



AVIS

Projet de plan régional de développement durable (PRDD)

13 mars 2017

Demandeur	Ministre-Président Rudi Vervoort
Demande reçue le	2 janvier 2017
Demande traitée par	Commission PRDD
Demandes traitées les	23 et 30 janvier, 8, 16, 20 et 27 février, 7 mars 2017
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	13 mars 2017

Considérations générales (sur l'ensemble du PRDD)

1. Élaboration et consultation sur le PRDD

Le Conseil s'inscrit dans une démarche constructive. Il souhaite, au travers du présent avis, contribuer à la réflexion sur le développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil regrette que ce projet de PRDD n'ait pas été élaboré plus tôt dans la législature en cours. Il estime que ce projet de PRDD aurait dû être présenté dans les six mois suivant l'installation du Gouvernement bruxellois tel que prévu dans l'accord de majorité 2014-2019. Ceci afin de présenter la vision, le cap que le Gouvernement entendait donner à sa législature.

2. Dénomination du PRDD

Le Conseil constate que le titre donné au projet de PRDD est « un territoire au service des Bruxellois » et que de nombreux objectifs de ce plan visent à améliorer la qualité de vie des « Bruxellois ». **Le Conseil** insiste pour que « Bruxellois » soit compris au sens large, de telle sorte que les intérêts tant des habitants que ceux des « usagers » de la Région (travailleurs, touristes, ...) puissent être coalisés.

3. Méthodologie et priorités

Le Conseil suggère d'inscrire les mesures prévues dans ce projet de PRDD dans une échelle de temps.

Afin de permettre une meilleure lisibilité du PRDD et une plus grande harmonie entre les différents axes, **le Conseil** considère qu'il serait plus pertinent d'identifier clairement, sous chacun des titres, les points relevant des constats, ceux relevant des objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre.

Le Conseil estime également qu'il serait opportun de distinguer d'une part, les mesures existantes ou en cours de concrétisation et, d'autre part, les mesures envisagées par le projet de PRDD et pour lesquelles des décisions doivent donc encore être arrêtées. En outre, il attire l'attention sur le fait que certaines formulations du projet de PRDD sous-entendent que des mesures sont à prendre alors qu'elles sont déjà mises en œuvre¹.

Le Conseil s'interroge quant aux changements qui seront induits par ce projet de PRDD, et plus particulièrement en matière d'aménagement du territoire, dans la mesure où plusieurs PPAS ont déjà été approuvés. En effet, **le Conseil** constate que ce projet de PRDD liste de nombreuses actions qui existent déjà mais manque d'une vision d'avenir définissant les actions concrètes qui devront être mises en œuvre.

De plus, étant donné les moyens budgétaires limités, l'ensemble des éléments recensés ne pourront pas être menés de front. C'est pourquoi, **le Conseil** estime indispensable d'identifier de manière plus précise les mesures par lesquelles il faut démarrer le travail parmi l'ensemble des mesures énoncées. Celles qui sont choisies doivent avoir un effet multiplicateur, prendre les problèmes le plus en amont possible et reposer sur le principe de durabilité qui sous-tend l'ensemble du projet. Les aspects sociaux, économiques et environnementaux doivent donc être bien présents.

Le Conseil souligne l'intérêt d'une estimation des impacts financiers des priorités et actions préconisées dans ce projet de plan. En ce sens, le Gouvernement devra donc poser certains choix et

¹ A titre d'exemple, il est mentionné, à propos du comité d'experts chargé des ondes électromagnétiques, qu'il évaluera l'impact sur la santé. Or, il serait plus opportun de mentionner que ce comité continuera d'évaluer cet impact.

être davantage concret sur les outils et la manière d'atteindre les priorités (objectifs précis et mesurables ainsi qu'une estimation des moyens humains et financiers à mettre en œuvre et, *in fine*, un calendrier de mise en œuvre des politiques retenues). **Le Conseil** souhaite que le Gouvernement soit ambitieux et aille au-delà des simples constats en saisissant les opportunités qui se présentent.

Par ailleurs, **le Conseil** recommande que, lorsque des études, des rapports ou données sont mentionnés, la source ou les références précises soient indiquées. **Le Conseil** suggère, pour une plus grande facilité de lecture en parallèle du projet de PRDD et du rapport d'incidences environnementales (RIE), de renvoyer, lorsque c'est pertinent, au RIE qui mentionne davantage les sources.

Le Conseil constate que le RIE a été actualisé en septembre 2016. Il regrette que ce même travail n'ait pas été réalisé concernant le projet de PRDD. Ceci implique l'existence de certaines incohérences entre des informations fournies par le RIE et d'autres inscrites dans le projet de PRDD (par exemple, la carte du tracé du métro).

Le Conseil souligne également que certaines recommandations mentionnées dans le RIE se retrouvent déjà actuellement dans des plans et programmes existants. Il regrette dès lors l'absence de lien entre ce RIE et les plans et programmes pertinents.

4. Cohérence et concertation

4.1 Cohérence et concertation intra-régionale

Le Conseil constate que ce projet de PRDD se base, entre autres, sur un ensemble de plans et programmes existants qui visent à orienter et encadrer les politiques publiques régionales. Il se demande donc s'il ne serait pas plus pertinent de lister et d'articuler l'ensemble des plans et programmes existants qui sont mis en œuvre, en parallèle au PRDD, pour une meilleure vision de la réalité, thématique par thématique.

Le PRDD est défini dans le CoBAT comme étant un instrument de planification globale du développement régional dans le cadre du développement durable (Art. 17) et comme étant indicatif dans toutes ses dispositions. Le PRAS, le PCD et le PPAS ne peuvent s'en écarter qu'à condition d'en indiquer expressément les motifs. L'octroi d'aides par le Gouvernement à des personnes physiques ou morales, privées ou publiques ne peut s'effectuer que dans le respect des dispositions du plan (Art.21). Considérant la nature essentielle de ce plan et ses effets, **le Conseil** insiste sur la nécessaire complémentarité entre ces différents instruments et donc sur le dialogue permanent qui doit avoir lieu entre les différents concepteurs et acteurs de ces outils. Sans cela, les politiques menées conduiraient à des incohérences et des incompatibilités lors de leur mise en œuvre, entraînant des dépenses en moyens financiers et humains inutiles.

4.2 Cohérence et concertation avec les autres entités

Le Conseil constate que plusieurs mesures envisagées dans le projet de PRDD concernent des compétences non régionales. Des coopérations pleines et efficaces seront dès lors indispensables afin de rencontrer les ambitions du PRDD.

5. Maîtrise foncière

Le Conseil considère qu'il manque aujourd'hui une véritable maîtrise foncière de son territoire par le pouvoir public régional. Or, les réserves foncières constituent l'une des principales sources de richesse

d'une Région comme Bruxelles. Le projet de PRDD et les politiques d'aménagement urbain doivent consacrer le droit à la ville, c'est-à-dire permettre à chacun qui le souhaite de vivre où il travaille et de travailler où il vit. Des espaces doivent être garantis pour être consacrés à la réalisation de projets à finalité publique et sociale. La réalisation d'infrastructures industrielles, la production de logements sociaux, de services publics, d'équipements collectifs nécessitent des terrains publics disponibles. Il est donc important pour la Région et les communes de garder la maîtrise de leurs réserves foncières afin de les consacrer à des projets profitant à tous les Bruxellois.

Ainsi, **le Conseil** considère que le PRDD doit assurer un juste équilibre entre, d'une part, le besoin de développer un modèle économique durable, attentif à l'économie endogène, relocalisant l'économie au profit des citoyens en leur assurant de bonnes conditions de travail et de vie, et, d'autre part, la volonté de renforcer l'attractivité internationale de Bruxelles, en privilégiant les développements permettant des retombées positives pour l'économie locale, mais aussi en développant une économie basée sur la connaissance, l'innovation et les services à haute valeur ajoutée.

Axe 1 : Mobiliser le territoire pour développer de nouveaux quartiers et assurer une production ambitieuse de logements

Considérations générales

Le Conseil constate qu'un nouvel outil règlementaire de planification régionale est mentionné dans ce projet de PRDD, à savoir le plan d'aménagement directeur (PAD). Pour **le Conseil**, il est difficile de se prononcer sur celui-ci étant donné que lorsqu'il a été sollicité en première lecture pour avis sur la réforme du CoBAT, cet outil n'y était pas mentionné et donc pas défini.

Le Conseil estime que le titre de ce premier axe est inadéquat avec son contenu dans la mesure où certains pôles qui y sont identifiés ne sont pas des pôles exclusivement consacrés aux logements. **Le Conseil** suggère, afin d'éviter toute confusion, de modifier le titre comme suit : « Mobiliser le territoire pour développer de nouveaux quartiers répondant aux enjeux régionaux ».

Le Conseil prend acte que « le potentiel de production de logements est estimé à plus de 90.000 logements, ce qui permet de loger environ 190.000 habitants en tenant compte d'une surface moyenne de 90m² par logement et d'un nombre d'habitants moyen de 2,1 habitants par logement ».

Le Conseil s'interroge quant aux sources des chiffres avancés ici. Il suggère que celles-ci soient mentionnées dans le projet de PRDD. Le site Internet de l'IBSA renseigne par exemple que la taille d'un ménage moyen en 2016 est de 2,15. **Le Conseil** se demande sur quels critères la surface moyenne a été déterminée.

Ensuite, **le Conseil** se demande si le Gouvernement a envisagé la possibilité d'accroître le potentiel de production de logements en planifiant la création de logements de taille plus modeste mais également mieux agencés et isolés, prenant ainsi mieux en considération les besoins et les attentes des habitants, tout en économisant l'espace et les coûts.

Le Conseil réitère deux de ses considérations générales :

- celle consacrée à la « méthodologie et priorité » (voir remarque formulée supra dans les considérations générales 3. Méthodologie et priorités) ;
- celle relative à la maîtrise foncière. En effet, **le Conseil** estime que le manque de maîtrise foncière des pouvoirs publics constituera un écueil important à la pleine mise en œuvre du PRDD (voir remarque formulée supra dans les considérations générales - 5. Maîtrise foncière).

Considérations particulières

1. Stratégie 1 - Mobiliser le potentiel et les ressources foncières

Le Conseil insiste pour que soit garantie la compatibilité de l'objectif de densification de la Région de Bruxelles-Capitale avec celui du maintien d'espaces disponibles pour les activités économiques.

Le Conseil constate que le tableau de la page 14 du projet de PRDD comprend une colonne informant du « nombre ou [de la] superficie [de] logements publics » dans différentes zones. **Le Conseil** regrette qu'il n'y ait aucune indication quant aux types de logements publics qui seront envisagés (logements sociaux, logements publics conventionnés...). **Le Conseil** estime par ailleurs que dans un document programmatique développant une vision à long terme, il serait opportun de décliner par quartier les objectifs de la Région en matière de logements publics (à tout le moins de définir le pourcentage de création de logements publics qui seront des logements sociaux).

Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'il serait judicieux que la temporalité évoquée dans l'introduction de cet axe (2020) soit cohérente avec celle envisagée dans le tableau de la page 14 (court terme < 2019, moyen terme 2019-2024, long terme > 2024). Dans la mesure où les chiffres évoqués dans ce tableau correspondent aux chiffres du plan logement, **le Conseil** estime qu'il serait opportun de distinguer les projets déjà en cours de réalisation de ceux qui constituent réellement des nouveautés.

Enfin, d'un point de vue purement pratique, **le Conseil** souligne le manque de lisibilité de ce tableau.

1.1 Le territoire du Canal

Le Conseil considère que sur certaines zones de ce territoire, il est contradictoire de développer à la fois la fonction logistique qui demande des espaces disponibles assez importants (avec un risque de nuisances) et la fonction logement (densification). En effet, si **le Conseil** estime opportun que la Région soutienne l'implantation d'entreprises dont l'activité est compatible avec le logement, il ajoute que la Région ne peut, en aucun cas, oublier les autres entreprises, en particulier les activités industrielles et/ou productives qui ne sont pas toujours compatibles avec le logement, ni densifiables.

Le Conseil demande qu'une étude sérieuse soit menée afin d'étudier :

- les activités économiques du secteur secondaire compatibles avec la fonction de logement pour les nouveaux sites à urbaniser ;
- les éléments d'aménagements urbains permettant de minimiser les nuisances sur les sites existants (enjeux paysagers, nuisances sonores, olfactives et visuelles) en particulier sur les zones identifiées dans le RIE (voir pages 403 à 406 + carte) comme sujettes à tension.

1.2. Les pôles de développement prioritaire

Le Conseil insiste pour qu'une desserte efficace en transport public soit à tout le moins concomitante au développement de ces nouveaux pôles.

- 1.2.1 *Le pôle Reyers*
- 1.2.2 *Le pôle Josaphat*
- 1.2.3 *Le pôle Heysel*

Le Conseil attire l'attention sur le défi particulier de combiner la fonction logement de façon raisonnable avec les autres fonctions événementielles.

- 1.2.4 *Le pôle des prisons de St-Gilles et Forest*

Constatant qu'il est envisagé de notamment établir un équipement scolaire dans les anciennes prisons de Saint-Gilles et de Forest tout en veillant à préserver leur patrimoine, **le Conseil** demande d'être attentif à la convivialité de ce site. Par ailleurs, **le Conseil** s'interroge quant au type d'établissement scolaire qui sera installé sur ce site. Il souligne également que dans cette zone de la Région, il y a surtout un manque d'écoles secondaires.

- 1.2.5 *Le pôle du site ex-Otan*
- 1.2.6 *Le quartier européen*

Bien qu'il s'agisse d'un but louable, **le Conseil** doute du réalisme de l'objectif de faire du quartier européen un quartier « zéro carbone », notamment eu égard au manque d'actions concrètes prévues dans le projet de PRDD.

- 1.2.7 *Le quartier de la gare du Midi*
- 1.2.8 *La gare de l'Ouest*
- 1.2.9 *Le site Delta*

Concernant les projets prévus sur le site « Delta », **le Conseil** insiste pour que soit garantie une cohabitation harmonieuse entre les implantations de logements d'une part et de services productifs et logistiques d'autre part. En effet, ces derniers peuvent engendrer certaines nuisances (bruits ...) incompatibles avec la fonction logement.

- 1.2.10 *Le site des casernes d'Ixelles et d'Etterbeek*

1.3 Le pentagone de Bruxelles

Le Conseil regrette vivement le manque d'ambition ainsi que l'absence de mesures concrètes pour cette zone.

Par ailleurs, **le Conseil** demande que soit supprimée la référence - sans contenu - au projet NEO comme exemple de collaboration entre la Région et la Ville de Bruxelles.

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

- 1.4.1 *Les campus universitaires*
- 1.4.2 *Les pôles de seconde couronne à densifier et/ou urbaniser*

2. Stratégie 2 - Proposer une densification maîtrisée

Le Conseil constate que trois typologies de bâtiments sont évoquées dans cette stratégie. Il estime qu'il serait opportun d'y aborder la problématique des immeubles Etrimo (barres de logements). **Le Conseil** souligne que ces immeubles représentent une part assez importante du bâti bruxellois. Bien que faisant partie du parc de logement privé, **le Conseil** estime qu'il serait nécessaire de prévoir dans

le projet de PRDD une vision pour leur rénovation/reconversion à moyen/long terme étant donné que de nombreux bâtiments de ce type sont en mauvais état.

Le Conseil insiste pour que les deux éléments suivants soient ajoutés à la liste des principes à appliquer pour opérer la densification (page 38 du projet de PRDD) :

- Une densification liée à un bon maillage en équipements collectifs. À cet égard, **le Conseil** regrette le manque d'engagements concrets dans ce projet de PRDD. À titre d'exemple, **le Conseil** estime que le projet de PRDD pourrait opportunément déterminer que « pour toute construction impliquant la présence de X nouveaux habitants, une école devra être érigée dans un périmètre de X mètres ».
- Une densification intégrant la dimension sociale. En effet, **le Conseil** estime que, dans le cadre de la densification de la Région et pour tenir compte de sa réalité socio-économique, une production suffisante de logement public (et plus particulièrement de logements sociaux) doit être prévue.

2.1 La densification du tissu existant

2.2 Le renforcement de la structure urbaine

Pour **le Conseil**, le titre de ce chapitre devrait plutôt être le suivant : « renforcement du skyline bruxellois ». La notion de « structure » ou de « morphologie » urbaine renvoie en effet aux caractéristiques de la ville (la voirie, le parcellaire, le découpage du sol, les densités, les usages), et aux phénomènes qui en sont à l'origine : topographie, histoire, influence culturelle, économie, règles d'urbanisme, etc. Elle mobilise les différentes échelles que sont le bâtiment, l'îlot, le tissu urbain, la ville, l'agglomération. **Le Conseil** constate que ce n'est pas ici l'objet du chapitre, qui ne se penche que sur la question des « tours ».

Le Conseil estime, par ailleurs, qu'il est nécessaire de définir le concept de « tour » afin de, notamment, le différencier de celui d'« immeuble élevé ». Il s'interroge quant à l'éventuelle définition d'une hauteur maximale pour les tours.

Le Conseil s'étonne vivement que cette stratégie n'examine pas plus en détail les actions qui pourraient être menées dans le quartier de la gare du Nord.

2.2.1 Les principes de renforcement

2.2.2 L'approche concrète

2.3 Valoriser l'occupation de bâtiments existants

Le Conseil regrette le manque d'ambition et de vision de cette partie. Il estime qu'il serait opportun de définir des critères sur base desquels des projets pourraient être envisagés. En outre, **le Conseil** suggère de définir clairement dans le projet de PRDD des quartiers où il faudrait agir en priorité pour valoriser l'occupation de bâtiments existants (à titre d'exemple, la Rue Neuve et la Rue Wayez), via notamment la transformation des surfaces vides au-dessus des commerces en logements.

Le Conseil s'étonne de l'absence totale de considération pour le Quartier Nord, alors même que cet espace concentre les principaux enjeux régionaux : multimodalité, potentiel de reconversion pour lutter contre la monofonctionnalité, situation stratégique entre le centre « historique » et le « nouveau » pôle de développement du canal.

Cet espace stratégique connaît cependant de nombreux problèmes tels que :

- un espace public peu agréable ;
- une mauvaise connectivité avec les quartiers environnants ;
- des espaces monofonctionnels ;
- une vacance qui va s'accroître dans les années à venir avec le déménagement de nombreuses institutions publiques.

Au regard des atouts et des menaces qui pèsent sur cet espace, **le Conseil** estime qu'il ne devrait pas être absent de la vision régionale, et qu'il conviendrait d'y accorder une attention soutenue, en concertation avec les propriétaires fonciers, tant publics que privés.

Le Conseil constate également qu'un large espace sépare le périmètre des CRU « gare du Nord – Rue de Brabant - Boulevard Saint Lazare » (CRU B) et « Avenue du Port - Citroën - Allée Verte - Tour et Taxis » (CRU A) (cf. carte 4 - espace public et rénovation urbaine), n'intégrant ainsi que partiellement le Quartier Nord dans un espace de revitalisation de l'espace public, et ignorant l'espace situé au nord-ouest (l'arrière de la gare), recréant ainsi une fracture entre cet espace et les quartiers environnants, plutôt que de permettre une reconnexion via des interventions ciblées sur l'espace public.

Axe 2 : Mobiliser le territoire en vue du développement d'un cadre de vie agréable, durable et attractif

Considérations générales

Le Conseil s'interroge quant aux changements qui seront induits par ce projet de PRDD, et plus particulièrement en matière d'aménagement du territoire, dans la mesure où de nombreux PPAS ont déjà été approuvés. En effet, **le Conseil** constate que ce projet de PRDD liste de nombreuses actions qui existent déjà mais manque d'une vision d'avenir définissant les actions concrètes qui devront être mises en œuvre (voir remarque formulée supra dans les considérations générales 3. Méthodologie et priorités.)

Le Conseil constate que la notion de « quartier » est souvent utilisée dans cet axe. Or celle-ci n'est pas définie dans le projet de PRDD. Il considère qu'il faudrait déterminer les cas où le terme « quartier » doit être compris au sens de territoire, de ceux où il renvoie davantage à une notion liée à son caractère socio-économique ou à son identité locale.

Le Conseil s'étonne que le pan relatif à des compétences communautaires, qui était présent dans une version précédente du projet de PRDD, ait disparu, notamment pour ce qui concerne les écoles et les équipements sportifs et culturels. **Le Conseil** regrette ce choix, alors même qu'il avait fait l'objet d'un travail de fond de nombreux acteurs et que des pistes intéressantes étaient mises en avant. Il résulte de la suppression des aspects communautaires de la version actuelle du projet de PRDD une vision particulièrement floue et sans ambition.

Considérations particulières

1. Stratégie 1 - Les équipements comme support de la vie quotidienne

1.1. Outil 1 - Les noyaux d'identité locale

Le Conseil demande de veiller à ce que les projets de grande envergure restent compatibles avec la volonté « d'accentuer le maillage de la ville de proximité » et plus particulièrement avec les commerces de proximité. Sans quoi, **le Conseil** craint que différents objectifs régionaux s'opposent.

À cet égard, il rappelle la nécessité d'avoir au niveau régional, une vision clairement définie de la politique commerciale.

1.2. Outil 2 - Développer l'offre en équipements de proximité

Le Conseil s'étonne de ne pas voir évoquée la thématique de l'accueil des personnes âgées dans ce projet de PRDD.

1.2.1. Répondre aux besoins en matière d'accueil de la petite enfance

Le besoin de ce type d'équipements est criant eu égard à la réalité démographique de la Région de Bruxelles-Capitale. **Le Conseil** estime dès lors que la réponse aux besoins en matière d'accueil de la petite enfance doit constituer un des objectifs principaux du projet de PRDD.

1.2.2. Répondre aux besoins en matière d'infrastructures scolaires

Le besoin de ce type d'équipements est criant eu égard à la réalité démographique de la Région de Bruxelles-Capitale. **Le Conseil** estime dès lors que la réponse aux besoins en matière d'infrastructures scolaires doit constituer un des objectifs principaux du projet de PRDD.

Des analyses des besoins actuels et des besoins futurs existent, et semblent pourtant peu mobilisées dans le projet de PRDD, alors même qu'elles proposent une approche finement territorialisée de la problématique, en identifiant par exemple les sites potentiels pour l'implantation d'infrastructures scolaires.

Le Conseil attire l'attention sur le fait que, hormis la création de places dans l'enseignement général, des places sont également à créer dans l'enseignement qualifiant. Il souligne que l'espace nécessaire à un enseignement qualifiant de qualité est souvent plus important que celui nécessaire à l'enseignement général. **Le Conseil** demande que cela soit correctement pris en considération par le projet de PRDD.

1.2.3. Répondre aux besoins en matière d'équipements sportifs et récréatifs

1.2.4. Répondre aux besoins en matière d'équipements culturels

1.2.5. Répondre aux besoins en matière de commerce de proximité

Le Conseil regrette qu'hormis quelques constats, ce point ne présente pas une vision et des objectifs plus clairs afin de répondre aux besoins en matière de commerce de proximité. Il souligne que les pôles de proximité sont des noyaux forts qui ont non seulement une vocation économique, mais également sociale (rôle de socialisation, emploi local, ...) et qu'ils permettent de diminuer le sentiment d'insécurité et de réduire les distances. C'est l'ensemble de ces aspects qui doivent être pris en compte.

1.2.6. Répondre aux besoins socio-sanitaires de proximité

Le Conseil déplore que le projet de PRDD ne prenne pas en considération les besoins liés à l'action sociale en faveur des populations les plus fragiles, telles que les personnes handicapées, les personnes âgées et les personnes sans-abris. **Le Conseil** souhaite que soient réintégrés dans le projet de PRDD les outils développés dans le « plan d'action bruxellois de lutte contre la pauvreté », qui envisageait une

série d'actions concrètes pour lutter contre la précarité.

1.2.7. *Répondre aux besoins en matière d'accès numérique*

Le Conseil s'interroge sur le fait que le cadastre des Espaces Publics Numériques existant sera rendu accessible pour le public sous forme d'une carte interactive qui sera mise à jour de manière continue, étant entendu qu'il s'agit d'un public avec un accès limité au numérique. **Le Conseil** estime qu'il faudrait également mentionner le fait que le wifi est développé dans les transports publics.

1.3. Outil 3 - Réserver et mobiliser le foncier pour développer l'offre en équipements de service public régional

Le Conseil s'interroge sur la manière dont le foncier va être réservé et mobilisé pour développer l'offre en équipements de service public régional. Selon lui, il manque une vision à long terme.

1.4. Outil 4 - Développer l'offre en équipements à rayonnement international

Le Conseil se demande pourquoi il n'est pas fait référence au plan de développement international (PDI). Il estime qu'il est nécessaire que la Région développe une vision générale et à long terme, tout en soulignant la nécessaire flexibilité de cette vision qui doit tenir compte des évolutions possibles des besoins dans un contexte international.

À cet égard, **le Conseil** insiste pour que les investissements réalisés en vue de développer l'offre en équipements à rayonnement international puissent également avoir des retombées positives pour le développement endogène de la Région en termes socio-économiques : emplois locaux, infrastructures accessibles pour la population bruxelloise... Il s'agit de trouver une complémentarité dans le développement exogène et endogène de la Région : les projets de grande envergure doivent inclure des éléments qui permettent « d'accentuer le maillage de la ville de proximité », et notamment avec les commerces de proximité.

Le Conseil estime que l'intégration de la dimension de « développement durable » dans les projets évoqués dans cette partie permettrait d'accentuer leur rayonnement international.

1.4.1. *Un nouveau stade d'envergure*

Le Conseil estime que le titre de ce point devrait être « un nouveau stade répondant aux normes UEFA » plutôt qu'un « nouveau stade d'envergure ».

1.4.2. *Un musée d'Art moderne et contemporain*

Pour **le Conseil**, l'étude de définition menée sur le site n'a fait que confirmer la décision déjà prise du développement d'un équipement muséal de grande ampleur dédié à l'art moderne et contemporain et à l'architecture, et préservant les qualités patrimoniales du site.

1.4.3. *Le Musée du Chat*

1.4.4. *Une maison de la diversité*

1.4.5. *Une infrastructure de congrès*

2. Stratégie 2 - Les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie

2.1. Outil 1 - L'amélioration de la qualité de l'espace public

Le Conseil demande que les projets, en cours de concrétisation ou planifiés, visant à densifier la Région de Bruxelles-Capitale, soient dans la mesure du possible compatibles avec le maillage vert de la Région.

Le Conseil insiste pour que le plan lumière envisage toutes les solutions possibles et innovantes permettant de limiter au maximum le coût énergétique d'une part et la pollution lumineuse d'autre part.

Le Conseil attire l'attention sur le fait que ces innovations doivent apporter un éclairage suffisant permettant à la fois de procurer un sentiment de sécurité répondant aux principes de *gendermainstreaming* et de ne pas nuire à la biodiversité.

2.2. Outil 2 - L'augmentation de l'emprise de l'espace public et d'espaces verts dans les quartiers denses

2.3. Outil 3 - Le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux

Le Conseil réitère une remarque formulée dans les considérations générales sur le fait que parmi les projets cités ci-dessous et proposés comme une vision, certains seront déjà réalisés lorsque le PRDD sera approuvé par le Gouvernement. Il demande donc une plus grande clarté sur ce qui relève réellement de projets d'avenir et ce qui est en cours voire déjà concrétisé. **Le Conseil** demande également que l'impact socio-économique de ces espaces, dans et pendant le réaménagement et dans les résultats à atteindre, soit pris en compte.

2.3.1. *Les boulevards du centre*

2.3.2. *L'espace public Louise/Namur/Sablon*

2.3.3. *La porte de Ninove*

2.3.4. *Le boulevard Reyers, en ce compris la démolition du viaduc Reyers*

2.3.5. *Le rond-point Schuman*

2.3.6. *La finalisation des chantiers de la place Madou et de la place Rogier*

3. Stratégie 3 - Améliorer l'équilibre entre les quartiers

3.1. Outil 1 - Définir une zone de rénovation urbaine

Le Conseil attire l'attention sur le fait que l'ordonnance organique de la revitalisation urbaine publiée le 18 octobre 2016 et l'arrêté du 21 novembre 2016 relatif à la ZRU utilisent les termes de « zone de revitalisation urbaine » et non de « zone de rénovation urbaine ». **Le Conseil** demande soit :

- De veiller à la cohérence des termes utilisés dans ces différents documents ;
- De préciser ce que recouvrent les termes de « zone de rénovation urbaine » sachant que la zone de revitalisation urbaine a été définie dans l'arrêté publié le 21 novembre 2016².

Le Conseil suggère de prendre en compte les conclusions faites dans le rapport d'évaluation réalisé par l'IBSA sur la révision du système de primes à la rénovation urbaine.

² 10 NOVEMBRE 2016. - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance organique de revitalisation urbaine et adoptant la " zone de revitalisation urbaine ", dite " ZRU 2016 ".

3.2. Outil 2 - Poursuivre la politique des contrats de quartier durable

3.3. Outil 3 - Développer les contrats de rénovation urbaine

3.4. Outil 4 - Rapprocher les systèmes de primes à la rénovation et primes énergétiques

3.5. Outil 5 - Régionaliser la politique de la ville

3.6. Outil 6 - Renforcer les dynamiques locales et citoyennes

4. Stratégie 4 - Défendre le patrimoine et l'architecture comme vecteur d'identité et d'attractivité

Le Conseil suggère d'intégrer dans cette partie la thématique des rénovations de façades, et notamment de prendre en considération la problématique de la cohabitation des deux objectifs légitimes suivants : la préservation du patrimoine et la rénovation énergétique des bâtiments (une isolation via la façade extérieure est souvent la solution la plus efficace en termes de PEB, mais est plus difficilement conciliable avec le maintien des éléments de patrimoine).

Le Conseil considère positif que la Région se soit adjoint les services d'un Maître-Architecte, dont l'action s'exerce essentiellement sur les nouveaux projets d'envergure, mais il souligne également l'importance de valoriser l'expertise de l'Administration. La ville comme « patrimoine » est en effet constituée comme un ensemble et ne doit pas se résumer aux seuls éléments qualifiés d'envergure. C'est pourquoi, **le Conseil** estime que c'est l'ensemble du tissu bruxellois qui doit être valorisé. Un lien devrait également être fait avec les ZICHEE (zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement).

Le Conseil demande qu'il soit veillé à l'articulation avec le règlement régional d'urbanisme (RRU), qui est actuellement en révision, afin que ce dernier s'inscrive dans une logique globale, notamment par rapport aux aspects de densification.

5. Stratégie 5 - Promouvoir l'identité spécifique des quartiers

Le Conseil souhaite que le projet de PRDD soit plus explicite quant aux projets qui seront menés afin de promouvoir l'identité spécifique des quartiers.

Il réitère sa demande sur la définition du concept de quartier et le sens qui lui est donné : territorial ou socio-économique ? Il demande également d'établir le lien entre cette Stratégie et les Stratégies 1, 2 et 3 de ce même chapitre ainsi qu'avec l'Axe 1.

6. Stratégie 6 - Renforcer le paysage naturel

Le Conseil réitère sa demande pour que cette stratégie reste cohérente au regard des projets, en cours de concrétisation ou planifiés, visant à densifier la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil estime que cette stratégie pourrait opportunément être mise en lien avec divers plans régionaux existants, développant une vision à long terme, comprenant des actions concrètes et abordant des aspects socio-économiques (plan de gestion de l'eau, plan air-climat-énergie, ...).

Par ailleurs, **le Conseil** estime que cette stratégie devra faire le lien avec l'objectif de création de 25.000 places en P+R évoqué dans l'axe 4 - mobilité. En effet, pour **le Conseil**, il faut veiller à l'équilibre des fonctions « mobilité » (création de places de parkings) et « environnement » (renforcer le paysage

naturel). À cet égard, il se demande si la création de places de parkings en souterrain n'est pas une meilleure piste.

6.1. Outil 1 - Renforcer le maillage vert

Le Conseil demande qu'une réflexion puisse avoir lieu sur une vraie politique afin de diversifier le type de fleurs poussant en Région de Bruxelles-Capitale, notamment dans les espaces publics, afin de protéger les abeilles.

6.2. Outil 2 - Renforcer les maillages stratégiques

- 6.2.1. *Le maillage bleu*
- 6.2.2. *Le maillage socio-récréatif et le maillage jeux*
- 6.2.3. *Le maillage écologique*

6.3. Outil 3 - Protéger la biodiversité

- 6.3.1. *Les zones de protection et de revalorisation des sites semi-naturels*
- 6.3.2. *Les zones de renforcement de la connectivité au réseau écologique*

6.4. Outil 4 - Renforcer les paysages à l'échelle métropolitaine

7. Stratégie 7 - Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional

7.1. Outil 1 - Améliorer la gestion environnementale de l'eau

Le Conseil estime que la problématique de la rénovation des égouts de la Région de Bruxelles doit être évoquée lorsqu'est abordé le thème de la gestion de l'eau. Cette problématique est traitée dans le plan de gestion de l'eau. Cependant, il serait opportun de développer, dans le projet de PRDD, les possibles solutions qui pourraient être mises en œuvre à plus long terme (au-delà de 2021 qui constitue actuellement l'horizon du plan de gestion de l'eau).

- 7.1.1. *Protéger les ressources en eau et promouvoir une gestion durable de l'eau*
- 7.1.2. *Assurer la qualité environnementale du réseau hydrographique*
- 7.1.3. *Lutter contre les inondations*

Le Conseil constate que « le PRDD vise à une diminution du taux d'imperméabilisation de la Région » afin de lutter contre les inondations. **Le Conseil** estime que cet objectif devrait améliorer la situation actuelle mais ajoute que cela risque d'être insuffisant pour l'améliorer significativement. Une bonne cohérence entre les maillages bleu et vert et la création d'infrastructures (type bassins d'orage) seront à cet égard aussi nécessaires.

- 7.1.4. *La coordination des « acteurs de l'eau »*

Bien que la Région de Bruxelles-Capitale ne dispose pas de tous les leviers et des compétences pour porter seule cet objectif, **le Conseil** estime important dans un objectif d'optimisation d'intégrer la SBGE dans la réflexion de la fusion d'Hydrobru et de Vivaqua .

Par ailleurs, la gestion de l'eau impliquant des acteurs de différent horizon, **le Conseil** estime que la mise en œuvre d'une plate-forme de coordination pourrait être opportune. À cet égard, il serait utile de s'inspirer du mode de fonctionnement de plates-formes existantes (ex : plate-forme des eaux de la Senne).

Le Conseil demande que cette partie fasse également explicitement référence au plan de gestion de l'eau.

7.2. Outil 2 - Limiter les nuisances environnementales

7.2.1. La qualité de l'air

7.2.2. Combattre les nuisances sonores

Bien que le projet de PRDD soit principalement axé sur les nuisances sonores engendrées par les transports (et non les activités industrielles), **le Conseil** rappelle les considérations suivantes (émises dans son avis relatif au PRAS démographique).

Le Conseil est convaincu de la nécessité de la mixité. Il suit d'ailleurs de près la réalisation, par Citydev, de projets mixtes, rassemblant sur un même site des activités économiques productives, du logement conventionné acquisitif et (ici et là) des équipements collectifs (crèches). Toutefois, la garantie de la mixité réside dans l'équilibre entre les affectations. Ainsi, la création de ZEMU doit faire l'objet d'une grande vigilance, vu le risque de rendre ces zones peu fonctionnelles pour des activités productives. À Citydev, une demande d'implantation sur deux concerne des entreprises dont la taille est inférieure à 2.000 m² et dont l'activité est compatible avec le logement. Le PRAS démographique devrait certes aider celles-ci à s'implanter, mais la Région ne peut, en aucun cas, oublier les autres, en particulier les activités industrielles et/ou productives qui ne sont ni compatibles avec le logement, ni densifiables.

Par ailleurs, en vertu de la législation en vigueur, les ZEMU sont soumises au respect des mêmes normes que celles applicables aux zones d'intérêt régional et aux zones de forte mixité. **Le Conseil** rappelle qu'il estime qu'il serait opportun de prévoir une norme bruit spécifique pour les ZEMU et de calquer celle-ci sur la norme OMS située entre 55 et 45 dB(A). **Le Conseil** considère qu'une telle norme devrait permettre de préserver tant le bien-être des habitants que l'activité économique.

Enfin, **le Conseil** suggère de prendre en considération la dimension « nuisance sonore » lors des renouvellements du parc de bus de la STIB afin de doter la Région de Bruxelles-Capitale de bus moins bruyants.

7.2.3. Des zones de confort

7.2.4. Ondes électromagnétiques

Le Conseil insiste pour que les normes en matière d'ondes électromagnétiques déterminées par la Région de Bruxelles-Capitale lui permettent de rencontrer ses objectifs en matière de smart city.

Le Conseil rappelle avoir souligné l'importance de disposer d'un cadre législatif pouvant s'adapter aux changements dans le secteur des télécommunications, dans la mesure où ce dernier connaît des évolutions techniques extrêmement rapides.

*« **Le Conseil** partage la volonté de protection de la santé de la population et des travailleurs. Dès lors, il estime nécessaire la définition d'une norme maximale d'émissions de radiations non ionisantes afin de limiter la surexposition aux champs électromagnétiques présents dans notre environnement ;*

***Le Conseil** souligne que l'existence d'infrastructures de télécommunication de bonne qualité est un élément important pour les milieux économiques et peut constituer un facteur d'attractivité. Dès lors, les effets de la définition d'une norme stricte sur d'autres aspects que celui de la protection de la Santé publique ne sont pas à négliger.*

Pour le Conseil, un retard en termes d'infrastructures de télécommunication risque d'impliquer une perte d'attractivité de la Région de Bruxelles-Capitale (insatisfaction des milieux économiques, des institutions ou des organisations internationales, infrastructures insuffisantes pour certains congrès, ...). Il insiste dès lors auprès du Gouvernement pour qu'il accorde une attention particulière à la qualité du réseau de télécommunication mobile bruxellois et pour qu'il commande au plus vite, en préservant la sécurité juridique, une évaluation de l'impact socio-économique de la norme bruxelloise ».

Le Conseil estime que ces considérations datant de 2013 sont plus que jamais d'actualité dans la mesure où le trafic data augmente fortement ces dernières années³ et que cette tendance devrait se poursuivre avec la même intensité dans le futur. Par ailleurs, il attire l'attention sur le fait que le Comité d'experts institué par le Gouvernement, dans son rapport de février 2016 (publié en juillet 2016) met en avant le rôle économique important des réseaux télécoms pour le développement économique régional.

7.3. Outil 3 - Préserver les sols

Le Conseil salue positivement le fait que le projet de PRDD prévoit l'instauration d'un fonds régional de traitement des pollutions orphelines.

7.4. Outil 4 - Maîtriser la demande en énergie et développer les énergies renouvelables

Le Conseil souligne que les mesures mises en œuvre actuellement restent insuffisantes pour atteindre les objectifs « 3x20 » du paquet énergie-climat de l'UE. En effet, l'analyse des tendances observées en matière de demandes en énergie et de développement des énergies renouvelables démontre que pour atteindre ces objectifs, de nouveaux outils seront nécessaires.

Le Conseil demande que, dans cette partie, davantage de liens soient faits avec le plan intégré air-climat-énergie.

7.5. Outil 5 - Gérer durablement les déchets

Le Conseil constate que le projet de PRDD identifie notamment les biodéchets, les encombrants, les textiles ou les boues comme des « nouveaux flux ». Or, **le Conseil** souligne que ces flux ne peuvent être considérés comme nouveaux dans la mesure où ils sont déjà récoltés par des opérateurs privés.

Le Conseil constate l'absence d'objectifs concernant la collecte de déchets organiques. Il prend acte que la Région entend poursuivre ce qui existe actuellement, à savoir la collecte de cette fraction de déchets sur base volontaire partout sur son territoire. **Le Conseil** estime que cela démontre un manque d'ambition en cette matière.

8. Stratégie 8 - Créer des infrastructures de ville intelligente

Le Conseil estime que cette stratégie devrait être plus ambitieuse et qu'elle devrait prendre en considération les nombreuses options pouvant être envisagées afin de faire de Bruxelles une smart city. **Le Conseil** souhaite que cette stratégie mette davantage l'accent sur l'innovation et le soutien à la recherche et au développement. À cet égard, **le Conseil** considère qu'il serait opportun de mettre en lien ce projet de PRDD avec le « plan régional pour l'innovation 2016-2020 » .

³ Institut belge des services postaux et des télécommunications, « situation du secteur des communications électroniques - rapport statistique », Année 2015 et SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie, « baromètre de la société de l'information (2016) ».

Le Conseil estime que la stratégie de smart city doit être guidée par un investissement important des autorités publiques dans la conception et la production des outils numériques. Les autorités publiques doivent garder le contrôle démocratique du développement de ces technologies « smart city » qui dans cette optique doivent se concevoir au service de la ville et des citoyens.

Le Conseil constate que le projet de PRDD mentionne qu'il « n'est pas exclu d'avoir recours à des partenariats public-privé » afin de développer des projets de smart city. Il considère que la collaboration entre le secteur public et le secteur privé sera indispensable afin de soutenir budgétairement des projets et d'apporter une expertise à la Région.

Enfin, **le Conseil** réitère sa considération émise sous le titre « 7.2.4. Ondes électromagnétiques ».

Axe 3 : Mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine

Considérations générales

Le Conseil demande de veiller à la cohérence entre les secteurs dits « prioritaires » et les secteurs abordés dans les différents outils de cet axe. **Le Conseil** estime qu'une vision claire quant aux actions qui seront menées dans les secteurs « prioritaires » doit être élaborée dans le projet de PRDD. Ce n'est qu'après avoir défini la vision du développement des secteurs prioritaires que d'autres secteurs devraient être abordés.

Le Conseil prend acte que l'approche de cet axe est territoriale. Bien qu'il soit logique de développer une telle approche dans le cadre du PRDD, **le Conseil** estime qu'elle est trop limitée pour envisager pleinement le développement économique de la Région.

1. Stratégie 1 - Requalifier la place des secteurs économiques

Le Conseil estime qu'une Ville-Région

- confrontée à la rareté de l'espace disponible,
- comptant plus de 702.000⁴ postes de travail, dont 341.000 occupés par des habitants de Flandre et de Wallonie,
- ne pouvant compter que sur les seuls impôts de ses résidents

ne saurait raisonnablement se limiter à faire de la croissance de l'activité économique productive son unique objectif opérationnel. Cependant, une Région sans (possibilité d') activité économique productive deviendrait rapidement une région morte. Dès lors, **le Conseil** est convaincu de la nécessité de favoriser la mixité des fonctions. Toutefois, la garantie de cette mixité réside dans l'équilibre entre les affectations. Ainsi, la création de ZEMU doit faire l'objet d'une grande vigilance, vu le risque de rendre ces zones peu fonctionnelles pour des activités productives.

⁴ Source [Observatoire de l'emploi](#).

Si **le Conseil** estime opportun que la Région soutienne l'implantation d'entreprises dont l'activité est compatible avec le logement, il ajoute que la Région ne peut, en aucun cas, oublier les autres entreprises, en particulier les activités industrielles et/ou productives qui ne sont ni compatibles avec le logement, ni densifiables. Cette considération concerne, dans cet axe, plus particulièrement les outils 1 et 2 (« Renforcer les axes de développement économique » et « Le déploiement de l'emploi local ») de cette stratégie.

Le Conseil rappelle sa considération selon laquelle le manque de maîtrise foncière des pouvoirs publics constituera un écueil important à la pleine mise en œuvre du PRDD (voir remarque formulée supra dans les considérations générales - 5. Maîtrise foncière).

1.1 Outil 1 - Renforcer les axes de développement économique

Le Conseil estime que l'accueil et l'accompagnement d'acteurs économiques par des opérateurs publics (Citydev...) et privés peuvent aussi contribuer à l'objectif de renforcement des axes de développement économique. **Le Conseil** demande dès lors que cet élément soit considéré comme un renforcement de l'armature économique.

Le Conseil s'étonne qu'il ne soit pas explicitement fait référence au programme régional en économie circulaire, voire à d'autres programmes comme le plan régional pour l'innovation, le plan de développement international, ... alors qu'une stratégie fortement axée sur le territoire y est également prévue.

1.2 Outil 2 - Le déploiement de l'emploi local

1.2.1 Les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)

Le Conseil renvoie à la remarque formulée sous le point Stratégie 1.

1.2.2 La zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS)

Le Conseil s'étonne de lire que les modalités d'application de la ZEUS seront actualisées et précisées en vue de garantir une opérationnalisation efficace alors que la ZEUS n'est toujours pas effective jusqu'à présent.

Le Conseil demande, par ailleurs, que les chiffres utilisés pour la définition de la ZEUS soient actualisés.

1.3 Outil 3 - Maîtriser l'offre tertiaire

Le Conseil estime qu'il est essentiel d'envisager les possibilités de reconversions d'immeubles de bureaux (notamment en logements) dès leur conception. À cet égard, **le Conseil** plaide pour l'édification d'immeubles multifonctionnels et facilement convertibles.

Enfin, **le Conseil** estime que la phrase « *en limitant la création de nouveaux bureaux à la proximité des principaux nœuds multimodaux de transport public* » prête à confusion. **Le Conseil** suggère la réécriture suivante : « La création de nouveaux bureaux devra prioritairement intervenir à proximité des principaux nœuds multimodaux de transport public ».

1.4 Outil 4 - Renforcer l'offre commerciale

Le Conseil regrette le manque d'ambitions de ce point alors qu'il présente des enjeux majeurs pour le développement de la Région.

Le Conseil doute de la véracité de l'affirmation suivante (et donc de l'opportunité de l'inscrire dans le PRDD) : « *l'offre commerciale est caractérisée par une situation prédominante de l'hypercentre bruxellois* ».

Le Conseil insiste pour que le schéma de développement commercial de la Région soit élaboré en concertation avec les interlocuteurs sociaux et les secteurs. Ceci afin de, notamment, s'assurer de la qualité des emplois à créer dans ce cadre, mais aussi de la quantité et de la création nette d'emplois. Il estime que l'offre commerciale actuelle doit constituer le point de départ de ce schéma de développement qui, s'il avance d'autres options, doit aussi accompagner et soutenir le commerce existant dans son évolution.

Le Conseil constate qu'il est affirmé que « Plusieurs études ont [...] démontré que Bruxelles est moins équipée que la moyenne nationale [et qu'il] faudrait plus de 200.000m² de commerces supplémentaires pour atteindre seulement la moyenne de m² par habitant des grandes villes belges ».

Le Conseil émet des doutes quant à cette affirmation et souligne que certains chercheurs avancent des conclusions opposées.

Le Conseil estime que, si déficit commercial il y a, celui-ci est peut-être également dû à l'inadéquation des types de bâtiments mis à disposition de ce secteur.

Par ailleurs, **le Conseil** demande que la croissance de l'e-commerce soit prise en considération lorsque le besoin en m² de surface commerciale est évalué.

Le Conseil s'étonne que la surface commerciale qui sera créée dans le cadre de l'édification du stade national ne soit pas prise en considération dans le cadre de ce projet de PRDD. Ceci bien que cette surface ne se situera pas sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. De même, la forte augmentation de l'offre commerciale dans le Rand le long de la Chaussée de Mons et de la Chaussée de Louvain n'est pas prise en considération.

Le Conseil prend acte que le projet de PRDD affirme que « *l'implantation de cette nouvelle offre doit être conçue comme une offre spécialisée avec un rayonnement qui lui est propre, non concurrentiel de l'existant* ». Cependant, **le Conseil** redoute fortement que les projets envisagés entrent bel et bien en concurrence avec l'offre commerciale existante. Par ailleurs, il souligne que le cas de « DOCKS » a démontré que la Région n'a pas d'outils à sa disposition afin de garantir le fait qu'une nouvelle offre commerciale ne soit pas concurrentielle de l'existant (le permis 'a été octroyé au projet DOCKS notamment à la condition qu'il ne concurrence pas l'existant. Or, maintenant que le projet est concrétisé, il s'avère que la concurrence entre ce centre commercial et d'autres commerces est bien réelle). Dans le nouveau COBAT, on ne mentionne même plus le permis socio-économique, faisant partie du permis d'urbanisme, qui était un des seuls outils existant à ce sujet.

Enfin, **le Conseil** estime que cet outil doit impérativement être développé en s'assurant de sa concordance avec la partie consacrée à la réponse à donner aux besoins en matière de commerces de proximité (Axe 2 – Stratégie 1).

1.5 Outil 5 - Développer des Pôles Formation – Emploi

Le Conseil prend la mesure du progrès que représente le développement des Pôles Formation-Emploi.

Toutefois, il remarque que le développement de ces Pôles ne s'articule pas directement avec la définition des secteurs prioritaires. Il manque ainsi notamment un pôle sur les filières

environnementales mentionnées dans l'introduction du chapitre. De plus, la dimension environnementale devrait être présente de manière transversale dans les différents Pôles Formation-Emploi.

Le Conseil constate, par ailleurs, que la version précédente du projet de PRDD contenait une analyse sectorielle de l'emploi bruxellois qui pourrait contenir des éléments pertinents pour fixer des priorités en la matière. Il regrette que cet aspect ait disparu du projet de PRDD.

1.6 Outil 6 - Faire émerger des pôles de compétitivité

Le Conseil réitère sa considération quant aux secteurs prioritaires. Il estime que des pôles de compétitivité consacrés aux secteurs prioritaires doivent être prévus avant toute chose (voir remarque formulée supra dans les considérations générales de cet axe).

Par ailleurs, **le Conseil** insiste pour que ces pôles de compétitivité soient définis en prenant en considération les réels besoins des acteurs économiques et en s'assurant qu'ils correspondent aux activités que ces acteurs entendent développer.

Le Conseil estime qu'il serait opportun de prévoir un pôle de compétitivité « logistique » dans lequel serait traitée la problématique de la mobilité.

1.7 Outil 7 - Soutenir une économie de proximité

Le Conseil s'interroge quant aux éléments couverts par la notion d'« économie de proximité » et aux secteurs qui sont concernés par cette notion.

Le Conseil souligne que plusieurs mesures existantes ou envisagées dans le PRDD découragent ou risquent de décourager l'activité économique de proximité. En effet, certains objectifs régionaux semblent incohérents (projet Néo versus développement du commerce de proximité, manque d'espaces pour le développement de l'industrie, ZIU transformées en ZEMU, ...).

Le Conseil estime que cet outil manque de clarté quant aux mesures qui seront prises dans le futur.

Le Conseil suggère d'établir un lien entre cet objectif et le programme régional en économie circulaire dans la mesure où ce dernier entend encourager une économie locale non délocalisable.

Le Conseil s'interroge enfin sur la manière dont le PRAS sera modifié en faveur du déploiement de l'économie de proximité (quels outils seront mobilisés ?), alors même que les dernières modifications qui y ont été apportées visaient, *a contrario*, à ne pas en tenir compte.

1.8 Outil 8 - Renforcer l'armature logistique

Le Conseil demande que le périmètre envisagé pour la zone portuaire soit revu. En effet, **le Conseil** estime qu'il pourrait être opportun de comprendre la zone portuaire comme s'étendant au-delà du pont Van Praet (considérer cette zone comme s'étendant jusqu'au pont des armateurs).

Le Conseil demande en outre que les actions développées dans le cadre du plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale soient intégrées et correctement articulées.

2. Stratégie 2 – Le développement d'une activité économique à rayonnement international

Le Conseil insiste pour que cette stratégie soit élaborée afin d'être complémentaire au développement endogène de la Région de Bruxelles-Capitale et notamment avec une économie de proximité et avec les pôles prioritaires qui sont définis en amont. En effet, les investissements visant à promouvoir le développement d'une activité économique à rayonnement international doivent également avoir des retombées au niveau local : tant en termes économiques, d'infrastructures, d'emplois, ... À cet égard, **le Conseil** insiste pour qu'une attention particulière soit accordée à la qualité des emplois créés dans le cadre de la mise en œuvre de cette stratégie.

Le Conseil suggère d'ajouter un outil consacré au développement des secteurs « industrie créative / culturelle / loisir / tourisme de loisir ». En effet, il considère que ces secteurs sont porteurs d'emplois, contribuent au rayonnement international de la Région et sont susceptibles de développer le tourisme.

2.1 Outil 1 – Soutenir l'économie de la connaissance

2.2 Outil 2 – Un nouveau pôle de congrès et d'évènements au Heysel

Le Conseil déplore que le projet de PRDD ne développe pas d'actions ou de propositions concrètes qui peuvent créer un lien clair et identifiable entre les nouveaux aménagements et infrastructures du Heysel d'une part et le Centre-Ville d'autre part.

2.3 Outil 3 – Un nouvel axe tertiaire international : Quartier européen/Bld Léopold III/ Aéroport de Bruxelles-national

3. Stratégie 3 – Développer l'attractivité économique au niveau métropolitain

Le Conseil regrette le manque de vision et d'ambition des outils envisagés dans cette stratégie.

Le Conseil constate par exemple que ce rôle de capitale constitue une plus-value unique pour Bruxelles et une base pour sa viabilité comme espace de vie et de travail. Le recours actif à cette mission garantit à tous ses habitants les meilleures opportunités dans différents domaines : des emplois de qualité, un enseignement excellent, une haute culture, une bonne mobilité, un environnement offrant une bonne qualité de vie, de bons logements à des prix abordables et un rayonnement international offrant des perspectives d'avenir.

Ce rôle de capitale de Bruxelles peut se traduire par :

- le fait de se profiler comme trait d'union entre tous les citoyens du pays ;
- le lancement d'une collaboration constructive avec les Communautés qui peut servir de base au rayonnement et à la dynamique de Bruxelles ;
- le fait d'offrir un lieu de rencontre international pour toutes les communautés de ce pays.

Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'il est impératif d'assurer une bonne accessibilité de la zone métropolitaine pour en développer l'attractivité économique. À cet égard, **le Conseil** regrette notamment que l'élaboration d'un plan de mobilité destiné à desservir un futur stade implanté sur le parking C ne soit évoquée que dans la dernière phrase de cette stratégie. **Le Conseil** est d'avis que la thématique de la mobilité devrait être abordée dès le début de cette stratégie. Par ailleurs, il estime que cette stratégie doit impérativement être développée en s'assurant de sa concordance avec l'axe 4 consacré à la mobilité.

3.1 Le secteur tertiaire

Le Conseil rappelle sa considération relative à l'édification d'immeubles de bureaux multifonctionnels et facilement convertibles (outil 3 « Maîtriser l'offre tertiaire » de la stratégie 1 du présent axe).

3.2 La logistique et l'industrie

Le Conseil s'étonne qu'il ne soit pas fait mention dans cette partie de l'élaboration du plan d'action industriel de la Région de Bruxelles-Capitale prévu par l'objectif 10 de la Stratégie 2025.

3.3 Le commerce

Le Conseil rappelle ses considérations émises concernant l'outil 4 « Renforcer l'offre commerciale » de la stratégie 1 du présent axe, et, regrette le manque de vision à long terme.

Dans la mesure où le territoire envisagé dans cette troisième stratégie est l'aire métropolitaine, **le Conseil** estime qu'il y a particulièrement lieu de tenir compte des potentiels risques de concurrence lorsque des décisions d'implantation de centres commerciaux sont arrêtées. À cet égard, **le Conseil** doute que « la spécialisation concertée des centres » constitue une solution afin d'atténuer la concurrence entre les diverses offres commerciales métropolitaines. La recherche de complémentarité entre les centres commerciaux risque d'être difficile à mettre en œuvre selon **le Conseil**.

3.4 L'économie de la connaissance

3.5 Les grands équipements

Le Conseil doute de la pertinence de la remarque formulée sous ce point : « l'implantation du stade sur le parking C est emblématique de la réussite d'un fédéralisme de coopération ». Il demande que cette phrase soit supprimée.

Axe 4 : Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable

Considérations générales

Le Conseil partage l'objectif principal de ce chapitre qui est de réduire la congestion du réseau routier bruxellois, notamment eu égard aux impacts économiques et environnementaux de cette congestion sur la Région de Bruxelles-Capitale. En outre, **le Conseil** souligne l'urgence d'améliorer la mobilité au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Il demande dès lors la réintroduction d'un objectif visant la diminution des kilomètres parcourus en plus d'un objectif global.

Le Conseil considère que la hiérarchie entre les objectifs fixés et les outils à mettre en œuvre pour les atteindre n'est pas toujours claire. Il renvoie à cet égard à sa remarque formulée dans les considérations générales (voir considérations générales supra point 3. Méthodologie et priorités).

Étant donné que le plan régional de mobilité (PRM) est en cours d'élaboration (parallèlement à l'adoption de ce projet de PRDD), **le Conseil** demande qu'il soit veillé à l'articulation et la cohérence entre ces deux plans. Les objectifs fixés à moyen (2025) et long terme (2040) dans ce projet de PRDD doivent rendre possible la mise en œuvre des mesures qui seront prises dans le PRM.

Dans l'attente de l'adoption définitive de ces deux plans, vu l'urgence, et les projections en besoin de mobilité du Bureau fédéral du plan, **le Conseil** insiste pour que le Gouvernement prenne des mesures qui auront un impact direct sur la mobilité à court terme.

Le Conseil souligne que certaines données statistiques utilisées dans cette partie ne sont pas toujours les plus récentes (notamment en matière de stationnement). Il insiste d'une part pour que ces données statistiques soient mises à jour et, d'autre part, qu'il soit clairement indiqué par rapport à quelle période de base un objectif est défini (par exemple : X places de parkings en moins par rapport à la situation de 2013) et s'il s'agit d'un objectif relatif ou absolu.

Le Conseil restera très attentif à la définition donnée au terme « Bruxellois » et, en particulier en matière de mobilité, il souligne l'importance de ne pas opposer les Bruxellois aux navetteurs. À cet égard, il lui semble qu'une politique de mobilité réfléchie doit impérativement prendre en considération le pourcentage important de navetteurs venant travailler à Bruxelles.

Le Conseil insiste pour que la politique de mobilité bruxelloise soit gérée, au niveau régional, de manière transversale car elle ne peut s'envisager sans lien direct avec les politiques d'environnement, d'aménagement du territoire, de fiscalité, ...

Par ailleurs, **le Conseil** souligne que de nombreux aspects de la mobilité doivent être envisagés à l'échelle métropolitaine.

Concernant l'approche métropolitaine de la mobilité, **le Conseil** invite la Région de Bruxelles-Capitale à faire preuve de plus de proactivité afin qu'elle formule ses propositions de « solutions métropolitaines » aux autres entités. Le Gouvernement pourrait par exemple :

- formuler ses propositions concrètes de modification de la taxation automobile afin d'inciter à une utilisation rationnelle de la voiture ;
- proposer sa vision pour le Ring extérieur.

En outre, étant donné la réalité institutionnelle de la Belgique, **le Conseil** estime qu'une coopération interrégionale est indispensable en matière de mobilité. En effet, la Région ne dispose pas de tous les leviers nécessaires au développement d'une politique de mobilité cohérente, ambitieuse et efficace.

Considérations particulières

1. Introduction et Constats

2. Redéfinir la place de la voiture dans la ville de demain

Le Conseil constate que le projet de PRDD prévoit de « *favoriser les déplacements en voiture uniquement lorsqu'il s'agit du mode de déplacement le plus adapté* ». Il s'interroge dès lors quant à la manière dont sera estimé le fait qu'un déplacement en voiture est « adapté » ou non. Il lui semble qu'il s'agit d'une donnée subjective.

Ainsi, pour **le Conseil**, il convient d'éviter les situations extrêmes du « tout-à-la-voiture » ou du « tout-au-vélo » : l'objectif est d'envisager les différents modes de transport, individuels et collectifs, comme des solutions complémentaires les unes aux autres et non comme une juxtaposition d'éléments indépendants, afin de les articuler au mieux dans le cadre d'une mobilité intelligente, efficace et cohérente. L'utilisation de la voiture doit donc être pensée dans un contexte de multimodalité selon lequel les différents modes de transports font l'objet d'une approche globale et équilibrée, basée à la

fois sur leurs caractéristiques propres et sur les besoins des usagers. L'accessibilité multimodale de la Région, des communes et des quartiers, via autant de modes de transports différents que possible, doit être comprise comme un véritable atout, susceptible de renforcer l'attractivité de la Région.

Dans ce contexte, **le Conseil** estime que la voiture ne constitue pas un problème de mobilité en soi, mais que c'est son usage massif et l'autosolisme qui posent question lorsque de vraies alternatives à la voiture existent.

2.1. Le réseau routier pénétrant

Le Conseil constate que l'objectif de réduction du trafic automobile de 20% semble difficilement atteignable puisqu'il est repris d'un plan à un autre sans jamais être atteint. Ainsi, il est stipulé dans le plan IRIS 2 (p.16) : « *Il reste que le Plan IRIS 1, partiellement mis en œuvre, n'a permis ni d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010 ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics* ». Le plan IRIS 2 lui-même prévoit une réduction du trafic automobile de 20% à l'horizon 2018 (sur base 2001).

Le Conseil se demande donc où en est à l'heure actuelle la réalisation de cet objectif nécessaire à la décongestion de Bruxelles. Une évaluation permettant d'identifier les raisons de ces échecs successifs doit être réalisée afin de permettre d'enfin mettre en œuvre des mesures efficaces pour y remédier. Ceci permettra également de pouvoir définir des objectifs plus ambitieux car ce projet de PRDD, en termes de mobilité, est moins ambitieux que d'autres plans régionaux, comme par exemple ceux du plan air-climat-énergie. **Le Conseil** demande que la Région fixe des objectifs ambitieux et scientifiquement réalistes. Il demande en outre que les investissements nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs soient prévus.

Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'il est indispensable de prévoir le phasage et la hiérarchisation de la mise en œuvre des mesures envisagées, ceci afin de déterminer les actions devant être mises en œuvre en priorité afin d'atteindre cette décongestion.

Le Conseil formule quelques interrogations concernant la transformation des axes pénétrants en boulevards urbains. Il estime important qu'une réponse soit apportée à ses interrogations avant la conception des boulevards urbains :

- Quelles sont les raisons précises qui tendent à transformer certains axes pénétrants en boulevards urbains (certains ont fait l'objet d'une étude de faisabilité et d'autres pas) ?
- Quelles sont les caractéristiques de tels boulevards (notamment, le nombre de bandes de circulation) ?
- Comment les bandes de circulation seront-elles transformées et qu'advient-il des bandes supprimées ?
- Comment garantir que la mise en œuvre de boulevards urbains va fluidifier le trafic ? À cet égard, ces boulevards urbains garantiront-ils la nécessaire circulation efficace des véhicules d'urgence ou prioritaires ?
- Les aménagements devant être mis en œuvre parallèlement à la création de tels boulevards (P&R, connectivité aux transports en commun...) sont-ils aussi déjà prévus ?

2.2. La refonte du réseau intra-bruxellois

2.2.1 Une nouvelle spécialisation des voiries et des réseaux de transport

2.2.2 La rénovation des tunnels

Le Conseil demande de veiller à l'opportunité des dépenses consenties pour les tunnels. Ceci plus particulièrement car le projet de PRDD prévoit « l'évaluation du caractère souhaitable ou non du maintien de chaque tunnel après 2025 ». À cet égard, il constate que « seuls les tunnels qui sont indispensables pour la fluidité du trafic ou pour une séparation du trafic motorisé des modes actifs et des lieux de résidences sont appelés à être maintenus ». Il s'interroge quant aux critères qui seront mobilisés pour juger du caractère « indispensable » d'un tunnel. À son sens, ces critères doivent être objectivés sur une base scientifique et des simulations des différents scénarii possibles doivent être réalisées.

De manière générale, **le Conseil** estime que tant qu'une infrastructure existe et est accessible au public, celle-ci doit être correctement entretenue. Le fait qu'un tunnel ou toute autre infrastructure routière ne soit pas entretenu(e) est synonyme d'une destruction de valeur. Par ailleurs, il souligne que les tunnels peuvent s'inscrire dans un projet de report d'une partie du trafic en souterrain libérant des espaces afin de les rendre disponibles pour les autres modes de déplacements et de reconnecter les quartiers entre eux (à cet égard, il souligne positivement le projet de recouvrement d'une partie de la petite ceinture).

Préalablement à une éventuelle décision de fermeture de l'un ou l'autre tunnel, **le Conseil** demande que la destination (le nouvel usage) de ce tunnel soit précisément déterminée et que des alternatives soient mises en œuvre (importance du phasage).

Enfin, **le Conseil** souligne que les technologies « smart city » devraient être utilisées pour gérer les tunnels et les infrastructures routières, notamment en cas d'accident, afin de dispatcher à bon escient les flux de mobilité et prévoir les itinéraires alternatifs.

2.2.3 La moyenne ceinture

Le Conseil réitère son interrogation relative aux boulevards urbains : garantiront-ils la fluidité du trafic et une circulation efficace des véhicules d'urgence ou prioritaires ?

Cette question est d'autant plus prégnante s'il est envisagé de supprimer physiquement des bandes de circulation. À cet égard, **le Conseil** souligne qu'il existe des solutions technologiques innovantes permettant de réglementer l'accès à des bandes de circulation (et donc d'éviter leur suppression physique) afin d'en optimiser leur usage.

2.2.4 La petite ceinture

2.2.5 L'avenue Louise

2.2.6 Le Boulevard Léopold 2

2.2.7 Avenue de Tervuren

2.3. Le stationnement

Le Conseil constate que les données utilisées pour le stationnement ne sont pas les dernières et ne sont donc pas correctes. Il réitère donc sa demande pour que des données statistiques actualisées soient utilisées afin de pouvoir fixer des objectifs réalistes.

L'espace disponible en Région de Bruxelles-Capitale étant limité, **le Conseil** est conscient que libérer des places de stationnement en voirie permet de consacrer l'espace public à d'autres fonctions. Il

s'interroge toutefois quant au réalisme de l'objectif visant à diminuer de 25% le nombre de places en voirie. **Le Conseil** considère que la suppression de ces places de stationnement en voirie doit s'accompagner d'alternatives concrètes car la suppression ne sera pas entièrement compensée par du stationnement hors voirie. Il demande donc qu'une étude puisse objectiver la situation et proposer des solutions. Pour **le Conseil**, une de ces solutions est notamment d'optimiser l'utilisation des places de stationnement hors voirie qui sont déjà disponibles. À cet égard, une application mobile permettant d'identifier les places libres existantes hors voirie pourrait être développée. Une telle démarche renforcerait le caractère « smart city » de la Région.

Le Conseil insiste pour avoir une politique de stationnement hors voirie qui soit cohérente avec l'objectif d'une utilisation rationnelle de la voiture. Ainsi, il considère qu'il faut éviter des effets contre-productifs de mesures qui, par exemple, autoriseraient le stationnement nocturne sur le parking d'un grand magasin et qui du fait de l'ouverture du magasin, obligeraient l'automobiliste à déplacer sa voiture le matin alors que ce déplacement n'est peut-être pas nécessaire.

Le Conseil souligne également que, pour inciter à la limitation de l'utilisation de la voiture, les tarifs des parkings situés hors voirie ne devraient pas être inférieurs au tarif des transports en commun. Dans le même ordre d'idée, **le Conseil** souhaite que le Gouvernement lance une réflexion quant à un bon équilibre du prix des places de stationnement en et hors voirie afin d'encourager les automobilistes à chercher une place de parking hors voirie plutôt qu'en voirie et d'ainsi permettre une diminution de la congestion liée à la recherche d'une place de stationnement.

Par ailleurs, concernant le stationnement en voirie, **le Conseil** demande que des mesures soient prises en vue d'une rotation plus élevée des places de stationnement dans les quartiers commerçants et d'ainsi éviter les voitures ventouses néfastes à l'activité économique et à la décongestion.

Concernant l'obligation de mise à disposition en faveur des riverains de place hors voirie par les entreprises (dans le cadre du COBRACE), **le Conseil** demande que le système soit amélioré pour fonctionner pleinement.

Le Conseil demande également que les règles pour les parkings de bureaux dans le COBRACE soient évaluées et adaptées, en tenant compte de l'évolution d'alternatives à la voiture dans les différentes zones d'accessibilité (et plus particulièrement dans la zone C).

Pour **le Conseil**, il faudrait également envisager un système permettant aux prestataires de soins de santé de facilement se garer, le temps de leurs interventions, devant un garage. Il pourrait par exemple s'agir pour les propriétaires de garages, sur base volontaire, d'apposer un sticker signifiant que les prestataires de soins de santé sont autorisés à stationner temporairement devant leurs garages. Par ailleurs, afin d'améliorer la mobilité des prestataires de soins de santé, **le Conseil** suggère de réfléchir et d'évaluer (notamment au niveau des coûts) la possibilité pour ces prestataires de pouvoir effectuer leurs déplacements en taxi via la mise en place de partenariats.

En outre, **le Conseil** regrette que les véhicules immatriculés à l'étranger ne soient pas mieux poursuivis en cas de non-paiement d'une amende liée au stationnement.

Le Conseil souscrit également à la création de parkings de dissuasion le plus en amont possible de la Région de Bruxelles-Capitale. Il est conscient que cela implique une coopération interrégionale efficace. Des navettes de bus utilisant la bande d'arrêt d'urgence pour relier ces parkings à la Région

de Bruxelles-Capitale devraient être instaurées, à l'image de la ligne express Conforto (TEC) qui permet de relier entre eux des centres urbains.

Faute d'accord entre les Régions pour la création de ces parkings de dissuasion, **le Conseil**, rappelant néanmoins les conclusions du cahier n°5 de l'observatoire de la mobilité, soutient la création de P+R pour autant qu'ils soient multifonctionnels en amont des futurs boulevards urbains et alimentés par des bus à haute fréquence, particulièrement pendant les heures de pointe.

Le Conseil considère qu'il est plus que temps de mettre en place un système de téléjalonnement dynamique, efficace et lisible. Un tel système, combiné au développement d'applications indiquant le nombre de places de stationnement disponibles, contribuera à éviter une part non négligeable de la congestion qui est due à la recherche d'une place de stationnement. En outre, ceci contribue à l'image d'une « smart city ».

Le Conseil souligne qu'il restera attentif quant à la manière dont sera évaluée l'évolution de l'offre de parkings souterrains.

Concernant le stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR), **le Conseil** demande que davantage de places de parking soient mises à leur disposition et il suggère également que les cartes de parkings PMR soient mieux gérées via notamment la réalisation d'un état des lieux de ces cartes et un contrôle renforcé.

Pour finir, **le Conseil** demande qu'une politique de stationnement soit également clairement définie pour ce qui concerne les livraisons et les autocars touristiques.

2.4. Promouvoir une nouvelle utilisation de la voiture

2.4.1 Promouvoir le covoiturage et l'autopartage

Le Conseil souligne que les mesures actuellement mises en œuvre pour favoriser le covoiturage et l'autopartage portent progressivement leurs fruits. Toutefois, la visibilité de ces diverses offres pourrait être améliorée via une meilleure communication auprès des différents publics.

Le Conseil s'interroge quant à l'opportunité de charger la Région de la création d'une plate-forme électronique régionale d'échange entre particuliers ouverte au secteur du covoiturage et de l'autopartage alors que des solutions de ce type existent déjà et qu'elles semblent fonctionner. Il considère toutefois qu'il est important de poursuivre la mise à disposition des données publiques⁵, notamment en matière de mobilité, afin que celles-ci puissent être utilisées pour développer des applications ou autres initiatives visant une meilleure mobilité.

Concernant la mise à disposition d'un service de taxi collectif 24h/24h, **le Conseil** souligne qu'une offre, bien que marginale, existe déjà (SPLYT).

Par ailleurs, **le Conseil** constate qu'il n'est nullement fait mention du plan taxis. Il estime pourtant qu'il est important de prendre en compte un angle qui permette aux différents acteurs du transport rémunéré des personnes, du carsharing, du carpooling et du carring de co-exister dans le respect d'une règle moderne et adaptée aux conditions du 21^{ème} siècle.

Enfin, **le Conseil** demande d'envisager de réserver certaines bandes de circulation au covoiturage (des solutions innovantes existent pour réglementer l'accès aux bandes de circulation) et de voir dans

⁵ Travail en cours sur le site <http://opendatastore.brussels/fr/>

quelle mesure des cartes de stationnement spécifiques pour les particuliers pratiquant le covoiturage sont envisageables ainsi qu'une éventuelle exemption au péage urbain (si celui-ci devait être mis en place) pour les « covoitureurs ». Afin d'encourager le covoiturage, il pourrait également être envisagé de prendre en compte le nombre de personnes présentes dans un véhicule dans le cadre d'un prélèvement kilométrique intelligent.

2.4.2 La fiscalité automobile

Sachant que la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas toutes les compétences pour agir en cette matière, **le Conseil** demande à la Région de formuler à l'autorité fédérale ses pistes de solutions devant permettre une amélioration de la mobilité. En effet, **le Conseil** considère que la fiscalité constitue un élément-clé pour approcher les aspects de la mobilité.

Le Conseil estime plus pertinent de taxer l'utilisation et non plus la possession d'un véhicule afin de mieux conscientiser les gens et les inciter à adapter leur comportement (choix du type de véhicule, moment de déplacement...). Ceci demande une révision de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation annuelle. L'utilisation pourrait ainsi être taxée via l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour l'ensemble des véhicules (les véhicules lourds et légers) sur base de critères plus objectifs tels que le moment, le lieu d'utilisation, les aspects environnementaux du véhicule utilisé ainsi que des considérations d'ordre socio-économique. Pour **le Conseil**, une telle taxation ne pourra être mise en œuvre qu'à condition qu'elle soit applicable également dans les deux autres Régions et qu'il s'agisse bien d'un remplacement de la taxe basée sur la possession et non d'une double taxation.

Vu l'urgence, **le Conseil** s'inquiète que le projet de PRDD n'indique pas d'horizon temporel pour la mise en œuvre d'un prélèvement kilométrique et/ou d'un péage urbain.

Par ailleurs, **le Conseil** constate que le projet de PRDD suggère une réforme de la fiscalité automobile dans la mesure où celle-ci encourage trop à l'utilisation de voiture de société. Il soutient toute réflexion sur cette thématique. Toutefois, étant donné la complexité de cette matière, il demande d'être extrêmement attentif aux impacts d'éventuels changements dans ce domaine (montants à compenser, impact sur le renouvellement du parc automobile,...). Il recommande également que cette réflexion se fasse dans un cadre plus large qui est celui du budget mobilité qui doit viser une adaptation de la fiscalité dans le but que les entreprises puissent offrir à leurs travailleurs un plus large éventail de mesures en matière de mobilité.

En ce sens, **le Conseil** considère intéressante la récente proposition du Parlement bruxellois visant à réformer la fiscalité automobile en faveur de l'octroi d'une aide au logement à Bruxelles. Plus généralement, il considère qu'il serait opportun d'inciter fiscalement à une diminution de la distance entre son domicile et son travail et à une mobilité multimodale.

Le Conseil insiste pour que les recettes fiscales liées au prélèvement kilométrique soient affectées à l'entretien des infrastructures existantes ainsi qu'à des projets ou des équipements destinés à améliorer la mobilité.

2.5. Le réaménagement du Ring (R0)

Le Conseil insiste pour que les Régions concernées coopèrent pleinement dans ce dossier.

S'il est conscient de l'urgence et de la nécessité de décongestionner le Ring, **le Conseil** ajoute que les solutions ne viendront pas unilatéralement d'une Région. Par ailleurs, il souligne qu'un manque de

concertation dans ce domaine pourrait induire que le Ring élargi soit à nouveau congestionné dans le futur (notamment en raison de goulet d'étranglement et d'effet d'appel). Outre les impacts économiques, une telle situation aggraverait les problèmes de pollutions de l'air, serait en contradiction avec les objectifs du plan air-climat-énergie de la Région de Bruxelles-Capitale et avec l'objectif de décongestion recherché.

De plus, pour **le Conseil**, les discussions relatives au réaménagement du Ring doivent tenir compte de l'impact d'une éventuelle mise en place d'un prélèvement kilométrique intelligent pour l'ensemble des véhicules.

3. Développer les alternatives à la voiture individuelle et favoriser le report modal

D'une manière générale, **le Conseil** regrette le manque de précision et d'ambition en matière de report modal (poursuite des tendances). Au regard du nombre de déplacements qui augmente, la diminution « significative de l'usage de la voiture » (voir chiffres du trafic - tableau 10 p. 103) ne correspond pas à une diminution du volume de trafic. À ce titre, **le Conseil** rappelle que la congestion automobile est terriblement néfaste aux entreprises et à la qualité de vie des travailleurs. L'OCDE fixe le coût de cette immobilité à 2% du PIB bruxellois.

3.1. Les piétons et la valorisation de la marche

La part modale de la marche est de 37% en 2010. Il est, pour **le Conseil**, 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 PRDD.

Le Conseil insiste pour que les installations existantes (notamment les trottoirs) soient correctement entretenues. Vu que les communes sont également compétentes pour certaines routes et trottoirs, une conscientisation de ce niveau de pouvoir est nécessaire.

Le Conseil demande que l'aménagement d'espaces piétons intègre la prise en compte des déplacements de PMR et la problématique des déplacements en vélo, ceci afin d'assurer une cohabitation harmonieuse de ces deux modes de déplacements actifs.

Le Conseil recommande également que les nouveaux modes de déplacement (par exemple les monoroues) soient également pris en compte lors de la conception de nouveaux aménagements.

3.2. La promotion du vélo

Le Conseil rappelle que, selon l'analyse de Bruxelles Mobilité, une politique vélo ambitieuse menée d'ici 2020 au sein de la Région de Bruxelles-Capitale permettrait un gain pour la société de 300 à 550 millions € selon les scénarii et les hypothèses retenus. Les bénéfices d'une telle politique d'ici 2020 seraient de 8 à 19 fois plus importants que les coûts. Les avantages d'une politique ambitieuse en faveur des deux roues sont nombreux en termes de santé, d'environnement, pour les économies dans le budget des ménages, les économies dans le financement des transports publics, mais surtout pour la décongestion.

En effet, plusieurs études démontrent que d'une part, les modes actifs, qui, contrairement aux autres modes, peuvent s'arrêter facilement et à tout moment pour faire une course et que d'autre part, les piétons et les cyclistes dépensent plus dans les commerces locaux que les automobilistes passant dans

le même quartier. Ils dépensent également plus dans l'Horeca local. C'est pourquoi, **le Conseil** insiste pour que des objectifs plus ambitieux d'usage du vélo soient définis. 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).

De telles infrastructures ayant démontré leur utilité en Région flamande et à l'étranger, **le Conseil** suggère de soutenir la création de voies cyclables reliant directement les autres Régions à Bruxelles (autoroutes cyclables). Cela implique une bonne coopération avec les autres Régions. L'objectif de réalisation pour 2030 est incompatible avec l'horizon du PRDD de 2025.

Le Conseil souligne que l'offre « Villo » n'est pas toujours adaptée, notamment en raison du relief de la Région de Bruxelles-Capitale. Un projet d'électrification de ces vélos partagés lui semblerait dès lors opportun. À cet égard, il souligne qu'il existe déjà certaines innovations en matière de vélo en libre-service à assistance électrique avec batterie portative qui sont intéressantes à envisager en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil demande que les pistes cyclables puissent être suffisamment larges pour permettre le dépassement en toute sécurité et le passage de vélos cargo nécessaires au développement des livraisons « last miles » en provenance des CDU.

3.3. Le développement des transports en commun

3.3.1 L'optimisation du réseau existant

Le Conseil soutient cet objectif. Il lui semble en effet indiqué de valoriser le réseau déjà existant. Il partage, à cet égard, la volonté « d'élargir les plages horaires du service STIB et d'assurer une offre dimensionnant en dehors des heures de pointe » affirmée dans le projet de PRDD. **Le Conseil** pense notamment aux weekends et périodes scolaires.

Dans ce cadre, il se demande dans quelle mesure la ligne de métro 2 en direction de Simonis peut d'office être prolongée, aux heures de pointe, jusqu'à l'arrêt Roi Baudouin, et la ligne de métro 1 jusqu'à l'arrêt Erasme.

3.3.2 L'extension du réseau de métro et prémétro sur le territoire bruxellois

Eu égard aux investissements importants à consentir pour l'extension du réseau de métro, **le Conseil** insiste pour que les options présentées dans le projet de PRDD soient formulées sur base de données scientifiques prenant, notamment, en considération leurs coûts et bénéfices.

Par ailleurs, **le Conseil** note que la réalisation de nouvelles lignes de métro ou de prémétro souterrain est envisagée à l'horizon 2025 ou 2040. Il souligne dès lors que ces lignes ne constituent pas des solutions pour améliorer rapidement la mobilité à Bruxelles. En effet, la construction de nouvelles lignes de métro présente un coût conséquent et leur concrétisation n'est envisageable que sur le long terme. **Le Conseil** demande dès lors de préciser dans le projet de PRDD les solutions qui pourront être développées rapidement pour proposer des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture. À cet égard, **le Conseil** demande au Gouvernement d'adopter et de mettre en œuvre sans tarder le nouveau plan bus.

Enfin, **le Conseil** attire l'attention sur le fait qu'un réseau de transport en commun souterrain est plus difficilement accessible pour certaines personnes (notamment les PMR). Il insiste dès lors pour que cette problématique soit correctement prise en compte lors du développement du réseau souterrain

bruxellois car, aujourd’hui, l’ensemble du réseau de métro n’est pas accessible aux personnes en chaise roulante.

Dans le même ordre d’idée, **le Conseil** insiste pour que les stations soient aménagées de telle façon à faciliter une mobilité multimodale (ascenseur, parkings sécurisés pour les vélos, rigoles pour les vélos, ...).

Le Conseil souligne que cette question de l’accessibilité, tant pour les PMR que pour faciliter une mobilité multimodale, est d’autant plus prégnante que le réseau souterrain est profond. À cet égard, cette problématique doit être correctement envisagée dans le cadre de l’extension du métro nord (environ 40 m de profondeur). De plus, l’aspect souterrain amplifie le sentiment d’insécurité potentiel pour les usagers (femmes et hommes) du métro.

Le Conseil se réjouit que le projet de PRDD envisage des investissements importants dans les transports en commun. Il est favorable à un équilibre entre le développement (extension et nouvelles lignes) du métro et celui du réseau de surface qui reste à développer davantage pour les années 2025-2040. En outre, **le Conseil** attire l’attention sur une incohérence entre le cahier des cartes (carte 6 – transports en commun) et la carte présente dans le projet de PRDD en p.106 quant aux lignes de tram.

3.3.3 *L’extension du réseau de métro et tram et bus en zone métropolitaine*

Le Conseil est demandeur que l’offre métropolitaine fasse l’objet d’une intégration tarifaire et billettique, ainsi qu’à une intégration de l’information y compris en temps réel, pour faire disparaître les freins principaux à l’utilisation du train en intra-régional. Il insiste pour que les tarifs préférentiels et sociaux ne soient pas oubliés dans cette tarification unique.

3.4. Le réseau ferroviaire (SNCB)

Étant donné la navette entrante en Région de Bruxelles-Capitale, **le Conseil** considère que ce chapitre est primordial et devrait se trouver plus en amont dans cet axe mobilité. En effet, le développement de l’offre ferroviaire doit permettre de diminuer le nombre de véhicules (principalement les autosolistes) qui entrent chaque jour sur le territoire bruxellois. Il attire toutefois l’attention sur le fait qu’il faut rester attentif et prendre les mesures nécessaires pour éviter que le développement de cette offre n’accélère la fuite des ménages bruxellois de la classe moyenne vers la périphérie. En outre, il insiste pour que la navette sortante ne soit pas oubliée lors de ces réflexions.

Le Conseil rappelle qu’il a collaboré avec ses homologues wallons et flamands en vue d’une déclaration commune sur la mobilité interrégionale ([Conférence permanente sur la mobilité interrégionale](#)). Dans cette déclaration commune, le développement du réseau ferroviaire était notamment abordé. Ainsi, concernant la jonction Nord-Midi, **le Conseil** estime qu’il faut en premier lieu trouver une optimisation de celle-ci plutôt que de prévoir son dédoublement.

Concernant le RER, **le Conseil** estime que toutes les Régions doivent participer à son financement et qu’il est plus que temps que celui-ci soit pleinement opérationnel. Le RER doit susciter le transfert modal pour éviter qu’une partie des navetteurs proches de la périphérie ne rejoignent Bruxelles en voiture. Ainsi, les gares RER doivent être pensées sur le principe de la multimodalité en prévoyant notamment des parkings de dissuasion, des infrastructures pour les deux-roues et en valorisant le réseau métro-tram-bus.

En outre, **le Conseil** estime que pour augmenter la part modale du rail au sein de la Région bruxelloise, il est d’une part, nécessaire d’améliorer la communication concernant l’offre S existante de la SNCB et

les connexions qui sont possibles avec l'offre de la STIB et, d'autre part, d'envisager le REB comme une sorte de pré-RER qui permettrait de profiter du réseau ferroviaire assez important dont bénéficie Bruxelles mais qui, à l'heure actuelle, est sous-exploité. Cela permettrait de desservir certaines zones qui ne sont pas facilement accessibles via la STIB. Aujourd'hui moins de 1% des trajets intra-bruxellois se font via le chemin de fer, alors qu'il s'agit d'une solution très efficace à mettre en œuvre à moindre coût. Le REB augmenterait de 80 % le service de transport en commun rapide de la capitale.

Le Conseil estime, en ce sens, que les offres RER et REB ne doivent pas être redondantes et que l'une ne doit pas être un handicap pour l'autre mais il s'agit davantage d'une question de complémentarité et de combler les manquements de l'un vis-à-vis de l'autre.

Le Conseil estime également que les utilisateurs des transports en commun sur la zone RER doivent pouvoir bénéficier, dans les plus brefs délais et au meilleur coût, d'un ticket unique leur permettant de voyager facilement sur le réseau des différents opérateurs. Un accord de coopération entre les différents opérateurs devrait être conclu pour se répartir les recettes en fonction des coûts d'exploitation de chacun.

Par ailleurs, si l'opportunité se présentait d'exploiter le réseau ferroviaire intra-bruxellois, il insiste pour que ce soit un opérateur public qui soit en charge de cette exploitation.

4. Améliorer l'impact de la mobilité et les espaces publics

4.1. La mobilité indissociable du développement territorial

4.2. Le développement des zones piétonnes

Le Conseil doute du réalisme des objectifs cités dans cette partie (création de minimum 25 km de zones piétonnes à l'horizon 2025 et 40 km à l'horizon 2040). Il se demande sur quelles études se basent ces objectifs et quels sont les critères utilisés pour déterminer les (potentielles) localisations. Il insiste pour que les sites qui sont pressentis fassent l'objet d'une concertation avec les communes concernées et les opérateurs de transports publics et pour que les études envisagées par le projet de PRDD soient réalisées en étudiant sérieusement les possibles impacts et opportunités socio-économiques.

Par ailleurs, si de nouvelles zones piétonnes devaient être créées, **le Conseil** insiste d'une part, pour qu'elles soient réalisées dans le cadre d'un phasage limitant les impacts négatifs et, d'autre part, en définissant clairement le rôle de chaque zone piétonne en tenant compte de leur localisation (tous les piétonniers n'ayant pas uniquement une vocation commerciale/économique). **Le Conseil** insiste pour que l'accès jusqu'à ces zones piétonnes puisse être possible via tous les modes de déplacement.

En outre, pour **le Conseil** il serait sans doute plus opportun d'envisager, dans certains cas, un espace partagé⁶ plutôt qu'une zone piétonne afin d'y permettre, notamment, une circulation des transports en commun vu que juridiquement, une zone dite « piétonne » ne peut être ouverte à aucun véhicule (en ce compris les transports en commun).

⁶ Les espaces partagés visent à mettre en place l'égalité la plus grande entre l'ensemble des usagers de l'espace public. Par définition, l'espace public de l'agglomération est un espace au service des modes de déplacements actifs (piétons et cyclistes), lents et partagés ainsi que des multiples activités de séjour. Les comportements et les parcours gagnent à y être peu déterminés par l'aménagement de l'espace, laissant place à l'imprévisibilité des événements, à la spontanéité des cheminements et à la flânerie - BRUXELLES ENVIRONNEMENT, « Promouvoir le partage de l'espace », Guide pratique pour la conception des espaces publics des quartiers durables, recommandation TER03, juillet 2011, p.2.

4.3. Améliorer la qualité architecturale et l'intégration urbaine des équipements et ouvrages d'art

Le Conseil demande que des solutions innovantes (détecteur de présence, par exemple) soient envisagées dans le cadre de la mise en œuvre du plan lumière afin de réduire au maximum la pollution lumineuse.

4.4. L'amélioration de la gestion des chantiers

Le Conseil souligne que l'établissement d'une planification pluriannuelle des chantiers les plus perturbants implique que les impétrants aient une vision exhaustive de leurs investissements à long terme, ce qui n'est pas toujours le cas. Il doute donc du réalisme de cette proposition.

Le Conseil souligne que le logiciel OSIRIS vise à une meilleure coordination des chantiers. Il suggère d'optimiser ce logiciel afin que ce dernier puisse répondre aux demandes de tous les intervenants dans la vie d'un chantier, notamment en matière de communication auprès du grand public. A cet égard, **le Conseil** demande son ouverture effective au public.

Le Conseil rappelle l'importance d'accompagner les acteurs économiques subissant les désagréments liés à des chantiers. À cet égard, la création du futur fonds de compensation révèle toute son opportunité. Il ajoute que ce fonds de compensation permettra également de responsabiliser les maîtres d'ouvrage dans la mesure où ces derniers devront payer plus si leur chantier dure longtemps.

Enfin, **le Conseil** suggère d'accorder une attention particulière au contrôle des règles existantes en matière d'accessibilité des PMR aux abords des chantiers.

5. Réduire les nuisances environnementales de la mobilité

5.1. Une zone de basse émission

Le Conseil suggère d'examiner les différents éléments suivants avant de mettre une zone de basse émission en œuvre :

- les impacts sociaux sur certains publics (ex : personnes disposant d'une vieille voiture, mais roulant très peu) ;
- la destination des voitures qui seront déclassées (continueront-elles à rouler ailleurs ?);
- le fait que l'achat d'une nouvelle voiture puisse inciter à son utilisation ;
- les impacts, ou l'absence d'impact, d'une zone de basse émission sur la mobilité.

Le Conseil attire l'attention sur le timing qui est prévu pour la mise en place de cette zone basse émission (janvier 2018) vu qu'il semble que certains éléments pour sa mise en place concrète sont à l'étude et que cette date laisse peu de temps pour adapter le parc automobile.

Par ailleurs, au niveau du contrôle du respect de la zone de basse émission, **le Conseil** souligne le risque de discrimination entre les véhicules immatriculés en Belgique et ceux immatriculés à l'étranger dans la mesure où les technologies utilisées pour contrôler les véhicules diffèreraient. D'une part, les véhicules immatriculés en Belgique seraient contrôlés en permanence au moyen de caméra intelligente. D'autre part, les véhicules immatriculés à l'étranger seraient contrôlés de manière sporadique par Bruxelles Mobilité. Il y a lieu de s'assurer que le système de contrôle accompagnant la mise en place d'une zone de basse émission garantisse un traitement égal entre les véhicules belges et étrangers.

Le Conseil suggère également d'examiner les effets de cette mesure dans des villes belges ou étrangères ayant aussi en place des zones de basse émission (Anvers, Malines, ...).

Enfin, **le Conseil** propose une alternative à la mise en place d'une zone de basse émission, consistant à rendre le système de taxe kilométrique plus intelligent, prenant notamment en considération la performance environnementale des véhicules (plus un véhicule est polluant, plus son propriétaire payerait cher pour circuler avec).

5.2. La promotion des véhicules propres

Le Conseil estime que l'utilisation de véhicules hybrides pourrait également être encouragée puisqu'il s'agit d'une alternative et d'une solution intermédiaire aux véhicules électriques et aux véhicules diesel.

Le Conseil soutient la proposition visant à favoriser les véhicules électriques en créant des points de recharge sur l'ensemble de son territoire. Cette mesure est indispensable pour encourager le choix d'un véhicule électrique ou hybride. La Commission européenne attend que la Belgique installe 21.000 bornes d'ici 2020. Vu l'intérêt pour Bruxelles, fixer un objectif correspondant à 20% de ce nombre ne semble pas exagéré.

Vu l'espace disponible limité en voirie, et afin de ne pas encombrer inutilement celle-ci, il estime plus opportun de prévoir des bornes de recharge hors voirie avec une signalisation permettant de les localiser facilement.

Le Conseil souligne toutefois que le remplacement progressif des véhicules par des véhicules moins polluants ne change rien aux problèmes de congestion.

5.3. La lutte contre le bruit

6. Le transport de marchandises, la logistique et le transport international

6.1. Optimiser la distribution : le 'last mile'

Le Conseil estime que l'installation de certains CDU pourrait également et opportunément être envisagée à un niveau infrarégional. Il estime notamment que la création d'un CDU proche du piétonnier du centre-ville devrait être étudiée.

Le Conseil insiste pour qu'il soit veillé à la cohérence des implantations de CDU avec d'autres éléments prévus dans le projet de PRDD. À titre d'exemple, il s'interroge quant à l'opportunité de créer un CDU à Delta si, parallèlement, le viaduc Herman-Debroux devait être transformé en boulevard urbain.

Enfin, **le Conseil** estime que la problématique du transport de marchandises ne peut faire l'impasse sur le principe de « reverse logistic ». Il demande de celui-ci soit pris en compte dans le projet de PRDD.

6.2. Renforcer la fonction portuaire

Le Conseil estime que la fonction portuaire doit être renforcée en prenant en compte la remarque déjà émise précédemment sur les difficultés de pouvoir rendre compatibles les fonctions logement et logistique, notamment.

6.3. Transport international

7. Améliorer la sécurité routière

8. Mobilité et innovation et Smart City

Le Conseil est persuadé de l'utilité d'avoir recours à des solutions intelligentes pour améliorer la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale. Dans ce contexte, il faut dès lors poursuivre le développement de mesures susceptibles d'y contribuer à brève échéance, comme une plate-forme de mobilité intégrée pour une gestion dynamique du trafic et une information multimodale à l'attention des usagers.

Toutefois, **le Conseil** souligne que les technologies de guidage des automobilistes entrent parfois en contradiction avec les objectifs régionaux en matière de hiérarchisation des voiries ou de réduction du trafic de transit dans les quartiers. En effet, les systèmes de guidage indiquent aux automobilistes les trajets les « plus rapides ». Ceci sans tenir compte de la nature des quartiers traversés. **Le Conseil** s'interroge quant à la manière de faire cohabiter harmonieusement ces systèmes de guidage intelligents et les objectifs légitimes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil s'interroge quant aux raisons de l'absence de la thématique « voiture autonome » dans ce projet de PRDD. Il estime qu'il est nécessaire d'être proactif dès aujourd'hui pour être prêt aux évolutions en cette matière.

Conclusions PRDD

Les conditions de sa réussite

Le Conseil estime que les conditions de réussite ne devraient pas constituer les conclusions du projet PRDD, mais se retrouver clairement explicitées en tant qu'outils dans chaque chapitre ou faire l'objet d'un chapitre « gouvernance » à part entière (cf. projet de PRDD 2013).

Par ailleurs, pour **le Conseil**, les conditions de réussite évoquées restent très évasives quant aux moyens à mettre en œuvre pour en assurer l'effectivité.

1. Renforcer et rationaliser les acteurs publics régionaux su développement territorial

Le Conseil s'interroge quant au fait que la réussite du projet de PRDD soit résumée aux derniers outils mis en place (BBP, la SAU) alors que d'autres acteurs actifs depuis de nombreuses années en Région bruxelloise ont également un rôle important à jouer quand il s'agit de penser l'aménagement du territoire : Citydev, Bruxelles Environnement, Atrium, Bruxelles Mobilité, ... Pour **le Conseil**, ignorer ces acteurs régionaux va à l'encontre de la logique de coopération et de transversalité qui doit permettre à la politique d'aménagement du territoire d'être menée à bien.

1.1. La plate-forme territoriale

Le Conseil attire l'attention sur le fait qu'il est question de faire de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine un OIP de type A alors qu'il semble que ce n'est pas cette option qui a finalement été retenue par le Gouvernement puisqu'il serait dorénavant question d'un service administratif distinct du SPRB.

1.2. La plate-forme logement

2. Garantir un travail concerté entre la Région et les 19 communes

3. Travailler main dans la main avec les institutions européennes

4. Assurer l'effectivité de la Communauté métropolitaine

5. Promouvoir l'investissement du Fédéral dans sa capitale

Annexes

Le Conseil reprend dans cette annexe la liste des avis qu'il a émis durant la législature en cours et qui abordent des thématiques traitées dans le présent projet de PRDD. Il rappelle que l'ensemble de ses avis sont disponibles sur son site Internet www.ces.brussels.

Le Conseil souligne qu'il a déjà remis deux avis relatif au Plan Régional de Développement Durable :

- Le 19 juin 2014, l'avis d'initiative relatif à la **Gouvernance dans le cadre du Plan régional de développement durable** ([A-2014-048-CES](#)) ;
- Le 20 février 2014, l'avis relatif au projet de **Plan régional de développement durable** (PRDD) ([A-2014-019-CES](#)).

Concernant l'axe 1 « Mobiliser le territoire pour développer de nouveaux quartiers et assurer une production ambitieuse de logements »

- Le 24 novembre 2016, l'avis relatif au projet de **PPAS Campus universitaires** de la commune d'Ixelles ([A-2016-080-CES](#)) ;
- Le 15 septembre 2016, l'avis relatif au projet de **PPAS n°09-01 Tour et Taxis** de la Ville de Bruxelles ([A-2016-069-CES](#)) ;
- Le 15 septembre 2016, l'avis relatif au projet de **PPAS Biestebroek** de la commune d'Anderlecht ([A-2016-068-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de modification partielle du **PRAS relative au plateau du Heysel** ([A-2016-050-CES](#)) ;
- Le 18 février 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance réformant le **Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire** et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes ([A-2016-009-CES](#)) ;
- Le 25 novembre 2015, l'avis relatif à la **réforme fiscale** bruxelloise : orientations stratégiques – propositions des interlocuteurs sociaux ([A-2015-069-CES](#)).

Concernant l'axe 2 « Mobiliser le territoire en vue du développement d'un cadre de vie agréable, durable et attractif »

- Le 24 novembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté relatif aux Contrats de rénovation urbaine portant exécution de l'ordonnance organique de **revitalisation urbaine** ([A-2016-088-CES](#)) ;
- Le 24 novembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté ministériel déterminant le contenu de la formation de recyclage et mettant en place **l'examen centralisé pour les certificateurs PEB** ([A-2016-087-CES](#)) ;
- Le 24 novembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 6 mai 2014 portant exécution des annexes V, IX et X de l'arrêté du

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 décembre 2007 déterminant des **exigences en matière de performance énergétique et de climat intérieur des bâtiments** ([A-2016-086-CES](#)) ;

- Le 24 novembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté ministériel fixant le **modèle du certificat PEB pour les unités PEB Habitation individuelle et les unités tertiaires** ([A-2016-085-CES](#)) ;
- Le 24 novembre 2016, l'avis d'initiative concernant le **Programme régional en économie circulaire** (PREC) ([A-2016-083-CES](#)) ;
- Le 24 novembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant création de l'Agence Régionale pour **l'entreprise et le commerce** ([A-2016-082-CES](#)) ;
- Le 20 octobre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté relatif à la politique de la Ville portant exécution de l'ordonnance organique de **revitalisation urbaine** ([A-2016-078-CES](#)) ;
- Le 15 septembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à **l'audit énergétique des grandes entreprises et à l'audit énergétique du permis d'environnement** ([A-2016-066-CES](#)) ;
- Le 15 septembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance modifiant certaines dispositions de l'ordonnance du 5/3/2009 relative à la gestion et à l'assainissement des **sols pollués** ([A-2016-065-CES](#)) ;
- Le 15 septembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale établissant les lignes directrices et les critères nécessaires au **calcul de la performance énergétique des unités PEB** et portant modification de divers arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ([A-2016-064-CES](#)) ;
- Le 15 septembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du 30 octobre 2009 relatif à certaines antennes émettrices **d'ondes électromagnétiques** ([A-2016-062-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une **zone de basses émissions** ([A-2016-053-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de modification partielle du PRAS relative au **plateau du Heysel** ([A-2016-050-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif au **Small Business Act** ([A-2016-048-CES](#)) ;
- Le 16 juin 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de divers arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le **code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie, en matière de certification PEB** ([A-2016-040-CES](#)) ;
- Le 19 mai 2016, l'avis relatif au projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la **politique de l'eau** ([A-2016-037-CES](#)) ;
- Le 19 mai 2016, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux **contrats de quartier durable** ([A-2016-031-CES](#)) ;
- Le 21 avril 2016, l'avis concernant l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 14 juin 2012 relative aux **déchets** ([A-2016-028-CES](#)) ;
- Le 17 mars 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux **normes de bruit** fixées dans les zones d'entreprise en milieu urbain et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 21

novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées et l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage ([A-2016-019-CES](#)) ;

- Le 17 mars 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant les conditions de **diffusion du son** amplifié électroniquement dans les établissements ouverts au public ([A-2016-018-CES](#)) ;
- Le 18 février 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2010 relatif à la **protection des eaux souterraines** contre la pollution et la détérioration ([A-2016-013-CES](#)) ;
- Le 18 février 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance réformant le **Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire** et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes ([A-2016-009-CES](#)) ;
- Le 21 janvier 2016, l'avis relatif au rapport sur les Incidences Environnementales du Programme des mesures du second Plan de **gestion de l'eau** de la Région de Bruxelles-Capitale (2016-2021) ([A-2016-006-CES](#)) ;
- Le 21 janvier 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance abrogeant et remplaçant l'ordonnance organique du 28 janvier 2010 relative à la **revitalisation urbaine** ([A-2016-003-CES](#)) ;
- Le 17 septembre 2015, l'avis relatif au projet d'arrêté abrogeant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 mai 2004 relatif à la promotion de **l'électricité verte** et de la cogénération de qualité ([A-2015-058-CES](#)) ;
- Le 17 septembre 2015, l'avis concernant l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 19 juillet 1990 portant création de l'Agence régionale pour la propreté et l'avant-projet de règlement visant l'abrogation du règlement d'agglomération du 19 décembre 2008 relatif à l'enlèvement par **collecte des immondices** ([A-2015-057-CES](#)) ;
- Le 17 septembre 2015, l'avis relatif au projet de Plan de **gestion de l'eau** de la Région de Bruxelles-Capitale pour la période 2016-2021 ([A-2015-052-CES](#)) ;
- Le 17 septembre 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance modifiant la loi du 20 juillet 2001 visant à favoriser le **développement des services et d'emplois de proximité** ([A-2015-043-CES](#)) ;
- Le 17 septembre 2015, l'avis relatif au **projet de plan régional air-climat-énergie** ([A-2015-041-CES](#)) ;
- Le 16 juin 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 mars 2011 établissant des normes de qualité environnementale, des normes de qualité de base et des normes chimiques pour les **eaux de surface** contre la pollution causée par certaines substances dangereuses et autres polluants ([A-2015-036-CES](#)) ;
- Le 21 mai 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du 4 septembre 2014 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant le modèle de formulaire de déclaration pour la taxe sur l'incinération de **déchets** et portant la désignation des fonctionnaires dans le cadre de l'enrôlement, la perception et le recouvrement de cette taxe ([A-2015-031-CES](#)) ;

- Le 19 mars 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au stockage et à la manipulation des produits phytopharmaceutiques ainsi qu'à la gestion de leurs **déchets** par les utilisateurs professionnels ([A-2015-016-CES](#)) ;
- Le 19 mars 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 décembre 2007 déterminant **des exigences en matière de performance énergétique et de climat intérieur des bâtiments** ([A-2015-013-CES](#))
- Le 11 avril 2014, l'avis relatif au projet de **plan régional nature** pour Bruxelles ([A-2014-040-CES](#)) ;
- Le 20 mars 2014, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 17 décembre 2009 fixant la liste des activités à risque et avant-projet d'arrêté relatif aux actes à caractère familial exclus de la définition d'aliénation d'un droit réel au sens de l'ordonnance du 5 mars 2009 relative à la gestion et à l'assainissement des **sols pollués** ([A-2014-032-CES](#)) ;
- Le 20 février 2014, l'avis relatif à la critériologie de classement de projets - **Plan Cigogne III** - volet 2 ([A-2014-021-CES](#)) ;
- Le 16 janvier 2014, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté déterminant la coordination des missions de service public des opérateurs et acteurs de l'eau dans la mise en œuvre de la **politique de l'eau** et instaurant un comité des usagers de l'eau ([A-2014-010-CES](#)) ;
- Le 16 janvier 2014, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de divers arrêtés relatifs à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments, en matière de certification PEB ([A-2014-007-CES](#)) ;

Concernant l'axe 3 « Mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine »

- Le 22 décembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance modifiant la loi du 20 juillet visant à favoriser le **développement de services et d'emplois de proximité** et l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté royal du 7 juin 2007 concernant le fonds de formation titres-services ([A-2016-101-CES](#)) ;
- Le 24 novembre 2016, l'avis d'initiative concernant le **Programme Régional en Économie Circulaire** (PREC) ([A-2016-083-CES](#)) ;
- Le 24 novembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant création de **l'Agence Régionale pour l'entreprise et le commerce** ([A-2016-082-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif au **Small Business Act** ([A-2016-048-CES](#)) ;
- Le 16 juin 2016, l'avis relatif au **Plan Régional d'Innovation 2016-2020** & avant-projet d'ordonnance visant à promouvoir la recherche, le développement et l'innovation par l'octroi d'aides à finalité non-économique en faveur des organisations non-marchandes, des organismes de recherche et des entreprises & avant-projet d'ordonnance visant à promouvoir la recherche, le développement et l'innovation par l'octroi d'aides affectées à des finalités économiques en faveur des entreprises et des organismes de recherche assimilés à des entreprises ([A-2016-041-CES](#)) ;
- Le 17 septembre 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance modifiant la loi du 20 juillet 2001 visant à favoriser le **développement des services et d'emplois de proximité** ([A-2015-043-CES](#)) ;
- Le 16 juin 2015, l'avis d'initiative relatif à la transition de la Région de Bruxelles-Capitale vers **l'économie circulaire** ([A-2015-034-CES](#)) ;

- Le 19 mars 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'ordonnance du 26 mars 2009 visant à promouvoir la **recherche, le développement et l'innovation** et modifiant l'arrêté du Gouvernement du 9 décembre 2010 portant exécution de l'article 21 de l'ordonnance du 26 mars 2009 visant à promouvoir la recherche, le développement et l'innovation ([A-2015-012-CES](#)) ;
- Le 20 mars 2014, l'avis relatif à la **régionalisation du permis socio-économique** et développement d'une mixité commerciale en Région de Bruxelles-Capitale : principes directeurs de la Région de Bruxelles-Capitale concernant les modifications au Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), définis lors de sa séance du 20 février 2014 ; projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté de l'exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ; projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement du 12 décembre 2002 relatif aux changements d'utilisation soumis à permis d'urbanisme ([A-2014-033-CES](#)) ;
- Le 30 janvier 2017, l'avis d'initiative visant à mettre en place une **politique de réduction des nuisances des chantiers** en Région de Bruxelles-Capitale ([A-2017-001-CCM](#)) ;
- Le 4 novembre 2015, l'avis d'initiative relatif à l'application du **Small Business Act** en Région de Bruxelles-Capitale ([A-2015-001-CCM](#)) ;
- Le 16 décembre 2014, l'avis d'initiative relatif au **tourisme et l'économie locale** en Région de Bruxelles-Capitale ([A-2014-001-CCM](#)) ;

Concernant l'axe 4 « Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable »

- Le 22 décembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'**organisation des transports en commun** dans la Région de Bruxelles-Capitale ([A-2016-098-CES](#)) ;
- Le 22 décembre 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif **aux plans de déplacements d'entreprises** ([A-2016-096-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une **zone de basses émissions** ([A-2016-053-CES](#)) ;
- Le 18 février 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant diverses modifications en matière de **fiscalité routière sur les poids lourds** ([A-2016-015-CES](#)) ;
- Le 16 février 2016, l'avis d'initiative émis par le Conseil d'Administration relatif à la **mobilité et infrastructures de transport** en Région de Bruxelles-Capitale ([A-2016-008-CES](#)) ;
- Le 20 avril 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 relatif à l'instauration d'un **prélèvement kilométrique** sur le territoire des trois Régions et à la création de l'entité interrégionale Viapass ([A-2015-020-CES](#)) ;
- Le 19 mars 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance introduisant un **prélèvement kilométrique** en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette ([A-2015-015-CES](#)) ;
- Le 20 mars 2014, l'avis d'initiative relatif à la **mobilité en Région de Bruxelles-Capitale** ([A-2014-018-CES](#)) ;

- Le 20 février 2014, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'**exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport** et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises ([A-2014-023-CES](#)) ;
- Le 20 février 2014, l'avis relatif aux 4 projets d'arrêtés d'exécution relatifs à l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de **planification de la mobilité** et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité ([A-2014-016-CES](#)) ;

Concernant les conclusions

- Le 15 septembre 2015, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant création de **Bruxelles Urbanisme et Patrimoine** et avant-projet d'ordonnance créant le **Service Public Régional de Bruxelles Fiscalité** ([A-2016-070-CES](#))
- Le 20 novembre 2014, l'avis relatif au projet d'ordonnance relatif au Bureau bruxellois de la planification et projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 20 juillet 2005 relative à la **Société d'acquisition foncière et créant la Société d'aménagement urbain** ([A-2014-062-CES](#)) ;

*
* *
*