

Réponses au questionnaire au GAQ – Comité du Quartier européen de la Ville de Bruxelles

Mai 2024

5 axes/questions

SECURITE - URBANISME - MOBILITE - QUALITE de VIE – GESTION

1/ Sécurité :

Contexte

Sécurité des biens et des personnes : agents de quartiers et police de proximité, réactions rapides aux signalements de riverains. Heures d'ouverture du Commissariat local (Boulevard Clovis) insuffisantes.

Poursuite des infractions, respect des législations en voirie, tapage nocturne, bon éclairage et bon état des trottoirs de cheminement. Maîtrise du bruit (avions, rodéos, urbains etc...). Nous ne faisons pas partie des 15 « hot spots » : que reste-t-il pour nous ?

Comment votre parti propose-t-il d'anticiper les problèmes de sécurité de notre quartier ?

➔ De manière globale, l'enjeu de la sécurité est fondamental pour le MR au niveau régional.

Partant du constat que le sentiment d'insécurité provient essentiellement du nombre insuffisant de patrouilles en rue, d'agents de police de proximité qui connaissent le quartier, de rues pas assez éclairées, de l'absence de dispositifs citoyens structurés qui permettent de se porter mutuellement secours, notamment en cas de harcèlement sexuel, ou de moyens suffisamment rapides pour porter plainte et obtenir justice, nous souhaitons que la sécurité de proximité soit drastiquement renforcée. Concrètement, il faudra nécessairement réinvestir dans des commissariats de quartiers mais aussi veiller à ce que plus de Bruxelloisai ent accès à la formation pour devenir agent de police. La Région a mis en place un programme de pré-formation qui doit être davantage soutenu et promotionné.

Quelques-unes de nos propositions relatives à la sécurité de proximité, reprises dans notre programme régional, sont les suivantes :

- Étudier la réouverture de certains commissariats de quartiers sur base des besoins locaux ;
- Généraliser le déploiement des antennes LISA pour étendre le service de proximité et répondre aux besoins locaux ;
- Organiser un juste financement des zones de police bruxelloises ;
- Compléter le cadre policier pour disposer d'une police réactive ;
- Renforcer le personnel non policier aux côtés de la police pour les tâches administratives ;
- Améliorer la formation des policiers pour l'adapter aux réalités de terrain et en particulier aux spécificités de la lutte contre la violence faite aux femmes et aux personnes LGBTQI+ ;

- Créer un « brevet des actes utiles » : l'organisation de formations reconnues au sein des zones de police pour dispenser les conseils nécessaires à toute personne en vue de réagir à une situation présentant un risque pour soi ou pour autrui ;
- Instaurer un budget régional pour les initiatives citoyennes en matière de prévention et de sécurité ;
- Soutenir la mise en place de dispositifs « safe » qui reposent sur un partenariat entre acteurs des quartiers, en vue d'offrir des lieux sécurisés et sécurisants ou refuges temporaires (commerces, locaux associatifs, etc.) pour toute victime de menace présente ou imminente et/ou de harcèlement de rue ;
- Donner la possibilité de porter plainte pour du harcèlement sexiste dans l'espace public sur le portail interactif « Police on web » notamment pour mieux cibler les quartiers ou les problématiques ;
- Présenter systématiquement l'alternative des sanctions administratives communales (SAC) à la victime de harcèlement sexuel ;
- Utiliser la méthode 5D, conçue par le collectif Hollaback ! et promue par l'ASBL Touche pas à Ma Pote pour lutter contre le harcèlement de rue ;

Plus spécifiquement, les horaires d'ouverture du Commissariat de quartier EUROPE du boulevard Clovis sont largement insatisfaisants. Le MR de la Ville de Bruxelles, notamment par la voie de son chef de groupe David Weytsman, plaide pour une large extension de ces horaires, avec a minima une ouverture tous les jours en journée et devant tendre vers une ouverture en soirée et idéalement pendant une partie de la nuit.

Le MR de la Ville plaide également pour la nomination d'un commissaire de quartier dans le quartier européen et pour que les gardiens de la paix puissent circuler toute la journée. Grâce à l'intervention du chef de groupe à la Ville de Bruxelles, ces gardiens de la paix circulent déjà dans les parcs à différentes tranches horaires, mais cela reste encore insuffisant .

Concernant les spécificités du quartier, nous relevons encore que l'éclairage public y est insuffisant et que l'état des trottoirs y est particulièrement délabré.

En effet, lors de ces cinq dernières années, seuls quelques dizaines de mètres de trottoirs ont été refaits.

Un « focus trottoirs » constitue pour nous une des premières priorités pour la prochaine législature, tant pour ce qui concerne les voiries régionales que communales.

Notre programme régional souhaite refaire de la marche à pied, la grande oubliée des politiques, la première priorité en matière de mobilité : la philosophie de notre politique de mobilité n'exclut aucun mode de déplacement, mais repose sur le principe STOP, selon lequel les aménagements de voiries doivent être priorités pour différentes catégories d'usagers, dans l'ordre :

1. Les piétons, d'où notre priorité accordée à la marche à pied ;
2. Les cyclistes ;
3. Les transports en commun ;

4. Les voitures

Concernant encore certaines spécificités du quartier, nous voulons nous montrer particulièrement vigilants pour les autorisations HoReCa (bars en particulier) ayant un impact sur le bruit en intérieur d'îlot.

La diversification commerciale dans le quartier est également une politique que nous entendons mener.

Concernant la problématique des rodéos urbains, autre réelle problématique dans le quartier, nous souhaitons renforcer le contrôle par caméras pour identifier les plaques, en prévoyant d'éventuelles réquisition des voitures (inspiration de ce qui a été mis en place par la ville de Gand).

Une attention toute particulière devra également être apportée pour renforcer la lutte et la surveillance afin de prévenir les cambriolages.

Enfin, concernant les nuisances sonores provoquées par le survol de Bruxelles, nous soutenons :

- La mise sur place d' une véritable autorité de contrôle indépendante qui assure le respect des procédures établies, notamment en ce qui concerne le système préférentiel des pistes – vu le recours abusif de la piste 01 sanctionné judiciairement à de multiples reprises – eu égard aux normes de vent ;
- une généralisation de l'utilisation du système de guidage satellite exigé dans tous les aéroports européens permettant des courbes de décollage et d'atterrissage mieux maîtrisées avec un impact positif sur la diminution des nuisances sonores ;
- la mise en place d'un quota count et l'interdiction progressive des avions cargo anciens trop bruyants ;
- l'accélération de la transition vers des avions moins polluants et moins bruyants.

2/Urbanisme :

Contexte

Enjeux concernant les normes urbanistiques du nouveau RRU : fin des dérogations et bruxellisation. Cas particuliers des terrasses en voirie. Densification : jusqu'à quel point ? comment ? Augmentation de la durée des enquêtes publiques, en décomptant les périodes de fêtes y compris en fin d'année. Quid de la reconversion des bâtiments qui vont être libérés par le déménagement d'une grande partie des fonctionnaires européens.

Respect urbanistique des alignements de maisons de « style bruxellois » et du quartier Art Nouveau. Le défi du Green Deal européen en matière d'isolation des bâtiments anciens à forte valeur patrimoniale (Zone ZICHEE) pose problème. Des bâtiments remarquables quoique non-classés risquent d'être défigurés par une application des nouvelles normes. Quid du problème des petits propriétaires occupants qui n'ont pas les moyens de mettre leur bien aux nouvelles normes énergétiques (taxe, expropriation ?)

Comment votre parti pense-t-il l'urbanisation de notre quartier au vu des nouvelles contraintes ?
Quelle est sa conception du Good Living ?

→ De manière globale, le MR s'est positionné contre le projet actuel de nouveau RRU (Good Living).

Si des points positifs sont à souligner, tels que le renforcement de la qualité de vie des immeubles (avec des écueils, cfr plus bas) et des espaces publics, la création d'une ville plus verte, des immeubles plus résilients et plus qualitatifs sur le plan environnemental, de sérieux effets pervers ont également été pointés par notre groupe au parlement régional.

En effet, s'il est évident que l'actuel RRU est complètement dépassé par les nouveaux enjeux de la ville contemporaine et qu'il fait dans les faits l'objet de bien trop nombreuses dérogations, le projet actuel pourrait impliquer de graves conséquences pour le développement immobilier bruxellois.

Nos principales critiques sur l'actuel projet Good Living sont les suivantes :

- 1) Avec des règles plus souples (voire une dérégulation totale puisque les règles disparaissent au profit d'objectifs généraux, et donc pas assez précis, à atteindre), il y aura une trop grande complexification de la relation avec les autorités compétentes, avec un risque accru de décisions arbitraires pour les développeurs et pour l'ensemble des citoyens concernés ;
- 2) Moins de sécurité juridique donc et une porte ouverte aux recours. Pour rappel, il y a déjà 60 % de recours sur les grands projets immobiliers à Bruxelles ;
- 3) Augmentation des biens immobiliers neufs : le renforcement des exigences pour les logements (imposition d'une terrasse, d'une hauteur sous plafond de 2,70 m, les dimensions minimales des espaces communs comme les couloirs et cages d'escaliers, l'imposition de lumière naturelle à certains endroits, etc.) risque d'avoir un impact sur le coût de construction, qui se répercutera automatiquement sur le prix de vente. En fin de compte, Good Living pourrait augmenter significativement le prix moyen des appartements pour tout acheteur en Région bruxelloise ;
- 4) Frein pour la reconversion de bureaux en logements (rendue presque impossible) à cause de toutes les prescriptions (terrasses, lumières dans partie communes, dimensions minimales et hauteurs sous plafond) ;
- 5) Stationnement : suppression de nombreuses places de stationnement (les places perpendiculaires et en épis), notamment devant les parcs ou les lieux de culte ;
- 6) Biodiversité : risque que le CBS (coefficient de biotope par surface) soit utilisé comme un instrument prétendant compenser la destruction de la biodiversité existante en y substituant des alternatives moins durables mais jugées équivalentes par un indicateur statistique
- 7) Pas d'instrument prévu pour la protection des perspectives remarquables. Le MR proposait d'introduire un mécanisme de « cônes de vue » dans le RRU : c'est un angle de vision depuis un point donné jusqu'au monument ou au site à protéger ; exemples de monuments dont les perspectives doivent être protégées et respectées : Palais de Justice, Atomium, Basilique de Koekelberg, flèche de l'hôtel de Ville de la Grand-Place, cathédrale Sainte-Gudule, etc.

Un enjeu spécifique au quartier européen concerne les projets d'implantation de immeubles de grande hauteur (tours). Le MR s'est ainsi opposé au projet « Loi 130 » et nous sollicitons l'abandon des projets de même gabarit.

Notre position régionale concernant les immeubles-tours est la suivante : nous rejoignons la position défendue par différents urbanistes et analystes de l'espace urbain, qui estiment que la tour est un objet autonome, qui est pensé pour lui-même et très peu dans son rapport au tissu urbain environnant. Il est très compliqué d'ouvrir la tour sur son quartier et de créer des liens avec les alentours. Les urbanistes s'accordent par ailleurs pour dire que Bruxelles n'a jamais eu de vision coordonnée des tours sur son territoire. En outre, la grande dispersion des tours sur le territoire peut susciter un sentiment d'aménagement inachevé.

Cette position doit toutefois être nuancée : il ne s'agit pas de rejeter tout projet qui contiendrait des tours mais bien d'examiner au cas par cas la pertinence de ce type de construction eu égard à une série de considérations.

Il ne s'agit donc pas d'une opposition dogmatique « contre » les tours mais nous estimons que les immeubles de grande hauteur doivent à tout le moins répondre à toute une série de critères : présence de nœuds importants de communication à proximité immédiate, insertion dans le quartier environnant, capacité à répondre aux besoins du quartier en termes de logements, question du respect des perspectives, aménagement des bases, question des effets indésirables potentiels (vents, ombres portées, etc.), compensations en termes d'équipements et d'espaces verts.

A notre estime, l'érection de tours à Bruxelles ne peut s'envisager qu'à condition que le critère majeur de la qualité architecturale soit respecté. Nous plaçons en faveur d'une approche urbaine qui permette d'embellir l'espace urbain, de soutenir l'activité économique dans les quartiers et de créer de nouveaux logements performants.

En ce qui concerne les projets du quartier européen, qui ont défrayé la chronique tout au long de la législature et qui vous occupent plus particulièrement, notre position est très claire : une tour ne peut venir boucher une vue dégagée si elle concerne un élément clé du patrimoine culturel immobilier et que l'implantation de l'immeuble s'inscrit de manière non harmonieuse dans le paysage urbain. Or, dans l'état actuel du précédent PAD Loi (que nous avons farouchement combattu et qui a été heureusement abandonné), les tours porteraient atteinte à plusieurs perspectives patrimoniales remarquables : la perspective patrimoniale du Cinquantenaire depuis Montgomery et l'avenue de Tervueren était gravement mise à mal par les émergences prévues dans le PAD Loi ; de même, plusieurs logements risquaient d'être écrasés par la hauteur des bâtiments au niveau des squares Marie-Louise, Ambiorix et Marguerite. En outre, il s'avère que la planification qui était prévue aurait engendré des ombres portées dans plusieurs quartiers aux alentours.

« La densité, ça se compense. La verticalité, ça se justifie »

Concernant la reconversion des bureaux en logements, nous estimons qu'elle a tout son sens dans le quartier européen, qui doit devenir davantage mixte fonctionnellement. Il s'agit en effet de sortir de la logique de monofonctionnalité pour privilégier les diversités de fonction (commerces, logements), de manière à rendre les quartiers vivants à toute heure de la journée et à renforcer le sentiment de sécurité par le contrôle social.

Il s'agira également de porter une attention à ce que ces projets de reconversion en logements ne s'orientent pas uniquement vers du haut de gamme mais puissent également comporter un certain nombre de « logements moyens », davantage accessibles pour la classe moyenne.

Concernant la question de la participation citoyenne, le MR régional plaide pour garantir une réelle participation citoyenne et une consultation des riverains en amont des grands projets d'aménagement (dont les PAD) pour tenir compte de leurs besoins et attentes. Le simulacre des consultations citoyennes, telles qu'elles sont menées aujourd'hui, abîme la démocratie et diminue la confiance des citoyens envers le monde politique. Nous avons d'ailleurs déposé au parlement bruxellois une proposition d'ordonnance visant la création d'un Conseil de l'Aménagement Urbain (CAU) afin d'harmoniser et d'améliorer les processus de participation des acteurs (riverains, aménageurs, promoteurs et responsables politiques locaux et régionaux) qui seraient rassemblés dès le lancement d'un nouveau grand projet urbain. Nous souhaitons également conférer au Service de la participation de *Perspective* un rôle de coordination dans les procédures de consultation citoyenne pour l'élaboration des grands projets urbains. Il s'agit également de faire davantage connaître aux citoyens les possibilités existantes pour contribuer à l'aménagement de leur quartier, comme la demande d'initiative citoyenne d'élaboration d'un Plan particulier d'affectation du sol (PPAS), prévue par le CoBAT.

Concernant la dimension patrimoniale, très importante dans le quartier des Squares, nous souhaitons clarifier les implications des zones de protection autour d'un bien classé afin de déterminer les dérogations à ces exigences qui ne pourront plus être octroyées. Nous sommes également demandeurs d'un « plan lumière », visant à valoriser par des éclairages lumineux les principaux sites patrimoniaux bruxellois (en lumière LED, par souci de sobriété énergétique). Il pourrait également être envisagé de proposer le quartier européen comme candidat au label du patrimoine européen.

Concernant la mise en conformité aux nouvelles normes énergétiques, nous proposons notamment de financer les travaux de rénovation pour moitié sous forme d'aides directes (qui permettent d'augmenter la mise de départ, de réduire le coût initial et le temps de retour sur investissement) et pour l'autre moitié sous forme de prêt (qui permet d'étaler dans le temps le remboursement des investissements avec les gains financiers générés par les économies d'énergie réalisées).

3/ Mobilité :

Contexte

Le plan de circulation de la nouvelle place Schuman coupera le quartier en deux suivant l'axe de la rue de la Loi. Une bonne part du trafic s'écoulera dans les rues adjacentes étroites et inadaptées du quartier au détriment de la tranquillité des riverains. La suppression de nombreuses places de parking en surface, conjuguée à l'absence de parkings publics dans le quartier, pose déjà des problèmes aux riverains.

→ Le MR s'est opposé au plan de circulation de la nouvelle place Schuman, qui risque de reporter le trafic de transit dans les rues des riverains. Plus spécifiquement, le MR de la Ville de Bruxelles dénonce fortement la position des ECOLO/Groen, qui dérogent par ce plan de circulation

« Schuman » à leur propre Plan régional de mobilité : en effet, la logique de Good Move est censée « apaiser » les quartiers riverains en y limitant le trafic de transit pour le concentrer sur les grands axes. Or, c'est tout l'inverse qui est prévu dans le quartier autour de la Place Schuman.

Concernant le quartier européen, nous plaidons en faveur d'un nouveau plan local de mobilité, impliquant un square bien plus verdurisé et un quartier tranquilisé sur le plan de la mobilité, favorisant les modes actifs de déplacement selon le principe STOP exposé ci-dessus.

Concernant notre position globale sur le plan Good Move, nous pensons que ce plan régional de mobilité, dont nous partageons en grande partie la philosophie première, était parti d'un bon pied en impliquant la société civile lors de son élaboration au niveau régional. Malheureusement, la suite des événements a présenté de nombreux manquements en matière de concertation à commencer par le non-respect du renforcement des mécanismes de co-construction prévus par Good Move. La Charte de participation citoyenne qui devait être rédigée et qui visait à assurer le bon déroulement du processus de concertation n'a jamais vu le jour. Il n'existe pas non plus de mode d'emploi uniforme à destination des communes qui n'ont pas été correctement outillées comme le prévoyait pourtant le plan. La Ministre Groen de la Mobilité a, elle-même, reconnu ces manquements. Même constat concernant le cahier des charges envoyé par la Région aux communes dans le cadre de l'élaboration des plans communaux de mobilité. Aucun élément n'y figure au sujet de la consultation ou de la participation citoyenne.

Ce manque de considération en pratique pour les processus de participation est pour le moins étonnant de la part d'une ministre écologiste qui érige la participation en fétiche.

En place et lieu des nouvelles commissions délibératives chères et encore trop peu efficaces, il aurait sans doute été plus utile de mener une large consultation populaire si l'outil existait comme les libéraux le réclame depuis 2015 afin que l'ensemble des Bruxellois, et pas un tout petit échantillon, puissent se prononcer sur les grands plans de mobilité.

Troisièmement, nous nous questionnons sur la qualité des consultations qui ont été menées et le rôle joué par l'ensemble des ASBL abondamment subsidiées par la Ministre, véritable bras armé d'Ecolo - Groen. Souvent parties prenantes, voir plus à ces réunions, ces lobbies de Good Move auraient-ils contribué à biaiser les résultats en matière d'adhésion et gonfler les chiffres de la participation aux consultations ? Le simple constat que Good Move suscite aujourd'hui plus d'opposition que d'adhésion malgré les moyens déployés questionne clairement la méthode.

Comme pour les plans précédents, la réussite de Good Move dépend essentiellement de l'amélioration substantielle des alternatives pour parvenir à diminuer l'usage de la voiture individuelle : une plus grande offre de transports en commun avec notamment l'agrandissement du métro, davantage de fluidité sur les grands axes pour apaiser les mailles de quartiers, le recours aux nouvelles technologies, le développement de la mobilité électrique, l'amélioration du réseau cyclable, un plan piétons, etc. Sur papier, Good Move a tout pour plaire mais à condition de faire les choses dans le bon ordre et selon des priorités clairement identifiées.

Or, à Bruxelles les restrictions en matière de mobilité arrivent plus vite que le renforcement des alternatives. Cette transition mal accompagnée pousse naturellement une grande partie de la population précarisée à la rejeter. Si un ménage sur deux ne possède pas de voiture, Bruxelles enregistre aussi un taux de pauvreté record et la caricature selon laquelle seuls les riches possèderaient une voiture est très éloignée de la réalité. Mettre tous les usagers sur un pied

d'égalité créée aussi une discrimination qui renforce ce sentiment de rejet. Une personne à mobilité réduite âgée ou en situation de handicap, un indépendant un chauffagiste, un plombier un fleuriste ou un livreur, n'aura pas accès aux mêmes alternatives qu'une personne valide ou un employé de bureau. Le problème est que Good Move met tout le monde dans le même sac avec des alternatives encore pour la plupart insuffisantes.

Pourtant les solutions ne manquent pas mais sans doute demandent-elles plus d'efforts que la facile application de restrictions. Nous avons déposé au Parlement bruxellois plusieurs textes visant à développer une meilleure offre de transport la nuit, l'ouverture de nouvelles lignes de bus grâce au à la gestion déléguée comme à Bordeaux, ou encore un service de transport à la demande en complément de l'offre STIB existante. Nous défendons aussi le développement du covoiturage ou encore d'une mobilité dite intelligente. Une étude d'Agora démontre qu'il est possible de diminuer la congestion de 30% à Bruxelles grâce aux nouvelles technologies qui permettent une meilleure gestion des flux.

Nous déplorons aussi qu'il aura fallu presque 8 ans au gouvernement bruxellois pour s'accorder sur une réforme du secteur des taxis, Uber, Heetch et autres LVC qui pourtant sont une excellente alternative à la voiture individuelle.

Les grands changements requièrent du temps et de la compétence. Du temps pour informer, créer suffisamment d'adhésion, implémenter correctement les changements. De la compétence pour bien planifier, anticiper les difficultés et prévoir les solutions adéquates. Si Bruxelles a pris du retard en matière de mobilité, il n'est pas correct de la part du gouvernement bruxellois d'en faire maintenant porter le poids aux Bruxellois avec une politique du changement « tout, partout et en même temps...et tant pis si ça bloque ! ».

À ce niveau aussi Good Move a connu plus d'un couac. L'absence par exemple de dérogations pour les livreurs ou les bus scolaires lors de l'implémentation de la maille Pentagone a révélé à tout le moins un certain degré d'amateurisme. Les autorités bruxelloises n'ont pas non plus veillé à fluidifier le trafic sur les grands axes alors qu'il s'agit de la seule manière de progressivement diminuer le trafic de transit dans les quartiers. Pire encore, les travaux sur la Petite ceinture ont engendré des embouteillages monstres. Tout ceci était prévisible mais n'a pas été anticipé.

Ce mauvais tempo couplé à l'absence d'alternatives coûte malheureusement cher aux acteurs économiques mis sur une voie de garage. Good Move n'intègre pas dans son logiciel l'impact de ces changements sur les quartiers commerçants comme le dénonce entre autres l'IEB (Bruxelles Inter-Environnement).

Simplement balayer cette réalité d'un revers de la main en accusant les lanceurs d'alerte comme le SNI de faire du Bruxelles bashing ou le MR d'être un parti conservateur pro-voiture revient à condamner Bruxelles à une longue traversée du désert sur le plan économique avec toutes les conséquences en matière d'emploi et sur le plan social.

Une méthode éprouvée par certains élus locaux libéraux consiste à n'avancer sur un projet de mobilité qu'une fois qu'il a récolté 50% d'adhésion. Cette méthode demande plus d'efforts mais évite les allers-retours contre-productifs et garantit une participation citoyenne plus active.

Good Move doit aussi être remis à plat au niveau régional pour avancer plus vite en matière de solutions que de restrictions. Les Bruxellois ont besoin de retrouver de la cohérence. Certains partis (PS, Défi) louent le plan à la région mais le torpillent dans certaines communes. Cette schizophrénie creuse un peu plus le fossé entre les politiques et les citoyens. Nous le déplorons.

Les tensions doivent être apaisées. Il est trop facile d'accuser l'opposition de boutefeuf alors que d'autres partis (Ecolo -Groen) ont joué aux pompiers pyromanes en faisant la sourde oreille aux critiques.

Le MR régional souhaite repenser la mobilité comme un tout et de sortir des oppositions aussi faussement binaires (voitures contre vélos) que stériles. Sans changement de discours, la transition vers une ville plus propre mais aussi plus fluide risque d'être encore retardée. Cela nécessitera chez quelques mandataires de passer du militantisme au pragmatisme pour plus de résultats. N'oublions pas que la mobilité est l'affaire de tous et que c'est avec un Bruxelles uni que nous réussirons cette transition.

4/ Qualité de vie :

Contexte

L'équilibre qualitatif risque d'être totalement détruit par l'introduction d'un trafic plus dense aux abords du Parc du Cinquantenaire. Son remaniement reste flou, alimenté par les rumeurs : couverture de la trémie, accès aux musées, exploitation commerciale etc.... Quid des positions du nouveau responsable (Bruno Van Lierde)

Comment votre parti compte-t-il gérer l'impact sur la qualité de l'air, sur la qualité de vie, après la rénovation du quartier Schuman y compris les projets concernant le parc du Cinquantenaire dans le cadre de 50/200 ? Comment l'information et la participation des habitants seront-elles assurées ?

➔ Avec la perspective du bicentenaire du pays, le projet qui se dessine ne manque pas d'ambition et nous le soutenons. Nous nous réjouissons d'ailleurs qu'il intègre pleinement l'Europe. Non seulement parce que les institutions gravitent à sa périphérie mais aussi parce que la majorité des riverains représentent intensément l'Europe. Pour que ce projet soit une réalité en 2030, nous devons associer pleinement les habitants qui entourent le Cinquantenaire, ce qui nous permettra d'enrichir le concept.

Le bourgmestre d'Etterbeek Vincent De Wolf a eu l'occasion de rappeler depuis le lancement de ce projet à quel point il était fondamental d'associer l'ensemble des riverains du quartier à chaque étape de sa réalisation.

Des réunions publiques d'informations et de participation à destination des riverains ont déjà eu lieu à Etterbeek et auront encore lieu dans les mois et les années qui suivent.

Nous nous engageons à ce qu'il en soit de même dans les communes concernées et dans lesquelles le MR fera partie des prochaines majorités communales.

Il s'agira de travailler étroitement avec Bruxelles Environnement, en charge de la gestion de cet espace vert régional, afin de maximiser la qualité et la durabilité au profit de tous, en ce compris la question de la qualité de l'air.

Bruxelles Mobilité et les communes seront également associés tout au long de la procédure, de manière à ce que les impacts sur le trafic soient maîtrisés en fonction des réalités locales des quartiers avoisinants, pour lesquelles les autorités locales sont évidemment au plus près des réalités vécues par les habitants.

5/ Gestion politique et financière de la Région

Contexte

Explosion des budgets régionaux notamment en matière de travaux publics et dégradation de la note des agences de notations internationales pour la Région.

Comment votre parti envisage-t-il l'assainissement des finances régionales ? Quelles sont les éventuelles économies ou recettes nouvelles ? Envisage-t-il d'augmenter la taxation des ménages et/ou des entreprises ? Comment compte-t-il gérer l'exode actuel des entreprises hors de la Région bruxelloise ?

→ Durant toute cette législature, le MR n'a eu de cesser de dénoncer les gigantesques dérapages budgétaires de la majorité régionale.

La dette consolidée (incorporant les institutions pararégionales) est passée à 13,1 milliards d'euros à la fin de 2023. Celle de la Région proprement dite constitue la plus grande partie, soit 10,5 milliards. Cela correspond à un endettement de 190% par rapport aux recettes fiscales de la Région.

A politique inchangée, la dette consolidée bruxelloise passerait à 19,4 milliards d'euros en 2028. C'est une augmentation de 6,4 milliards. Si on se limite à la dette propre de la Région, elle augmenterait de 6,4 milliards d'euros également, passant de 10,4 à 16,8 milliards d'euros. Le ratio des dépenses par rapport aux recettes devrait évoluer de 190 % en 2023 à 285 % en 2028.

Le plan de diminution des dépenses "Optiris", qui vise à réaliser des économies structurelles en 2023 et 2024, risque fort d'être insuffisant face à l'ampleur du déficit. Cette économie de 60 millions d'euros par an est maintenue dans le temps étant donné qu'elle est structurelle mais elle apparaît en effet dérisoire par rapport à un déficit qui passerait de 1,5 milliard d'euros en 2023 à 955 millions en 2028.

Pour répondre à cette situation critique, le MR programme un volet de réformes purement budgétaires et un volet de réformes structurelles.

Concrètement, il est plus que temps que la Région bruxelloise applique la règle d'or budgétaire fondée sur le principe de l'équilibre budgétaire avec une limitation du déficit en pourcentage du PIB. Il faut une norme de croissance des dépenses primaires qui garantisse une politique budgétaire responsable, en plus d'une corrélation forte entre recours à l'emprunt et investissements vertueux pour la Région.

Deuxièmement, il faut imposer par voie légale l'équilibre budgétaire des administrations publiques avec une limite inférieure de déficit structurel de 0,5 % du produit intérieur brut. On en est loin aujourd'hui.

Troisièmement, vérifier le respect des nouveaux impératifs légaux nécessitera l'organisation de contrôles budgétaires plus réguliers, qui vérifie aussi les sous-utilisations.

Quatrièmement, le MR veut appliquer la méthode du « budget base zéro » (BBZ). Cette technique budgétaire, appliquée dans les grandes entreprises, consiste à allouer les ressources de la manière la plus efficace possible en repensant chaque dépense. Chaque dépense doit être justifiée – ligne par ligne – et le budget n'est augmenté que sur base des résultats. Cette méthode a pour but d'améliorer la gestion publique et s'oppose à la méthode actuelle qui considère le budget de l'année précédente déjà pour acquis sans analyse des résultats.

Cinquièmement, le MR défend, pour l'ensemble des gros investissements régionaux futurs, la mise en place de modèles de financement alternatifs qui ne reposent pas que sur des financements publics (et donc pas uniquement sur le portefeuille des Bruxelles). Concrètement, nous voulons nous inspirer de la Société du Grand Paris qui gère le développement du Grand Express Paris et qui a développé un modèle financier unique constitué de : un financement public de l'État dans le cadre du programme d'investissements d'avenir et européens, des recettes fiscales régionales, un recours à l'emprunt auprès d'investisseurs publics et des levées de fonds sur les marchés financiers, sécurisant le financement du projet sur le long terme. Des recettes propres sont également prévues une fois la mise en service du réseau (redevances d'usage). Un modèle similaire (mobilisation de l'épargne privée via le Fédéral pour Bruxelles via Beliris, émission d'obligations vertes, PPP avec système de redevance) doit être mis en place pour financer les projets suivants :

- Financement du métro ;
- Entretien et rénovation des tunnels ;
- Modernisation du réseau d'égouttage ;
- Financement de la stratégie de rénovation du bâti.

Le MR régional réaffirme par ailleurs son engagement ferme envers la stabilité fiscale à Bruxelles, soulignant qu'une augmentation de la taxation des ménages et des entreprises n'est pas envisagée. Les classes moyennes, véritable moteur de notre société, et les entreprises innovantes méritent de bénéficier d'un environnement propice à leur épanouissement et à leur succès. La pression fiscale actuelle, lourde et parfois étouffante, freine l'initiative personnelle et décourage l'investissement. Dans cette optique, notre programme propose de réviser en profondeur le système fiscal pour insuffler de l'oxygène dans l'économie bruxelloise. Alléger les impôts pour les classes moyennes n'est pas seulement une question d'équité ; c'est aussi un puissant levier de croissance qui stimulera l'emploi, soutiendra la consommation et encouragera l'entrepreneuriat. Les entreprises, grandes et petites, sont le cœur battant de notre économie. Elles créent des emplois, innovent et dynamisent notre Région. Cependant, une fiscalité lourde les empêche souvent de réaliser leur plein potentiel. En réduisant les charges fiscales, nous leur offrons la possibilité de se développer, d'investir dans de nouveaux projets et d'embaucher davantage. Cette approche crée un cercle vertueux de croissance économique, bénéfique pour tous les Bruxellois.

L'enjeu est de rendre la fiscalité plus attractive pour les entreprises, notamment en harmonisant la fiscalité au niveau communal et lever ce frein souvent pointé du doigt par le monde entrepreneurial, dans une logique d'attractivité (et donc de tax down). Il est impératif de se diriger résolument vers une administration qui place les entreprises au cœur de ses préoccupations.

Concrètement, cela implique de rejeter toute superposition de normes complexes et difficiles à mettre en œuvre. Par exemple, à Bruxelles, il faut parfois jusqu'à trois fois plus de temps pour obtenir un permis d'urbanisme, il faut absolument réduire ce délai d'obtention de permis par 3 au minimum. L'administration est trop lourde, trop lente et pas attractive. Nous souhaitons réduire et rationaliser le nombre d'organismes publics régionaux.

Au niveau fédéral nous proposons toute une série de mesures :

- 1) Réduire l'impôt des sociétés à 15% pour les PME ;
- 2) Nous voulons porter la déduction pour investissement à 25 % pour les PME de manière pérenne. Cette mesure permettra de doper durablement les investissements des PME. La mesure ne viserait que les PME comptant jusqu'à 50 équivalents temps plein ;
- 3) Nous proposons de prolonger à trois ans le mécanisme de cotisations avantageuses pour les indépendants starter, contre un an (quatre trimestres) aujourd'hui. En effet, ces derniers peuvent bénéficier d'une cotisation sociale minimale réduite si leurs revenus sont limités. Cette mesure vise à soutenir celles et ceux qui font le choix d'une activité indépendante dans les premières étapes de leur parcours entrepreneurial. Il s'agit d'encourager tout le monde : les personnes en transition d'un emploi salarié ou de fonctionnaire vers le statut d'indépendant, ainsi évidemment que celles qui entreprennent pour la première fois. L'objectif est double : encourager l'esprit d'entreprendre et assurer à l'État des rentrées fiscales et sociales à long terme en permettant l'épanouissement de chacun.

Concernant l'exode des entreprises, depuis 2017, c'est environ 3.000 entreprises qui quittent chaque année Bruxelles. En 2021, 3119 entreprises ont quitté la région bruxelloise. À l'inverse, 2103 entreprises ont quitté une autre Région pour s'installer en RBC. Le solde pour 2021 est de – 1016 entreprises. Ce solde est aussi en constante augmentation : il était de – 442 entreprises dix ans auparavant, en 2011.

Il est impératif que nous mettions un terme à l'exode des entreprises à Bruxelles. La fuite des entreprises nuit non seulement à l'économie locale, mais elle impacte également l'emploi, les revenus et le développement régional dans son ensemble. Nous devons agir de manière proactive pour garder et attirer les entreprises, en créant un environnement propice à leur épanouissement, en offrant des infrastructures modernes, une main-d'œuvre qualifiée et des opportunités de croissance. Le MR souhaite, en étroite collaboration avec les acteurs économiques et en développant des partenariats public-privé, construire un écosystème dynamique qui encourage l'innovation, la compétitivité et la prospérité économique à long terme.

Nous aiderons les entreprises à tous les niveaux. Tout d'abord, les formations seront axées sur les métiers porteurs d'emploi et il y aura une réelle incitation au travail parce que nous ne pouvons plus entendre qu'une entreprise manque de main d'œuvre pour se développer. Ensuite, nous nous assurons que les politiques menées ne soient pas un frein à l'économie et à l'attractivité de

Bruxelles. Nous réformerons Good Move et Good living avec pour objectif une ville fluide et une délivrance rapide des permis. Enfin, nous redonnerons à Bruxelles ses lettres de noblesse pour qu'elle soit une capitale sûre, moderne et propre.

L'amélioration de la sécurité, de la mobilité et de la propreté à Bruxelles est un pilier fondamental du développement économique régional. En garantissant un environnement urbain sûr, où les résidents et les visiteurs se sentent en confiance pour travailler, vivre et investir, nous favorisons la croissance des entreprises et l'essor de l'emploi. De plus, une ville propre et bien entretenue renforce son attractivité touristique et son image internationale, attirant ainsi les investissements et les événements d'envergure qui dynamisent l'économie locale.

Tout notre projet politique vise à renforcer l'attractivité de Bruxelles, ce qui contribuera justement à relancer les secteurs qui ont été affectés par les récentes crises. Ensuite, pour ceux qui connaissent actuellement des difficultés, le Centre pour entreprises en Difficulté joue un rôle crucial en offrant une analyse approfondie de chaque situation et en proposant des plans individualisés ainsi que l'accompagnement nécessaire. Nous soutenons cette initiative, de même que la mise en place de services d'accompagnement personnalisés pour aider les commerçants et les entreprises à comprendre les différentes aides économiques et à déterminer celles qui conviennent le mieux à leurs besoins.

En parallèle, il est nécessaire de simplifier les procédures administratives pour ces aides : réduire la paperasserie et introduire des formulaires de demande simplifiés afin de faciliter le processus.

Enfin, nous appelons à une vraie écoute des milieux économiques qui doivent reprendre leur place dans le dialogue avec le futur gouvernement.