

## **Avis d'IEB sur le projet de Plan régional Air-Climat-Energie à l'enquête publique du 25 mai au 31 juillet 2015**

Le Plan régional Air-Climat-Energie (PACE) est présenté comme l'un des plans qui permettra à la Région bruxelloise de devenir un modèle de gestion urbaine durable. Le mouvement environnemental bruxellois, qui appelle à l'adoption d'un plan quinquennal et à une vision d'avenir, attendait donc beaucoup de ce projet.

Au vu des objectifs contraignants fixés notamment par l'Union européenne, la Région ne peut se contenter en cette matière d'un inventaire de mesures non contraignantes, mais doit mettre sur pied une méthodologie planificatrice permettant de garantir des résultats en vue d'être en conformité avec les normes supra régionales.

### **Remarques préalables**

Le Gouvernement régional présente le Plan régional Air-Climat-Energie comme un plan ambitieux qui fixe des objectifs en matière de qualité de l'air, de réduction des gaz à effet de serre, de production d'énergie renouvelable et d'efficacité énergétique.

IEB regrette tout d'abord que ce plan d'une importance stratégique pour la RBC soit mis à l'enquête sur une période pour moitié couverte par les congés d'été.

Le plan liste un certain nombre d'objectifs qui reproduisent principalement les objectifs d'autres plans existants ou de directives européennes. En regard de ces objectifs, le plan semble dresser une structuration intéressante par axes de travail déclinés d'abord en mesures puis en actions concrètes. Malheureusement, ces mesures ne sont ni budgétées, ni hiérarchisées, ni planifiées dans le temps. Elles n'identifient pas le pilote de la mesure et les partenaires auxquels il doit s'associer, ne prévoient pas d'indicateur permettant de mesurer l'état d'avancement de la mise en œuvre de la mesure.

IEB souhaite que ce plan stratégique soit donc complété par un volet opérationnel.

Le Plan Air-Climat-Energie, s'appuie en toute logique sur des plans existants, dont le PRDD. Il part du postulat que « le PRDD traduit le projet de ville défini par le Gouvernement bruxellois, et fixe notamment les balises des politiques qui seront mises en œuvre à l'horizon 2020 »<sup>1</sup>. Or ce plan stratégique n'a jamais fait l'objet d'une enquête publique et n'a pas été approuvé : il est toujours à l'état de projet actuellement. S'il est intéressant d'en faire état, le PACE ne peut néanmoins se reposer sur ce qui est à l'état de projet comme s'il s'agissait de lignes directrices déjà décidées par le Gouvernement en faisant fi de la consultation démocratique.

En ce sens, l'avis de la CRD aurait dû être rendu à l'issue de l'enquête publique afin de pouvoir se saisir des différents avis de la société civile.

La lecture du Rapport d'Incidences Environnementales est riche d'enseignements. On y relève un grand nombre de manquements et de recommandations. Il aurait été utile que le Plan se saisisse

---

1 Page 6 du PACE.

plus pleinement des recommandations du RIE.

## 1/ Articulation avec les autres plans et Régions

Le plan vise surtout à la réalisation de mesures et actions prévues par ailleurs dans d'autres plans, principalement le PRDD, le COBRACE ou le Plan Iris 2. Le RIE constate que « (...) *une des grandes difficultés rencontrées à été de discerner les apports spécifiques du Plan Air-Climat-Energie par rapport à ces autres plans et programmes.* »<sup>2</sup> Il nous semble important que l'articulation entre les différents plans soit rendue plus lisible. Cela pourrait être possible grâce à un diagramme des actions et mesures qui permettrait d'identifier les interactions entre les différents plans à l'œuvre en RBC.

Le présent Plan présente d'ailleurs peu d'innovations, il se repose essentiellement sur des dynamiques déjà lancées antérieurement par d'autres plans ou mesures. S'ajoute à cela le fait que la plupart des plans cités datent de 2010 et sont donc déjà dépassés. Le PACE était l'occasion de revigorer/réactualiser ces différents plans et non d'en être à la traîne or il dresse peu de passerelles avec les plans existants se rattachant pourtant aux matières qu'il traite.

On relèvera également, que le plan s'enferme trop dans les frontières de la RBC alors que l'air, le climat, l'énergie ne se soucient pas des frontières administratives belges. L'absence de concertation et d'actions conjointes avec les deux autres autres régions est regrettable. Des missions conjointes auraient pu être détaillées et budgétées. La RBC ne peut pas ne pas s'intéresser au Milieubeleidsplan ( MINA 5) sur le point d'être adopté en Région flamande.

## 2/ Hiérarchisation des objectifs et allocation budgétaire

Il est nécessaire de hiérarchiser les mesures et les actions, de les planifier dans le temps et de s'engager sur leur budgétisation et leur opérationnalisation. Nous réclamons un ordre de priorité et planification dans le temps des actions notamment en identifiant les mesures les plus propices à l'atteinte des objectifs. Un échancier mettant en évidence plusieurs objectifs précis correspondant aux diverses directives et orientations européennes s'avèrent indispensables.

Pour chaque mesure, devrait être posé : les objectifs contraignants émanant notamment d'autres réglementations européennes, l'administration/le service/le parastatal responsable de la mesure, les partenaires, un échancier à court/moyen/long terme,... Il importe que les acteurs auxquels s'imposent de nouvelles obligations environnementales puissent mesurer l'effet de leur contribution aux objectifs environnementaux, climatiques et énergétiques régionaux. Le Plan stratégique de transport de marchandises peut servir de modèle en ce sens.

Pour nombre d'actions concernées, le RIE constate que « *Les moyens auxquels les actions du plan font appel relèvent principalement (...) de la dispense de formations et de développement d'outils ainsi que de l'information et la sensibilisation des acteurs* »<sup>3</sup>. Le mot « sensibilisation » apparaît 42 fois dans le rapport. Si les formations et la sensibilisation ne sont pas inutiles, elles doivent être soutenues par un cadre réglementaire fort et ambitieux afin de répondre à une problématique sociale d'ordre systémique. La responsabilité des changements climatiques ne peut pas reposer sur les épaules des individus isolés mais bien sur la société dans son ensemble. C'est donc au Gouvernement de prendre ses responsabilités et d'adopter des mesures claires qui permettront aux citoyens d'améliorer son comportement environnemental. En l'absence de politique systémique, il est illusoire d'attendre des résultats probants de la seule sensibilisation des acteurs.

---

2 Page 217 du RIE du PACE.

3 Page 206 du RIE du PACE.

En sus d'une quantification utile des objectifs et impacts du projet de plan, IEB souhaiterait que le plan s'inscrive dans les spécificités du territoire bruxellois, de ses bassins versants, de son maillage vert et bleu, de son irrigation par la voie d'eau et de nombreuses lignes de transports publics, de ses réserves foncières,... L'accroissement de la densité en Région bruxelloise rendrait en outre intéressante l'idée de disposer d'indicateurs au niveau de la zone RER.

En l'absence d'allocation budgétaire spécifique, il y a lieu de douter de la capacité de la Région à mettre en œuvre ce plan. Certes, le plan touche à des compétences de différents Ministres régionaux et de différentes administrations; toutefois, les mesures ne seront pas concrétisées sans des moyens financiers dont on ignore aujourd'hui la provenance et la disponibilité. Il serait souhaitable que des analyses du coût-efficacité (environnementale) de mesures susceptibles d'avoir un impact budgétaire important soient menées : leurs résultats permettraient de préciser l'impact environnemental attendu, voire de faire évoluer les mesures vers davantage d'efficacité (choix des outils, détermination des publics-cibles, établissement de priorités, etc.).

### 3/ Évaluation et suivi

En accord avec le RIE du Plan régional Air-Climat-Energie, nous constatons que ce plan ne ne dépasse pas le cadre de la déclaration d'intention : « *Les modalités de mise en œuvre de plusieurs actions du Plan Air-Climat-Energie ne sont pas toujours connues avec précision. Les objectifs de certaines actions sont parfois très larges et non chiffrés.* »<sup>4</sup>

IEB souhaiterait que le Plan régional Air-Climat-Energie s'adjoigne un ensemble d'indicateurs propres à en assurer le suivi, d'autant plus nécessaire, au vu de la complexité et la multiplicité des mesures qu'il contient. Cela répondra, par ailleurs, à l'obligation du COBRACE d'effectuer le suivi des plans... Les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan sont en effet énoncées dans le COBRACE, titres 4 , chapitre 3 :

- Bruxelles Environnement évalue - en concertation avec les administrations régionales compétentes en matière de mobilité, de logement, d'économie et d'aménagement du territoire ;
- la mise en œuvre du plan afin d'identifier notamment les impacts négatifs imprévus. Les pouvoirs publics sont tenus de communiquer, sur demande de l'Institut, les informations jugées nécessaires afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre. ;
- Bruxelles Environnement doit publier annuellement une synthèse d'indicateurs de performance de la mise en œuvre ; ce qui ne sera pas simple au vu du peu d'indicateur fournit par le plan ;
- Bruxelles Environnement établit un rapport régional air-climat-énergie, qui évalue l'état d'avancement de la mise en œuvre. Ce rapport est transmis au Gouvernement au plus tard 4 ans après l'adoption du plan.

Ceci devrait être intégré dans le plan qui en l'état ne prévoit rien au sujet de sa durée, de son suivi et de son évaluation et se contente d'affirmer « qu'il n'y a aucun doute que la plan équipera la Région pour atteindre son objectif régional ». Des échéances devraient être prévues pour procéder à l'évaluation périodique de la mise en œuvre du plan et à son éventuelle actualisation.

---

4 Page 216 et 217 du RIE du PACE.

# Analyse axe par axe

## Axe 1 : Bâtiments

### a. Généralités

Le secteur du bâtiment est à juste raison considéré comme prioritaire dès lors qu'il représente 70 % de la consommation d'énergie en RBC. Comme pour les autres axes, l'axe 1 se base pour sa plus grande partie sur une série d'outils et de dispositifs existants. Il consiste tantôt en une transposition de directives ou d'arrêtés bruxellois, tantôt en une mise en œuvre de principes déjà présents dans le COBRACE. Il pose également la continuité de l'Alliance Emploi-Environnement. Il aurait été intéressant, avant de fondre l'ensemble de ces outils dans un texte unique, d'en mener une évaluation systématique. Nous nous étonnons par ailleurs, que même au niveau du rapport d'incidence du PACE, les différentes mesures envisagées ne soient véritablement quantifiées. Le rapport d'incidence s'apparente plus à ce niveau à une note explicative du plan, omettant une analyse profonde des dispositifs et de leur impact.

En ce qui concerne l'axe bâtiments en particulier, nous nous étonnons également que seuls soient mis en avant les impacts du PACE sur le secteur de la construction et sur la qualité du bâti, en particulier le bâti public. Peu est évoqué au niveau de l'impact social qu'auront inmanquablement les mesures préconisées. Ceci est pourtant primordial dans le contexte de crise du logement dans laquelle notre ville s'enlise depuis 2 ou 3 décennies déjà. Il est clair qu'une part importante du phénomène de la hausse continue et abusive des loyers bruxellois doit être imputée à la spéculation, et donc à l'explosion de la valeur du foncier. Néanmoins, l'évolution des normes de construction et des exigences en termes de bâti (performance, habitabilité,...) a également un impact non négligeable sur les prix de l'immobilier. Dans un contexte de marché locatif non régulé, nous observons que ces surcoûts sont systématiquement répercutés sur les loyers. La part du budget des ménages bruxellois consacrée au loyer ne cesse de croître et cette réalité ne peut être ignorée, ainsi que les conséquences sociales et économiques qu'elle implique.

Ceci dit, une part croissante du budget des ménages (locataires et propriétaires) est également consacrée aux charges et en particulier aux charges énergétiques. Cette situation ne cessera probablement pas d'évoluer au vu des perspectives de pénuries futures et de l'évolution des prix sur les marchés de l'énergie. Jusqu'à présent, les différents dispositifs de primes et d'aides touchaient essentiellement les propriétaires occupants alors que ceux-ci ne sont à priori pas les plus fragilisés économiquement. IEB salue donc le fait que le gouvernement veuille favoriser les investissements des propriétaires bailleurs également. Néanmoins, il est essentiel de pouvoir garantir que l'économie réalisée par ces investissements économiseurs d'énergie ne soit pas entièrement annulée par les adaptations de loyer qui en découleraient.

D'autre part, cet axe propose un éventail de mesures susceptibles de stimuler le marché bruxellois de la construction durable et d'encourager la rénovation du bâti existant. Cet axe est en lien étroit avec l'axe 4- Planification urbaine- pointant, le défi démographique auquel la région bruxelloise doit répondre. Un défi dont Bruxelles ne détient pas le monopole. En effet, l'agrégation urbaine ne cesse de s'intensifier à l'échelle planétaire. Plus de 50% de la population mondiale vit dans des villes. Une tendance qui invite à penser de nouvelles façons de construire la ville et de l'approvisionner de manière durable en matières indispensables à son développement. Construire la ville autrement fait partie intégrante de la nécessaire « transition énergétique » qui garantit le bien-être des générations futures.

De ce point de vue, il importe d'avoir égard aux chantiers de construction et de rénovation. Concernant, la construction, le choix des matériaux, de leur provenance et de leur acheminement peut avoir un impact déterminant sur la bilan carbone total d'un bâtiment. Lequel devrait être

comparé à celui d'une rénovation du bâti existant lorsque cette option est possible.

C'est pourquoi IEB propose d'intégrer dans toute étude d'incidences environnementales, le calcul du bilan carbone d'une démolition-reconstruction *versus* rénovation d'un bâti existant. Un calcul qui devrait proposer des scénarii de modification du bâti avec à la clé une vision globale sur la performance environnementale (sous l'angle des gaz à effet de serre) du bâtiment existant et du projet en tenant compte de la construction (énergie grise). Par ailleurs, le temps nécessaire pour que le nouveau projet permette globalement (exploitation + construction) une réduction des émissions de gaz à effet de serre devrait également être calculé. Bref, ce calculateur devrait proposer, à partir des données généralement disponibles lors des procédures de publicité/concertation, de : comparer les surfaces en jeu ; comparer les performances énergétiques relatives ; comparer les émissions de gaz à effet de serre annuelles et sur 20 ans ; estimer la production de déchets de la démolition du projet existant ; estimer le temps nécessaire pour que le nouveau projet d'aménagement émettent moins de gaz à effet de serre que le projet existant ; envisager plusieurs scénarios alternatifs d'aménagement. Un tel calcul du bilan carbone viendrait utilement renforcer les capacités d'analyse des procédures de publicité/concertation dans l'aménagement du territoire auxquelles nombre de collectivités et d'administrations participent.

Enfin la « Convention des Maires », qui vise une réduction des émissions de GES de 30 % d'ici 2025, engage la Région de Bruxelles à construire une ville durable, soit une ville où la durée de vie des bâtiments devrait dépasser la durée moyenne aujourd'hui en cours (15-20 ans pour un grand nombre d'immeuble de bureau). Un impératif catégorique qui pousse à intégrer dans tout projet de construction, outre les nouvelles normes énergétiques, une analyse approfondie de la *convertibilité* du bâti, c'est-à-dire qui anticipe et intègre les possibles changements de fonctions du bâti dans le cadre d'une rénovation.

Cet argumentaire sera partiellement répété au sein de l'Axe 4, auquel il est également adapté.

## **b. Concernant les mesures proposées**

### ***Mesure 1 – supprimer les obstacles à certains travaux visant à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments***

L'approche choisie pour présenter cette mesure nous semble très floue. Le PACE envisage la création d'un groupe de travail pour déterminer des lignes directrices afin de répondre au conflit pouvant exister entre performance énergétique et préservation du patrimoine dans les projets de rénovation. Les missions, le fonctionnement et la composition de ce groupe nous semble pour le moins floues à ce stade.

Surtout, les aspects humains et sociaux semblent totalement écarté de la réflexion et de la mission du groupe. Or, comme nous l'avons déjà évoqué, les coûts liés à une rénovation énergétique peuvent avoir des conséquences importantes sur la hausse des valeurs foncières. Par ailleurs, une part importante du bâti mal isolé et peu performant énergétiquement est localisé dans les quartiers centraux et populaires. Il n'est pas évident que les propriétaires et occupants de ces logements aient les moyens d'opérer les rénovations attendues. Nous attirons également l'attention sur la complexité administrative des procédures à remplir avant de faire exécuter ce genre de travaux. Il y a selon nous nécessité à mettre sur pieds un accompagnement plus important en la matière.

### ***Mesure 2 – favoriser les travaux qui améliorent la performance énergétique des biens mis en location***

L'initiative du Gouvernement qui vise à également faire bénéficier les locataires des mesures en faveur de l'amélioration de la performance énergétique des logements est très positive.

Par contre, en l'état actuel, les lignes directrices de cette intention politique, telles que tracées par le PACE, vont inmanquablement conduire à une hausse tant des loyers que des charges locatives.

Tout d'abord, même si l'évolution des loyers est encadrée en cours de bail, rien, à l'heure actuelle, n'empêche un propriétaire d'adapter librement son loyer à l'occasion d'un nouveau bail. Or, on sait que le taux de rotation du secteur locatif (surtout lorsque le bâti est mal entretenu à la base) dépasse rarement 3 ans ou 4 ans. Cette mesure aura donc pour effet de faire flamber les loyers à très court terme.

Ensuite, au niveau des charges locatives, nous craignons fort que cette mesure n'ouvre la porte à l'application de charge locatives abusives. Comment faire en sorte que les pouvoirs publics et le locataire puissent contrôler que les montants versés correspondent bien aux investissements consentis ? Par ailleurs, comment imposer une charge locative supplémentaire à un locataire qui ne l'aurait pas choisi et qui n'aura peut être pas les moyens de l'assumer ? Comment garantir aussi que le paiement s'arrêtera un fois les investissements amortis ? Il sera sans doute impossible dans le cadre de la signature d'un nouveau bail pour le locataire d'obtenir un historique des paiements déjà effectué dans le passé par ses prédécesseurs.

Quoiqu'il en soit, le principe même du report des coûts sur le locataire nous paraît contestable, car, in fine, économiquement, le locataire sera perdant puisqu'il supportera le coût d'un investissement bénéficiant à terme au propriétaire. Si le propriétaire bénéficie d'une aide publique, cela lui permet d'améliorer son bien et d'en augmenter la valeur. Par ailleurs cette aide publique doit permettre une diminution de la charge globale (loyer + charge) pour les locataires.

Le texte fait toutefois référence à la nécessité « d'établir un lien avec le dispositif d'encadrement des loyers ». Un tel dispositif n'existe pas encore en région bruxelloise. Il nous semble dès lors pour le moins imprudent d'y faire référence à ce stade. Bien sûr un tel dispositif est plus que souhaitable et permettra de fixer des gardes fous. Mais en l'absence d'une vision claire du mécanisme qui sera mis en place et de la grille des loyers qui devra y être appliquée il y a lieu d'envisager temporairement d'autres pistes moins hasardeuses, en réfléchissant par exemple à l'intervention d'un acteur type AIS ou à l'utilisation de mécanismes de type baux à rénovation.

### ***Mesure 5 – Instaurer une tarification progressive et solidaire de l'énergie...***

Plusieurs éléments de réflexion doivent être avancé sur ce point :

Premièrement, ce sont souvent les ménages les plus précarisés qui occupent les logements les moins performant et qui possèdent par ailleurs les équipements les plus énergivores. Il n'est donc pas évident qu'ils soient favorisé par une tarification progressive. Dans ce sens le « progressif » et le « solidaire » pourrait être contradictoire. Il y a lieu d'affiner la réflexion sur ce point, sans doute sur base de chiffres de consommation et de situation objectifs.

Deuxièmement, établir un système progressif et souhaiter en même temps qu'une majorité de ménage voient leur facture diminuer nous semble peu ambitieux au niveau énergétique d'autant que, comme évoqué ci-dessus, nous ne savons pas si les ménages qui verront leur facture diminuer sont ceux qui en ont le plus besoin.

Troisièmement, viser comme objectif une diminution des factures pour une majorité risque de ne pas favoriser les comportements individuels d'économie.

Il y a donc lieu, encore une fois de mieux intégrer la réflexion sur les facteurs environnementaux et sociaux en différenciant plus les mesures et les publics.

**Mesure 6 – Mettre en place les mécanismes de certification et labellisation « bâtiment durable »**

Comme évoqué dans nos remarques générales sur l'axe 1, il n'y a ici pas de prise en compte de l'énergie grise comprise dans la construction des bâtiments. Quelle était la situation de départ ? A-t-il fallu procéder à une démolition ? Quelle est la provenance des matériaux utilisés ? Vers où sont envoyés les déchets ? Bref, un bilan énergétique global est souhaitable pour estimer le coût/bénéfice de l'opération.

Par ailleurs, aucune mention n'est faite de la durée de vie présumée de l'immeuble. Or, un des premiers critères de durabilité d'un bâtiment est bien la durée, tant les opérations de démolition, construction et rénovation pèsent lourdement dans la balance énergétique.

**Mesure 7 – Étendre le système de prêt pour les investissements...**

Les aides actuelles visent exclusivement le public fragilisé. Nous ne comprenons pas l'intention du Gouvernement d'élargir ces possibilités d'aides à d'autres publics sans limite de revenu. Les aides publiques doivent exclusivement servir aux ménages qui en ont besoin. Les moyens de la Région n'étant pas illimités, il y a lieu d'affecter les moyens financiers aux situations prioritaires.

**Mesure 9 – Dans le cadre de la réforme de la fiscalité immobilière, tenir compte de critères de performance énergétique des bâtiments**

Cette mesure nous semble effectivement cohérente et sensée si l'on veut favoriser les investissements en matière de performance énergétique. Néanmoins, il n'est pas clair si elle s'appliquerait sans prise en compte de la situation des ménages concernés (propriétaires occupants, bailleurs, multipropriétaires, locataires). Encore une fois il y a lieu à notre sens de prendre en compte la situation sociale des ménages concernés.

Par ailleurs, nous craignons fort, qu'en l'absence d'un système d'encadrement des loyers, toute hausse de la fiscalité immobilière ne se répercute automatiquement sur les locataires. Ceci est regrettable puisqu'il s'agit à priori des ménages les moins favorisés et qu'en outre, ce ne sont pas eux qui décident ou non des investissements consentis dans leur logement. Il y a lieu de conditionner cette mesure au respect d'une grille des loyers prenant en compte les qualités du bâti.

**Mesure 12 – soumettre les projets immobiliers publics à la certification « Bâtiments durables »**

L'action 21 entend imposer un certificat PEEB dans les bâtiments loués ou achetés par les pouvoirs publics. Sur le principe nous n'avons bien sûr aucune objection. Les pouvoirs publics se doivent de mettre en œuvre, autant que possible, les meilleures pratiques dans tous les domaines.

Néanmoins, il faut être conscient que cette approche engendrera un surcoût d'occupation important. Or, on voit que dans certains secteurs en particulier il existe déjà une pénurie importante d'infrastructures publiques, tant par manque de moyen que de foncier. Prenons pour seul exemple le logement social et les écoles qui souffrent tout deux d'une pénurie chronique de bâtiment et n'ont pas suffisamment de moyens actuellement pour atteindre les objectifs qui devraient être les leurs.

Nous craignons que le niveau d'exigence demandé n'engendre pour ces pouvoirs publics une somme de difficultés encore plus insurmontables.

## Axe 2 : Transport

Le constat introduisant l'axe 2 du Plan rappelle l'ampleur du défi : « *Le secteur du transport est le principal émetteur d'oxydes d'azote (NOx) et le deuxième émetteur de particules fines (PM10) en RBC : 67% des émissions de NOx et 39% des émissions de PM10 proviennent du transport routier. (...) A cet égard, l'amélioration des concentrations de ces polluants observée depuis 20 ans est insuffisante, ce qui impose de mettre en œuvre des actions ambitieuses et efficaces* ».

Malgré ce rappel, il n'y a pas de logique ni d'ambitions dans les mesures envisagées. Par exemple ; il est regrettable que seules les émissions de CO<sup>2</sup> soient assorties d'objectifs précis, contrairement à d'autres polluants (PM, oxydes d'azote, suie,...) et aux dépenses énergétiques.

C'est une politique de santé publique globale, pour tout le territoire et tous les polluants qui est nécessaire, plutôt que des actions ciblées dans l'espace ou dans le temps.

Au sein de cet axe, plusieurs recommandations spécifiques du RIE ne sont pas suivies par le Gouvernement, sans qu'aucune justification ne soit donnée. D'un point de vue général, le RIE stipule clairement que les objectifs du Plan Air-Climat-Energie ne seront pas remplis si le Plan Iris 2 n'est pas lui-même concrétisé. Or, à l'heure d'aujourd'hui, nombre de mesures d'Iris2 tardent à être mises en œuvre et ne produiront pas leurs effets dans les temps impartis. Pourtant, le Plan Air-Climat-Energie n'en tire aucune conclusion. Sur tous ces aspects, la crédibilité du Plan Air-Climat-Energie est en question.

Au vu de l'importance de cet axe dans l'atteinte des objectifs climatiques, nous nous permettons de mettre en évidence quelques actions simples et efficaces qui auraient du se retrouver dans le Plan Air-Climat-Energie, d'autant plus qu'elles sont bien connues du Gouvernement :

- développer des transports publics de surface, rapides et fréquents, notamment en garantissant la tramification des grandes lignes de bus.
- soutenir la pratique du vélo en créant des box dans l'espace publics (gratuits... ou dont le tarif serait inférieur aux cartes de riverains pour auto) et en subsidiant l'entretien et l'achat de vélos fonctionnels de qualité.
- optimiser les différents réseaux de transports publics (SNCB, STIB, TEC, De Lijn)

Le plan est muet sur tout ce qui concerne le stationnement et les places de parking alors que le RIE (p. 98) mentionne qu'en cas de parking à disposition, le recours à la voiture pour les déplacements à destination/au départ de la RBC double pratiquement – de 31,6% à 58,5% Et que l'utilisation des transports en commun diminue (de moitié pour les déplacements à destination/au départ de la RBC). Il importerait notamment de revoir les normes du RRU bien trop laxistes sur le nombre d'emplacement de parking autorisé. Il faudrait également revoir les critères conduisant à l'obligation de réaliser une étude d'incidences. A l'heure actuelle, pour un même projet, le demandeur peut échapper à la réalisation d'une étude d'incidences s'il crée des places de parking pour un nombre inférieur à 200 une fois en sous-sol et une fois en surface même si le nombre total de places pour ce même projet dépasse 200 places. Or il faudrait prendre en considération le nombre total de places, que celles-ci soient en plein air ou en sous-sol.

### **Mesure 25. Rationaliser l'usage des poids lourds + action 47 Mettre en œuvre le plan de transport de marchandises**

Le transport de marchandises de façon générale et le transport par voie d'eau, au vu de son



potentiel, mériterait nettement plus d'attention. Or il fait juste l'objet d'une référence à l'action 47 de la mesure 25. A l'heure actuelle, le transport routier assure à 80 % le transport de marchandise en RBC. Le transport de marchandise routier est responsable de 25% des émissions de CO<sub>2</sub>, de 41% des PM<sub>10</sub> alors qu'ils ne représentent que 14% de l'ensemble du trafic routier. Ce qui s'explique par l'usage du diesel. Et pourtant, Bruxelles a la chance de disposer d'une accessibilité multimodale particulièrement développée mais seule la première est exploitée.

Le transport maritime consomme 2 fois moins d'énergie que le chemin de fer, 10 fois moins que la route et émet par tonne transportée 5 fois moins d'émission de CO<sub>2</sub> que la route et 13 fois moins que l'avion. Or le Bureau du Plan, notamment en raison du boom démographique, prévoit une forte augmentation du transport de marchandises, laquelle s'explique aussi par la délocalisation croissante des activités logistiques en périphérie ce qui rallonge les distances parcourues.

L'usage de la voie d'eau permet déjà aujourd'hui d'économiser chaque année 625 000 camions sur nos voiries et 97.000 t de CO<sub>2</sub>. Néanmoins, pour le moment, ce mode de transport stagne. De 2008 à 2014, l'évolution du trafic par voie d'eau a baissé de 9 %. Sans mesures fortes, le transfert modal du camion vers la voie d'eau ne prendra jamais corps. Un des secteurs de prédilection est celui des matériaux de construction (62,2 % du trafic en 2014). Pour le moment, le Port de Bruxelles doit se battre pour faire en sorte que les gros chantiers bruxellois au bord du canal fasse usage de la voie d'eau. Des mesures contraignantes devraient être prises pour que tout chantier à proximité de la voie d'eau l'utilise pour évacuer ses déchets. De telles clauses devraient être reprises dans les permis d'urbanisme et d'environnement.

Les activités logistiques liées à la voie d'eau doivent pouvoir être maintenues au bassin Vergote. Tout ne peut être reporté à l'avant-port d'autant que le site de Schaerbeek-Formation ne sera pas disponible avant 2025. Il est illusoire de croire que les terrains de l'avant-port pourraient suffire pour l'approvisionnement et la distribution de la RBC. Le Plan devrait prévoir les mesures nécessaires à l'implantation de plate-formes logistiques liées à la voie d'eau tant au Nord (bassin Vergote) qu'au Sud de Bruxelles (bassin de Biestebroek). Car le potentiel de la voie d'eau risque d'être condamnée en raison de la pression immobilière qui fait basculer l'équilibre actuel de ces territoires entre activités productives, bassin d'emploi et habitat populaire vers des zones de logements privés spéculatives.

## **Mesure 26. Rationaliser l'usage des voitures**

### **a. Action 48. Définir un plan d'action pour la mise en œuvre d'une tarification à l'usage pour véhicules particuliers**

Le Plan se limite à proposer un « plan d'action » alors que depuis le Plan Iris 2 nous disposons de nombre de données supplémentaires d'aller de l'avant. Notons que l'OCDE, dans son rapport « Etudes économiques de l'OCDE – Belgique, 2013 » recommande à la Belgique, afin de réduire la congestion routière et d'améliorer la qualité de l'air dans les centres-villes, d'introduire un système de péage routier, assorti de tarifs différenciés selon la période et la zone. L'OCDE préconise de commencer par instaurer des péages de congestion dans les grandes villes avant d'instaurer un dispositif national. Or le Plan soutient une tarification kilométrique sur l'ensemble de la zone RER, voire du territoire belge.

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 (<http://www.ieb.be/Le-peage-urbain-aux-portes-de>). 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). Elle 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. Elle a fait ses preuves, tant en termes d'efficacité (elle est la solution la plus efficace en termes de réduction de gaz à effets de serre) qu'en termes de rentabilité.

Comme le mentionne le RIE (p. 212), 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. Les scénarios de péage de zone produisent des impacts d'ampleur différente selon la zone soumise à tarification et le tarif journalier. Premièrement, le péage de zone à 3€ sur la RBC est légèrement plus avantageux que celui à 3€ sur la zone RER. Deuxièmement, un tarif de 3€/jour permet déjà d'observer une diminution du trafic. Ensuite, plus le tarif est élevé, plus l'impact sur le trafic est important.

IEB soutient le plan en ce qu'il prévoit que les recettes soient affectées à l'amélioration de l'offre en transport public et aux aménagements de mobilité durable. En effet, cette condition est indispensable pour permettre aux transports en commun d'absorber les transferts suite à l'introduction du péage.

Par contre, on regrettera que le plan ne prenne aucune option par rapport à la mise en œuvre concrète de la tarification ni par rapport au calcul de la taxe à payer.

#### b. Action 49. Revoir la fiscalité des voitures de société

L'utilisation des transports en commun diminue d'un tiers lorsqu'on dispose d'une voiture de société et ces dernières parcourent par an 60 km de plus qu'un véhicule de particulier. Si la fiscalité des voitures de société dépend en grande partie du niveau fédéral, des mesures peuvent être prises à l'échelle de la Région pour inciter les employeurs à offrir un package alternatif à la voiture de société. IEB défend le pack-mobilité mais marque des réserves sur les interventions dans les frais de logement comme prévu par le plan. En effet, une telle intervention risque d'être source d'inégalité sociale dès lors que le marché du logement bruxellois est déjà fortement inégalitaire et que les personnes disposant d'une voiture de société ne sont pas les plus démunies. Ces dernières bénéficieraient d'une aide pour payer leur logement alors qu'un tiers des bruxellois est en-dessous du seuil de pauvreté et éprouve des difficultés à payer son loyer. En l'absence de mesure d'encadrement des loyers, un tel dispositif doit être questionné.

#### **Mesure 27. Favoriser les alternatives à la voiture individuelle. Action 50 et 51**

S'il est évident qu'il faut promouvoir le transport public, les mesures proposées par le plan seront peu d'utilité si on ne défend pas un transport public de surface rapide, notamment en garantissant la tramification des grandes lignes de bus en site propre.

#### **Mesure 29. Sensibiliser le public aux alternatives à la voiture individuelle. Action 60. Mettre en œuvre des zones de basses émissions**

Le Plan privilégie des zones de basses émissions inférieures à celles présentées dans l'étude de la Région en la matière.

### **Axe 3 : Economie (circulaire ?)**

L'économie circulaire est un concept générique et polysémique qu'il importe de définir, ce que ne fait pas le plan. Il importe de définir les objectifs qu'une économie doit atteindre pour être le moins environnementalement dommageable et décliner, à partir de là, le type d'économie à développer pour atteindre ses objectifs. L'éco-conception ou l'eco-design ne sera pas durable si elle conduit à une surconsommation de produits neufs à un prix peu accessible à la majorité des bourses. En outre la politique environnementale ne peut être réduite sur le plan économique à la valorisation de l'économie circulaire. Valoriser le commerce de proximité plutôt que les grands centres commerciaux, s'interroger sur les lieux d'implantations des grossistes et sur les transports générés par ses choix ne tombent pas dans le champ de l'économie circulaire. Or ces questions doivent être traitées si l'on veut développer une économie durable.

C'est pourquoi IEB insiste pour qu'une attention forte soit portée à l'économie endogène qui se recoupe pour partie avec l'économie circulaire et s'ancre dans une économie sociale, une économie productrice d'emplois adaptés à la main-d'oeuvre bruxelloise, qui valorise le commerce de proximité, les activités productives liées aux besoins de la ville,...

#### ***Mesure 33. Action 71. Développer un véritable programme d'économie circulaire***

Cette action ne s'accompagne d'aucune proposition opérationnelle, elle reste à l'état de déclaration d'intention. Or si aucune mesure n'est adoptée notamment pour maîtriser le foncier bruxellois, seules les multinationales pour encore payer le prix d'une implantation à Bruxelles. Si la politique du « logement partout » se poursuit, de nombreuses entreprises utiles à la ville seront tenues de se délocaliser car elles sont source de nuisances, non dans l'absolu, mais parce qu'elles devront cohabiter avec du résidentiel. Inter-béton qui produit du béton local pour les chantiers bruxellois a des difficultés à coexister avec Atenor, les Abattoirs d'Anderlecht pourraient être poussés dehors de la ville si l'on se met à développer du logement haut de gamme à proximité.

La Région bruxelloise doit pouvoir continuer à accueillir dans la zone du canal des activités économiques peu compatibles avec l'habitat, dans la mesure où cette zone est adaptée à cette fonction notamment pour pouvoir répondre à la demande de certaines entreprises qui ont tendance à quitter la Région parce qu'elles ne trouvent pas d'espaces dédiés à l'activité économique incompatible avec l'habitat. Tout ne pourra pas aller dans l'avant-Port et à Schaerbeek-Formation, dont la Région n'est toujours pas propriétaire et pour laquelle les affectations sont déjà décidées alors même que l'opérationnalisation du site devra attendre 2025. Des entreprises doivent pouvoir s'installer à Bruxelles sans attendre cette échéance.

Pour le surplus, quasi toutes les mesures du chapitre sur l'économie concernent l'accompagnement et la sensibilisation des entreprises sans se poser la question des contraintes structurelles dans lesquelles elles se trouvent et qui constituent des freins au développement d'une économie durable.

#### ***Mesure 33. Action 72. Renforcer les actions d'information et de sensibilisation sur l'intérêt de la dématérialisation***

La RBC ne manque pas d'emplois dans l'absolu mais de types d'emplois qui pourraient réduire le chômage de ses habitants les moins qualifiés. Or on constate que l'élévation générale des niveaux de formation ne réduit pas le chômage. Le développement massif de nouvelles activités technologiques, notamment dans le domaine environnemental, de l'éco-conception et de l'eco-design, risque peu de créer cet emploi adapté, d'autant que la faible présence de grands sièges sociaux à Bruxelles limite la possibilité de grands centres de recherche d'entreprises de taille majeure. Il importe donc de miser sur la création d'emplois de proximité et de développer les

secteurs de la maintenance, du recyclage, de la réparation qui peuvent par la même occasion renforcer la durabilité de l'économie.

***Mesure 33. Action 73. Encadrer la valorisation des déchets via le permis d'environnement***

L'alliance emploi-environnement n'est citée qu'en introduction ainsi que les filières économiques liées à l'environnement. Le plan devrait identifier les filières porteuses en RBC ou dans les territoires de proximité et voir quelles seraient les flux de matière à mutualiser. Ainsi les déchets d'une entreprise peuvent être la matière première pour une autre entreprise. Une mesure à prévoir est de constituer une cartographie de ces flux de matière en RBC et dans le bassin économique de proximité.

La RBC s'est engagée à développer un Village de la construction au bassin Vergote. Le secteur de la construction est un secteur majeur en RBC où la question du réemploi et du recyclage devrait être activée. Il en va du bilan environnemental d'une activité stratégique pour la Région. Il est étonnant que le Plan ne fasse d'ailleurs pas référence au Plan bruxellois de gestion des déchets de 2010 dont certaines mesures pourraient être réactivées au travers du présent plan. Ainsi l'arrêté du 16 juillet 2010 pourrait être révisé pour soutenir le réemploi en élargissant son champ d'application notamment aux déchets de construction et de démolition. De même, l'Alliance emploi-environnement prévoyait l'élaboration d'un guide spécifique à la réutilisation des matériaux sur chantier (sur base de chantiers pilotes) et l'activation des filières de réemploi en RBC, notamment en testant l'un des scénarios de l'étude Ceraa/Rotor. On sait qu'en cette matière peu de changements importants peuvent être escomptés sans modifications réglementaires et/ou économiques. Or le Plan ne dit rien à ce sujet.

## Axe 4 : Planification urbaine

Cette partie ne comporte que 4 mesures sur les 60 du plan alors qu'il est évident que la planification urbaine devrait être un axe majeur pour penser la ville peu consommatrice en énergie. Certes il existe des chevauchements entre les différents axes et certaines mesures citées dans les autres axes touchent à la planification. Une lecture opérationnelle du plan nécessiterait des renvois d'axe en axe et une lecture énumérative de l'ensemble des dispositions ayant une incidence sur la planification.

### ***Mesure 38. Action 84. Tendre vers l'objectif zéro carbone pour toute nouvelle urbanisation***

D'après le Plan Air-Climat-Energie, l'objectif « zéro carbone » est un objectif vers lequel seules les nouvelles urbanisations doivent « tendre », via des critères qui « devraient » être inscrits dans le CoBAT. A l'évidence, cet objectif est particulièrement modéré. Or, le bâti est extrêmement consommateur en énergie : depuis sa sortie de terre, tout au long de sa durée de vie, et lors de sa démolition. En outre, il s'agit d'un élément sur lequel les pouvoirs publics régionaux disposent d'un grand moyen de contrôle.

Nous plaçons donc pour des normes « zéro carbone » strictes pour les nouveaux quartiers. Mais l'énergie grise mérite d'être prise en compte pour tout projet de construction, quel que soit le quartier. Et cela plus particulièrement encore en cas de démolition-reconstruction. Tout Permis d'Environnement pour un projet immobilier devrait s'accompagner d'une estimation de son bilan en termes de gaz à effet de serre, et tout projet de démolition et de reconstruction devrait prouver qu'il est plus moins énergivore qu'une rénovation. Nous vous renvoyons aux développements de l'axe 1 sur le bilan-carbone.

Il est étrange de citer le Heysel comme projet de quartier durable alors que le projet NEO ne peut que constituer une catastrophe environnementale qu'elle que soit le soin porté à son aménagement. Ce projet génère la démolition-reconstruction de la majeure partie du plateau : destruction du stade de foot, d'Océade, du Kinopolis, de Min-Europe, du Brupark,... et mettra donc des centaines d'années à amortir son bilan carbone qu'elle que soit la PEB des nouveaux bâtiments. Le projet prévoit l'enfouissement de milliers de places de parking générant une augmentation forte de l'imperméabilisation des sols à l'endroit où il est le plus drainant (généralement les sommets de collines = sables bruxelliens) en perturbant durablement les nappes phréatiques. La construction à cet endroit du plus grand centre commercial de Belgique induira, malgré la desserte en métro, des flux conséquents de voitures et perturbera de manière irrémédiable le commerce de proximité en centre ville moins gourmand en déplacement donc en énergie.

Ce cas illustre en quoi il ne suffit pas de penser « nouveau quartier durable » pour réduire la consommation d'énergie nette. Le plan évoque essentiellement la dynamique des quartiers durables et des contrats de quartier durable mais ne s'intéresse pas aux ZEMU alors que celles-ci vont inévitablement poser un défi, notamment environnemental à la RBC en urbanisant les anciennes ZIU.

De nombreuses améliorations pourraient prendre place à l'occasion de l'octroi des permis d'urbanisme et d'environnement, en particulier pour les immeubles de bureau et de commerces. Nous rappelons ici qu'il est tout à fait de la compétence régionale de réduire drastiquement le nombre d'emplacements de parking autorisés. Au-delà d'un effet direct sur les modes de déplacements des travailleurs et des consommateurs, cela aura également un effet non négligeable en terme de réduction de dépense d'énergie au moment de la construction des immeubles, puisque bien souvent la réalisation de parkings se fait sur plusieurs niveaux de sous-sols, ce qui en terme d'énergie grise est non négligeable. Par ailleurs, les installations techniques

nécessaires pour, entre autres, la ventilation et le contrôle de ces espaces sont également fort énergivores.

Nous rappelons ici les mesures proposées au chapitre « transport ». Il conviendrait de revoir les normes du RRU bien trop laxistes sur le nombre d'emplacement de parking autorisé. Il faudrait également revoir les critères conduisant à l'obligation de réaliser une étude d'incidences (voir *supra*). Nous évoquons aussi le péage urbain, que la Région pourrait appliquer dès demain si elle le désirait. Un péage améliorerait immédiatement la qualité de l'air et ferait chuter la consommation d'énergie. Il générerait des recettes susceptibles d'opérer un « *tax shift* » bruxellois, et notamment d'enrayer l'exode urbain, ce qui entraînerait, par voie de conséquence, une diminution des déplacements et des nuisances qui y sont liées.

## **Axe 5 : Modes de consommation et usage de produits**

Alors que le Plan propose de promouvoir les produits durables, nous faisons remarquer que, en termes d'air, de climat et d'énergie, il est plus pertinent de soutenir un commerce local qu'un commerce équitable à longue distance.

En octobre 2012, il y avait déjà 475.000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales en projet en RBC (Benjamin Wayens, octobre 2012). Nous atteignons largement l'offre commerciale de la moyenne nationale qui est une des plus élevées d'Europe. La Belgique est connue pour sa forte densité commerciale (JP Grimmeau 2011). Il faut en outre tenir compte du fait que les commerces urbains sont plutôt petits (136m<sup>2</sup> à Bruxelles contre 198m<sup>2</sup> en Belgique) et plus intensifs en main d'oeuvre. On offre donc autant d'emplois pour des superficies plus petites. En conséquence, il importe de renforcer les noyaux commerçants existants conformément aux conclusions du schéma de développement commercial et de mettre un moratoire sur les projets de centres commerciaux qui fragilisent les noyaux existants, sont difficilement reconvertibles (risque de friche) et favorisent l'usage de la voiture.

## **Axe 6 : : Adaptation aux changements climatiques**

Si la partie consacrée à la gestion de l'eau fait bien référence au Plan de gestion de l'eau dont elle annonce l'actualisation, elle ne dit rien de l'Alliance emploi-environnement dont l'axe 2 était pourtant consacré à l'eau.

Concernant l'action 97, il serait utile d'envisager une adaptation du RRU de façon à ce qu'en cas de dérogation octroyée aux normes du RRU liées à la perméabilité des sols, des compensations soient imposées au demandeur du permis pour préserver le taux de perméabilité global. Il ne suffit pas de compenser de la pleine terre par des toitures vertes pour obtenir un taux équivalent de perméabilité des sols.

Il arrive trop souvent dans le cadre des grands projets immobiliers que la question de la capacité d'absorption des égouts du territoire concerné ne soit pas envisagée. Le recours systématique à des bassins d'orage doit être remis en question au bénéfice de systèmes qui favorisent l'infiltration des eaux de pluie dans le sol (effet de retardement, ça coûte aussi moins cher). Dans une ville qui se densifie de plus en plus, les solutions techniques doivent être réfléchies de façon à ce que l'aménagement puisse être d'emblée pensé par une bonne cohabitation avec ce qu'offre la nature des lieux dont le maillage bleu ou les possibilités de recourir à des pratiques telles que le lagunage.

IEB invite le gouvernement à se saisir de l'expertise citoyenne développée dans le cadre des Etats Généraux de l'Eau à Bruxelles (EGEB) concernant les Nouvelles rivières urbaines et les bassins versants solidaires.

## **Axe 7. Surveillance de la qualité de l'air**

### **Mesure 52.**

#### ***Réviser le plan d'actions à court terme en cas de pic de pollution***

Sous la mesure 52 « Réviser le plan d'actions à court terme en cas de pic de pollution » nous ne trouvons aucun engagement concret. Le plan ne va pas plus loin que « L'arrêté devra donc être modifié afin de pouvoir mettre en œuvre des mesures efficaces et opérationnelles », mais sans proposer de mesures opérationnelles qui permettraient d'accroître l'efficacité du plan.

Il serait utile de prévoir un abaissement des seuils. Nous proposons d'engager la phase 1 (information du public) à partir de 40 microgrammes de PM10 et à partir d'environ 150 microgrammes de NO2. La phase 2 devrait commencer à partir de 50 µg de PM10 et 200 µg de NO2. La phase 3 concerne des actions encore plus drastiques, et cette phase peut par exemple être mise en œuvre lorsque les concentrations atteignent 100 µg de PM10 et 250 µg de NO2.

En effet, il faut savoir que l'Europe a fixé un seuil de 50 µg de PM10 par mètre cube comme moyenne journalière. Nous pouvons dépasser ce seuil maximum 35 fois par an. Pour le NO2, la limite horaire est fixée à 200 µg, laquelle nous pouvons dépasser maximum 18 fois. Le gouvernement a l'obligation légale de prendre des mesures pour maintenir les concentrations sous ces limites. Nous concluons que les limites actuelles du plan d'urgence sont insuffisantes, en particulier celles pour les particules fines.

A partir du moment où l'Europe nous impose ces limites, les phases doivent être enclenchées en-deça de ces seuils alors qu'actuellement nous informons la population qu'à partir de 71 µg de particules fines, et commençons à prendre des mesures effectives qu'à partir de 100 µg, soit le double de la norme européenne.

## **Axe 9 : Dimension sociale**

Il est positif que les aspects sociaux et économiques des politiques climatiques et énergétiques soient considérés comme des enjeux transversaux à l'ensemble des mesures du projet de plan. Il convient toutefois de porter une attention particulière aux ménages vulnérables et à prévenir tout effet néfaste de la mise en œuvre des mesures.

Nous rappelons ici quelques remarques déjà formulées dans le plan qui mesure peu l'impact social qu'auront inmanquablement certaines mesures préconisées. Nous pensons notamment à l'évolution des normes de construction et des exigences en termes de bâti (performance, habitabilité,...) qui auront un impact non négligeable sur les prix de l'immobilier. Le RIE pointe d'ailleurs que l'incitation aux rénovations de grande ampleur peut engendrer une gentrification dans les quartiers rénovés.

Concernant les emplois créés, les études de l'IGEAT (Gilles Van Hamme) démontrent que l'emploi créé dans le cadre de l'attractivité des villes et de rayonnement culturel et événementiel international, 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,...) (« La croissance économique sans le progrès social : l'état des lieux à Bruxelles », Brussels Studies, n°48, mars 2011, p.2). Si la finance et la fonction internationale de Bruxelles sont bien des moteurs de l'économie, il est maintenant démontré qu'ils ne sont plus source de croissance. Cette tendance qui fait de Bruxelles la ville la

plus inégalitaire des cinq grandes villes belges (comparée avec Anvers, Gand, Liège et Charleroi). L'emploi y croît deux fois moins vite que la valeur ajoutée, paradoxe expliquant que les indicateurs sociaux continuent à se dégrader même lorsque l'économie bruxelloise se porte bien. Il est donc risqué de miser sur une croissance des emplois liés à ces secteurs. L'alliance emploi-environnement devrait être repensée en ce sens pour veiller à un seuil critique d'emplois moins délocalisable et de qualité. Il faudra également veiller à ce que les nombreux nouveaux emplois que l'on souhaite créer dans le cadre de l'économie circulaire ne soit pas uniquement des sous-emplois à durée déterminée et mal rémunérés.

## Conclusions :

IEB regrette que le Plan Air-Climat-Energie ne soit pas à l'enquête publique durant 6 mois comme l'a été le plan eau ce qui aurait permis une large participation et la remise d'un avis plus circonstancié.

Si l'objectif est de tendre vers une région modèle en matière de gestion urbaine durable, le Plan Air-Climat-Energie nous semble peu ambitieux. Ce plan se limite principalement à la répétition de mesures existantes ainsi qu'à l'érection du cadre dans lequel la Région pourra répondre à une série de contraintes européennes. Contrairement à l'ambition affichée, ce plan n'est ni ambitieux ni prometteur. Sa principale vertu est la réunification dans un même document de mesures éparses : c'est déjà positif, mais ça ne constitue pas un geste politique.

IEB ne croit pas que ce plan apportera amélioration suffisante pour permettre à la Région d'atteindre les objectifs qu'elle s'est données en matière de la qualité de l'air, de climat et d'économies d'énergie risquant par ce fait de se voir imposer les sanctions prévues par l'Union européenne sans amélioration effective et globale de la santé et des conditions sociales. C'est une belle opportunité que nous n'aurons su saisir dans un domaine vital et pour lequel la population bruxelloise est pourtant prête à s'engager...

---