Chapitre XIII

BRUXELLES & COMMUNES A FACILITÉS

CONSTAT

Bruxelles, capitale de l'Europe et siège de l'OTAN, est l'un des sept grands centres de pouvoir du monde (avec Washington, Moscou, Pékin, Paris, Londres et Berlin). C'est ici que se prennent des décisions qui changent ou influencent la vie de centaines de millions d'Européens et l'économie du monde.

Un visiteur naïf et mal informé qui découvrirait notre ville pourrait donc s'attendre à ce que son apparence et son fonctionnement reflètent cette importance, comme dans le centre des grandes capitales que nous avons cité. Il pourrait espérer voir de l'ordre, de la beauté et, oui, une certaine image de puissance.

Au lieu de cela, il se trouvera plongé dans l'une des capitales les plus sales d'Europe, restera bloqué dans des embouteillages sans fin, errera de chantier en chantier à la recherche de sa route, se foulera une cheville sur les trottoirs défoncés, observera pensivement les échafaudages entourant le Palais de justice et refusera de croire qu'ils sont en place depuis 1982 (près de quarante ans…), visitera des musées dans lesquels il pleut, qui ferment leurs portes à 17h00 et où la moitié des salles sont fermées faute de personnel et rentrant tristement vers son hôtel, se perdra dans des rues mal éclairées et où manque une plaque de rue sur deux.

La gestion de cette ville est désastreuse.

En cause, un manque de volonté politique et un morcellement kafkaïen des compétences : si Paris, Londres, Berlin ou Washington ont des institutions claires qui leur permettent de mener des politiques cohérentes en matière d'urbanisme, de mobilité, de propreté, de sécurité, de culture ou d'emploi, Bruxelles, ville somme toute de petite taille et peu peuplée si on la compare à ses concurrentes, se débat entre les « compétences » de la Région, de la COCOF, de la COCON, de la COCOM, de la Communauté française et, pour couronner le tout, des 19 communes.

Et depuis des décennies, ceux qui veulent tout régler par un surcroît d'impôts (en échange desquels de moins en moins de services sont rendus) en vue d'un refinancement, ne prennent jamais en compte l'imbroglio politico-administratif bruxellois et les économies d'échelle qui résulteraient de sa simplification. Résultat : nous avons, par exemple, à Bruxelles, six zones de police (donc, six chefs de corps, six états-majors, six collèges de police etc.) et 19 CPAS…

Le taux de chômage est de plus de 15 %, soit le plus élevé du pays. À Berlin, il est de 8,4 %, à Paris, de 7,1 %, à Londres de 5,4 % et La Haye, ville à la structure économique très semblable à celle de Bruxelles (tournée vers les services), il est de 7,2 %.

Il en résulte la paupérisation d'une partie importante de la population, la présence de nombreux allocataires sociaux, une crise du logement et de la délinquance.

Il existe plus d'une centaine d'aides publiques aux entreprises localisées en Région bruxelloise ou qui souhaitent s'y installer. Certaines entreprises se sont faites une spécialité de vivre ou survivre grâce aux subsides, d'autres doivent engager du personnel spécialisé pour s'y retrouver dans ce maquis.

Le RER, annoncé depuis vingt ans, reste un rêve éloigné à cause, non d'un problème budgétaire, mais bien du trop grand nombre d'acteurs publics impliqués dans sa réalisation. Une seule commune peut bloquer permis et travaux pendant des mois.

Madrid a construit 166 stations en 12 ans. La capitale de l'Europe devrait être capable d'ériger 50 stations en 10 ans, et non 7 en 20 ans. Depuis le début des années 2000 à aujourd'hui, la fréquentation des transports en commun à Bruxelles a été multipliée par 2,62. De même, 88 % des personnes interrogées affirment utiliser le métro (contre 66 % pour le tram et 55 % pour le bus). L'extension du réseau de métro bruxellois est donc souhaitable et souhaitée.

Du fait des chantiers multiples, de la frénésie « anti-voitures » du gouvernement régional et d'une politique de stationnement incohérente, la mobilité est un cauchemar.

En outre, Bruxelles est une ville sale : il n'y a pas une seule agence responsable de la propreté. La Région est compétente pour l'enlèvement et le traitement des immondices, tâche qui est confiée à l'Agence Bruxelles-Propreté tandis que les communes sont compétentes pour la « propreté publique » (balayage, vidange des corbeilles urbaines, épandage en hiver, enlèvement des graffitis…). Sans parler des « ping-pong » de compétences entre voiries régionales et communales…

En ce qui concerne le sport, la Région, les Communautés francophone et flamande, la COCOF et la COCON ainsi que les communes, sont compétentes. Il est presque impossible de développer une politique ambitieuse dans ces conditions.

La culture n'est pas mieux servie. La ville-région ne compte pas moins de trente personnes (ministres ou échevins) en charge de la culture qui exercent une forme de responsabilité. On compte plus de 150 échevins, bourgmestres ou présidents de CPAS. À quelques centaines de mètres d'intervalle, la plupart des communes subsidient au moins une bibliothèque, une ludothèque, une académie des Beaux-arts, un espace sportif, un musée, un théâtre et un centre culturel. Chacune des deux communautés et chacune des « commissions communautaires » compte également un ministre compétent pour ces matières. Enfin, le Théâtre royal de la Monnaie, l'Orchestre national de Belgique et le Palais des Beaux-Arts dépendent du niveau fédéral. La dispersion de ces compétences est pour beaucoup dans l'échec de politiques culturelles d'envergure, à quelques exceptions près…

Nous voulons simplifier, rationaliser et faire fonctionner notre région, en panne de vision et de projets clairs.

PROPOSITIONS

- **Simplifier drastiquement l'organisation politique et administrative de Bruxelles** : 20 conseillers par communes, 4 échevins, intégration du CPAS dans la commune, 50 parlementaires bruxellois (40 francophones et 10 flamands) au lieu de 89 actuellement.
- **Renforcer le parcours d'intégration obligatoire à Bruxelles pour les primo-arrivants**, actuellement très minimal et passif, qui rentrera en vigueur début 2020. Conditionner la réussite du parcours à la réussite d'un examen linguistique et culturel ; inclure des cours d'Histoire de notre pays, de nos institutions et de notre continent ; inclure des cours à propos de nos acquis culturels (égalité entre les sexes, respect des genres, neutralité de l'État, primauté de la loi, etc.) ; augmenter et améliorer les structures d'accueil (seulement 7 000 places prévues actuellement pour 13 000 arrivées/an).
- **Faire évaluer par une équipe externe et indépendante les possibilités de réduction des coûts de fonctionnement de la Région et de ses communes.** L'audit effectué par Sir Peter Gershon à la demande du gouvernement britannique peut servir d'exemple.
- **Réduire sensiblement le nombre d'emplois publics**, en ne remplaçant pas un fonctionnaire sur trois partant à la retraite.
- **Rationaliser les moyens et outils en transcendant les logiques bureaucratiques et les autonomies institutionnelles** : par exemple, **fusionner Actiris et Bruxelles-Formation et regrouper toutes les initiatives en matière d'emploi sous une seule direction**.
- **Réviser si les habitants concernés le souhaitent les limites des communes afin de constituer des ensembles plus homogènes** et d'éviter les absurdités actuelles d'une rue qui commence dans une commune et se termine dans l'autre, d'avoir deux systèmes d'éclairage public ou deux systèmes de nettoyage dans une même rue, etc.
- **Établir un monopole de tutelle de la Région sur l'ensemble des grands chantiers stratégiques** (logement, mobilité, loisirs et équipements publics).
- **Développer des partenariats publics-privés pour les infrastructures** (métro) comme pour la gestion de bâtiments publics, des hôpitaux publics, de certains musées et d'une série de politiques publiques.
- **Fusionner les six zones de police en une zone unique à l'échelle de la Région** car c'est le niveau pertinent pour mener une politique de lutte contre les phénomènes de criminalité que connaît une grande agglomération comme Bruxelles et pour maintenir l'ordre.
- **Obliger les communes à présenter des budgets en équilibre** et à atteindre l'équilibre budgétaire.
- **Assurer une publication en ligne sur un site facilement accessible, identifiable et consultable**, de toutes les subventions publiques et de leur justification.

Plus particulièrement sur la mobilité bruxelloise…

- **Ajouter aux 40 kilomètres de réseau actuel du métro, 4 nouvelles lignes**, via des partenariats public-privé et en impliquant les institutions internationales présentes sur le territoire de la Région. La part de financement public se fera par les fonds de la Région bruxelloise, une augmentation de l'enveloppe Beliris, des fonds européens et un soutien de la Banque européenne d'Investissement.
- **Poursuivre et achever l'extension du métro 3** (7 nouvelles stations) pour 2030, comme c'est actuellement prévu : plus de nouveau report. Prolonger le métro 3 de Bordet jusqu'à l'aéroport de Zaventem.
- **Améliorer la multi-modalité** en permettant à un seul titre de transport d'utiliser STIB, TEC, SNCB, De Lijn, etc.
- **Augmenter l'offre de la SNCB** en finalisant en priorité les travaux du RER endéans les 5 ans. Améliorer la qualité du service : ponctualité, fréquence et confort des trains.

- **Mettre en place des feux à décompte numériques** comme il en existe dans de nombreuses villes au monde afin de fluidifier le trafic.
- **Multiplier les parkings autour et dans Bruxelles** chaque fois que la demande existe.
- E**ncourager l'implantation de nouveaux opérateurs de voitures partagées** (comme Cambio, Drive Now, Zipcar, Zen).
- **Régionaliser l'organisation et la gestion du stationnement**.
- **Améliorer le confort sonore dans les transports en commun** (le bruit des conversations téléphoniques ou de la musique dissuadent des usagers de les prendre).
- **Stimuler les alternatives à la voiture en ville** par l'incitation à généraliser les voitures partagées et une offre plus dense et élargie des transports en commun ainsi qu'en promouvant la mobilité douce par la construction d'un réseau continu de pistes cyclables et d'aménagement destinés aux véhicules légers (trottinettes, etc.).
- **Encourager la marche en ville** : en collaboration avec les communes, réaliser un audit des trottoirs de la capitale et élaborer un plan général de rénovation.
- **Optimaliser et accélérer les chantiers urbains**. Mieux informer les usagers par l'implantation d'agendas électroniques dans la ville.
- Développer **une App qui permette de voir en temps réel** les options en matière de mobilité afin de se rendre d'un point à l'autre.

Plus particulièrement sur le survol de Bruxelles...

- **L'aéroport doit être progressivement fermé au trafic de nuit** (sauf exception, par exemple dans le cas d'arrivées prématurées de vols transatlantiques suite à des vents favorables). Maintien temporaire du plafond actuel de 16 000 vols de nuit par an. Dans une seconde phase, suppression progressive des vols de nuit entre 23h00 et 07h00.
- **Promouvoir les lignes régulières**. Distribuer les low cost, cargo, fret vers des aéroports dont les nuisances environnementales ont été prises en considération lors de l'implantation.
- **Maximiser l'usage des pistes 25 orientées** face aux vents dominants. Elles permettent une répartition équitable des survols lors du décollage et le survol exclusif de terres inhabitées à l'atterrissage. Lorsque la direction et la force du vent sont telles que les pistes 25 préférentielles ne peuvent pas être utilisées, le seul critère de choix d'une autre piste doit être le vent.
- **Privilégier les meilleurs axes de survol**, c'est-à-dire le survol des routes, lignes de chemin de fer, zones industrielles ; la répartition des couloirs doit se faire suivant les balises de navigation suivies par les avions en fonction de leur destination finale.
- **Suppression totale de la route du Canal**, de jour comme de nuit.
- **Corriger la route Ikea au décollage 19** : virage gauche immédiat, sortie de piste à 700 pieds pour éviter le survol de zones urbanisées.
- **Les approches vers la piste 01 doivent se faire par le Sud-Ouest** sans survol de Bruxelles, de Waterloo et du Brabant Wallon par un alignement obligatoire depuis Ittre.
- **Transférer les gros porteurs** vers une route de contournement de Bruxelles par le Nord.
- **Sonomètres : le contrôle de la charge environnementale endurée par les communes et les riverains doit pouvoir être objectivé** par l'extension du réseau régional de sonomètres.

Plus particulièrement pour les communes à facilités...

- **Traduire en français le site E-loket** pour les demandes de permis d'urbanisme.

- **Autoriser la création d'écoles bilingues**.
- **Étendre l'abonnement scolaire De Lijn et STIB** pour qu'ils englobent les 6 communes à facilités en un seul abonnement.
- **Relier le bus 42 à la station de métro Kraainem** en passant par la maison communale de Kraainem.
- **Prolonger la ligne de tram 39** de Ban Eik jusqu'au Musée de Tervuren (jonction 44).
- **Veiller à l'application correcte des lois sur l'emploi des langues en matière administrative** en respectant l'arrêt du Conseil d'Etat du 20 juin 2014 (droit des habitants francophones des communes à facilités de recevoir leurs documents en français).
- **Permettre à la Fédération Wallonie-Bruxelles de soutenir des projets à caractère culturel** dans les 6 communes à facilités par la signature d'un accord de coopération avec la Flandre.
- **Inviter les autorités flamandes à autoriser l'inscription d'élèves francophones des communes sans facilités dans une école francophone** située dans une commune périphérique dite « à facilités ».
- **Accorder aux utilisateurs des titres-services d'obtenir toute communication dans leur langue** (néerlandais ou français).
- **Placer tout le long du Ring des murs anti-bruit**.