



AVIS ÉMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 18 AVRIL 2002

concernant

le projet de Plan Climat Régional

PROJET DE PLAN CLIMAT REGIONAL.

Avis du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale.

18 avril 2002

Saisine et préambule

Le Conseil est saisi par le Ministre de l'Environnement d'une demande d'avis sur le Plan Climat Régional.

Sa Commission ad hoc s'est réunie les 28 mars et 9 avril 2002, et a entendu en ses explications, Monsieur Jean-Michel Mary, Directeur de cabinet. Le Conseil formule l'avis suivant.

Le projet est soumis au Conseil conformément à l'accord de coopération relatif à la mise en oeuvre du Plan Climat national, qui se constituera de 'l'addition des Plans Climat régionaux', élaborés après consultation des conseils consultatifs dans chaque région.

L'enjeu de ce document est de présenter un ensemble d'actions concrètes permettant à la Région de contribuer au respect de l'objectif global de réduction de 7,5% des émissions de gaz à effet de serre, et de déterminer la part de la Région de Bruxelles-Capitale dans la répartition interrégionale de cet effort global de réduction.

Les propositions d'actions présentées tiennent compte des spécificités de la Région bruxelloise : peu d'émissions d'origine industrielle, beaucoup d'émissions liées au chauffage, et dans une mesure moindre, au trafic automobile et au transport.

Considérations générales

Le Conseil constate que le document qui lui est soumis constitue une bonne base documentaire de nature à compenser les insuffisances constatées du projet de PRD en matière de politique d'utilisation rationnelle de l'énergie, et de rendement énergétique des bâtiments et des dispositifs de chauffage dans les habitations et les immeubles professionnels. Il complète opportunément le projet de Plan Régional de Développement .

Il relève que la Région de Bruxelles-Capitale contribue aux émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 4 % du total des émissions du pays, et que le CO2 constitue 95% de ces 4 %.

Il constate également que le diagnostic précise que le chauffage domestique et professionnel constitue 67% des émissions de gaz à effet de serre, soit 45,5% pour le secteur résidentiel et 21,3% pour le secteur tertiaire. Les transports, y compris la circulation automobile, y contribuent pour 18 %.

Les actions proposées en matière énergétique et de bâtiments paraissent adéquates. Le Conseil suggère que les fonds publics affectés à la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie, à la rénovation urbaine et à l'isolation thermique soient l'objet d'une politique d'affectation transparente, coordonnée et ciblée, et que cette dernière fasse l'objet d'une promotion adéquate pour être mise en œuvre efficacement. Une publicité de ces actions doit être assurée auprès des publics-cibles concernés tels que les ménages, les gestionnaires de parcs immobiliers, les administrations, les architectes, les entreprises générales et autres corps de métier.

Considérations particulières

Le chauffage

Le Conseil se réjouit de l'importance que porte le Plan Climat Régional (PCR) au chauffage des bâtiments, ce qui n'était pas le cas dans le projet de Plan Régional de Développement, et des mesures réglementaires et incitatives prévues en matière d'amélioration du rendement énergétique des bâtiments lors de leur construction ou de leur rénovation.

Le Conseil constate que les mesures proposées au niveau du chauffage et des bâtiments sont structurelles et ne porteront de réels effets qu'à long terme et insiste en conséquence pour que leur mise en œuvre débute le plus rapidement possible.

En ce qui concerne l'isolation thermique et le rendement énergétique des installations de chauffage, le Conseil recommande l'adoption d'un cadastre technique complet des bâtiments. Il recommande également des campagnes d'information sur les matériaux nouveaux et les dernières technologies disponibles, auprès des architectes et des entrepreneurs de la construction ainsi qu'auprès des particuliers et des entreprises. Il constate que d'anciens règlements communaux d'urbanisme empêchent dans certains cas l'utilisation de matériaux nouveaux et performants (panneaux solaires, double vitrage,...). Il renvoie à son avis sur le projet de Plan Régional de Développement aux termes duquel il constatait que '*subsistent en Région de Bruxelles-Capitale de nombreux règlements communaux d'urbanisme disparates et anciens*' et suggérait '*que ces règlements soient harmonisés et s'en réfèrent aux notes d'informations techniques rédigées par le Centre Scientifique et Technique de la Construction.*'

Le Conseil recommande également qu'une attention toute particulière soit accordée à l'équipement des immeubles de logement social et des bâtiments publics.

Les déchets

En matière de déchets, le Conseil invite le Gouvernement à poursuivre ses efforts au niveau des collectes sélectives et du recyclage, à mieux contrôler le tri et à renforcer ses campagnes d'information sur le devenir des déchets.

Les transports

Le Conseil constate que le projet de PCR approche cette problématique sous le double volet des mesures portant sur le volume de la circulation, et de celles se rapportant aux performances environnementales des véhicules.

Il se réjouit que les mesures envisagées quant à l'amélioration des performances environnementales du parc de véhicules et des carburants concernent tant les transports en commun que les véhicules individuels.

Quant aux mesures relatives à la circulation automobile, à l'aménagement des voiries et à la problématique des parkings, dans la mesure où la majorité des dispositions du projet de PRD sont reprises telles quelles dans le projet de Plan Climat Régional, le Conseil se réfère à son avis unanime sur la Priorité "Mobilité" du projet de Plan Régional de Développement :

(...)

1. Limitation du trafic automobile et transports en commun

Le Conseil approuve les objectifs du Gouvernement visant à protéger les zones d'habitat, améliorer la sécurité des espaces publics, et assurer l'accessibilité des résidents et visiteurs de la Région aux différentes fonctions de la ville (économiques, sociales, culturelles et commerciales).

Pour la mise en oeuvre de ces objectifs, il souscrit au principe de l'approche multimodale et la notion de "chaîne de transport" qui la sous-tend, et qui implique le passage d'un mode de transport à l'autre dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'information.

Le Conseil demande cependant avec insistance que les mesures restrictives prises à l'encontre de la circulation automobile soient précédées d'un accroissement conséquent de l'offre de transports en commun alternatifs, permettant l'absorption du transfert modal souhaité. A défaut, le Conseil craint des impacts négatifs importants sur les activités économiques et commerciales de la Région.

La politique de mobilité, et plus particulièrement en ce qui concerne la réduction du nombre de bandes de circulation, la réduction du trafic automobile et le stationnement, doit être différenciée selon la vocation des différentes zones (résidentielles, commerciales, économiques, administratives...).

L'accroissement de l'offre de transports en commun passe inévitablement par un renforcement du réseau métro-trams-bus sur le territoire de la Région et par la mise en oeuvre d'un Réseau Express Régional (RER) :

- dont le matériel roulant soit conçu pour un mode de transport urbain (accessibilité, largeur des places, plates-formes...),*
- qui irrigue complètement la Région au travers de la quarantaine d'arrêts prévus,*
- qui s'appuie sur et valorise le réseau métro-trams-bus préalablement renforcé.*

A cet égard, le Conseil dénonce fermement l'attitude de la SNCB qui persévère, dans son approche de la réalisation du RER, à concevoir ce nouveau réseau dans une optique de liaisons Inter-City et non comme un mode de transport urbain.

L'efficacité recherchée du RER nécessite également une offre accrue de stationnement autour des points d'arrêts tant en Région bruxelloise que dans sa périphérie.

Dans l'attente de la réalisation des travaux décrits ci-avant, le Conseil se déclare favorable à la mise en site propre la plus large possible des trams et bus, lorsque les conditions locales et la desserte des entreprises le permettent et en étroite concertation avec tous les acteurs concernés.

2. Zones 30, hiérarchie et aménagements de voiries

Le Conseil partage la volonté du Gouvernement de sécuriser les quartiers résidentiels et d'en améliorer le cadre de vie.

Il constate cependant que la plupart des zones de mixité, forte mixité, administratives et des liserés commerciaux, tels que définis dans le PRAS et concentrant l'essentiel des activités économiques et commerciales de la Région, sont également repris dans le régime des zones 30.

Le Conseil demande dès lors que chaque zone 30 projetée fasse l'objet d'un examen minutieux quant à l'implantation actuelle ou future d'entreprises et de commerces et que leurs besoins en accessibilité (charroi, livraisons, clientèle...) soient étudiés, ce qui implique à tout le moins une concertation préalable et approfondie.

Les aménagements des voiries à l'intérieur des zones 30, s'ils doivent y assurer une plus grande sécurité et une plus forte convivialité, ne peuvent en aucun cas constituer des obstacles physiques à l'accès de ces opérateurs.

La mise en œuvre de zones 30 ayant pour conséquence de reporter un trafic supplémentaire sur les voiries hiérarchiquement supérieures, le Conseil insiste pour que celles-ci voient leur capacité et leur fluidité accrues, étant entendu qu'une bonne fluidité consiste à assurer une vitesse, certes réduite mais constante, évitant les arrêts et redémarrages sources de pollution. Afin de favoriser la publicité des aménagements projetés et une concertation la plus large possible avec les acteurs économiques et les habitants, le Conseil recommande que l'ensemble des travaux d'aménagement de voiries dispensés du permis d'urbanisme par l'Arrêté du Gouvernement du 11 janvier 1996 fasse l'objet de mesures de publicité, de séances d'informations, d'une enquête publique suivie d'une Commission de concertation.

Enfin, les aménagements de voiries projetés devront faire l'objet d'essais in situ via des aménagements provisoires et réversibles, permettant d'en mieux percevoir la pertinence et l'efficacité.

3. Les noyaux commerciaux

Outre l'ensemble des recommandations du point 2, les noyaux commerciaux devront faire l'objet d'une approche spécifique, tenant compte du type de commerces, de leur zone de chalandise, de la nature des marchandises vendues, de la fréquence des livraisons et des besoins en matière de stationnement.

4. Centre de distribution urbain et livraisons de marchandises

En ce qui concerne la circulation des poids lourds, le projet de PRD prévoit logiquement de localiser les opérations de chargement/déchargement hors voirie. Les installations appropriées se situent fréquemment en intérieur d'îlots, pour les entreprises situées dans les zones mixtes et d'habitation. Le PRD devrait dès lors prévoir l'adaptation du PRAS dont les dispositions générales interdisent toute atteinte aux intérieurs d'îlots dans ces zones.

Le projet prévoit également la mise en oeuvre d'un plan logistique s'appuyant sur un 'centre de distribution urbain'. Le Conseil ne conteste pas l'opportunité même du projet, le CDU se justifiant essentiellement pour favoriser et compenser la réduction du trafic de transit des poids lourds dans la Région.

Cependant, le Conseil demande que les modalités de mise en oeuvre du CDU et de ses mesures d'accompagnement préservent les besoins spécifiques de livraison et d'approvisionnement de certains secteurs. Ainsi, à titre exemplatif, la grande distribution, la construction ou encore le secteur des combustibles ne pourraient économiquement et techniquement s'accommoder d'un dégroupage systématique des gros chargements. Il en est de même pour de petites entreprises ou des commerces, pour lesquels le coût du projet présenterait un handicap de compétitivité et une contrainte redondante aux dispositifs déjà existants et satisfaisants. Le Conseil estime raisonnable que le projet de PRD rappelle ce contexte.

5. Les parkings équipant les immeubles affectés aux activités économiques

Le projet de PRD prévoit une révision de la circulaire 'De Saeger' visant, par immeuble affecté à des activités économiques, à une limitation du nombre de parkings en fonction essentiellement de la proximité et de la qualité de la desserte en transports en commun.

Le Conseil estime que tous les immeubles à vocation économique doivent être équipés d'infrastructures de parking suffisantes en fonction de leur localisation et de leurs besoins. Le Conseil rejette la possibilité de réduire systématiquement le nombre de parkings autorisés dans les immeubles existants, notamment en remettant en cause la teneur des permis d'environnement délivrés antérieurement. Cette mesure est de nature à augmenter la demande de stationnement en surface, ce que le projet de PRD cherche par ailleurs à combattre.

...)

Le Conseil souligne enfin que certains comportements d'automobilistes, sources de pollutions évitables, doivent être combattus, préventivement dans un premier temps, répressivement si cela s'avère nécessaire (stationnement en double file, encombrement des carrefours sans espoir de la franchir, non respect des zones de livraison à destination des commerces et des entreprises, ...).

Dans le même ordre d'idées, la Région devra veiller à ce que les conducteurs de véhicules et engins appartenant aux divers pararégionaux (STIB, Agence Propreté,...) adoptent également un comportement soucieux du respect de l'environnement.

Enfin, le Conseil insiste sur l'opportunité de privilégier le recours à la voie d'eau dans le cadre d'une politique multimodale permettant d'orienter vers des modes moins polluants le transport des marchandises.

*
* *