



## **Les conditions transversales de mise en oeuvre du projet de ville**

La mise en oeuvre du projet de ville ne sera possible que si une série de conditions transversales sont rencontrées ou, à tout le moins, mieux rencontrées à Bruxelles.

### **1. Territorialité des interventions prioritaires**

1.1 Les Espaces de Développement Renforcés du Logement et de Rénovation.

1.2 Les zones de Programmes de revitalisation

1.3 Zones-leviers

1.4 Autres zones d'interventions

### **2. Un consensus fort, mobilisant l'ensemble des acteurs du développement urbain**

### **3. Cohérence de l'action des différents pouvoirs publics**

### **4. Vers une coopération internationale**

4.1. Le développement durable

4.2. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)

4.3. La Deuxième Esquisse de Structure Benelux (DESB)

4.4. La zone de coopération transnationale de l'Europe du Nord-Ouest (ENO) et son Programme d'Initiative communautaire INTERREG IIIB

### **5. Partenariats public/privé**

### **6. Cohérence entre les politiques menées dans la région et en périphérie**

### **7. Amélioration des fonctions d'accueil administratif**

### **8. Développer les instruments de suivi des politiques régionales**



## 1. Territorialité des interventions prioritaires

Les politiques développées par la Région concernent, à des degrés variables l'ensemble du territoire régional. Toutefois, certaines politiques peuvent être davantage concentrées sur des zones considérées comme « prioritaires » au regard des défis du projet de ville. Ce principe de concentration des moyens constitue un effort spécifique qui doit garantir le développement harmonieux de l'ensemble du territoire régional par l'accent mis sur ce que l'OOPU définit comme des « zones d'intervention prioritaires ».

La Région encourage les communes à intégrer dans les plans triennaux d'investissement des projets conformes aux objectifs poursuivis dans chacune de ces zones.

Ces « zones d'intervention prioritaires » sont de quatre types :

- 1.1 [Espaces de développement renforcé du logement et de rénovation \(EDRLR\)](#);
- 1.2 [zones de programmes de revitalisation](#);
- 1.3 [zones-leviers](#);
- 1.4 [autres zones d'intervention prioritaires spécifiques](#).

### 1.1 Les Espaces de Développement Renforcés du Logement et de Rénovation.

Ces espaces concentrent les quartiers où une action renforcée du secteur public doit être menée.

Sa délimitation provient d'une approche basée sur les critères suivants :

- l'EDRL défini dans le premier PRD;
- la zone à protéger et à rénover telle que définie par l'AR du 7/9/84;
- la concentration d'immeubles sans petit confort ( sur base du recensement de 1991);
- la concentration d'immeubles fortement dégradés (sur base de la SITEX de 1997);
- l'analyse des services du logement et de la rénovation urbaine.

Comme dans le passé, des instruments sont mis en place dans cette zone, de manière renforcée, afin d'y créer une discrimination positive, ce qui permettra d'y intensifier la rénovation. Il s'agit principalement des instruments suivants :

- réalisation de contrats de quartier ;
- majoration des primes à la rénovation et des primes à l'embellissement des façades ;
- majoration de l'abattement des droits d'enregistrement ;
- subsides aux communes (travaux subsidiés et dotation générale aux communes).

### 1.2 Les zones de Programmes de revitalisation

Les périmètres de contrats de quartier seront définis annuellement au sein de la zone établie au point a. sur base de critères qui rendront compte de manière équilibrée de la réalité sociale, de l'état du bâti et de la qualité des espaces publics.

Dans l'attribution des futurs contrats de quartier, il sera tenu compte, à même degré de priorité d'intervention, des programmes quadriennaux de revitalisation déjà réalisés, ainsi que de la capacité financière de la commune.

Les instruments de rénovation urbaine mis en oeuvre de manière renforcée dans les EDRLR seront majorés dans les périmètres de contrats de quartier. La Région concentrera prioritairement ses moyens budgétaires dans ces périmètres de manière à multiplier les effets d'entraînement.

### **1.3 Zones-leviers**

1. Le concept de zones-leviers renvoie à la nécessité de mieux organiser l'intervention régionale et de mieux coordonner les interventions d'autres acteurs sur des espaces urbains qui, soit présentent une opportunité majeure pour le développement régional, soit nécessitent un effort - ponctuel ou durable - pour les tirer d'une situation jugée problématique.

2. L'instrument de base qui organise la zone-levier est le schéma directeur. Il trace le contour précis de la zone et détermine les principales options d'intervention qui y seront développées, ainsi que les moyens requis. Le schéma directeur est adopté par le Gouvernement après avis de la CRD.

3. Les critères permettant de délimiter les zones-leviers cités de manière exhaustive et non cumulative sont les suivants :

- espace dont le développement nécessite l'intervention de 2 ou plusieurs communes (PPAS);
- existence d'un projet d'importance supra-local (ou dont les conditions de succès dépendent de l'intervention d'autres communes ou de la Région);
- persistance d'une friche urbaine majeure ou d'un problème récurrent d'aménagement ou de développement;
- existence d'une ZIR ou d'une ZIRAD fixée dans le PRAS;
- nécessité d'organiser le développement de l'espace situé aux abords d'un noeud de communication;
- nécessité de coordonner des interventions issues de différents programmes (revitalisation, réaménagement d'un axe structurant, etc).

4. Les zones-leviers sont les suivantes :

Erasmus, Forest, Midi, Canal, Tour et Taxis, Botanique, Europe, Toison d'Or, Heysel, Hopital Militaire, Schaerbeek-Formation, RTBf-VRT, Delta, Gare de l'Ouest, Midi, Neder-over-Heembeek, Tour et Taxis. .

Dans les zones-leviers, toutes les politiques régionales peuvent concentrer leurs moyens en vertu des objectifs spécifiques de développement de chaque zone.

Les politiques de rénovation urbaine seront mises en oeuvre conformément à la hiérarchisation prévue aux points a. et b. ci-dessus.

### **1.4 Autres zones d'interventions**

Il existe en fonction d'autres objectifs particuliers à atteindre, d'autres zones spécifiques d'intervention prioritaires pour des instruments précis, qui peuvent recouper en tout ou partie les EDRLR ou une ou des zones-leviers, comme :

- Le maillage vert et bleu;

- La zone de verdoisement prioritaire;
- Les espaces structurants dont ceux qui sont à intégration environnementale renforcée;
- zones de développement liées aux aides à l'expansion économique (carte des aides à finalité régionale 2000-2006);
- Axe de transports publics (contrats d'axe);
- Politique de revitalisation des noyaux commerciaux ...

D'autres instruments spécifiques sont définis sans faire l'objet d'un zonage. Ces instruments revêtent également un caractère prioritaire aux yeux du Gouvernement. Il s'agit des instruments suivants :

- l'axe de transports publics (contrats d'axe) ;
- la politique de revitalisation des noyaux commerciaux ...



## **2. Un consensus fort, mobilisant l'ensemble des acteurs du développement urbain**

Pour assurer à la Région un développement à long terme optimal, le projet de ville et les différentes mesures qui le mettent en œuvre se doivent de réaliser autour d'eux le consensus le plus large possible. Ce consensus qui doit permettre de mobiliser tous les acteurs du développement urbain, c'est-à-dire les habitants, le monde associatif, les milieux économiques, les pouvoirs publics, ... ne pourra être atteint que si chacun a le sentiment d'y être impliqué.

À ce titre, ces acteurs sont concernés par l'ensemble des processus de concertation et de participation permettant l'élaboration, l'adoption et la réalisation des plans et des projets tant au niveau du quartier que de la commune et de la région. Les processus, éminemment démocratiques, méritent d'être évalués et, le cas échéant, améliorés notamment en termes de communication.

La Région bruxelloise, capitale nationale et internationale, est un lieu privilégié de dialogue entre les cultures ; l'Etat belge, devenu fédéral, investit moins que d'autres états centralisés dans sa capitale ; l'Europe ne reconnaît pas encore en Bruxelles sa capitale à part entière.

Ces différents facteurs contribuent à rendre difficile la mobilisation de l'ensemble des acteurs du développement urbain autour d'un projet de ville basé sur un consensus fort.

L'institution régionale ne peut pas porter seule le développement de la ville. À l'instar d'autres villes européennes, il faut rallier l'ensemble des acteurs urbains autour du projet de ville et les associer à des réalisations concrètes en matière de rénovation urbaine, de formation professionnelle, d'organisation d'événements ou encore de gestion des problèmes de mobilité et de stationnement.

Il manque à Bruxelles " des coalitions de développement " réunissant autour d'objectifs communs les habitants et les acteurs politiques, économiques, administratifs, associatifs et académiques. Ces " coalitions de développement " supposent la mise en commun de ressources, l'engagement et la prise de responsabilité dans les projets.

Les handicaps de Bruxelles à cet égard sont notamment la multiplicité des niveaux de pouvoirs (communes, Région, Etat), l'absence réelle de structure de coordination administrative pour mener le pilotage stratégique du plan et le faible ancrage bruxellois de nombreuses grandes entreprises et organisations.



### 3. Cohérence de l'action des différents pouvoirs publics

La Région de Bruxelles-Capitale s'intègre dans un cadre institutionnel national relativement complexe. Le nombre d'intervenants publics sur le territoire régional reflète cette complexité. Mentionnons, comme niveaux de pouvoir : l'Europe et l'Etat fédéral, la Région, la Commission communautaire française, la Vlaamse gemeenschapscommissie, la Commission communautaire commune, les Communautés française et flamande, les 19 communes et CPAS. Certaines institutions culturelles, entreprises publiques autonomes, pararégionaux et autres émanations de ces différents niveaux de pouvoir jouissent par ailleurs d'une plus ou moins large autonomie.

Assurer la cohérence des interventions de ces différents intervenants ne se fait évidemment pas sans difficultés. Bon nombre de dossiers relèvent de la compétence de plusieurs niveaux de pouvoir. À titre d'exemple, un chantier important comme celui des abords de la Gare du Midi nécessite la coordination de la Région, de la s.a. Bruxelles-Midi, de la SNCB, des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, du Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure et de la STIB.

Cette complexité bruxelloise est réelle. Elle n'est cependant pas unique. À titre d'exemple, les agglomérations françaises regroupent elles aussi, outre des municipalités, des départements et des communautés urbaines. Les Régions et l'Etat français interviennent pour des projets d'une certaine taille. Cela n'a pas empêché des villes comme Lille ou Lyon de mener des politiques ambitieuses en matière d'espaces publics ou de grands projets.

Reste que le problème de coordination des différents intervenants publics est particulièrement aigu à Bruxelles. Les habitants et les entreprises sont souvent démunis face à la complexité de nos institutions et éprouvent de grandes difficultés à trouver un interlocuteur responsable. La cohérence entre les différentes interventions des pouvoirs publics est encore trop souvent déficiente. Ce n'est pas tant l'inexistence de structures de concertation ou de coordination qui est en cause, mais la faible utilisation qui en est faite.

Un effort plus important devra donc être réalisé pour rendre l'action des différents pouvoirs publics plus transparente, cohérente et efficace. Dans le cas de projets précis d'une certaine ampleur, des structures de gestion spécifiques devront sans doute être mises en place afin d'assurer l'efficacité des partenariats.

Il faut rappeler que les communes bruxelloises sont des interlocutrices privilégiées dans la mise en œuvre d'un plan régional : outre le fait que de nombreuses politiques indiquées dans le plan régional doivent être exécutées par -et avec la collaboration- des communes (problèmes de sécurité, de propreté, d'aménagement des espaces publics, etc.), certains domaines d'action qui relèvent des compétences communales sont critiques pour le développement régional et l'attractivité urbaine, comme les équipements de proximité, la mobilité, et les services à la population.

À cet égard, il conviendra de réactiver la " cellule de coopération Région-Communes ", mise en place par décision du Gouvernement du 21.03.1996.

Cette cellule, dont le secrétariat et l'appui sont assurés par le service Planification, s'est réunie à de nombreuses reprises depuis mai 1996 pour tenter de mettre en commun les expériences et données des services régionaux et de mettre au point une méthodologie d'élaboration des PCD. Sa mission devrait être élargie en vue de l'associer au suivi du PRD.

Pour arriver à la cohérence de l'action des différents pouvoirs publics, il importe que l'ensemble des acteurs, en ce compris les autorités publiques des autres niveaux de pouvoir, s'inscrivent dans les perspectives de développement arrêtées par les Bruxellois. Le PRD couvre l'ensemble des politiques sans s'arrêter aux compétences régionales. Les autorités régionales négocieront avec tous les pouvoirs publics concernés afin qu'ils participent dans une optique volontariste à sa mise en œuvre.

Enfin, il importe de souligner combien les relations de la Région avec le Gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les autres entités, doivent être dictées par le souci de permettre le développement harmonieux et à long terme de la Région. Celle-ci entend clairement rappeler à ses interlocuteurs que le financement de la Région de Bruxelles-Capitale doit également permettre aux communes bruxelloises de mener à bien des missions sans cesse plus étendues.



## 4. Vers une coopération internationale

La Région est engagée soit directement, soit au travers des engagements de l'Etat fédéral, dans diverses politiques à caractère stratégique et ce, à différents niveaux géopolitiques.

D'une part, le rôle et la fonction des frontières entre pays européens deviennent de plus en plus limités. D'autre part, les relations socio-économiques entre les Etats et Régions deviennent de plus en plus intenses, évolution qui entraîne des incidences importantes au niveau de l'aménagement du territoire.

Cette constatation est d'autant plus vraie pour une petite région comme la Région de Bruxelles-Capitale qui, de plus, bénéficie d'une localisation extrêmement centrale en Europe, et qui, en tant que capitale de la Belgique et ville internationale, accueille un grand nombre d'institutions et d'entreprises internationales. Les conséquences de cette évolution méritent donc une approche interrégionale et transnationale. Une gestion adéquate de domaines tels que les transports, l'environnement, les liaisons socio-économiques avec la périphérie, les aspects négatifs de la libre concurrence, etc, nécessite une coopération internationale.

### 4.1. Le développement durable

La plupart des plans stratégiques des villes et pays qui se positionnent à la pointe en cette matière sont inspirés des notions du « développement durable » comme cadre global de référence (Agenda 21, Plan Fédéral de Développement Durable,...).

Le développement durable est défini comme « celui qui vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de répondre à leurs propres besoins » (rapport BRUNDTLAND - 1987). Ce principe général développé lors du Sommet de la Terre à Rio en 1992 s'articule autour de quatre idées forces :

- le développement soutenable est celui qui tient compte des effets sur l'environnement et sur l'homme, de l'évolution de la production et de la consommation. « De véritables réponses ne peuvent être apportées que si elles sont formulées dans le cadre d'une vision globale des problèmes posés, les processus décisionnels doivent intégrer pleinement les questions économiques, sociales et environnementales. Cette pleine intégration a pour mission d'assurer ainsi un mode de développement qui soit à la fois réel du point de vue économique, équitable sur le plan social et écologiquement rationnel. » (Plan fédéral de développement durable);
- le développement durable vise à développer l'équité sociale : il doit avoir pour conséquence de réduire les inégalités sociales et combattre l'exclusion;
- le développement durable implique une gestion rationnelle des ressources naturelles non renouvelables;
- il suppose la participation de tous les citoyens au niveau qui convient et notamment des groupes les plus faibles envers lesquels il faut concevoir



des politiques de discriminations positives afin de leur accorder une équivalence d'opportunité de développement et valoriser une dynamique démocratique.

Le développement durable est donc bien plus qu'un simple souci environnemental. Il ne faut pas nier toutefois que certains aspects des principes généraux apparaissent contradictoires; en effet, dans certaines situations, les valeurs de protection de l'environnement peuvent sembler entrer en contradiction avec celles de la justice sociale. Seuls les projets susceptibles de concilier adéquatement les trois piliers, soit le pilier social, économique et environnemental, peuvent être qualifiés de projets soucieux du développement durable.

Donc seuls les projets susceptibles de concilier adéquatement les 3 piliers peuvent être qualifiés de développement durable.

#### **4.2. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)**

Les quinze ministres européens de l'Aménagement du Territoire décident en 1993 à Leipzig d'élaborer le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire en vue d'intégrer davantage la politique d'aménagement du territoire à celle menée depuis longtemps par la Commission européenne en matière de développement régional (Fonds structurels). Le document final est approuvé à Potsdam en 1999 après un large processus de consultation. Ce document a une valeur indicative. Il incite cependant les Etats membres à transposer ses options dans leurs propres législations et dans leurs politiques opérationnelles.

Les objectifs principaux ont été regroupés autour de trois thèmes :

- le développement spatial polycentrique et équilibré dans l'UE;
- l'accès équivalent aux infrastructures et au savoir;
- la gestion prudente de la nature et du patrimoine culturel.

Des programmes opérationnels d'échange et de coopération ont vu le jour ces dernières années sous l'impulsion de la Commission européenne en vue de concrétiser et approfondir les options du SDEC (INTERREG IIC et prochainement IIIB pour la période 2001-2006, voir infra).

Le financement de ces programmes va augmenter considérablement (300 millions d'Euros rien que pour l'Aire Métropolitaine Nord-Ouest dont fait partie Bruxelles). De plus, de très gros enjeux dans le positionnement international de Bruxelles seront négociés (euro corridors, réseaux de villes, ...).

#### **4.3. La Deuxième Esquisse de Structure Benelux (DESB)**

En juillet 1997, les Ministres de l'Aménagement du Territoire des trois pays concernés arrêtent le projet de Deuxième Esquisse de Structure Benelux comme « résolution politique ». La phase finale est approuvée par les Ministres le 30 octobre 2000 à Namur.

La problématique urbaine se retrouve de manière transversale dans les trois thèmes principaux, à savoir : la maîtrise de la mobilité par une politique de localisation des activités et une réorientation de la répartition modale ; l'infrastructure principale de communication à améliorer dans une optique de mobilité durable grâce à une approche multimodale et la structure écologique principale à développer grâce à un cadre conceptuel commun et des coopérations.

Les objectifs suivants constituent le fondement de la vision spatiale du développement souhaité par le Benelux :

- la concentration sélective des activités urbaines et économiques et le maintien du caractère « ouvert » des paysages;
- le maintien et le renforcement des pôles d'activités économiques spécifiques;
- la mobilité durable grâce à la multimodalité;
- la conservation et le développement de la nature;
- le développement rural élargi.

L'Esquisse de structure a mis en valeur le concept de « réseau urbain central belge », repris ultérieurement dans le SDEC, qui comprend le « Losange flamand », à savoir Bruxelles, Gand, Anvers, Louvain et le « Triangle wallon » composé de Bruxelles, Mons, Charleroi, Namur.

La coordination spatiale de ce réseau est indispensable pour le positionner comme pôle européen au même titre que la Randstad hollandaise et pour résoudre des problèmes majeurs en matière de transports et d'aménagement du territoire.

#### **4.4. La zone de coopération transnationale de l'Europe du Nord-Ouest (ENO) et son Programme d'Initiative communautaire INTERREG IIIB**

Le noyau de la zone métropolitaine du nord-ouest - zone comportant des régions très urbanisées, y compris leur hinterland à caractéristiques plus rurales - est situé dans la région centrale des capitales, c'est-à-dire dans le triangle reliant Bruxelles, Paris et Londres, qui est l'une des régions les plus peuplées et congestionnées de l'Union européenne.

La zone ENO abrite 171 millions d'habitants, ou 45 % de la population totale de l'UE sur un territoire qui ne représente pas plus d'un quart de la surface totale de l'UE. Trois quarts des habitants de l'ENO se trouvent en milieu urbain.

Le programme INTERREG crée non seulement des possibilités de développement de visions et de projets à l'échelle transnationale et transrégionale qui ont un impact direct sur le territoire de la région bruxelloise, mais crée en même temps un forum qui donne l'opportunité aux trois régions du pays de se rencontrer, se concerter, de développer des synergies plutôt que des concurrences et de collaborer. INTERREG offre un cadre aux acteurs bruxellois pour participer à des projets de collaboration transnationale, et ainsi placer certains développements spatiaux dans un contexte transnational en prenant conscience d'un niveau d'échelle et de cadre de travail plus large.

La stratégie du programme pour l'ENO s'inscrit dans un contexte plus large de développement territorial de l'espace européen. En effet, la coopération transnationale doit suivre les objectifs fondamentaux de l'Union européenne, les recommandations du SDEC (Schéma de développement de l'espace communautaire) et tenir compte des priorités communautaires comme les RTE (réseaux transeuropéens).



## 5. Partenariats public/privé

Les moyens de pouvoirs publics sont limités. Il est donc essentiel de mobiliser le secteur privé, des particuliers aux grands investisseurs, dans le cadre de la politique de rénovation urbaine ou de la réalisation de grands projets.

Les partenariats importants entre les pouvoirs publics et le secteur privé mis en œuvre à Bruxelles ces vingt dernières années restent insuffisants. La Région n'est pas parvenue à mobiliser les investisseurs privés à grande échelle.

Cette situation s'explique sans doute en partie par une mauvaise définition des rôles respectifs des parties. Les quelques partenariats existants se limitent souvent à des opérations de cofinancement sans grands risques pour les investisseurs.

Afin d'accélérer le processus de revitalisation entamé ces dernières années, la Région et le secteur privé se doivent de développer une réelle culture de partenariat, fondée sur des objectifs et un cadre clairs et stables. Les projets d'investissement d'une certaine ampleur, soumis par le secteur privé, doivent bénéficier d'un accompagnement spécifique de qualité. Cette culture de partenariat doit tenir compte des contraintes de rentabilité du secteur privé tout en amenant ce dernier à rencontrer les objectifs d'intérêt général définis par les pouvoirs publics.

À Bruxelles, plusieurs expériences variées de partenariat ont été réalisées, essentiellement dans les domaines de l'environnement (traitement des déchets, incinération des déchets, gestion des déchets d'emballage, épuration des eaux), de la rénovation urbaine (sociétés mixtes dans le cadre des missions de rénovation urbaine de la SDRB, contrats de quartier) ou de la valorisation de sites importants comme le port ou les anciennes casernes (Rolin, Arsenal, ex-hôpital militaire). Les formes prises par ces partenariats ont été plus ou moins complexes : depuis la simple réalisation de projets immobiliers (financement, construction et vente de logements sur des terrains publics) jusqu'à la concession de missions d'intérêt public comme pour la nouvelle station d'épuration des eaux usées (étude, financement, construction, gestion opérationnelle et exploitation pendant vingt ans par le privé avant rétrocession).

Le bilan des premières expériences doit être établi et examiné avec le secteur privé en vue d'établir les bases des principes généraux permettant de systématiser le partenariat et de définir son champ d'application.

La Commission européenne a exprimé à plusieurs reprises sa volonté de renforcer le partenariat public-privé au niveau régional et dans le cadre d'actions innovantes. Elle a exprimé comme suit les principes auxquels doivent répondre les recours au partenariat :

- la collaboration entre le secteur public et le secteur privé devrait s'installer

le plus tôt possible au cours de la vie d'un projet;

- le secteur public doit, très tôt, définir clairement les objectifs du projet;
- la création de sociétés ad hoc s'avère souvent la meilleure approche. Les Etats membres devraient lever tous les obstacles qui entravent encore la création de tels organismes;
- chaque partie devrait, en principe, assumer les risques qu'elle est la mieux à même de contrôler et qu'elle a le plus intérêt à contrôler;
- les questions liées à la protection de l'environnement devraient être analysées de façon stratégique le plus tôt possible au cours de la planification du projet.



## 6. Cohérence entre les politiques menées dans la région et en périphérie

Lorsque l'on examine le faisceau des relations à l'intérieur de la Belgique, on constate immédiatement les interactions entre la Région de Bruxelles-Capitale et les deux autres Régions. Ceci s'explique par la grande intensité des relations entre Bruxelles, la Flandre et la Wallonie, et entre Bruxelles et sa proximité immédiate. En effet, à l'instar de toute autre grande ville, Bruxelles est devenue à la suite de son développement urbain, une communauté urbaine où des interactions intenses se développent entre la ville et sa périphérie dans plusieurs domaines. Cette communauté urbaine dépasse les frontières institutionnelles de la Région de Bruxelles-Capitale, de sorte qu'une politique cohérente dans la communauté urbaine bruxelloise, dont les parties géographiques se situent à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie, ne peut être menée à bonne fin que moyennant la coopération et la concertation.

Le rôle de capitale et le rôle international de Bruxelles se situent aussi au-delà des interactions de la région urbaine. Les développements de la communauté urbaine bruxelloise doivent donc être considérés d'une manière intégrée par Bruxelles, la Flandre et la Wallonie.

Cependant, la compétence en matière d'aménagement du territoire est entièrement régionalisée. En conséquence, à l'heure actuelle, la concertation sur les problèmes transrégionaux n'existe en fait qu'au niveau du cadre supranational (Bénélux et l'Union européenne) afin de déboucher sur des positions communes. Or, ces visions communes sont nécessaires lorsqu'on est confronté à des problèmes communs qui, à défaut, se régleraient au niveau de la concurrence.

Il faudrait donc également envisager des structures de concertation et de coopération adéquates au sein de la structure institutionnelle belge même, afin de pouvoir déterminer les choix et mesures pour orienter les axes politiques à l'intérieur de la communauté urbaine bruxelloise. Par référence aux modèles de " communautés urbaines " développés dans d'autres pays européens, et compte tenu de la situation spécifique de la région bruxelloise, il conviendra de tisser avec les communes de l'hinterland bruxellois un nouveau modèle de relations. Celles-ci seront, par exemple, fondées sur le partage d'un certain nombre d'équipements ou d'infrastructures (transports publics, équipements liés à la politique de la propreté publique, du stationnement,...). Les autorités bruxelloises plaident pour que, au travers de ce nouveau modèle de relation, les trois régions réalisent des gains réciproques et en sortent gagnantes.

A l'heure actuelle, l'on peut constater qu'il y a trois plans dont chacun porte sur une partie d'un seul territoire fonctionnel qui est la communauté urbaine bruxelloise : le Plan régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale, le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) et le Schéma de Développement de l'Espace régional (SDER). Ces plans entendent, chacun pour leur territoire, créer un climat ambiant le plus

favorable possible tant pour la population que pour les activités économiques et entendent tous les trois tenir compte des effets favorables de la situation métropolitaine de Bruxelles.

La situation est plus difficile à gérer dans le cas d'orientations de nature potentiellement concurrentielles, destinées par exemple à attirer des entreprises ou de nouveaux habitants. Dans certains cas, l'essor de la périphérie, que ce soit au niveau résidentiel ou économique s'est clairement fait au détriment de Bruxelles. Dans d'autres, la forte croissance de la périphérie amène cependant une conjonction naturelle d'intérêts, comme en témoigne la volonté flamande de mieux contrôler le développement du Brabant flamand, en évitant une dilution trop forte du bâti et des activités.

Il convient à cet effet d'éviter toute dérive de concurrence interrégionale en développant une culture forte de collaboration et de concertation.



## 7. Amélioration des fonctions d'accueil administratif

Les fonctions d'accueil des administrations font l'objet d'une évaluation relativement négative de la part de la population, des entreprises et des institutions internationales établies à Bruxelles.

Les usagers se plaignent de manière récurrente de la lourdeur des procédures administratives en général. Le double niveau d'intervention communal et régional peut être source d'incompréhension, de retard et d'incohérence dans le discours.

La qualité de l'accueil et de l'information fournie aux habitants par les administrations régionales reste encore insuffisante. La mise à disposition d'une série d'informations régionales et communales sur Internet marque une certaine volonté de modernisation, mais les réalisations manquent encore de qualité dans la mise à jour et l'organisation des informations.

Le problème relève sans doute d'une culture administrative encore trop peu tournée vers la population et l'ensemble des usagers. Mais il résulte aussi de l'absence de délégations claires, fondées sur des directives précises et facilement interprétables permettant aux administrations (régionales autant que communales) de jouer leur rôle dans de bonnes conditions.

L'amélioration des fonctions d'accueil de la Région implique un effort récurrent dans la définition des objectifs poursuivis, la facilité d'interprétation et d'application des textes réglementaires, autant que dans la mise sur pied de structures mieux intégrées et hiérarchisées.

Elle passe également par une bonne formation du personnel en contact avec le public, un réexamen des horaires d'ouverture au public et le développement de synergies entre différentes administrations afin de réduire la dispersion de l'information. Le Gouvernement encouragera les fonctionnaires à habiter la Région.

À l'instar de ce qui existe déjà dans de nombreux services publics (fédéral, Région wallonne, STIB, SNCB ...), il s'impose de créer un service d'"Ombudsman" qui disposera d'une vue externe " objective " des difficultés rencontrées par les usagers des services publics.

L'accès aisé aux documents administratifs et aux diverses réglementations dépendra, d'une part, de la rédaction de textes plus conviviaux pour les utilisateurs, donc plus faciles à interpréter, ce qui amènera moins d'erreurs; d'autre part, de l'amélioration de la lisibilité des textes administratifs notamment par une traduction plus soignée et enfin de la coordination, la codification et la simplification de la réglementation.

La formation à l'accueil et l'amélioration de la lisibilité des documents administratifs forment un tout indissociable. Les changements doivent être intégrés et doivent avancer à la même vitesse, car il ne sert à rien de former les agents s'il n'y a pas de synergie avec les autres améliorations

(rédaction de formulaires plus accessibles, lisibilité améliorée des documents administratifs, ...).





## 8. Développer les instruments de suivi des politiques régionales

La mise en oeuvre du projet de ville doit faire l'objet d'un suivi permanent. La dynamique urbaine est particulièrement complexe et exige une mise en perspective régulière. Quelles sont les tendances en matière sociale, économique, démographique, culturelle, de logement... à Bruxelles, par rapport au passé, par rapport à la périphérie, par rapport à d'autres villes belges et étrangères ? Quelles sont les meilleures pratiques au sein des communes ou des villes que nous pourrions importer ? Comment évoluent les forces et faiblesses de la Région identifiées dans ce document ?

Tenter de répondre à toutes ces questions est indispensable pour piloter le développement d'une ville comme Bruxelles. L'évaluation des politiques mises en oeuvre doit dépasser le nécessaire suivi des réalisations et leur confrontation par rapport aux objectifs initiaux. Il faut aussi, lors de l'élaboration de chaque Plan Régional de Développement pouvoir réévaluer les priorités du projet de ville en fonction de l'évolution des défis auxquels nous sommes confrontés.

Le pilotage du PRD implique une récolte de données de qualité dans chacune des matières sectorielles du plan mais également une recherche de qualité couvrant les aspects transversaux des politiques menées ou à mener.

La recherche régionale en matière de développement urbain a trop souvent fait l'objet d'une gestion à court terme, favorisant la recherche sectorielle.

La mutation profonde du monde urbain ces dernières années rend cependant indispensable l'approche intégrée du développement régional dans une démarche globale.

Il y a urgence à développer une stratégie de recherche qui permette de relever ce défi. Cette stratégie ne peut pas être l'apanage d'une seule équipe. Le caractère nécessaire global et intégré de cette recherche nécessite, pour être menée à bien, qu'elle soit le fait d'équipes pluridisciplinaires.

Il s'agit à la fois :

- de créer l'outil de pilotage du Plan à savoir le « Comité stratégique permanent de pilotage du PRD » et de définir ses missions;
- d'élaborer en commun des programmes de recherche à long terme dans des matières transversales afin d'actualiser régulièrement l'analyse des nouvelles tendances et leurs répercussions possibles sur le développement urbain et de permettre la mise au point d'outils de pilotage : indicateurs pertinents, tableaux de bord...;
- de mettre en place un outil permanent de coordination des services d'études existants qui permettrait également la collaboration avec les Communautés et les Commissions communautaires.

Le pilotage stratégique doit pouvoir s'appuyer sur les rapports d'un comité de suivi. Ce comité de suivi peut décliner ses rapports en fonction des diverses thématiques à aborder. Les rapports du comité de suivi seront instaurés pour chaque domaine opérationnel et qui fourniront les données relatives à leur champ d'action. À cette fin, il est indispensable que la Région étoffe son appareil statistique et coordonne les outils existants, en collaboration avec les Communautés et les Commissions communautaires. La problématique des observatoires sera examinée par le comité de suivi susmentionné chargé d'inventorier les observatoires et de les coordonner.

La mise en place de tableaux de bord simples et mis à jour annuellement doit permettre d'entretenir un débat permanent sur l'évolution de la ville. Ces tableaux devront donner un aperçu des principales réalisations s'inscrivant dans le cadre des priorités du PRD, en les confrontant aux objectifs. Ils serviront aussi à la tenue d'un certain nombre d'indicateurs synthétiques, de manière à pouvoir rapidement prendre connaissance de la modification éventuelle des grandes tendances régionales. Enfin, une évaluation périodique de l'impact des politiques mises en oeuvre devra être effectuée.

Les tableaux de bord évoqués ci-dessus doivent permettre de faire le point sur la situation de la Région, de réorienter les efforts, d'identifier de nouvelles pistes d'action. Ils doivent servir de base à la présentation au Parlement d'un «Etat de la Région de Bruxelles-Capitale».

Il s'agira notamment de définir si l'indicateur peut se contenter d'être de niveau régional, communal ou doit s'établir par quartier ou par zone spécifique. En effet, dans une commune très diversifiée, les effets d'une politique de rénovation urbaine portant sur un quartier ne pourront s'apprécier au regard de statistiques portant sur l'ensemble de la commune. De même, une subdivision plus fine permettra d'identifier plus clairement des zones dans lesquelles des disparités apparaissent. Dans ce cas, les indicateurs devront être précisés par quartier. Ils seront également sélectionnés en fonction de la disponibilité probable des informations.

On recherchera également les indicateurs permettant de comparer la région et son évolution avec d'autres villes belges et étrangères comparables.

Citons à titre d'exemples et de manière non exhaustive certains indicateurs de suivi, de performance ou de contexte, utiles au vu des domaines de ce chapitre :

L'évolution de la démographie (sens large) :

- la migration entre Bruxelles et la périphérie;
- les revenus moyens et médians;
- le niveau d'instruction de la population;
- la taille moyenne et composition des ménages par rapport aux autres Régions;
- les indicateurs de pauvreté;
- l'économie et l'emploi ;
- le nombre d'emplois ;
- le nombre de chômeurs ;
- le nombre de faillites ;
- la répartition de l'emploi par secteur statistique.

La fiscalité des ménages :

- la fiscalité à Bruxelles et dans les autres Régions;

- l'évolution de la structure des revenus des Bruxellois;
- l'évolution du marché immobilier.

#### Le logement :

- le nombre de logements neufs par quartier et par opérateur public et privé;
- le nombre de logements rénovés;
- le nombre de logements occupés ou vides;
- la surface occupée par habitant;
- le nombre d'appartements et de maisons unifamiliales;
- la proportion de propriétaires et de locataires;
- le nombre de logements ne disposant pas du petit confort;
- le nombre de primes liées à la rénovation par type d'intervention;
- les permis délivrés et la proportion de projets publics et privés;
- l'évolution des loyers;
- l'évolution des prix de vente.

#### La rénovation urbaine :

- la localisation des opérations publiques et privées;
- le nombre de primes sollicitées et octroyées avec leurs montants;
- les inventaires communaux des bâtiments inoccupés et des terrains non bâtis;
- les primes à l'embellissement des façades.

#### Les espaces publics :

- les investissements régionaux par rapport à la longueur des voiries régionales;
- les investissements communaux par rapport à la longueur des voiries communales;
- la superficie de parcs et jardins publics par habitant;
- la verdurisation des voiries;
- le nombre d'interventions;
- l'état des lieux qualitatif des espaces publics régionaux et communaux et programmation des travaux.

#### La propreté et la sécurité :

- le taux de criminalité;
- l'impact des dispositifs préventifs;
- la réalisation du plan propreté;
- les statistiques et les points noirs en matière de sécurité routière.

#### Les équipements collectifs :

- le nombre d'établissements scolaires et fréquentation (analyse des besoins);
- le nombre de places en crèches et les besoins exprimés;
- la localisation et le nombre des grands équipements de niveau régional;
- la répartition et la diversité des équipements locaux.

#### La valorisation du patrimoine (et la protection des intérieurs d'îlot) :

- le nombre de bâtiments protégés;
- le nombre de réhabilitations de bâtiments protégés et le type d'affectation;
- le nombre de primes liées à la protection du patrimoine.

La mobilité :

- la fréquentation du réseau urbain STIB et dans les gares SNCB de la Région;
- l'intensité de la circulation sur les voiries métropolitaines et autoroutes;
- les investissements en renouvellement et en extension de capacité des transports publics;
- l'intensité de la circulation sur le réseau de quartier (" zones 30 ");
- la longueur du réseau de quartier converti en " zones 30 ".

L'environnement :

- l'exposition au bruit;
- la qualité de l'air.

Ces indicateurs objectifs devraient être complétés par des indicateurs de mesure d'opinion de type " baromètre " indiquant le niveau de satisfaction de la population.