



## Editorial

Dans quelques jours, le Parlement bruxellois célébrera la Fête de l'Iris. Le 8 mai est non seulement devenu une tradition pour les Bruxellois mais aussi un jour important pour notre Région, qui souffle cette année ses dix-neuf bougies. La Fête de l'Iris, c'est aussi un jour de fête pour tous les habitants et les autorités de la Région, un jour où les gens prennent le temps de s'amuser, de se rencontrer et de discuter.

A cette occasion, le Parlement bruxellois veille plus que jamais à remplir son rôle de «maison des Bruxellois». La preuve en est que le public montre chaque année un plus grand intérêt à visiter notre bâtiment. En 2007, plus de 6.000 visiteurs ont été accueillis tout au long de la journée portes ouvertes. Ces visites viennent s'ajouter aux 2.500 réalisées lors de la journée du patrimoine en septembre, aux 1.000 élèves accueillis pour les lectures citoyennes et aux 3.800 autres visites effectuées par les écoles ou les associations, ce qui démontre bel et bien l'intérêt des bruxellois (et des autres...) pour notre Parlement.

Dans sa volonté d'amélioration de ses infrastructures, le parlement complète ses installations avec la mise à disposition – enfin, après 10 années d'inaccessibilité - en avril, d'un parking de 65 places en sous-sol, débouchant sur la rue du Lombard. Les infrastructures existantes, que ce soient le centre d'accueil, les jardins, la salle des Glaces et la salle polyvalente sont de plus en plus utilisées par de nombreuses associations bruxelloises, dans le cadre de notre volonté d'ouverture du Parlement à toutes les forces vives de notre Région.

Nous vous donnons rendez-vous le dimanche 11 mai pour notre journée portes ouvertes, pour mieux faire connaître notre Parlement, dans une ambiance festive.



Jan BÉGHIN  
Premier  
Vice-Président



Eric TOMAS  
Président

## La protection des arbres suscite la polémique

L'abattage en urgence de 17 marronniers, à l'été 2006, avenue Winston Churchill, à Uccle, a incité certains députés bruxellois à vouloir repenser fondamentalement la politique de protection des arbres en Région bruxelloise, et en particulier celle des marronniers.

Une étude phytosanitaire réalisée, à l'époque, par le bureau d'études Arboriconseil sur les 336 arbres subsistant dans cette artère avait révélé que 157 d'entre eux - les vieux sujets de la plantation initiale - avaient tous subi dans le passé des élagages tardifs. Ces élagages avaient occasionné des plaies importantes, à l'origine de la nécrose du bois. De surcroît, des travaux de terrassement réalisés au pied des arbres avaient fragilisé ceux-ci par le biais de lésions racinaires.

Ce n'était pas tout... des tailles sévères étaient jugées responsables d'une dégradation avancée des arbres et, par conséquent, de leur niveau de dangerosité élevé. L'étude avait conclu à la nécessité d'abattre, à court terme, 68 sujets et, à moyen terme, 67 autres, soit un total de 135 arbres sur 157.

Qui plus est, Arboriconseil estima que le développement des jeunes arbres était contrarié par la concurrence de leurs voisins adultes. On avait, en outre, détecté chez ces jeunes sujets des symptômes de la nouvelle maladie bactérienne du marronnier.

La Commission royale des Monuments et Sites n'eut d'autre issue, dit-elle, que d'émettre un avis favorable sur la recommandation d'abattage intégral.

### La nouvelle fit du bruit...

En septembre de la même année, les députés Marion Lemesre, Jacqueline Rousseaux (toutes deux MR) et Jean-Luc Vanraes (Open VLD) déposèrent devant la commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la politique foncière, dont la présidence est assumée par le premier vice-président Jan Béghin (sp.a-spirit), une proposition de résolution relative à la protection des arbres de la Région de Bruxelles-Capitale, et en particulier de ses marronniers,

Cette proposition demandait au gouvernement :

- de reconnaître le caractère exceptionnel des marronniers sur l'ensemble des grands axes de prestige de la Région ;
- la suspension de toute procédure d'octroi de permis d'urbanisme ou autre, visant à l'abattage des arbres à Bruxelles, à l'exception des mesures de sécurité ;
- d'enjoindre à la STIB de retravailler ses projets de mobilité impliquant des abattages en série de marronniers ou autres grands arbres à large couronne ;

- de faire procéder par un organisme indépendant de la STIB en particulier, à l'analyse détaillée des arbres voisins des axes de circulation et de soigner régulièrement ces arbres ;
- de procéder enfin à une réflexion globale au sein d'une commission, représentant toutes les instances publiques et associations concernées, afin d'élaborer une politique qui tienne compte des souhaits des habitants, qui « parle vrai », et qui crée un esprit d'harmonie entre la nature, les souhaits de vie du citoyen et les nécessités économiques de la Région.

### ... et divisa le parlement

Cette proposition de résolution rencontra de fortes oppositions dans l'assemblée. Le PS, Ecolo et le cdH annoncèrent qu'ils la rejetteraient.

«Un siècle après l'urbanisation de Bruxelles, expliqua notamment Mohamed Azzouzi (PS), l'aménagement des espaces publics a changé. Certains arbres n'ont plus leur rôle. Le groupe PS est favorable aux arbres mais pas à n'importe quel prix». Le député cite l'exemple des marronniers qui ont été implantés «de manière incontrôlée». Ces arbres poseraient problème, selon lui, s'ils mettaient en jeu la sécurité des usagers de la voirie. Voter telle quelle la proposition de résolution serait un acte d'«irresponsabilité». En raison de la pollution, Mohamed Azzouzi estime que certains types d'arbres ne semblent plus appropriés pour notre Région. Il convient, conclut-il, de bien choisir les essences.



Pour Yaron Pesztat (Ecolo) la proposition de résolution libérale contient des passages inacceptables. «Prétendre qu'il existe dans le chef du gouvernement une véritable politique d'abattage systématique des marronniers est excessif. Et dire qu'en tout état de cause on ne peut jamais, pour des raisons d'amélioration de la mobilité des transports en commun, procéder à un abattage d'arbres, c'est aller trop loin».



Le texte de la résolution libérale illustrerait, selon le député Ecolo, une conception particulière de la démocratie quand il prétend qu'«avant toute chose, au-delà du débat technique ou écologique, l'abattage des arbres contre la volonté affirmée des riverains présente un déficit démocratique grave et développera un sentiment incontournable de frustrations».

Le ministre de la Mobilité Pascal Smet (sp.a-spirit) se défendit de vouloir procéder à des abattages massifs. Il invoqua «les 1.000 arbres plantés, ces derniers mois, en Région bruxelloise, les 2.000 arbres à planter encore dans les deux années à venir et les 300.000 EUR dépensés annuellement pour mieux connaître l'état des arbres, tous numérotés».

De son côté, la secrétaire d'Etat chargée de l'Urbanisme, Françoise Dupuis (PS) s'opposa à tout moratoire sur la délivrance de permis d'abattage d'arbres.

Marion Lemesre (MR) reconnut que certaines recommandations du texte «formulées dans l'émotion» étaient peut-être excessives. C'est pourquoi les auteurs de la proposition suggèrent de procéder à plusieurs auditions d'experts (voir ci-dessous) avant de se remettre à la rédaction d'une nouvelle proposition de résolution qui pourrait réunir toutes les formations démocratiques du parlement.

### Pour une gestion concertée...

La Région compte environ 3.600 marronniers répertoriés et numérotés. Une bonne part d'entre eux sont inscrits dans l'urbanisation de Bruxelles telle qu'elle fut conçue par le roi Léopold II et sont donc centenaires. Qu'on songe à l'avenue de Tervueren, au Cinquantenaire, aux avenues Winston Churchill, Albert, De Fré, Louise, Lepoutre, etc.

Depuis 1999, les marronniers sont agressés, en Belgique, par des parasites venant d'Europe orientale. Ceux-ci ne s'attaqueraient qu'aux feuilles et à l'écorce et ne menaceraient pas la stabilité des arbres. Mais les auteurs de la proposition de résolution soupçonnent la Région de s'être lancée, pour cette raison, dans une «politique générale» d'abattage des marronniers. Ces députés font le rapprochement entre une telle pratique et les marronniers des ave-



nues Louise et Churchill où la STIB, affirment-ils, aurait des projets de réaménagement de lignes : «Améliorer la circulation des moyens de transport non polluants est un objectif primordial qui ne peut être réalisé au prix de l'abattage de certains grands arbres qui gêneraient lesdits projets».

## ... du patrimoine vert

Les députés Lemesre, Rousseaux et Vanraes citent d'autres exemples. Au boulevard du Souverain, les racines des grands arbres auraient été sectionnées pour moitié par les



travaux de construction du site propre de la STIB. Avenue Churchill, les travaux d'élagage entrepris par la société de transport auraient occasionné de graves lésions aux écorces.

Les auteurs de la proposition estiment que la population n'est pas suffisamment consultée avant les décisions d'abattage d'arbres, basées parfois, disent-ils, sur des études contradictoires.

L'ambition des députés est d'impliquer les responsables des espaces verts en amont des interventions sur l'espace public, pour que la politique des espaces verts obtienne une place «privilégiée» dans l'aménagement du territoire.

Il importe, selon eux toujours, de mieux coordonner l'action des divers intervenants sur le

terrain et de parvenir à l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques, d'un plan de gestion à long terme du patrimoine vert.



## INTERVIEWS

### «Mettre le patrimoine vert au cœur des décisions»



Jacqueline Rousseaux et Marion Lemesre (MR)

La députée MR, Marion Lemesre, est co-auteur de la proposition de résolution relative à la protection des arbres.

**Votre texte avait été rédigé dans l'urgence, au vu de la menace qui pesait sur la pérennité des marronniers de l'avenue Winston Churchill, à Uccle...**

En effet. Nous avons réagi quand les permis de bâtir sollicités par la STIB ont été délivrés. Je reconnais que le texte de notre proposition est né d'une réaction émotionnelle. Mais les auditions qui ont été organisées, à cette occasion, ont permis à tous de se rendre compte de l'ampleur du problème. Je travaille donc à la rédaction d'un nouveau texte. Il sera proposé à la signature de toutes les forces démocratiques de l'assemblée et recommandera au gouvernement un plan de gestion des arbres à long terme. Nous devons, par exemple, mieux objectiver le rôle des experts. Avenue Churchill, l'autorité publique a communiqué dans tous les sens. Cela a déstabilisé la confiance du citoyen.

**Comment définiriez-vous l'équilibre que vous recherchez entre les alignements d'arbres et la mobilité dans la ville ?**

La mobilité est un des éléments de la ville. Elle ne peut pas tuer la ville. A l'avenue Rommelaere à Laeken, les arbres gênaient les voies de tram. On les a déplacés. Il faut restaurer les grands alignements. Après le «tout à la voiture des années soixante», il ne faudrait pas tomber dans l'excès inverse du « tout au tram et au bus ». Pas de mobilité à tout prix ! On se braque à tort sur la vitesse commerciale des transports en commun et sur le raisonnement «à chacun sa bande de circulation». Les zones 30 ne sont pas respectées par les bus qui deviennent un véritable danger public sur la voirie.

**Vous dites que la banque de données infrarouges, concernant les arbres, n'est pas assez accessible aux gestionnaires de terrain. Quelle solution prônez-vous ?**

En effet. Le rôle de l'Association bruxelloise des Gestionnaires des Plantations doit être renforcé. Toutes les informations disponibles doivent être mises en commun. Il faut également améliorer la formation continue des agents. La science des arbres est évolutive, en fonction des changements climatiques, notamment et leur implantation en milieu urbain.

**Quelles améliorations souhaitez-vous apporter à votre proposition de résolution ?**

Nous devrions arriver à un code de bonne conduite à l'égard des arbres, dans le chef de toutes les autorités publiques et des entrepreneurs qui interviennent sur la voie publique. Les cahiers des charges des gestionnaires de chantiers doivent être plus précis et plus clairs. Ils doivent imposer des études aboutissant à la recommandation d'espèces d'arbres, en fonction de leur localisation. L'avis des gestionnaires de plantations doit être sollicité en amont des décisions urbanistiques. Voyez le parvis de la cathédrale Saint-Michel : les plantations actuelles, demandent un arrosage trop intensif. En terme de maintenance, c'est une hérésie ! Il faut aussi renforcer le rôle des contrôleurs de chantiers, ceux de l'AED et de Bruxelles Environnement, pour leur permettre de s'assurer du respect des cahiers des charges. Il faut remettre le patrimoine vert en amont des décisions. Or on est aujourd'hui trop dans l'émotionnel et le réactif.

### «La Région devrait développer ses propres pépinières»

Serge Kempeneers, docteur en sciences, est directeur à Bruxelles Environnement (anciennement Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement).

**Il y a eu, selon vous, dans le passé, de mauvaises tailles et pratiques de gestion du sol qui auraient occasionné des dégâts aux arbres anciens, à Bruxelles.**

Lorsque l'arbre est d'un certain âge, la taille doit se pratiquer sur des branches qui ne sont pas trop grosses. La taille des grosses branches nécessite, en effet, un grand professionnalisme. Dans les années cinquante et jusqu'au milieu des années quatre-vingt, beaucoup

d'arbres, à Bruxelles, ont été traités par des non professionnels. Les instructions ont été données sans beaucoup de réflexion. Or, l'arbre est un organisme vivant. Aujourd'hui, certains de nos arbres ressemblent à des poteaux télégraphiques. Certaines grosses branches ont été coupées au milieu du tronc et ont attiré la pourriture. C'est le cas de vieux érables, au Cinquantenaire. La partie centrale de ces arbres a été fragilisée. Un gros coup de vent menace leur stabilité.

Les arbres requièrent les soins de professionnels, dès leur plantation.

**Le réseau régional de surveillance des arbres fonctionne néanmoins bien, selon vous. Vous êtes donc plutôt rassurant...**

Les différents services régionaux ont des équipes et des outils de surveillance satisfaisants. On enregistre, à cet égard, un net progrès par rapport à il y a dix ans. Aujourd'hui, beaucoup de communes ont pris conscience de l'importance de la formation de leur personnel.

**La Région, dites-vous, devrait développer ses propres pépinières. Pourquoi ?**

Quand on est maître de la façon dont se développent les plantes, on ne les dope pas. Les pépinières privées sont tentées de doper les plantes, pour mieux les vendre. Mais cela rend celles-ci plus sensibles au gel. Dans les pépinières régionales, nous pourrions mettre en culture des plantes plus petites. Nous maîtriserions mieux la croissance des arbres, nous gérerions mieux leur entretien. Nous pourrions également nous constituer des stocks pour les remplacements.

**Vous avez souligné l'importance du maintien d'arbres morts sur pied dans certains milieux forestiers. C'est étonnant...**

Le bois mort sur pied attire les champignons et favorise l'entretien d'un biotope. Il suscite l'apparition d'un cortège de plantes et d'animaux : oiseaux, oiseaux de nuit, insectes, écureuils, etc., restent actifs durant l'hiver. Les arbres morts créent un réservoir de nourriture.

### «Arriver avant qu'on ne referme les tranchées...»

Valérie Decoux est responsable de la cellule plantation de Bruxelles Mobilité (anciennement Administration de l'équipement et des déplacements)

**Vous soulignez une difficulté : les voiries régionales relèvent de la Région, les voiries communales des communes et les parcs et forêts de Bruxelles Environnement. Avez-vous une solution à proposer ?**

Je voudrais insister sur l'importance du travail de l'ABGP, l'Association des bruxellois Gestionnaires des Plantations, qui réunit la Région, les communes et Bruxelles Environnement (anciennement IBGE). Ce lieu d'échange est extrêmement important et pourrait être développé à l'avenir.

**Bruxelles Mobilité, dites-vous, arrive parfois trop tard sur les chantiers. Il n'existe pas de mécanisme permettant de juger le système racinaire de l'arbre. On ne peut observer que ses conséquences sur la santé de l'arbre....**

Certains impétrants (des sociétés qui posent des câbles, comme Belgacom, etc.) creusent des tranchées et les referment avant que nous ayons pu venir faire nos constatations sur place. Dans ces conditions, nous ne pouvons ouvrir les tranchées pour constater les dégâts éventuels aux racines des arbres. Les divers entrepreneurs devraient nous avertir plus tôt, avant qu'ils n'interviennent auprès des arbres. Ces situations sont relativement fréquentes : cela arrive deux fois par mois, environ. Il faudrait être plus strict, à cet égard.

**Beaucoup de marronniers se trouvent plantés le long d'axes traversés par des trams. Cela crée des problèmes...**

Pour aménager des voies de tram, on a parfois dû tailler drastiquement des arbres. Il est un fait que plusieurs grands axes bruxellois, plantés de marronniers, ont reçu des axes de trams. Ces arbres ne réagissent pas bien à des tailles sévères.

**Est-il exact que Bruxelles Mobilité ne fait jamais abattre un arbre sans communiquer avec le public ?**

C'est exact. A l'endroit des chantiers, nous diffusons des toutes-boîtes, avant l'abattage, expliquant les raisons de celui-ci et les procédures de replantation. Lorsqu'il s'agit d'alignements d'arbres importants, nous organisons des séances d'information publiques. Nous préparons actuellement une nouvelle brochure expliquant notre politique en matière de gestion d'arbres. Elle devrait être disponible sur les stands d'information de la Région et aux endroits proches des chantiers.

## «Le partage de l'espace public renforce la convivialité»

Marie-France Degembe, historienne de l'art, spécialisée en jardins et parcs historiques, est également membre de la Commission royale des Monuments et Sites.

**La proposition de résolution nécessite, selon vous, de nombreux aménagements. Vous jugez, par exemple, inopportun de se focaliser sur les marronniers...**

L'état sanitaire de beaucoup d'autres arbres, à Bruxelles, est tout aussi préoccupant. Il y a urgence pour les marronniers parce que beaucoup sont victimes d'une nouvelle maladie. Avenue Winston Churchill, les marronniers ont été très fort affaiblis par des tailles intempestives causées par le déplacement des voies de tram sur la berme centrale. Malgré les bonnes volontés, la connaissance des arbres reste problématique.

**Vous affirmez que l'état des alignements d'arbres est préoccupant à Bruxelles...**

Des motifs phytosanitaires sont souvent mis en avant pour procéder à des abattages dont l'objectif réel est une redistribution de l'espace public entre ses différents utilisateurs. L'arbre n'est pas réellement au cœur des projets. Dans beaucoup de cas, la dangerosité des arbres est prétexte à des aménagements strictement circulatoires. Il est peu raisonnable de modifier les alignements bâtis et plantés en fonction d'une circulation circonstancielle.

**A la division de l'espace public, qui aboutit au site propre, vous préférez le partage de l'espace public...**

Dans la mesure du possible, oui. La Commission royale des Monuments et Sites plaide pour une multifonctionnalité des lieux plutôt que pour leur hyperspécialisation. On constate que, sur les voies routières, le partage de l'espace améliore la convivialité. Ce partage permet aussi de simplifier les aménagements urbains qui provoquent parfois des chocs visuels de par l'abondance de poteaux et de piquets qui sont, de surcroît, coûteux à entretenir. Nous en appelons à une plus grande sobriété, à cet égard.

**Avenue Churchill, vous vous êtes prononcés pour un abattage intégral des marronniers. Drève de Lorraine, on vous a soumis une demande d'abattage de 673 hêtres pourpres. Vous réservez votre décision parce que les études de dangerosité sont contradictoires. Cela arrive-t-il souvent ?**

Drève de Lorraine, dans un contexte forestier, les échantillonnages étaient différents. Les études ne se recoupaient pas entièrement. Nous pouvions donc difficilement prendre position. La connaissance des arbres n'est pas une science très ancienne. Diagnostiquer un arbre en bout de course ne procède pas d'une science exacte. L'individu, comme l'être humain, peut avoir des capacités de résistance inconnues. Il y a encore de nombreuses insoupçonnées. De nouvelles maladies apparaissent. Pour l'instant, nous sommes opposés à l'abattage. Nous pouvons gérer la transition. A moyen terme, il y aura peut-être lieu de procéder à des abattages par tronçon. La replantation sera complexe. Quand un arbre disparaît, il peut fragiliser le groupe.

# Bruxelles est, elle aussi, concernée par les changements climatiques

## Deux ordonnances Kyoto

### Moins d'émissions de gaz à effet de serre

Certains gaz présents dans l'atmosphère laissent passer les rayons entrants du soleil et absorbent partiellement le rayonnement émis par le réchauffement terrestre. Cet effet de serre naturel contribue au maintien de la température terrestre moyenne autour des 15°C plutôt qu'à -18°C.

La concentration des gaz à effet de serre (entre autres la vapeur d'eau H<sub>2</sub>O, le dioxyde de carbone CO<sub>2</sub>, le méthane CH<sub>4</sub>) a augmenté de manière manifeste au cours des cinquante dernières années.

Le phénomène du réchauffement climatique dû à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est un problème environnemental d'une importance cruciale, qui se pose à l'échelle planétaire. L'augmentation constatée des concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère exerce une influence néfaste sur le climat. Une réduction de ces émissions doit passer par un changement radical des habitudes en matière de logement, de travail et de déplacement. Les habitants de la terre doivent modifier leur gestion des matières premières et de l'énergie. La majorité des activités humaines souffrent d'une dépendance énergétique, qui est particulièrement prononcée en Europe et aux Etats-Unis. L'empreinte écologique de l'occidental pèse sur la Terre.

### Le droit international de l'environnement

Le Protocole de Kyoto de 1997 :

- s'appuie sur les principes de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;
- impose aux pays industrialisés un objectif chiffré de limitation et de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 5,2% par rapport au niveau de 1990, au cours de la période allant de 2008 à 2012.

Les pays industrialisés doivent réduire les émissions de GES par le biais de mesures nationales.

Ils peuvent aussi recourir à trois mécanismes de flexibilité comme alternative pour les réductions d'émission nationales :

- les permis d'émission négociables (PEN) ou échanges internationaux de quotas d'émission entre les parties signataires du Protocole de Kyoto. Un pays qui aurait dépassé l'objectif fixé en termes de réduction d'émissions peut négocier le surplus avec les pays qui n'ont pas atteint leur objectif ;
- la mise en œuvre conjointe (MOC). Les pays industrialisés qui investissent dans un projet visant à réduire les émissions dans un autre pays industrialisé obtiennent des crédits d'émission ;
- le mécanisme de développement propre (MDP). Les pays industrialisés peuvent obtenir des crédits d'émission en investissant dans

des projets visant à réduire les émissions nettes dans des pays en développement.

Le Protocole de Kyoto est entré en vigueur le 16 février 2005.

Lors de la Conférence de Bali qui s'est tenue en décembre 2007, les parties signataires de la convention-cadre ont rédigé leur feuille de route, qui vise principalement à prolonger le Protocole de Kyoto au-delà de 2012.



### L'Union européenne et le Protocole de Kyoto

L'Union européenne s'engage au nom de ses membres à réduire ses émissions de GES de 8% d'ici 2012 et édicte deux directives afin de coordonner les mesures qui s'imposent :

- la directive 2003/87/CE du 13 octobre 2003 règle le commerce des quotas d'émission des GES au sein de la CE. Chaque Etat dispose pour 2005-2007 d'un plan d'allocation des quotas d'émission, qui attribue des droits d'émission aux entreprises visées par le système des droits d'émission, ce qui représente environ 12.000 établissements industriels dans l'Union européenne.
- la directive 2004/101/CE établit un lien entre le système d'échange communautaire de quotas d'émission et les mécanismes mis en place par le Protocole de Kyoto.

### Au niveau belge

Chaque Etat membre doit traduire les directives dans sa politique. La Belgique et les trois Régions sont obligées, ensemble et séparément, de transposer les normes internationales sous forme de décrets, d'ordonnances et d'arrêtés.

#### L'accord de coopération

L'accord de coopération du 19 février 2007 entre l'Autorité fédérale et les trois Régions :

- règle la répartition des charges liées au Protocole de Kyoto entre les quatre partenaires ;
- détermine les procédures relatives au respect du Protocole de Kyoto ;
- transpose en droit belge la directive européenne du 27/10/2004 et les dispositions en matière de mécanismes de flexibilité.

Selon l'accord de coopération, les partenaires s'engagent à aider les pays en voie de développement à travers des activités de projets, dans

le but de «favoriser un développement durable dans les pays en développement».

### Au niveau bruxellois

En Région bruxelloise, les émissions de CO<sub>2</sub> proviennent essentiellement des bâtiments et du trafic.

En octobre de l'an dernier, le gouvernement bruxellois déposait un projet d'ordonnance établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto.

L'ordonnance définit l'utilisation des mécanismes de flexibilité et encadre la procédure de sélection des mécanismes de projets MOC et MDP.

Le permis d'émettre des GES fait partie intégrante du permis d'environnement, ce qui est principalement inspiré par un souci de sécurité juridique et de simplification administrative.

Dans le cadre du plan régional d'allocation de quotas d'émission de GE, l'Etat fédéral et les Régions sont tombés d'accord pour la répartition suivante de l'effort :

- la Région wallonne devra réduire ses émissions de GES de 7,5 % par rapport à 1990 ;
- la Région flamande devra diminuer ses émissions de GES de 5,2 % par rapport à 1990 ;
- la Région de Bruxelles-Capitale pourra émettre 3,475 % de plus par rapport à 1990.

Au total, les Belges excèdent les droits d'émission concédés à la Belgique en vertu du Protocole de Kyoto. L'Etat fédéral devra acheter la différence pour la période allant de 2008 à 2012, soit environ 2,46 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, qui seront ensuite ristournés à la Région flamande pour 2,02 millions de tonnes et à la Région de Bruxelles-Capitale pour 0,44 millions de tonnes.

Pour mémoire : un Belge rejette environ 12 tonnes de CO<sub>2</sub> par an dans l'atmosphère.

### Les mécanismes de flexibilité

Le but est de stimuler la demande de crédits MOC et d'inciter les entreprises à investir dans les technologies écologiquement rationnelles. La demande de crédits MDP sera également stimulée, ce qui aidera les pays en développement dans lesquels des projets MDP sont mis en oeuvre à atteindre leurs objectifs de développement durable.

Les projets MOC et les projets MDP dans les pays en développement contribuent à la réduction des émissions du pays investisseur (occidental).

### Le registre des quotas d'émission

Les Régions tiennent une comptabilité des quotas d'émission et des unités de réduction d'émission à travers un registre national.



## LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE, DE LA POLITIQUE DE L'EAU ET DE L'ÉNERGIE

Cette commission discutait à la fois du projet d'ordonnance et de l'accord de coopération entre les trois Régions et l'Etat fédéral. Les deux projets ont été adoptés par 11 voix contre 1.



Selon Yaron Pesztat (Ecolo), les mécanismes de flexibilité ne servent à rien s'il s'agit de mesures transitoires destinées à protéger la compétitivité des entreprises, le temps qu'elles s'adaptent aux évolutions technologiques nécessaires à la lutte

contre le réchauffement climatique. Mais les mécanismes de flexibilité ne peuvent être pensés comme un droit de polluer ad vitam. Et Ecolo reste opposé au fait que les pays puissent acheter des quotas d'émission.

Caroline Persoons (MR) s'interroge sur le rôle de la Commission nationale Climat. Elle demande aussi quel est le bilan de l'attribution des quotas pour la première période de trois ans, qui vient de se terminer.

Magda de Galan (PS) exprime, au nom du parti socialiste, la crainte que les entreprises ne réduisent leur volume d'emploi à cause des nouveaux impératifs environnementaux.

## La mobilité en ville L'Union européenne prend l'initiative

Ce sont les villes qui font tourner le moteur de l'économie européenne. Ce sont elles qui attirent le travail et les investissements. Environ 85% du produit intérieur brut de l'Union européenne provient de régions urbaines. Les embouteillages sont responsables d'une perte d'1% de ce PIB (soit 100 milliards d'euros). Et 40% des émissions de CO<sub>2</sub> proviennent également du trafic urbain.

Toutes les villes et villes-régions d'Europe se débattent avec des problèmes complexes de mobilité. Puisque les défis sont plus ou moins comparables, ils espèrent se voir proposer des solutions à reprendre dans leur planification politique à long terme.

### Pistes de réflexion pour la mobilité urbaine

La Commission européenne avait déjà réalisé il y a deux ans une évaluation intermédiaire de la problématique (voir le Livre blanc sur les transports, qui date de 2001).

Entre-temps, la Commission a consulté nombre d'instances et de centres d'expertise et tracé une série de pistes de réflexion, qui sont publiées dans le 'Livre Vert 2007', en même temps que 25 questions ouvertes sur ces options politiques. Le grand débat public lancé via ce questionnaire sera clôturé à la mi-mars. Le visage de la politique européenne en matière de mobilité urbaine sera révélé en automne de cette année dans le plan général stratégique et dans *des actions concrètes de soutien aux initiatives politiques locales*.

Le désir explicite de l'Union européenne est donc de provoquer un processus de changement dans la mobilité urbaine, sans imposer d'en haut des solutions inadaptées aux situations locales.

Par respect pour le principe de subsidiarité, la Commission insiste sur le fait que ce sont les autorités locales qui doivent engager des actions concrètes, en comptant sur la valeur ajoutée du soutien européen.



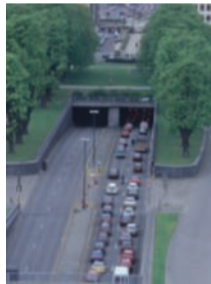
### Inverser le temps

Le défi n'est pas mince. Comment concilier le développement économique et l'accessibilité des villes avec la qualité de vie de leurs habitants et la protection de l'environnement ?

Le 'Livre vert' de la Commission européenne vise cinq domaines politiques, pour lesquels elle esquisse chaque fois un diagnostic, en indiquant plusieurs options et en terminant par quelques questions.

Ces cinq défis portent sur :

- une plus grande fluidité du trafic en ville ;
- l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction du niveau de bruit ;
- un transport urbain plus intelligent ;
- une accessibilité du transport urbain ;
- la sécurité.



### Une nouvelle culture de la mobilité

Une nouvelle culture de la mobilité urbaine passe par des programmes d'éducation et de sensibilisation actualisés et intensifiés. Il pourrait s'agir notamment de campagnes d'information et de sensibilisation visant à influencer le comportement de groupes cibles spécifiques au regard de la mobilité. Selon les résultats du processus de consultation, la création d'un Observatoire européen de la mobilité urbaine pourrait être envisagée, suivant le modèle de l'Observatoire européen de la sécurité routière. Cet Observatoire pourrait étendre les connaissances relatives à la mobilité urbaine aux responsables politiques et au grand public. Il pourrait en outre servir de plateforme d'échanges sur les bonnes pratiques.

### Sources de financement

L'apport financier doit provenir de tous les maillons politiques : local, régional, fédéral et européen. Les usagers doivent également s'acquitter d'un prix raisonnable pour les services de transport collectif. Les redevances de stationnement et la tarification routière urbaine (voir la *congestion charge à Londres*) pourraient contribuer au financement de mesures en faveur des transports urbains. Une dimension urbaine est ajoutée à la directive «Eurovignette». La Commission européenne veille surtout à soutenir les bénéfices pour l'environnement des investissements en faveur des transports propres et la nécessité d'un transfert vers des modes de transport moins polluants.

Le FEDER et le fonds de cohésion investiront 8 milliards d'euros pour les transports urbains durant la période 2007-2013. Environ 10 milliards d'euros supplémentaires sont réservés pour des projets intégrés de développement urbain et rural qui peuvent inclure des investissements en matière de transports. L'UE finance de plus en plus de projets liés aux systèmes de transport intelligents.

De son côté, la Banque européenne d'investissement accorde chaque année 2,5 milliards d'euros à des projets de transport urbain.

L'initiative CIVITAS de la Commission européenne aide les villes et les agglomérations à développer un système de transport urbain plus durable et plus économe en énergie.

### Du travail pour les commissions réunies de l'Infrastructure et de l'Environnement

Sur l'insistance de la députée Celine Delforge (Ecolo), le Bureau élargi du Parlement bruxellois a décidé de confier la discussion du Livre vert européen aux commissions réunies de la l'Infrastructure et de l'Environnement.

Lors de la dernière réunion, le 23 janvier dernier, les présidents de ces commissions - M. Willem Draps (MR) et Mme Olivia P'tito (PS) - ont demandé au ministre compétent, M. Pascal Smet (*sp.a-spirit*), de présenter le contexte de ce Livre vert ainsi que la vision du gouvernement. Le ministre a établi une hiérarchie des modes de déplacement : Marcher - Pédaler - Transports en commun - Voiture privée (Stappen-Trappen-Openbaar vervoer Privé-vervoer, ce qui donne l'anacronyme STOP en néerlandais). Le ministre reconnaît que la Région de Bruxelles-Capitale doit encore progresser en matière de sécurité et qu'il faudrait intensifier les contrôles. Il promet au nom du gouvernement d'intégrer les réactions des commissions réunies dans le syllabus des réponses, qui sera remis à la Commission européenne.

### Les doléances bruxelloises

Au cours de la discussion qui a suivi en commissions réunies, presque toutes les facettes des transports en commun et de la mobilité à Bruxelles ont fait l'objet de questions, de remarques, de réflexions critiques et de recommandations. Quelques sujets brûlants ont été indirectement évoqués, comme le RER, la saturation du réseau de métro, le morcellement de la politique de stationnement, l'écofiscalité, le manque de sécurité ou l'excès de surveillance, l'importance de la politique d'aménagement du territoire - sous-évaluée par le Livre vert européen -, les véhicules à faible consommation d'énergie, le plan vélo, l'état des lieux du plan de transport Iris 2 etc.

Le ministre n'a pas pu s'empêcher de défendre «sa» politique, pressé comme il l'est entre les questions européennes et les doléances bruxelloises. La parlementaire Julie de Grootte (cdH) est heureusement parvenue à donner un tour positif à la discussion en rappelant à tous les membres de la commission que la réunion n'était pas conçue pour analyser les politiques de mobilité menées à Bruxelles mais bien pour suggérer des mesures susceptibles d'être prises au niveau européen.

### Une réponse aux 25 questions posées par le Livre vert

Un mois plus tard, le 22 février, les coprésidents Willem Draps et Olivia P'tito ont soumis aux membres des commissions réunies un projet de lettre, contenant une réponse réfléchie et constructive aux 25 questions figurant dans le Livre vert. Les membres se sont immédiatement mis d'accord pour couler ces réponses sous forme d'une résolution et les publier, conformément à la procédure d'exception prévue au règlement.

La résolution a été adoptée par 17 voix et 1 abstention lors de la réunion du 27 février 2008 et par 71 voix et 6 abstentions au cours de la séance plénière du 7 mars 2008.

Le parlement bruxellois considère que les aspects sociaux de la mobilité ne sont pas assez présents dans le texte du Livre vert et que celui-ci contient peu d'idées et de pistes novatrices en matière de mobilité. Bruxelles, en tant que capitale de l'Europe, veut être un modèle en matière de mobilité.

### Quelques prises de position marquantes de la résolution

- Extraire les bus et trams de la circulation automobile afin de leur assurer une meilleure vitesse commerciale, une plus grande régularité et une meilleure fréquence ;
- développer le rail et le transport fluvial en complémentarité avec le transport de fret ;
- former à la conduite souple dans les auto-écoles ;
- diminuer l'engorgement grâce à une information en temps réel sur le nombre de places disponibles dans les parkings et certains endroits clés du trafic ;
- rendre les transports en commun matériellement et physiquement accessibles pour l'ensemble des catégories de la population ;
- encourager le logement en ville pour diminuer le nombre de navetteurs ;
- travailler en parallèle sur l'augmentation de la sécurité et le report de la voiture individuelle vers les transports en commun ;
- assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains par une présence humaine plutôt que par une vidéosurveillance ;
- veiller à une interaction entre les incitants fiscaux et les modes de déplacement propres comme la marche, le vélo et les transports collectifs ;
- le péage urbain n'est pas la panacée pour inverser la circulation automobile (voir l'article consacré au péage urbain). Il doit être assorti de mesures positives, comme la gratuité des transports en commun - en particulier pour le public fragilisé -, la gestion des emplacements de parking et la mise en place de véritables circuits pour cyclistes.

## Un péage urbain à Bruxelles?

La ministre de l'Environnement Evelyne Huytebroeck (Ecolo) s'était prononcée en début d'année en faveur du péage urbain et de l'éco-taxe, afin de réduire la pollution dans la ville-région. Lors de la séance plénière du 18 janvier dernier, quelques parlementaires lui ont demandé d'expliquer cette idée, révélée dans le journal 'Le Soir' du 4 janvier 2008.

Serge de Patoul (MR) a renvoyé à la succession des pics de pollution à Bruxelles. On a relevé à plusieurs reprises des concentrations de particules fines qui dépassaient largement le seuil d'alerte. Le renforcement des contrôles de vitesse et l'abaissement des vitesses autorisées ne sont pas, selon lui, des mesures suffisamment énergiques. Serge de Patoul a également évoqué la politique de stationnement efficace qui est mise en place à Amsterdam et à Stockholm et les effets positifs du péage urbain.

André du Bus de Warnaffe (cdH) a invité le ministre à s'occuper davantage du plan de mobilité Iris 2 et d'une politique de stationnement cohérente et équilibrée plutôt que de se soucier de l'instauration d'un système de péage.

Julie Fiszman (PS) a posé plusieurs questions pertinentes sur les aspects fiscaux et financiers de la réduction de la pression automobile. Dans l'hypothèse où Bruxelles obtiendrait les 6% de recettes de la vignette de péage, notre Région s'enrichirait de 3,6 millions d'euros. Toutefois, les calculs effectués tiennent-ils compte des moyens complémentaires nécessaires pour investir dans les transports en commun? Les personnes aux revenus modestes ne seront-elles pas les dupes de la fiscalité écologique?

Marie-Paule Quix (sp.a-spirit) a également demandé des explications supplémentaires sur la vignette automobile, le péage urbain et la redevance kilométrique intelligente.

Céline Delforge (Ecolo) s'est résolument prononcée en faveur de la suppression de l'avantage fiscal en faveur des voitures de société.

Els Ampe (Open VLD) a fait le tour didactique de la question en présentant en style télégraphique un bel aperçu de toutes les taxes sur les voitures. Selon elle, la contribution des conducteurs suffit amplement à supporter les frais des transports en commun et l'infrastructure logistique. Elle a une fois de plus plaidé pour l'ajustement de la taxe de circulation sur l'écoscore, qui permettrait d'évaluer les prestations environnementales des véhicules.

Olivia P'tito (PS) avait une question en réserve: «Le péage urbain est-il une taxe ou une redevance?». Elle s'est opposée à l'idée de pénaliser les voitures les plus polluantes en ne leur permettant plus l'accès à la Région bruxelloise, mesure qui toucherait de nombreux Bruxellois! «Je suis favorable à une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en Région bruxelloise. Mais elle

doit se faire avec les Bruxellois et les Bruxelloises, et pas contre eux.»

La ministre de l'Environnement Evelyne Huytebroeck a rappelé aux parlementaires que la circulation à Bruxelles est à l'origine de 20% des émissions de CO<sub>2</sub>, de 70% des microparticules et de 50% des dioxydes d'azote. De plus, le renforcement de l'utilisation de la voiture a des répercussions économiques et sociales directes: perte d'efficacité, stress, insécurité, pertes de temps, amoindrissement de la qualité de vie.

L'introduction d'un système de péage ou d'une écofiscalité prendra du temps. Par conséquent, sa concrétisation ne sera plus possible au cours de cette législature. Sa préférence va à un système de redevance par kilomètre parcouru. Les rentrées fiscales générées par ce système devraient être affectées en priorité à l'augmentation de l'offre en transports en commun, en l'occurrence au Réseau Express Régional (RER).

## Les bus touristiques en meilleure voie



La prolifération des lignes de bus touristiques à Bruxelles a un impact négatif sur la qualité des services proposés. A l'initiative du ministre de la Mobilité Pascal Smet (sp.a-spirit), le parlement a adopté, à l'unanimité, un projet d'or-

donnance qui réorganise le transport public desservant les lieux d'intérêt culturel de la Région. La STIB a été chargée de rédiger un cahier des charges, préalable au choix d'un concessionnaire privé.

Le système actuel, avec autorisations provisoires prorogées tous les six mois, perdurera tant que le nouveau ne sera pas opérationnel.

En 2000, la STIB avait décidé d'exploiter une ligne touristique, en collaboration avec une entreprise de transport touristique. Quelques mois plus tard, un deuxième tour opérateur arriva sur la place et s'attira les foudres juridiques de la société choisie par la société publique de transport.

En 2003, la Région mit un terme à la convention qui liait la STIB à la première société et délivra une autorisation aux deux sociétés privées concurrentes. Quand une troisième société fit son apparition sur le marché...

Faute de cadre légal, la qualité des services offerts par ces sociétés n'est pas optimale. Des bus vétustes nuisent à l'environnement. Seuls



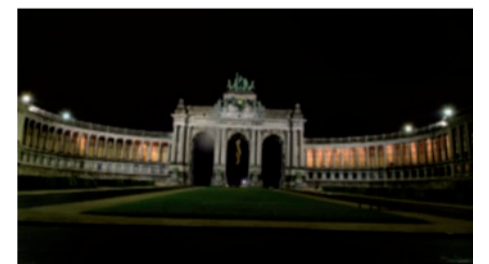
les sites commercialement les plus intéressants sont visités. Ce qui entraîne une standardisation du panorama du patrimoine bruxellois proposé.

La STIB rédigera le cahier des charges de la nouvelle concession, sur la base des résultats d'une étude commerciale. Ce cahier des charges, ouvert à la critique du parlement, mentionnera des exigences en matière de prix, de volume de l'offre et de type de véhicules. Les normes environnementales imposées au sous-traitant devront être aussi sévères que celles qui s'imposent à la Stib. Le contrat de gestion mentionnera des règles sociales. Les députés ont estimé que ces deux points étaient importants pour l'image de la Région. Le BITC (Brussels International Tourism & Congress) interviendra dans la confection des itinéraires, des arrêts et des services complémentaires.



A défaut de candidat, la STIB devrait assurer elle-même ce service.

La réorganisation du service de bus touristique n'entrave en rien les activités des agences de voyages et de bus ni celles des autres organisateurs de tours privés.



## Un musée national des chemins de fer à Bruxelles

Le contrat de gestion conclu entre l'Etat belge et la SNCB-Holding (Moniteur belge du 31/08/2005) prévoit la création d'une institution muséale dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agirait de profiter du 175<sup>ème</sup> anniversaire de la création des chemins de fer en Belgique pour rassembler dans un Musée national des chemins de fer un ensemble de pièces appartenant au patrimoine de la SNCB. Fin de l'an dernier, le député Denis Grimberghs (cdH) déposait une proposition de résolution relative à la création d'un Musée national des

chemins de fer. Il exprimait son inquiétude face au manque d'enthousiasme des autorités bruxelloises et à l'attitude équivoque de la SNCB, même si 17 millions d'euros sont déjà inscrits pour ce projet dans les comptes de la SNCB.

Denis Grimberghs était soutenu par les responsables communaux de Bruxelles et de Schaerbeek.

Le site pressenti pour l'implantation du musée était celui de la gare de Schaerbeek-Voyageurs.

Le gouvernement bruxellois s'est lui aussi déclaré favorable au projet, dans le cadre de son Plan de développement international (PDI).

Denis Grimberghs a bénéficié de l'appui de tous les groupes politiques démocratiques, qui ont cosigné le document (à l'exception du sp.a-spirit, qui estimait prématuré de déterminer l'implantation sans savoir si elle était réellement la plus appropriée).

Cette résolution est un appel urgent adressé au gouvernement bruxellois pour qu'il aborde le

projet de ce musée avec le groupe SNCB et l'Etat fédéral. Le gouvernement doit conclure des partenariats avec les différents acteurs, c'est-à-dire les autorités communales de Bruxelles-Ville et de Schaerbeek, la Région de Bruxelles-Capitale, la SNCB et les autorités fédérales.

Toujours selon Denis Grimberghs, la signature de cette résolution (\*) pourrait aider à sensibiliser les acteurs à l'intérêt que les Bruxellois portent à l'installation de ce musée dans leur ville.



Denis Grimberghs (cdH)

\* Adoptée en séance plénière du 22 janvier 2008 avec 78 voix pour 7 abstentions



## Echanges de vues sur le Plan pour l'emploi des jeunes

À l'inverse de la situation en Flandre, le chômage des Bruxellois de moins de 25 ans est en hausse : 35% en 2005 et 36% en 2008, selon l'Institut national de la statistique. Soit le double de la moyenne nationale.

Le 22 février, les députés ont eu l'occasion d'interpeller le ministre de l'Economie et de l'Emploi, Benoît Cerexhe (cdH), sur son Plan pour l'emploi des jeunes. Elaboré avec les partenaires sociaux, patrons et syndicats, ce plan décline 26 mesures spécifiques aux 18-25 ans. Il s'articule autour de cinq axes :

- multiplier les expériences professionnelles ;
- lutter contre la dualisation scolaire ;
- améliorer les compétences des demandeurs d'emploi ;
- prévoir un accompagnement adapté à chaque demandeur d'emploi ;
- développer l'emploi pour les peu qualifiés.



**Philippe Pivin (MR, opposition)** approuve la volonté du gouvernement de multiplier les expériences professionnelles des jeunes. Mais il déplore que «presque rien ne semble prévu, à ce niveau, pour une coopération avec le Forem et le VDAB», les organismes de formation wallon et flamand.

Le plan propose de systématiser les propositions de formation menant à un emploi. Le député MR regrette que le chercheur d'emploi conservera la possibilité de refuser une proposition de formation. Il suggère de rendre ces formations obligatoires, «comme en Flandre». Le plan élargit également les conditions d'octroi des chèques-langues. Philippe Pivin souligne qu'«en 2006, la Région comptait un peu plus de 97.000 demandeurs d'emploi inoccupés et 607 personnes avaient bénéficié, cette année-là, d'un chèque-langue».

Autre mesure du plan : le jeune bénéficiera d'un suivi actif, bimensuel. «Malheureusement, ajoute le député MR, le jeune ne bénéficiera de ces mesures que s'il accepte de signer un contrat de projet professionnel. Aucune des mesures d'accompagnement ne sera obligatoire». Et il cite des chiffres : «Entre juillet 2004 et juin 2006, l'Orbem a convoqué 28.475 jeunes pour leur proposer un contrat de projet professionnel. Seuls 7.980 d'entre eux ont signé un tel contrat». Pour Philippe Pivin, sans caractère contraignant, les mesures d'accompagnement ne résorberont pas efficacement le chômage des jeunes Bruxellois. «Nos amis flamands qui appliquent un suivi contraignant depuis deux ans ont baissé le taux de chômage des jeunes de plus de 33%. (...) par consensualisme ou par manque d'audace, vous persistez à ne rien rendre contraignant pour les jeunes demandeurs d'emploi».



**Marie-Paule Quix (sp.a-spirit, majorité)** fait remarquer que le chômage des jeunes allochtones a récemment «fortement diminué» en Flandre. Le plan bruxellois lui semble contenir trop peu d'engagements, tant dans le chef de la Région que dans celui des jeunes chômeurs. «Je sais que certains, dans les milieux progressistes, ont des difficultés avec les mots devoir et obligation. Il n'y a pas seulement un droit au travail, il y a également un devoir de répondre aux offres d'emploi. Il est du devoir de l'autorité publique de suivre cela de manière stricte, comme cela se passe en Flandre».

La députée puise un second exemple en Flandre : le devoir d'intégration (inburgeringsplicht). «Il ne s'agit pas d'embêter les gens à apprendre une langue. La Flandre a développé

à suffisance l'offre de cours de néerlandais». À la «chasse aux chômeurs», la députée sp.a-spirit dit préférer la «chasse aux boulots». À condition, précise-t-elle, que les salaires proposés soient «équivalents».

Pour la députée, le contrat de projet professionnel jouera un rôle «crucial» dans l'accompagnement des jeunes chômeurs. Mais elle déplore sa base volontaire et le fait que plus de la moitié des jeunes demandeurs d'emploi ne signent pas un tel contrat, faisant de ce fait chuter «drastiquement» leurs chances de décrocher un emploi.

La députée s'interroge aussi sur les moyens supplémentaires mis à la disposition de ce plan et sur les accords éventuels passés avec les Communautés française et flamande en matière d'enseignement.

Elle voudrait également savoir si la Flandre et Bruxelles se sont échangé les bonnes pratiques pour favoriser la mise à l'emploi des jeunes peu formés.



**Olivia P'tito (PS, majorité)** soutient les mesures du plan pour l'emploi des jeunes, qui, espère-t-elle, ouvrira les portes des entreprises.

La députée se dit persuadée que la seule menace du bâton est un leurre et rejette une vision «purement stigmatisante» des jeunes chômeurs. Il convient plutôt, selon elle, d'aider les gens à acquérir confiance en eux.

La députée cite les chiffres de l'Onem, publiés en 2007, selon lesquels le nombre de jeunes chômeurs augmente dans les trois Régions. Priorité doit être accordée à la levée des obstacles à l'embauche que sont la langue et le manque de mobilité.

Olivia P'tito demande au ministre Cerexhe d'accorder une attention particulière aux jeunes dépourvus du certificat d'études de base ou du certificat d'études secondaires inférieures et à ceux qui ont obtenu un diplôme dans un autre pays, non reconnu en Belgique, afin qu'ils puissent aussi mettre un pied à l'étrier. Elle soutient, à cet égard, les efforts du Bureau social d'interim et les possibilités pour ces jeunes d'accéder à un emploi public.



**Brigitte De Pauw (CD&V, majorité)** soutient également que la contrainte en matière de mise à l'emploi ne marche pas souvent mais qu'une offre volontaire ne produit pas non plus de bons résultats. La députée se pose beaucoup de questions sur la manière d'activer les chômeurs qui n'aura donc pas de caractère contraignant. Les jeunes chômeurs doivent garder à l'esprit, selon elle, que le chômage est une période transitoire, un filet de sécurité et non un «hamac».

Brigitte De Pauw s'inquiète également du fait qu'à peine 20% de l'offre d'emploi pour jeunes soit relayée par Actiris (ex Orbem) et s'interroge sur les relations nouées avec les entreprises. Elle insiste également sur l'accessibilité pour les jeunes Bruxellois de l'offre d'emploi dans la périphérie flamande et se demande si la STIB ne pourrait pas étudier la question.



**Jean-Luc Vanraes (Open VLD, majorité)** félicite le ministre Benoît Cerexhe pour ce «difficile exercice». Il remarque que des jeunes, même pourvus d'un diplôme, éprouvent des difficultés à répondre aux exigences du marché du travail et estime que des mesures «préventives» doivent être prises, à cet égard, au niveau des Communautés.

Le député suggère que, dès 16 ans, les jeunes fassent des stages en entreprises. Cela renforcerait, selon lui, leur volonté de décrocher un diplôme. Un premier entretien devrait, par ailleurs, mieux dégager les compétences des jeunes. Le député prend l'exemple de l'horeca, où 17.000 emplois seraient vacants, à Bruxelles. 8.000 demandeurs d'emploi auraient une expérience dans ce secteur, sans qu'il soit possible, actuellement, de leur trouver un job. Concernant le suivi des chômeurs, le député cite l'exemple de l'Angleterre, où un fonctionnaire a en charge 40 demandeurs d'emploi. «Si tous les personnels du département de l'Emploi étaient regroupés, un suivi plus serré serait envisageable», conclut-il, «un entretien d'embauche, tous les deux ans, c'est inacceptable, tout comme le fait que trop de personnes essayent encore d'échapper à un contrat!»

Jean-Luc Vanraes demande des précisions sur la collaboration entre Actiris et le VDAB à propos des 50.000 emplois vacants annoncés en Flandre.



**Danielle Caron (cdH, majorité)** se réjouit de l'existence de ce plan d'action pour les jeunes, qu'elle souhaite voir aussi largement diffusé auprès des employeurs. Elle s'inquiète du nombre de personnes, des jeunes essentiellement, qui toucheraient uniquement le revenu d'intégration sociale.

La députée souhaiterait élargir le débat aux jeunes sans papiers, volontaires pour travailler mais interdits d'emploi, et qui constituent, dit-elle, une force de travail vive et enthousiaste. La députée insiste sur la nécessité de disposer d'une banque de données reprenant toutes les informations relatives aux emplois offerts et aux demandes.

Pour Danielle Caron également, contraindre les jeunes à se former et les sanctionner s'ils ne font pas ce qu'Actiris souhaite paraît difficilement réalisable, d'autant qu'aucun ministre régional ne pourrait sanctionner ce type de comportement.

La députée souligne l'intérêt des stages effectués à l'étranger, qui permettent aux jeunes d'acquérir la connaissance d'une langue et d'enrichir leur expérience, et l'intérêt, également, de faire travailler des jeunes auprès d'indépendants.



**Christos Doulkeridis (Ecolo, majorité)** évoque le plan fédéral Activa Start, consacré aux jeunes très peu qualifiés, d'origine étrangère ou handicapés, et s'étonne du faible recours à ce plan en Région bruxelloise.

Concernant la dualisation de l'enseignement, le député rappelle l'engagement du gouvernement bruxellois d'organiser une table ronde avec l'ensemble des pouvoirs organisateurs responsables de l'enseignement à Bruxelles. Cette rencontre permettrait, dit-il, d'aborder les besoins de l'enseignement technique et professionnel et la question du bilinguisme.

Christos Doulkeridis pointe également la faible représentation de Bruxellois dans les administrations et entreprises publiques fédérales, régionales et communales. En particulier à la SNCB. Sachant que Bruxelles abrite de nombreux non Belges, le député demande quelles mesures le gouvernement compte prendre pour contrer la discrimination à l'embauche.



**Nathalie Gilson (MR, opposition)** s'étonne du fait que l'Unizo, l'Union flamande des travailleurs indépen-

dants et entreprises, qui chiffre à 12.000 le nombre d'emplois peu qualifiés vacants dans son secteur, n'ait pas lancé un appel à la Région bruxelloise.



Le ministre Benoît Cerexhe (cdH) a répondu à l'ensemble des intervenants.

Le chômage des jeunes, qu'il situe aux alentours de 30%, a, dit-il, diminué «de manière importante : 11%» sur une base annuelle.

Philippe Pivin (MR) objecte : «Ce chiffre de 11% représente la diminution du nombre de demandeurs d'emploi inactifs. Par contre, le taux de chômage des jeunes a bien augmenté d'un pour cent, d'une année à l'autre. L'INS, rappelle le député, précise que ce taux est à l'heure actuelle de 36% chez les jeunes de 15 à 24 ans. Ce qui représente 7.500 personnes». «Nous aurons, dans les prochaines années, reprend Benoît Cerexhe, un afflux de main d'œuvre jeune sur le marché de l'emploi ; c'est là une différence fondamentale par rapport aux deux autres Régions. Et tout le monde, gouvernement et interlocuteurs sociaux, a décidé de se retrousser les manches en faveur de l'emploi des jeunes».

Le ministre souligne combien la participation des interlocuteurs sociaux, qui ont pris part à l'élaboration du Plan, est indispensable à la résorption du chômage.

S'agissant de la formation, le ministre a précisé que si un demandeur d'emploi se voit proposer une offre de formation convenable, il est tenu d'y donner suite. S'il ne le fait pas, l'information est transmise à l'Onem qui décide ou non d'appliquer certaines procédures. Toutefois, reconnaît Benoît Cerexhe, «la situation institutionnelle bruxelloise ne facilite certainement pas les choses. Alors qu'au VDAB et au Forem, l'emploi et la formation sont réunis au sein d'un même organisme, la distinction entre Actiris, d'une part, le VDAB ou Bruxelles Formation, d'autre part, ne permet pas d'identifier aussi aisément l'adéquation entre l'offre et la demande de formation».

À propos de la formation obligatoire, Benoît Cerexhe a répondu que l'«idée d'obliger des demandeurs d'emploi peu qualifiés à se former peut sembler séduisante. Elle peut également se révéler contre-productive. Ces dernières années, le nombre de demandes de formation a augmenté de 95%. Mais le nombre de places de formation n'a malheureusement pas augmenté dans les mêmes proportions».

En ce qui concerne l'apprentissage des langues, le ministre a précisé qu'en 2007, 1.887 demandeurs d'emploi avaient sollicité ce genre de chèques à Actiris.

Le Plan pour l'emploi des jeunes devrait, selon Benoît Cerexhe, augmenter considérablement le nombre d'heures de formation linguistique. Et pour ce qui est de la collaboration entre les Régions bruxelloise et flamande, le ministre rappelle que Bruxelles organise tous les quinze jours avec le VDAB de Vilvorde, Actiris et la Chambre de commerce de Vilvorde, des «jobs dating» à l'occasion desquels les employeurs de la périphérie rencontrent des demandeurs d'emploi bruxellois présélectionnés par Actiris. «L'engagement pris, conclut le ministre, vise à atteindre un millier d'emplois d'ici à juillet 2008. Actiris s'est engagé à présenter 6.000 demandeurs d'emploi pour ces mille emplois vacants en périphérie».

## En bref



### Fête de l'Iris 2008

Journée portes ouvertes au  
Parlement bruxellois  
Entrée libre  
Intermèdes musicaux durant  
la journée

dimanche 11 mai 2008  
10h00 à 18h00

### Une délégation russe à Bruxelles

Le Président Eric Tomas a reçu, le jeudi 21 février, une délégation du Groupe de coopération des parlements du Benelux avec l'Assemblée fédérale de la Fédération de Russie, délégation conduite par M. Vassily Likhatchev.

Après une visite au Sénat, la délégation a été accueillie au Parlement bruxellois pour une réunion de travail, qui a porté essentiellement sur la structure fédérale de notre pays et sur la subsidiarité au niveau européen (gestion des compétences au niveau le plus efficace). Monsieur Vassily Likhatchev, représentant de l'Assemblée de la République d'Ingouchie, sujet de la fédération de Russie, s'est montré particulièrement intéressé par la décentralisation mise en œuvre suite aux différentes réformes de l'Etat belge.

Il a également souligné que ce processus était en vigueur, dans les républiques de la Fédération de Russie, pour nombre de compétences dont la planification urbaine, le développement économique, l'enseignement et la politique scientifique.

Le président Tomas a insisté sur les moyens financiers mis à disposition des entités fédérées par le pouvoir fédéral, indispensables à une gestion efficace de la subsidiarité.



### Visite de M. Iain Smith, parlementaire écossais, dans le cadre d'une enquête sur l'implication des pouvoirs régionaux dans la transposition des directives européennes

La président Eric Tomas et Mme Olivia P'Tito, présidente de la commission de l'environnement, ont accueilli le mardi 16 février 2008, un élu du Parlement écossais, M. Iain Smith, en visite à Bruxelles dans le cadre d'une étude qu'il mène sur la transposition des directives européennes par les parlements régionaux. L'étude examinera le cheminement de la procédure parlementaire entre l'entrée en vigueur

d'une directive et sa transposition dans la législation régionale.

Les questions de M. Iain Smith ont porté sur les concertations entre le gouvernement national et les gouvernements régionaux en matière de transposition de directives européennes, sur le rôle et les responsabilités du pouvoir exécutif régional dans ce processus de transposition, et sur les consultations que pourraient avoir les Régions entre elles en vue d'harmoniser leurs législations.

A ce sujet, le président Tomas a insisté sur l'autonomie complète de chaque Région en la matière, les directives européennes étant bien souvent le socle ou le cadre minimal sur lesquels viennent se greffer les législations régionales, plus précises. Ce fut notamment le cas pour la directive réglant la libéralisation du marché de l'énergie (gaz et électricité), qui a abouti à l'adoption de législations régionales différentes dans les trois Régions du pays.



Interrogée sur ce point par M. Iain Smith, Mme P'tito a ajouté que, faute de temps, la commission de l'environnement n'avait pas procédé, lors de l'examen de l'ordonnance de transposition à l'audition de personnes extérieures. Toutefois, une évaluation par le pouvoir législatif est prévue deux hivers après l'entrée en vigueur de l'ordonnance, soit en 2009. La commission auditionnera très probablement des experts à ce moment-là.

M. Iain Smith a encore posé des questions sur la concertation entre assemblées et gouvernement dans le processus de transposition et sur le rôle du parlement dans le processus décisionnel européen.

Le président a rappelé l'existence d'une ordonnance de 1991, qui contraint le gouvernement à transmettre au parlement une note sur l'état d'avancement du processus de transposition. Les parlementaires peuvent également adresser des questions au gouvernement.

Quant aux contacts institutionnalisés entre l'assemblée bruxelloise et les élus européens, ils sont prévus formellement par le règlement, mais ne sont pas organisés dans les faits. Par contre, la possibilité d'intervention des assemblées est bien réelle, puisqu'il leur revient d'enclencher la procédure dite «d'alerte» dans le cas de non-respect du principe de subsidiarité (établir si l'Europe est le niveau adéquat pour traiter du sujet) pour des projets d'actes législatifs de l'Union européenne.

### La 7e Conférence des Présidents des Parlements des Régions-Capitales de l'UE se penche sur l'épineux problème de leur financement

Le Président Eric Tomas, le Premier Vice-Président Jan Béghin et les membres du Bureau du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale ont accueilli les lundi 14, mardi 15 et mercredi 16 avril, au siège de l'assemblée, la

septième Conférence des Présidents des Parlements des Régions-Capitales de l'Union Européenne, qui réunit les parlements de cinq Régions-Capitales : Berlin, Madrid, Vienne, le Latium (Rome) et Bruxelles.

Les délégations de la Communauté autonome de Madrid, des Länder de Berlin et de Vienne, et de la Région de Bruxelles-Capitale ont arrêté de commun accord le programme des séances de travail. Le Latium, occupé par un scrutin au niveau national, n'a pas participé à cette conférence. Suite à un exposé tenu le 14 avril par M. Michel Van der Stichele (directeur général des services des pouvoirs locaux du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale) sur les mécanismes de financement des Régions-Capitales, les élus des quatre Régions-Capitales ont émis plusieurs souhaits :

- que les Etats nationaux tiennent compte, pour les clés de répartition des moyens financiers, des spécificités des charges financières inhérentes au statut des Régions-Capitales ;
- que le niveau de leur financement soit en adéquation avec leurs besoins et soit prévisible, stable et pérenne ;
- que des mécanismes garantissent leur autonomie financière.

La séance de travail du mardi 15 avril, consacrée au développement urbanistique des Régions-Capitale et à son impact sur la préservation du patrimoine, a débuté par un exposé de Mme Marie-Laure Roggemans, déléguée de la Région de Bruxelles-Capitale à l'aménagement du quartier européen.

Les députés sont d'avis que le développement urbanistique et la préservation du patrimoine, loin d'être antinomiques, sont au contraire des dimensions complémentaires, révélatrices d'une identité culturelle, qui interagissent d'une manière positive sur le développement économique et sur la cohésion sociale. Témoin et héri-

tage du passé, le patrimoine n'en est pas moins un facteur contemporain qui favorise le développement et le renouveau. C'est pourquoi les Régions-Capitales doivent veiller à garantir, par la mise en œuvre de mesures concrètes, sa préservation.

La conférence a ensuite abordé les initiatives en matière de lutte contre la délinquance juvénile dans les grandes agglomérations urbaines; les élus bruxellois ont exposé les politiques mises en œuvre par le biais des contrats de quartier et des quartiers d'initiative. Les députés souhaitent une approche globale de cette problématique et une collaboration active entre les différents niveaux de pouvoir en charge de cette compétence.

Par ailleurs, la lutte contre la délinquance en milieu urbain présente des spécificités ; les échanges de bonnes pratiques entre les membres de la conférence seraient un outil efficace pour la mise en œuvre des politiques en la matière.

Enfin les participants à la conférence ont conclu en envisageant l'élargissement de celle-ci à d'autres Régions-Capitales, ne disposant pas du pouvoir législatif, à titre d'observateurs.

Les problèmes des Régions-Capitales sont par nature comparables. Les réponses apportées varient, quant à elles, en fonction de l'autonomie et des pouvoirs qui leur sont dévolus. Après concertation, ces éventuels nouveaux membres seront invités à la prochaine réunion de la conférence qui se tiendra en avril 2009 à Berlin. La déclaration finale a été approuvée lors de la séance de travail du mercredi 16 avril et se trouve le site du parlement ([www.parlbruparl.irisnet.be](http://www.parlbruparl.irisnet.be)). Pour tout renseignement complémentaire, il vous est loisible de prendre contact avec le service des relations publiques du Parlement bruxellois (Tel : 02 549 62 06 /05/03).



M. Johann Haztl, Président de l'Assemblée du Land de Vienne

Mme Christina Cifuentes, Vice-Présidente de l'Assemblée de la Communauté autonome de Madrid

Si vous souhaitez un abonnement gratuit au présent périodique, renvoyez-nous le talon ci-joint dûment complété, à l'adresse suivante:

Parlement bruxellois - relations publiques • 1005 Bruxelles - Fax 02 549 62 12

Nom, prénom: .....

sollicite un abonnement aux «Echos du parlement bruxellois»

Rue:.....

N°: ..... Code postal:.....

Localité: .....

Date:..... Signature: .....

