollution orpheline (c'est-à-dire une pollution antérieure à 2005). IEB note que 80 % des parcelles bruxelloises polluées sont des pollutions orphelines (source FedExSol). Partant le PRDD se focalise sur l'aide des propriétaires « innocents ».

Or, face à la densification prévue sur son territoire, l'objectif appelle à un renforcement du budget que la Région mettra à disposition des particuliers (primes) mais surtout de fonds sectoriels (BOFAS, station service ; PREMAZ, mazout-citerne). Il semble qu'un « fonds pour les garages » est en négociation (avec les régions flamande et wallonne d'ailleurs) et qu'un « fonds pour les entreprises de nettoyage à sec et les imprimeries » est également envisagé.

Sachant que 400 ha sont encore à traiter d'ici 2029 pour un budget insuffisant de 288 millions d'euro (source FedExSol), il est urgent de mettre en place de nouveaux fonds sectoriels et de plafonner les aides en fonction des superficies des parcelles mais aussi des activités projetées.

Si l'on ajoute à cela toutes les étapes de l'étude du risque et des actes de l'IBGE et l'assainissement éventuel (20.000 à 20 millions d'euros -pour de grands sites industriels), il apparaît que le principe du pollueur payeur ou la préservation du sol bruxellois doit être raisonnée en fonction de l'usage qui en sera fait.

Le RIE insiste en ce sens sur un découplage pollution-assainissement afin d'éviter des assainissements contre-productifs c.à.d. d'assainir des terres qui n'en requiert pas la nécessité, et il préconise de mettre en place un système de compensation financière permettant l'assainissement d'une quantité équivalente de terres sur un autre terrain de la Région. IEB soutient cette proposition.

f. Gérer durablement les déchets

Secteur clé en matière d'économie circulaire, la gestion des ressources et des déchets est une opportunité désormais citée pour la création d'emploi à destination des bruxellois et plus spécifiquement en réponse à la pénurie d'emplois peu qualifiés en RBC.

Le PRDD s'en réfère au PREC, et pointe qu'une marge de progression intéressante existe que ce soit en optimisant la collecte et le traitement ou en « faisant monter les flux déjà traités vers un niveau de traitement supérieur ». La phrase est ambiguë lorsque l'on pense à des partenariats

publics-privés qui pourraient astreindre les autorités publiques à fournir des quantités précises de matière pour rentabiliser un outil (faudra-t-il importer des flux?).

Par exemple le PRDD entend mettre à l'étude le projet d'implantation d'une usine de biométhanisation en RBC. A cet égard, IEB soutient la création d'un réseau d'unités de compostage disséminées à l'échelle du territoire. Couplé à ce réseau une usine pourrait absorber les flux non traités par le compostage dans des proportions soutenables pour la région. En effet, il semble qu'à jouer la carte du renouvelable, les autorités publiques doivent garder la main sur les outils de production et rester maître des flux.

IEB s'interroge également sur la pertinence d'un recyclage relocalisé du papier/carton aujourd'hui envoyé jusqu'en Chine. N'y a-t-il pas lieu, à l'instar de la biométhanisation des déchets organiques, de penser une filière locale de recyclage du papier soutenue par les autorités publiques.

Stratégie 8. Créer des infrastructures de ville intelligente

Les remarques formulées au point 7.2. sur les ondes électromagnétiques et la pollution qu'elles génèrent trouvent dans la création de la « smart city », ville interconnectée, toute leur acuité. La smart city est une ville quadrillée de capteurs de mesure de l'information et d'un réseau capable de transporter, relayer ces informations. Pragmatiquement (les technologies utilisées) et idéologiquement (Quelles informations sont véhiculées et qui intéressent-elles ? A qui profitent-elles ?) retiennent l'attention d'IEB.

Au-delà de la consultation, les informations en Open Data sont également susceptibles d'être gratuitement réutilisées, transformées ou agrégées à d'autres ressources. Tout un chacun est ainsi censé pouvoir participer à la vie en ville dans son rôle de citoyen en s'appropriant ces données pour des usages personnels, académiques... ou commerciaux. De manière générale, l'Open Data émanant d'autorités publiques est régulièrement présenté comme un gage de transparence, d'ouverture à tous et de participation citoyenne. Le PRDD assure d'ailleurs une grande implication citoyenne en souhaitant mettre en place « des plate-formes de participation pour l'élaboration de la smart city ». Impliquer les citoyens dans la construction de la smart-city donc. S'il ne fait aucun doute que l'Open Data public peut servir des objectifs de valorisation territoriale, d'attractivité et de marketing urbain, il ne fait par ailleurs aucun doute qu'il puisse également avoir une utilité pour la collectivité.

Selon IEB, la Région devra veiller à examiner ce qui est concrètement proposé : permettre à des visiteurs de découvrir la capitale en utilisant uniquement les données Open Data locales (oui, pourquoi pas) mais aussi permettre à des citoyens d'avoir accès à des informations jugées moins attractives comme par exemple la différence d'âge moyen de mortalité entre communes, le nombre de ménages en attente d'un logement social ou encore la surface du bâti vacant, etc..

D. Axe 3 : Economie

Stratégie 1. Les secteurs économiques

La Région bruxelloise génère une proportion importante d'emplois à haute qualification et se distingue en cela de la Flandre et de la Wallonie. Plus de la moitié des emplois (ou 56,1%) y est ainsi occupée par une personne hautement qualifiée, contre 38% dans les deux autres régions du pays, en raison d'une plus forte concentration de fonctions supérieures dans la Région.

Dans le même temps, l'offre des emplois peu qualifiés à Bruxelles chute drastiquement depuis les années 90. Le nombre d'emplois occupés par des personnes peu qualifiées est passé de 38% en 1992 à 22% en 2010. Et la chute se poursuit. L'exigence croissante de qualifications rend difficile l'insertion des personnes peu qualifiées. Ce qui reste de l'emploi industriel à Bruxelles est en grande partie orienté vers des activités administratives ou commerciales. Mais redéployer de l'emploi productif utile à la ville est susceptible de lutter contre la dualisation du marché. D'autant que l'emploi peu qualifié occupe plus la main d'œuvre bruxelloise. On observe qu'entre 2003 et 2013, la part de Bruxellois au sein des emplois peu qualifiés est passée de 55% à 67% alors qu'elle diminuait dans les emplois hautement qualifiés.

Dans une logique de développement des secteurs économiques pourvoyeurs d'emplois peu qualifiés, IEB s'étonne que le PRDD ne fasse pas référence au PREC (programme régional en économie circulaire) notamment en lien avec le secteur de la construction qui pourrait constituer toute à la fois un vecteur important pour mettre en pratique la logique de l'économie circulaire et un pourvoyeur important d'emplois peu qualifiés. La rénovation des bâtiments et la récupération des matériaux devait prendre le pas sur les pratiques de démolition-reconstruction le plus souvent en vigueur dans notre Région. Le secteur de la réparation devrait aussi être mis en avant comme source d'emplois non délocalisables d'entreprises participant au développement d'une économie locale. Aujourd'hui, étant donné que la production nationale peut difficilement rivaliser sur le terrain des prix avec les produits importés des pays qui protègent peu l'environnement et les travailleurs, l'engagement résolu dans une production orientée vers la qualité et la durabilité, et l'éducation du consommateur à faire des choix responsables et solidaires, semble une voie porteuse.

L'économie productive devrait également apparaître en tant que tel comme un vecteur important pour l'économie bruxelloise adapté à sa main d'œuvre et à ses besoins.

1.2. Les ZEMU

IEB appuie la volonté du PRDD de maintenir certaines zones économiques monofonctionnelles au sein de la Région bruxelloise, afin d'y accueillir les activités économiques qui sont incompatibles avec l'habitat mais néanmoins utiles au fonctionnement de la ville (p. 84). Il faut en effet être conscient que les contraintes d'exploitation sont souvent difficilement compatibles avec un milieu urbain dense. C'est le cas des entreprises de production, de transformation ou encore de stockage de résidus de consommation. La plupart de ces entreprises peuvent être usagères de la voie d'eau. Il

importe donc de préserver des ZIU pour ces entreprises dans les territoires qui bordent le canal et d'éviter la transformation des ces ZIU en ZEMU. Or le PRDD souligne en p. 16 que « *Ainsi, même si chaque zone de territoire du Canal peut présenter une nature particulière permettant d'accueillir plus ou moins d'activités économiques, tout projet situé à proximité du Canal doit être développé en prenant compte le caractère nécessairement urbain de ce territoire* ». Le « caractère nécessairement urbain » n'est pas très clair sur ce qu'il sous-entend. S'il signifie l'obligation de pouvoir implanter du logement sur toutes les zones bordant le canal, il est en contradiction avec la volonté de vouloir préserver à certains endroits des zones économiques mono-fonctionnelles utiles à la ville. Nous rappelons avec le Port de Bruxelles que les ZAPT ont pour fonction de permettre l'implantation d'activités non compatibles avec le logement en zones monofonctionnelles. Ces zones sont indispensables pour répondre au défi de recourir à la voie d'eau comme alternative crédible au transport routier, pour l'approvisionnement de la Région, le transport des matériaux de construction, l'évacuation de ses déchets. et sa mobilité, de développer des alternatives concrètes à la route. Dès lors, le projet de PRDD doit garantir explicitement, pour les décennies à venir, le maintien des ZAPT.

Le Conseil consultatif du logement plutôt vigilant à la création d'un nombre suffisant de logements craint lui-même le développement du logement dans des zones industrielles induisant la fuite d'activités génératrices d'emplois. Il souligne qu'il est important de conserver des activités économiques favorisant le travail de personnes peu ou pas diplômées. Le Conseil a déjà évoqué les zones d'entreprises en milieu urbain « ZEMU » dans le cadre de son avis de juin 2012 sur le PRAS démographique. En ce sens, le PRDD devrait fournir des recommandations pour s'assurer que les ZEMUS privilégient réellement l'activité productive et non l'activité tertiaire à travers le business to business.

A la p. 85, le PRDD mentionne le critère de sélection des ZEMU en mentionnant notamment que ces zones sont accessibles en transport public. Ce critère est peu rencontré par la ZEMU de Biestebroeck qui n'est desservie que par une seule ligne de bus dont la fréquence est très faible. Il est également indiqué que ces zones accueillent des activités économiques compatibles avec l'habitat ce qui est également erroné pour la ZEMU Biestebroeck dès lors qu'au moment où elle a été créée, y siégeait et y siège encore un site Seveso.

IEB regrette le déménagement des entreprises du bassin Beco mais soutient le relocalisation au bassin Vergote au sein du Village de la construction et s'inquiète du peu de développement de cet aspect au sein du PRDD (1 ligne p. 18). A l'instar du Port, IEB rappelle l'importance fondamentale de ce projet pour préserver un lieu de distribution des matériaux de construction. L'implantation prochaine d'un Centre de Transbordement Urbain à côté du Village de la Construction renforcera les perspectives de développement de celui-ci, tout en élargissant potentiellement la gamme des marchandises transbordées à tous les autres types de bien de consommation palettisés. Ceci devrait être mentionné explicitement.

1.3. Les bureaux

A la p. 86, le PRDD parle de 8,2% de bureaux vides, soit 1.100.000 m². IEB rappelle que Bruxelles arrive au deuxième rang européen en proportion de bureaux par habitant (après Zürich). Le stock existant et le 1.000.000 m² de projets potentiels plus ou moins avancés sont censés permettre de répondre aux besoins jusqu'en 2020. Face à ce constat, il serait logique d'absorber l'offre existante puisque le stock répond aux besoins jusque 2020 et se contenter de compenser légèrement la

disparition de surfaces en seconde couronne par une construction plus centripète de bureaux. Même dans des quartiers centraux comme le quartier Louise pourtant bien desservi où l'on constate une vacance de bureaux de 11%. Dans le Quartier européen, on constate 76 % de surfaces disponibles depuis plus d'un an (Observatoire des bureaux 2015).

IEB rappelle qu'il est important de veiller à disposer de petites surfaces pour les petites entreprises.

1.4. L'offre commerciale

Il ne s'agit pas tant de "renforcer" l'offre commerciale que de la "consolider".

A la p. 87, le PRDD affirme que "Plusieurs études ont en effet démontré que Bruxelles est moins équipée que la moyenne nationale et présente un fort potentiel de développement commercial qu'il est essentiel de valoriser. Il faudrait plus de 200.000 m² de commerces supplémentaires pour atteindre seulement la moyenne de m² par habitant des grandes villes belges ». Ceci contredit les analyses les plus récentes comme celle du CRISP (B. Wayens et J.P. Grimmeau, 2016) qui signale que Bruxelles est la première ville du pays en terme d'offre commerciale et que le phénomène récent le plus préoccupant est la saturation du marché. Depuis 2000, le chiffre d'affaire par habitants dans le commerce de détail cesse d'augmenter, la croissance de l'emploi stagne et le nombre de faillite croît. Depuis l'assouplissement de la législation sur les grands commerces les surfaces de vente autorisées explosent, l'espace est saturé de commerce. Au niveau national, de 2007 à 2014, la fréquentation des centres commerciaux a décliné de 15 %. En conséquence de quoi, l'étude du CRISP conseille un moratoire sur les grands commerces pendant une période de cinq ans. L'augmentation de l'offre doit s'appuyer sur un examen réaliste de l'évolution de la demande. Il faudrait encourager l'agrandissement des petits commerces dans les noyaux commerçants.

Pratiquement tous les observateurs s'accordent pour considérer que le cumul de Docks Bruxsel, Neo et Uplace générera une offre superflue dommageable pour les noyaux commerçants existants. La fréquentation des centres commerciaux est en train de chuter selon les données de 2015 (-2,7 % par rapport à l'année 2014) notamment en raison de la concurrence de l'e.commerce et de la diminution du pouvoir d'achat. S'il est exacte de dire que la Belgique est sous-équipée en terme de nombres de centres commerciaux comparé à d'autres pays voisins, elle ne l'est pas en terme d'offre de surfaces commerciales.

En termes de création d'emplois, les études de B. Wayens montrent qu'offrir plus de m² de superficies commerciales ne va pas nécessairement créer plus d'emplois à Bruxelles, où le ratio emploi/m² est déjà élevé (voir : <http://www.ieb.be/Quels-commerces-pour-quels-emplois-Structure-et-logiques-d-organisation-du>). Le marché est déjà mature en l'état et les commerçants ne sont pas nécessairement demandeurs de voir arriver la concurrence.

IEB soutient la proposition du PRDD d'élaborer un nouveau schéma de développement commercial mais demande un moratoire sur le développement de nouveaux centres commerciaux aussi longtemps que ce schéma, qui doit être soumis à une consultation publique, n'est pas adopté.

1.5. Formations

IEB soutient la création d'un pôle formation – emploi dans le secteur de la logistique et du transport à Anderlecht (p. 88) mais regrette le départ du centre IRIS TL du bassin de Biestebroeck qui trouvait là une implantation idéale pour son activité.

IEB souhaite que les formations liées à l'activité productive apparaissent dans la liste : la transformation alimentaire, du bois, du métal, du textile ont toute leur place en Région bruxelloise.

L'éco-construction est visée mais quid de tous les métiers qui pourraient être liés au recyclage ? Pour le Ceria et les Abattoirs, pourquoi ne pas plutôt parler d'un pôle alimentaire plus large qui engloberait les « métiers de bouche ». Ainsi, il n'existe quasi plus de formation de boucher à Bruxelles.

1.7. Soutenir une économie de proximité

Ce thème devrait traverser tout l'axe stratégique économique au sens où l'économie endogène est de plus en plus mise à mal au profit d'un modèle exogène qui fragilise la ville en la rendant totalement dépendante des décisions et conjectures supra-locales. Le tissu économique bruxellois repose pour partie sur la présence (massive) des PME, TPE, indépendants, dont le taux de création d'emploi est largement supérieur à celui des grandes entreprises et offrent de l'emploi à une main-d'œuvre peu qualifiée. Le PRDD devrait souligner que la force économique de la région repose autant sur les PME locales que sur les fonctions internationales.

Par ailleurs, le PRDD néglige grandement l'importance de l'économie domestique : les services non marchands, la santé, l'éducation, les services aux personnes alors qu'elle contribue à 1/3 du PIB de la Région.

1.8. Renforcer l'armature logistique

Si IEB soutient le fait de faire de Schaerbeek-Formation un pôle logistique trimodale, IEB rappelle que la Région ne détient toujours pas la réserve foncière de ce site et devrait donc éviter de trop s'appuyer sur un terrain dont elle ne détient pas la propriété. A ce propos, IEB soutient la demande du Port d'obtenir un droit de préemption de 30 ha sur le site de Schaerbeek-Formation afin de pouvoir créer un cluster logistique.

A ce titre, IEB s'inquiète tout comme le Port de la terminologie (p. 16 et 89) du PRDD mentionnant que la zone portuaire doit pouvoir accueillir un pôle logistique, dans l'intervalle, en attendant la libération du site de Schaerbeek-Formation. Les zones portuaires doivent être affectées essentiellement à de l'activité économique et logistique. De même la phrase disant : « La partie centrale du canal (au sud de Van Praet) doit, quant à elle, accueillir les activités économiques compatibles avec l'habitat » n'est pas très claire car cette zone centrale englobe le bassin Vergote destiné à accueillir les entreprises chassées du bassin Béco.

Stratégie 2. Le rayonnement international

IEB insiste pour que :

- d'une part, l'attention forte à l'économie exogène (tournée vers le tertiaire, le financier, l'international) ne se fasse pas au détriment de l'équilibre de l'économie endogène s'adressant aux besoins des habitants de Bruxelles (crèches, bibliothèques, commerces de proximité, activités productives liées aux besoins de la ville, recyclage...)
- d'autre part, l'économie exogène soit régulée de façon à ne pas accroître la dualisation sociale par une économie de l'international peu redistributive.

Depuis les années 60, l'économie bruxelloise n'a eu de cesse de s'ancrer dans le tertiaire, les fonctions administratives et internationales, et ce, au détriment des emplois liés à la production. Or la tertiarisation de notre économie a affaibli les forces syndicales. Dans le même temps, l'emploi dans des secteurs où la main-d'œuvre industrielle peu qualifiée avait acquis des niveaux de salaires moyens et faisait entendre sa voix a été remplacé par un emploi flexible, plus féminin dans des secteurs peu syndicalisés (G. Van Hamme, « *La croissance économique sans le progrès social : l'état des lieux à Bruxelles* », Brussels Studies, n°48, mars 201).

La croissance du tourisme si elle est créatrice d'emploi crée un marché du travail dual avec la croissance, au pôle supérieur, des fonctions très qualifiées et, au pôle inférieur, de services de base captifs, notamment à destination des classes supérieures (gardes d'enfants, loisirs, Horeca,...).

Alors qu'il faudrait s'orienter vers une économie endogène soutenue intégrée dans le tissu urbain, le gouvernement semble miser massivement sur les services au tertiaire administratif et international, surtout le secteur Horeca, pourtant à la merci de la compétition entre les villes européennes. Ce choix fait de Bruxelles la ville la plus inégalitaire des cinq grandes villes belges (comparée avec Anvers, Gand, Liège et Charleroi). L'emploi y croît deux fois moins vite que la valeur ajoutée (G. Van Hamme), paradoxe expliquant que les indicateurs sociaux continuent à se dégrader même lorsque l'économie bruxelloise se porte bien. Il est trop facile d'affirmer, comme le PRDD le fait p. 91, que le tourisme, les congrès internationaux, les grands événements, la recherche et l'innovation assurent d'importantes retombées économiques et créent de nombreux emplois pour les Bruxellois. Ces affirmations devraient être objectivées. Pour le moment, le projet de stade et le projet NEO constituent surtout des coûts importants pour la Ville de Bruxelles et la Région. Il faudrait également objectiver les effets redistributifs des éventuelles retombées économiques.

Ces questions valent pour le projet Neo et son centre de congrès dont les besoins socio-économiques ne sont étayés nulle part. Est-il opportun de créer un deuxième grand centre de congrès (doublé d'un hôtel de standing) alors que Bruxelles dispose déjà du "Square Brussels Meeting Center" au Mont des Arts (l'ex "Palais des Congrès" entièrement rénové à grands frais et inauguré fin 2009) ? L'offre actuelle de salles de réunions et de chambres d'hôtel dans la capitale suffit à satisfaire la demande et les taux d'occupation sont loin d'atteindre les 100%.

Stratégie 3. Le niveau métropolitain

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

Toutes les déclarations politiques reprennent en chœur cette vérité inébranlable : Bruxelles est une aire métropolitaine. D'emblée, le PRDD s'est annoncé comme un outil d'orientation et d'aide à la planification pour un espace dit « métropolitain ». Ce choix du qualificatif « métropolitain » n'a jamais été interrogé mais au contraire est considéré comme un acquis. Ce choix alimente l'intérêt renforcé de la part d'entreprises et d'investisseurs privés pour les économies d'agglomération propres aux territoires urbains et les met en concurrence. Chaque ville est appelée à se prendre en main contre toutes les autres. En quoi la gouvernance « métropolitaine » répond-t-elle aux défis qui se posent aujourd'hui à la Région ?

Plutôt qu'une logique de concurrence, pointée dans l'intro de ce chapitre par une approche des territoires en termes de classement, IEB plaide pour une approche en termes de concertation et de complémentarité entre les territoires et notamment les trois Régions. La logique compétitive nous conduit à l'inverse à une surenchère comme on le constate aujourd'hui pour les projets de centres commerciaux. Le Brussels Metropolitan Region opte aussi pour une perspective très promotionnelle des entreprises et de la ville et néglige une vision intégratrice et sociale de la problématique.

Ce chapitre devrait traiter de la concertation et gouvernance interrégionale. Et contrairement à ce que le texte affirme (p. 94), il est tout à fait déplacé de faire de l'implantation du stade sur le Parking C un emblème de la réussite d'un fédéralisme de coopération quand on connaît tous les bras de fer peu fructueux occasionnés par ce dossier.

E. Axe 4 : Mobilité

Il est remarquable de constater l'inversion de la présentation des modes de transport par rapport au PRDD de 2013 et au plan Iris2: aujourd'hui on commence par les voitures, puis les transports publics enfin les modes doux/actifs. Cette hiérarchie, même symbolique est lourde de sens. C'est pourquoi nous ne suivons pas ici l'ordre des chapitres du PRDD.

1. Généralités

L'aspect « mobilité et déplacement » du développement de la Région est traité dans un chapitre dédié du PRDD, en tant que « Axe 4 ». Or, cette problématique concerne et impacte directement tous les 3 autres axes. Pour plus de cohérence, la mobilité aurait pu se retrouver de manière

transversale dans l'ensemble du plan. A contrario, les aspects relatifs à la mobilité et à l'accessibilité des pôles de développement et des zones à densifier ne sont pas abordés dans les 3 premiers axes.

Les objectifs stratégiques du PRDD en matière de mobilité sont louables : réduire la pression routière en organisant le report modal ; renforcer l'accessibilité aux TP ; améliorer la qualité des espaces publics ; réduire l'impact environnemental de la mobilité... Toutefois, il est manifeste que la traduction de ces objectifs stratégiques en objectifs chiffrés manque de précision et de cohérence tant dans les champs couverts que dans les chiffres ou la terminologie utilisés.

A titre d'exemple, les objectifs de réduction de la pression automobile sont inutiles si l'année de référence et les unités (p. ex. : nombre de déplacements vs. véhicules-km) ne sont pas précisés. Le document se doit d'être clarifié sur ce point. Par ailleurs, au vu du temps long mis à élaborer le PRDD, les données utilisées sont souvent datées (p. ex. : les chiffres de références pour le transport et le shift modal remontent à 2010).

Quand des objectifs chiffrés sont bel et bien précisés, ils sont systématiquement inférieurs à ceux autres plans régionaux, aussi bien des plans précédents que des plans actuels ! Il est difficilement compréhensible que les ambitions du PRD 2002, du plan IRIS2 ou du CoBRACE ne soient pas reprises.

Le PRDD tente fallacieusement de masquer cette baisse des ambitions derrière une rhétorique positive. En effet, le PRDD affirme vouloir « *poursuivre les évolutions modales pratiquées pour les déplacements intra-bruxellois* » et « *soutenir ces tendances dans le temps* ». Mais, entre 1999 et 2010, la part voiture dans les déplacements intra-bruxellois est passée de 50 % à 32%, soit une baisse de 36%. Or, l'objectif visé pour 2025 , n'est que de 27 %, ce qui est très inférieur à la tendance des 25 dernières années. La tendance correcte est de 16 %. Il s'agit soit d'une erreur dans les chiffres, soit d'un objectif mensonger. Une correction s'impose.

Dans le même ordre d'idées, nous contestons l'interprétation des chiffres du rapport d'incidences environnementales, qui parle d'une diminution « *significative de l'usage de la voiture* » (voir chiffres du trafic - tableau 10 p. 106) alors qu'il ne s'agit que d'un maintien du volume de trafic, pas d'une diminution.

Si les objectifs des plans précédents n'ont pas été rencontrés, le PRDD en impute la faute aux « *choix politiques des autres Régions et du niveau fédéral* » mais n'assume aucune responsabilité intra-régionale. Il nous semble pourtant que la dispersion des compétences entre acteurs communaux et régionaux, ou que l'absence de volonté politique quand il aurait fallu appliquer des décisions et des programmes contenus dans les plans régionaux de mobilité et de plan régionaux de développement successifs, ou encore que l'absence de la mise sur pied d'une Autorité Organisatrice du transport sont autant d'éléments qui méritent d'être soulignés pour éviter que les échecs et les erreurs se reproduisent.

IEB regrette la faiblesse des ambitions en matière de parts modales de déplacement et déplore les mauvaises translations de ces faibles ambitions en objectifs chiffrés.

2. Alternatives à la voiture

IEB soutient une densification et une politique intelligente d'aménagement urbain et de développement urbain afin de réduire la demande de mobilité. Ainsi une mixité des fonctions devrait-elle réduire les déplacements motorisés vers, par exemple, les grands centres commerciaux.

Actuellement, la part modale de la marche est de 37 % . Il est incompréhensible que ce taux ne soit pas amené à évoluer à l'horizon 2025. Cette ambition est en recul sur l'actuel plan piéton, et est en contradiction avec les objectifs généraux du plan qui s'inscrivent dans le concept d'une ville « multipolaire », « dense », et « mixte » ainsi qu'avec la volonté « d'étudier la création de 25km de zones piétonnes ». Une mise en cohérence entre les principes énoncés et les objectifs chiffrés s'impose.

IEB insiste également pour que des objectifs plus ambitieux d'usage du vélo soient définis. Encore une fois, les objectifs du projet de PRDD (7% en 2025) sont moins ambitieux que ceux du Plan vélo ou du Plan IRIS 2 (20% des déplacements mécanisés en 2018).

L'extension du réseau de transport public à court et moyen terme n'offre aucune perspective innovante : le PRDD ne fait que répéter des déclarations d'intentions déjà connues.

IEB souligne que des lignes de métro à l'horizon 2025 ou 2040 ne constituent pas des solutions pour améliorer rapidement la mobilité à Bruxelles. IEB regrette le manque de propositions innovantes pour l'extension du réseau de transport public, de manière efficace, efficiente et rapide.

Par ailleurs, IEB ne peut s'empêcher de constater la contradiction entre la volonté affichée du PRDD de « développer des noyaux d'identité locale » et la destruction simultanée noyaux d'identité locale existants par un nouveau métro (ex. av de Stalingrad ou chaussée d'Helmet).

L'essentiel de l'extension du réseau de transport public à l'horizon 2025 concerne le métro Nord. A cet égard, IEB répète son opposition à l'implantation du métro Nord (vers Schaerbeek et Evere), et ce pour de multiples raisons :

- l'étude d'opportunité justifiant le choix du mode métro est biaisée et n'a bénéficié d'aucune publicité ;
- la logique du rabattement et des ruptures de charges est pénalisante pour l'utilisateur, et se révèle même dramatique pour les PMR ;
- le métro ne présente pas d'intérêt en termes de desserte des usagers, au regard du temps de trajet « origine-destination » ;
- les impacts du chantier sur le réseau de transport public n'ont pas été quantifiés (par ex : quelle coupure du tunnel Nord-Midi à l'occasion des travaux à Constitution ?) ;
- ce métro n'offre aucune prévisibilité en termes budgétaires ni garantie en termes de financement ;
- les milliards d'euros investis en quelques années dans cette infrastructure lourde ne permettent qu'une insignifiante augmentation de la part modale de la STIB : 1 % d'augmentation après l'ouverture de la nouvelle ligne (de 24 à 25 %) d'après le PRDD !

IEB insiste sur la grande complexité technique du tunnel de grande profondeur envisagé pour le métro Nord (jamais réalisé sur de telles longueurs) et attirons l'attention sur le risque de

dépassement des délais et de dépassement budgétaire de chantiers qui outrepassent les compétences techniques des administrations bruxelloises et des ingénieurs de la STIB.

Pour ces raisons techniques, mais également parce que le transport en surface offre des avantages en termes de coût, de confort et de sentiment de sécurité, IEB, à l'instar d'autres associations, défend les solutions de surface comme le tram, (voir le projet City Vision <http://www.ieb.be/-BEM-no231-232->).

A l'horizon 2040, sont uniquement évoquées des « études » et la « définition de priorités » relatives à 4 nouveaux tracés de métro. S'il est difficile de s'opposer à la rédaction d'études, nous déplorons que les projets de développement du transport public pour les 25 ans à venir se limite strictement au métro. En effet, le coût très important de l'infrastructure d'un métro lourd semble accaparer l'entièreté des enveloppes budgétaires (disponibles ou hypothétiques) alors même que cette infrastructure n'améliore qu'une partie restreinte du réseau.

En matière de financement, IEB souligne le peu de maîtrise publique des Partenariats Publics-Privés et les risques qu'ils font peser tant sur les finances de la Région, que sur l'exploitation du réseau ; et cela sur plusieurs législatures.

Par ailleurs, IEB rappelle son opposition à la privatisation des transports publics. C'est pourquoi, lorsque le gouvernement évoque la possible ouverture du marché du transport intérieur de personnes et l'étude d'opportunité d'exploitation du réseau intra-bruxellois par un opérateur de transport, IEB insiste pour que cet opérateur soit un opérateur public. L'instauration d'un péage urbain pourrait constituer une source de financement pertinente pour financer les transports publics.

3. La voiture

Désormais le PRDD ne parle plus de -20 % de kilomètres parcourus mais parle d'objectif tendanciel : il s'agit de réduire la part modale de la voiture ce qui ne garantit pas la réduction des kilomètres parcourus. Les faits le montrent, la diminution de la part modale ne s'est pas traduite par une diminution de kilomètres parcourus. Les objectifs doivent être exprimés en terme de nombre de km parcourus comme c'était le cas dans Iris2. De 2000 à 2013, le nombre de km parcourus a augmenté en RBC. On est passé de 3,7 milliards de véhicules-km à 3,8 milliards.

IEB observe une disparité entre l'objectif de moins 20 % de navette routière entrante et objectif global de moins 15 % de part modale voiture. Il semble que les mesures reposent davantage sur les navetteurs, sans que cette disparité soit justifiée. Nous rappelons que deux tiers des trajets internes à la Région bruxelloise sont effectués par des bruxellois pour des trajets internes à la Région, et que la grande majorité de ces trajets concerne des distances pouvant facilement être parcourues sans voiture pour la plupart des personnes. Nous ne comprenons pas ce qui justifie la faiblesse des ambitions de réduction de la pression automobile pour les bruxellois.

Par ailleurs, il nous faut rappeler que ces pourcentages n'ont aucun sens en l'absence d'une unité de mesure.

IEB est particulièrement critique envers les « fausses bonnes idées » que sont la couverture systématique des tunnels ou l'élargissement du Ring. Le PRDD renvoie l'évaluation de la décision de maintenir ou non certains tunnels à 2025. C'est maintenant qu'il faut trancher.

Ces deux projets, pharaoniques et coûteux, ne permettent ni de lutter contre la congestion, ni de réduire le trafic à Bruxelles, ni de renforcer l'accessibilité, ni de contribuer aux engagements environnementaux, ni d'améliorer la sécurité routière. Bref, ils sont en opposition totale avec les principaux objectifs stratégiques du PRDD...

Ce chapitre énumère un grand nombre d'aménagements et de travaux d'infrastructures mais aucun programme d'actions : pas d'objectifs chiffrés, pas de budget, pas de timing détaillé. Nous demandons un arbitrage des priorités au regard des moyens techniques, financiers et humains nécessaires, en combinaison avec une programmation claire des mesures de mobilité

4. Le stationnement

D'un point de vue technique, IEB souligne que les données utilisées pour le stationnement n'ont pas été mises à jour, ce qui ruine la pertinence et la compréhension des objectifs chiffrés.

D'un point de vue plus général, si l'objectif de la Région est de « diminuer la part modale automobile » et de découpler « utilisation et possession » d'un véhicule, il n'est pas compréhensible de chercher à compenser la suppression des places de stationnement en voirie.

Par ailleurs, la volonté de compenser « de manière équilibrée » est imprécise : elle n'implique pas une compensation systématique et équivalente. Plus de clarté s'impose.

Les études démontrent l'effet dissuasif sur l'utilisation de la voiture de la diminution des emplacements de parkings disponibles à destination. IEB soutient donc une politique de réduction progressive des places de parking.

Ces dernières années, le total de places au sein de la Région a fortement augmenté à cause du RRU qui impose une place de parking par logement. L'innovation introduite par le CoBRACE afin de mutualiser les emplacements destinés originellement au bureau (hors-voirie) se heurte à un refus des entreprises qui préfèrent payer la charge environnementale plutôt que de les supprimer ou de les mutualiser.

Les parkings de dissuasion sont une mauvaise idée dans une optique de réduction de la pression automobile. Ils deviennent des parkings de destination et parking gratuits, ou très accessibles. Les P+R sont gourmands en espace et chers à produire. Des parkings de dissuasion sont prévus au Laerbeek, à Gesus Heik, sur la Forest de soignes avec des effets destructeurs. Ils devraient être construits non pas en bordure de la Région mais à proximité des gares de départ vers Bruxelles. Au vu de sa rareté, le foncier bruxellois encore disponible devrait être utilisé pour des fonctions utiles à la Région, plutôt qu'à l'unique intérêt des navetteurs (et donc des recettes fiscales des autres Régions). Ils devraient en tout état de cause être implantés dans les deux autres Régions à proximité des gares RER à destination de Bruxelles. Pour le surplus, nous renvoyons à la très pertinente critique de Patrick FRENAY, *Faut-il favoriser une politique de parcs-relais dans et autour des*

villes, spécialement à Bruxelles ?, 2001 qui indique en quoi que la création de parkings de dissuasion sans une série de mesures accompagnatrices est quasi inutile.

Le PRDD est en retrait des ambitions des plans de mobilité Iris et Iris2, puisque seul le parking en voirie doit encore diminuer, tandis que le parking hors voirie peut se continuer à croître alors que ce parc a déjà fortement cru ces dernières années.

Le court chapitre sur la fiscalité automobile est sibyllin. IEB réitère son soutien à la mise en place d'un péage urbain à tout le moins sur le centre ville jusqu'à la moyenne ceinture. Pour rappel, le **péage** urbain est une mesure d'accompagnement fondamentale et indissociable de la mise en œuvre RER et une variable déterminante dans la justification de l'implantation de nouvelles lignes de métro. Déjà en 2007, IEB notamment sur base de l'étude de Stratec préconisait un péage urbain sur les territoires les plus congestionnés de la ville (voir : [Le péage urbain aux portes de Bruxelles : la clé d'une ville humaine ?](#)). Le péage recèle plusieurs avantages. La formule est souple, adaptable aux spécificités des villes. Le système s'autofinance (même s'il faut trouver des prêteurs ou partenaires économiques pour le lancement de l'opération). Il existe déjà dans plusieurs villes permettant de sortir des modélisations de projet pour constater sur le terrain les effets positifs et négatifs des différents systèmes. Il a fait ses preuves, tant en termes d'efficacité (il est la solution la plus efficace en termes de réduction de gaz à effets de serre) qu'en termes de rentabilité. Les réductions de trafic attendues sont plus importantes dans le cas d'un péage de zone (et ce, dès 3€/jour) que dans le cas de la tarification kilométrique à 0,07€/EVP-km. La mise en œuvre d'un péage urbain est un impératif. Cette mesure est d'ailleurs recommandée par le RIE (p. 745).

5. Transport de marchandises et usage de la voie d'eau

Le projet de PRDD ne prend en compte que le transport des personnes. Or, il est primordial d'intégrer le transport de marchandises à la réflexion globale.

IEB s'étonne que le transport de marchandises (14% du trafic routier entrant dans la Région et de l'ordre de 10% du trafic interne) ne soit pas cité dans les constats initiaux alors qu'il est indispensable au bon fonctionnement de la Région, et que ses effets sur l'environnement et la mobilité sont proportionnellement plus importants que la part de trafic qu'il représente.

A titre d'exemples : la transformation des axes pénétrants en boulevards urbains néglige le fait que le trafic de marchandises entrant dans la Région y représente plus de 40 %; la nouvelle spécialisation des voiries ignore que les camions ne sont pas autorisés dans les tunnels, qu'ils utilisent des itinéraires spécifiques et leur cohabitation avec d'autres usagers comme les cyclistes peut poser problème.

IEB insiste sur la mise en œuvre d'un plan pour garantir un nombre suffisant de zones de livraison et en contrôler leur disponibilité ainsi que sur la nécessaire mise à disposition d'emplacements pour poids lourds.

IEB soutient les positions du Port de Bruxelles en vue de faire de l'axe du canal un axe privilégié du transport par voie d'eau et appuie donc la volonté du PRDD de donner une importance à l'approvisionnement de la Région par la voie d'eau. Le projet de PRDD confirme le rôle primordial

de la zone portuaire tant pour ce qui concerne l'approvisionnement de la Région que pour le développement d'activités portuaires. IEB insiste pour que l'usage de la voie d'eau (10% du trafic de marchandises entrant dans la Région, essentiellement des matériaux de construction et des produits pétroliers) soit renforcé.

Pour les différents projets de passerelles au-dessus du canal, il importe de rester vigilant au tirant d'air suffisant pour le passage des conteneurs (7 m).

Si IEB est favorable aux ICR et RER vélo, il faut toutefois que ceux soient compatibles avec les activités considérées comme prioritaires sur certains territoires. En ZAPT, lorsque des entreprises en lien avec la voie d'eau sont implantées le long des quais, les itinéraires vélos devraient être déviés afin de permettre le fonctionnement serein et sécurisé de l'entreprise. Cela vaut notamment pour le bassin Vergote, le bassin de Biestebroek et le quai de Heembeek. A hauteur des ZAPT, il faudrait prévoir un contournement.

6. Conclusion de l'AXE 4

L'axe 4 du PRDD pêche par de graves manquements. La crédibilité générale du PRDD est remise en question par la combinaison de :

- l'imprécision des objectifs stratégiques et des données chiffrées ;
- l'absence de vision transversale de la mobilité et de l'aménagement du territoire ;
- l'absence de hiérarchie des mesures ;
- l'absence de programme opérationnel (planning, budget)

Le manque d'ambition du volet mobilité du PRDD est déplorable. Toutefois, le manque de fondement scientifique et l'absence d'un programme opérationnel sérieux sont encore plus critiquables. Comme l'ensemble de Plan de Développement, l'Axe 4 nécessite une refonte complète.

Enfin soulignons l'importance en cette matière de la coopération inter-régionale. Le RIE (p. 738) invite à la mise sur pied d'un plan stratégique de mobilité à l'échelle des trois Régions.

Conclusion générale

Au vu de tout ce qui est développé ci-dessus, IEB souhaite, à l'instar de nombreux comités et associations bruxellois⁶, que le gouvernement revienne sa copie et s'engage dans un processus démocratique digne de ce nom et prévoit une large consultation qui laisse un temps suffisant aux habitants et aux autres acteurs de la société civile ainsi qu'aux différents conseils d'avis régionaux.

Ce nouveau processus doit hiérarchiser les besoins des Bruxellois.e.s en les définissant et en les chiffrant à partir des données objectivées notamment en termes de besoins en logements sociaux, en équipements de proximité, en crèches et établissements scolaires, en espaces verts et de

6 Voir le communiqué des comités et associations du 13 mars 2017 : <http://www.ieb.be/Un-PRDD-creux-depasse-et-antidemocratique-Bruxellois-e-s-on-se-moque-de-nous>.

biodiversité, en transports publics de surface et en activités productives pourvoyeuses d'emplois,... Ce nouveau projet devra être en concordance avec les constats et les recommandations issus d'un rapport d'incidences environnementales réactualisé et présenter des garanties de réalisation en déterminant conformément au CoBAT « les moyens à mettre en œuvre de manière transversale et sectorielle pour atteindre les objectifs définis ».
