



Remarques concernant le Programme de Réforme de la Région de Bruxelles- Capitale 2016

17 mars 2016

Demandeur	Ministre-Président Vervoort
Demande reçue le	9 mars 2016
Demande traitée par	Commission Economie-Emploi-Fiscalité- Finances (élargie à l'ensemble des membres)
Demande traitée le	14 mars 2016
Remarques rendues par l'Assemblée plénière le	17 mars 2016

1 Saisine

Le Conseil est sollicité dans un délai serré pour formuler ses remarques sur le projet de contribution bruxelloise au Programme National de Réforme 2016 à soumettre par la Belgique auprès de l'Union européenne.

Dans le contexte dans lequel son avis est sollicité, le Conseil ne peut se permettre d'entrer dans une analyse systématique pertinente de chaque chapitre.

Les remarques formulées, ci-après, ont donc une portée générale et se focalisent principalement sur les contributions de la Stratégie 2025, co-signée par les interlocuteurs sociaux, au Programme de réforme de la Région de Bruxelles-Capitale ; parties qui furent réellement « **préparées en concertation avec les partenaires sociaux** » et sur les matières régionalisées suite à la Sixième Réforme de l'État.

2 Contexte

Chaque année, au mois d'avril, la Belgique présente son Programme National de Réforme qui fixe ses objectifs nationaux relatifs à l'emploi, l'économie, le social. Ce programme est demandé à tous les Etats membres dans le cadre de la mise en œuvre de la **Stratégie Europe 2020**.

Le Programme National de Réforme contient les mesures structurelles adoptées au cours des 12 derniers mois par le Gouvernement fédéral **et par les Gouvernements des Régions et Communautés**. Ces mesures poursuivent un double objectif :

1. « *répondre aux recommandations adressées par le Conseil européen à la Belgique en 2015¹, à savoir une réforme en profondeur de la fiscalité et du marché du travail, la prise en charge du coût du vieillissement, l'amélioration de la compétitivité et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.*
2. *atteindre les objectifs formulés dans la stratégie Europe 2020 en ce qui concerne le travail, la R&D et l'innovation, l'enseignement et la formation, l'énergie et le climat et assurer l'inclusion sociale* ».

En 2015, le Gouvernement bruxellois a confirmé sa détermination à atteindre les objectifs de la Stratégie Europe 2020 :

1. Faire passer le **taux d'emploi** de la population âgée de 20 à 64 ans **de 69 % actuellement à au moins 75 %**.
2. Atteindre l'objectif d'investir 3 % du PIB dans la R&D, en **améliorant notamment les conditions des investissements du secteur privé dans la R&D et mettre au point un nouvel indicateur pour suivre l'innovation**.

¹ Recommandation du Conseil concernant le Programme National de réforme de la Belgique pour 2015 http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2015/csr2015_belgium_fr.pdf

3. **Réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 %** par rapport aux niveaux de 1990 ou de 30 % si les conditions le permettent, faire passer à 20 % la part de l'énergie renouvelable dans notre consommation finale d'énergie et augmenter de 20 % notre efficacité énergétique.
4. **Faire tomber à 10 %, contre 15 % actuellement, le pourcentage de jeunes qui quittent l'école prématurément** et faire passer de 31 % à au moins 40 % la part de la population âgée de 30 à 34 ans ayant achevé un cursus postsecondaire.
5. **Réduire de 25 % le nombre d'Européens vivant au-dessous des seuils de pauvreté** nationaux, afin de faire sortir 20 millions de personnes de la pauvreté.

3 Remarques

3.1 Considérations générales

Le Conseil apprécie que le Gouvernement le sollicite à nouveau sur la contribution bruxelloise au PNR, tradition qui avait été oubliée depuis quelques années.

Le Conseil s'étonne de la formulation, en page 2, « *il a été préparé en concertation avec les partenaires sociaux* ». En effet, le projet de Programme de Réforme de la Région de Bruxelles-Capitale a seulement été soumis au Conseil pour « remarques » et ce, dans un délai relativement court. Sans doute faut-il comprendre que la concertation dont il est question concerne la Stratégie 2025, présente dans les mesures du Programme de Réforme, qui fut bel et bien adoptée en concertation avec les interlocuteurs sociaux, ce qui n'a pas été le cas d'autres mesures, comme le nouveau Plan régional d'innovation 2015-2020 et le Plan Régional d'Economie Circulaire, pour lesquelles les interlocuteurs sociaux n'ont pas été sollicités. **Le Conseil** rappelle son implication dans les Chantiers de la Stratégie 2025 et les cinq « zones de co-travail » avec le Gouvernement : la mise en œuvre de la Sixième Réforme de l'Etat, la mise en œuvre de la garantie pour la Jeunesse, le renforcement des politiques croisées emploi-formation, le renforcement de la formation professionnelle et la promotion de l'emploi durable et de qualité. A cela, il convient d'ajouter le chantier global de la fiscalité régionale à savoir une priorité particulière (« co-travail » sur l'ensemble de la réforme et pas seulement sur ce qui est proposé dans la Stratégie 2025).

De manière générale, **le Conseil** s'interroge sur l'intérêt de mentionner des plans ou mesures datant de plusieurs années. En effet, comme rappelé dans son « contexte », l'objectif du Programme est de parcourir les mesures structurelles adoptées au cours des 12 derniers mois par le Gouvernement fédéral et les Gouvernements des Régions et Communautés. **Le Conseil** suggère de ne mentionner que les plans ou mesures nouvelles ou ayant connu des avancements dans leurs mises en œuvre dans les 12 derniers mois. A cet égard, il remarque que certains chiffres, comme en matière de réforme fiscale, n'ont pas été mis à jour pour ce Programme de Réforme 2016.

En outre, **le Conseil** déplore que les progrès enregistrés ne soient pas mieux chiffrés en regard des objectifs d'Europe 2020 pour lesquels la RBC s'est engagée.

3.2 Considérations particulières

3.2.1 Economie et emploi

3.2.1.1 La Communauté métropolitaine

En page 17, **le Conseil** met en évidence « *le déploiement d'une action commune au sein de la future Communauté métropolitaine en matière d'économie et d'emploi, notamment dans le renforcement de la mobilité des travailleurs, dans la coordination concernant les zones d'activités économiques et logistiques* ». Il insiste une nouvelle fois sur l'importance de la prise en compte de la zone métropolitaine qui doit être un cadre référentiel structurant pour l'ensemble des politiques de la Région bruxelloise sans pour autant qu'une approche spécifique pour la Région ne soit pas nécessaire.

3.2.1.2 La Garantie jeunesse

Le Conseil appuie le dispositif bruxellois de Garantie pour la Jeunesse, en page 10, qui vise les jeunes de 15 à moins de 25 ans et tend à l'amélioration de leurs compétences, à travers 6 axes thématiques d'actions concrètes : l'information et l'orientation ; l'enseignement et l'action jeunesse ; l'éducation et la formation informelles ; la formation ; les stages en entreprise et l'emploi. Dans ce contexte, **le Conseil** pilote un groupe de travail autour de la question des stages et des formations en entreprise. Il a rédigé en mars 2016 une note d'orientation stratégique qui reprend les recommandations à mettre en œuvre en vue d'augmenter le volume et la qualité des stages et formations en entreprises pour demandeurs d'emploi. Il complétera ses travaux en 2016.

3.2.1.3 Le renforcement des politiques croisées Emploi- Formation

En page 17, 2^{ème} tiret, **le Conseil** suggère de mettre en avant que la Région s'est dotée d'outils pour le renforcement des synergies : le CBCES élargi et la fonction de « facilitateur sectoriel » au sein du Conseil.

3.2.1.4 Un pacte pour l'enseignement pour Bruxelles

En page 17, 4^{ème} tiret, **le Conseil** souligne positivement l'effort entrepris par le Gouvernement pour améliorer la qualité de l'enseignement à Bruxelles au travers de la mise en œuvre du Programme Bruxellois pour l'Enseignement. L'objectif de mener une politique cohérente et efficace en liant le projet d'investissement dans les écoles techniques et professionnelles à la politique menée par le Gouvernement en matière d'économie et d'emploi est partagée par les interlocuteurs sociaux, notamment au travers du renforcement de l'équipement technologique et industriel dans les établissements en privilégiant la concentration cohérente des équipements dans les Centres de référence (futurs pôles de compétence Formation Emploi) et les CTA (Centres de Technologies Avancées).

3.2.1.5 Rationalisation des outils d'aide économique

Le Gouvernement a entamé l'exercice de rationalisation des organismes actifs en matière de services et de soutien aux entreprises. L'ensemble des acteurs actifs en matière de soutien aux entreprises est réuni dans le bâtiment « UNO » ce qui comme le souligne le Gouvernement, en page 20 « *permet de meilleures synergies entre ces organismes et offrira aux utilisateurs un accès unique à de nombreux services et aides* ». **Le Conseil** prend acte que le Programme de Réforme dans sa partie

« recherche & développement & innovation » indique que la rationalisation devra mener à la fusion d'Impulse, Atrium et de Brussels Invest et Export dans les années à venir.

3.2.2 Mobilité

3.2.2.1 Les grands investissements

En page 18, 3^{ème} tiret, dans les objectifs autres de la Stratégie 2025, il est prévu la « mise en œuvre des grands investissements : effort visant à garantir le maintien, sur son territoire, de grands investissements nécessaires à son développement et constituant d'importants leviers au soutien de son économie et de son rôle moteur économique du pays (aménagement du territoire et mobilité) »

Au regard des dernières actualités concernant les tunnels à Bruxelles, **le Conseil** souhaite attirer l'attention sur l'importance des investissements en matière de mobilité. Il demande que les futurs investissements soient clairement identifiés et s'inscrivent dans une vision globale de la mobilité. Il rappelle son récent avis d'initiative sur le thème de la mobilité et les infrastructures de transport en Région de Bruxelles-Capitale².

3.2.2.2 Smartcity

En page 28, **le Conseil** relève « enfin, les systèmes dits intelligents (ITS) et la mise en place d'une plate-forme Smartcity permettront d'atténuer la congestion de manière structurelle ». Il demande que ce point soit davantage développé, d'autant qu'il était déjà présent dans le PNR 2015, en détaillant la manière dont ces deux outils vont permettre d'atténuer la congestion.

3.2.2.3 Plan Iris 2

En ce qui concerne la planification en matière de mobilité, en page 27, **le Conseil** relève que le Plan Iris 2 date du 9 septembre 2010. Il souhaiterait connaître les résultats par rapport à la diminution du volume de trafic de 20% d'ici 2018 par rapport à 2001. Il s'interroge sur l'utilité de mentionner ce Plan datant de 2010. Il recommande de s'axer davantage sur les réalisations et résultats engendrés depuis. En outre, il se demande si une actualisation du Plan Iris 2 ne devrait pas être réalisée.

Constatant qu'un des objectifs poursuivis est « le contrôle et la rationalisation de l'usage de la voiture, le développement des transports publics et l'adaptation du développement urbain aux piétons, cyclistes et transports publics », **le Conseil** rappelle qu'il estime que les différents modes de transport, individuels et collectifs, doivent être des solutions complémentaires les unes aux autres.

Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'il y a lieu de prévoir la mise en place ou le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle en parallèle aux mesures visant à restreindre l'utilisation de cette dernière. Spécifiquement, le 'modal shift' envisagé dans le cadre d'une mobilité durable ne peut se réaliser qu'après la mise en œuvre effective, et non la seule planification, des alternatives en termes d'infrastructures et de mesures d'accompagnement³.

² A-2016-008-CES

³ A-2016-008-CES, p. 3.

3.2.2.4 La STIB

Enfin, **le Conseil** salue les efforts fournis par la Région décrits en page 27, en matière de financement pour les investissements de la STIB (5,2 milliards pour le plan d'investissement pluriannuel 2016/2025).

Cependant, la STIB en sa qualité d'opérateur régional de transports publics ne pourra probablement pas répondre seule aux défis régionaux en matière de mobilité. **Le Conseil** insiste dès lors pour que la Région de Bruxelles-Capitale soit prise en considération lors de l'actualisation du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB.

3.2.2.5 Autres priorités

D'autres priorités retiennent toute l'attention des interlocuteurs sociaux : le Réseau Express Régional, l'Agence de stationnement, la mobilité partagée, ... A cet égard, **le Conseil** rappelle qu'il a remis un avis⁴ d'initiative sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

3.2.3 Recherche et innovation

3.2.3.1 PRI 2015-2020

En page 18, 6^{ème} tiret, **le Conseil** s'étonne, d'un nouveau Plan régional d'innovation 2015-2020 alors qu'il est prévu que celui-ci ne sera rédigé et adopté qu'en 2016.

3.2.3.2 Chèques éducation

Le Conseil souhaiterait que soit développé le point relatif aux chèques éducation, énoncé à la page 21. Il s'interroge sur les modalités pratiques et les possibilités pour les écoles et associations.

3.2.4 Cohésion sociale

3.2.4.1 Promotion de la diversité

En page 33, dans le cadre de la Stratégie 2025, **le Conseil**, pilote de cinq mesures, est évidemment particulièrement attentif à l'objectif 8, axe 2, qui aborde la promotion de l'emploi durable et de qualité. Il relève une nouvelle fois l'importance d'actions concertées en faveur de la lutte contre la discrimination, la promotion de la diversité et la conciliation de la vie professionnelle avec la vie privée.

3.2.4.2 Logement

En page 35, en matière d'accès au logement et de lutte contre le sans-abrisme, **le Conseil** demande d'ajouter les aspects liés à la réforme de la régionalisation du bail d'habitation.

⁴ A-2014-018-CES

3.2.5 Environnement

3.2.5.1 Les zones de basses émissions

En ce qui concerne les zones de basses émissions, mentionnées en page 26, **le Conseil**⁵ rappelle que la Région de Bruxelles-Capitale a comme spécificité d'avoir un tissu socio-économique mixte dans la mesure où de nombreux acteurs économiques sont intégrés aux zones d'habitat. Toute mesure restrictive permanente appliquée à des zones de logement peut donc également être de nature à affecter le fonctionnement des acteurs économiques. Il estime dès lors indispensable d'analyser l'impact socio-économique avant toute prise de décision en cette matière.

Le Conseil insiste par ailleurs pour que la notion de « basses émissions » soit précisément et strictement définie afin d'éviter tout arbitraire en la matière. En outre, étant donné les impacts socio-économiques possibles, il insiste pour que cette définition soit élaborée à l'issue d'une concertation avec les partenaires sociaux dans le cadre du Conseil économique et social. Il suggère par ailleurs de solliciter l'avis du Conseil économique et social préalablement à la définition de toute éventuelle zone de basses émissions.

D'ores et déjà, **le Conseil** souligne l'importance du respect du principe de proportionnalité lors de la définition des mesures qui seront mises en vigueur dans les éventuelles zones de basses émissions.

Par ailleurs, il rappelle l'importance de la part des émissions de polluants liés à la consommation de chauffage des bâtiments.

3.2.5.2 Stationnement hors voiries

En page 27, s'il partage l'objectif d'une réduction de la pression automobile notamment via une régulation de la politique de stationnement au niveau régional, il insiste pour que le Gouvernement veille à assurer et garantir l'accessibilité de la Région aux citoyens et aux entreprises.

À cet égard, **le Conseil** souligne que l'accessibilité doit également être assurée par un système de transport en commun plus efficace. Il estime dès lors que l'approche visant à différencier les zones en fonction de leur accessibilité en transports en commun est pertinente car elle permet de tenir compte de la qualité de la desserte en transports en communs des entreprises. Il souligne en outre qu'il est nécessaire de tenir compte de l'accessibilité en dehors des heures d'exploitation des transports en commun afin de prendre en considération les secteurs actifs 24h/24 ou exclusivement la nuit et ne pouvant dès lors que difficilement encourager leurs travailleurs à se déplacer en transports en commun. Enfin, il estime que l'amélioration de l'accessibilité passe également par un encouragement déterminé à une utilisation plus rationnelle du transport individuel.

Le Conseil insiste sur l'impérative cohérence intergouvernementale en ce qui concerne l'approche de la politique de stationnement et plus largement de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

Enfin, **le Conseil** demande, au regard des impacts possibles sur l'attractivité socio-économique de la Région, une évaluation des impacts socio-économiques

⁵ A-2012-008-CES

3.2.6 Réforme fiscale

En ce qui concerne la réforme fiscale, **le Conseil** rappelle les orientations stratégiques qu'il avait adoptées le 25 novembre 2015⁶ relativement aux orientations proposées par le Gouvernement et aux premières mesures adoptées dans le cadre de la réforme fiscale bruxelloise et souhaite insister sur deux points particuliers.

3.2.6.1 Réforme du précompte immobilier

Si **le Conseil** souscrit à l'objectif du Gouvernement de rendre la Région attractive pour les travailleurs domiciliés à Bruxelles en opérant un glissement de la fiscalité sur le travail vers la fiscalité sur le foncier, il souligne toutefois que le mode de calcul du précompte immobilier est inéquitable et qu'il met en péril la légitimité de ce mécanisme de perception de l'impôt. Il accueille favorablement la volonté du Gouvernement de réformer le précompte immobilier mais aimerait néanmoins que celui-ci précise dans quel délai et surtout comment il compte réviser ce mécanisme. A cet égard, il relève que la mise en œuvre de cette réforme devrait se traduire non par une péréquation cadastrale mais par une mise en cohérence progressive des revenus cadastraux des immeubles sis dans la Région, au plus près de la réalité des quartiers.

3.2.6.2 Suppression du bonus logement

Le Conseil constate que le Gouvernement ne reprend pas la suppression du bonus logement dans son Programme de Réforme alors même que cette mesure figurait en bonne place dans le train de mesures fiscales proposées en 2015 comme pendant à l'augmentation de l'abattement des droits d'enregistrement pour les primo-acquéreurs. Il accueille positivement l'augmentation de l'abattement. Cependant, il s'interroge sur le financement de la mesure. Il rappelle les inquiétudes qu'il avait formulées quant à la suppression des mécanismes de déductibilité fiscale pour les emprunts hypothécaires en termes d'impact défavorable sur le secteur de la construction (discrimination en défaveur du logement neuf, dumping social et travail non déclaré) et de déséquilibre entre l'offre et la demande sur le marché immobilier bruxellois, pouvant conduire à une hausse des prix sur le marché acquisitif ainsi qu'à une hausse des loyers.

*

* *

⁶ A-2015-069-CES