



Editorial

La mobilité est un problème majeur auquel sont confrontées la plupart des grandes villes européennes. Elle est aussi un élément important de revendication du bien-être en ville. Bruxelles n'échappe évidemment pas à la règle. Sa zone urbaine s'est largement étendue en 25 ans, pour faire de Bruxelles une métropole, dont la zone d'influence concerne près de trois millions d'habitants.

A l'heure actuelle, il est devenu nécessaire de maintenir de bonnes conditions d'accessibilité à la ville, où l'on se déplace chaque jour d'avantage, tout en maintenant une bonne qualité de vie à ses habitants. Pour analyser la mobilité à Bruxelles, il faut prendre en compte l'ensemble de ses usagers, qu'ils soient habitants ou navetteurs, qu'ils soient à Bruxelles pour travailler, étudier ou, tout simplement, se distraire.

En tant que «Maison» des bruxellois, le Parlement met ce problème à l'ordre du jour de ses travaux. Si le développement des transports a contribué au développement économique, la mobilité atteint aujourd'hui un seuil où les nuisances posent un véritable problème et imposent des solutions. La croissance constante du trafic menace d'étouffer la Région, avec des voies de circulation de plus en plus engorgées et une saturation quasi structurelle des entrées et sorties de la ville. Le Parlement bruxellois a mis sur pied une évaluation de cette problématique. Des auditions sont actuellement en cours sur les actions à entreprendre, via notamment un système de péage urbain, pour parvenir à un meilleur équilibre entre la demande croissante de mobilité et le respect des contraintes écologiques et sociales. La qualité de vie des générations actuelles ne doit pas compromettre celle des générations futures. Il est donc impératif de mettre sur pied une nouvelle organisation des déplacements en tenant compte de la complémentarité offerte par la marche à pied, les transports publics et le vélo.



Jan BÉGHIN
Premier
Vice-Président



Eric TOMAS
Président

La Région souhaite accroître la proportion de Bruxellois dans la fonction publique

La Région bruxelloise présente un paradoxe : elle est le premier bassin d'emplois du pays tout en étant confrontée au plus important taux de chômage national. Un emploi sur deux à Bruxelles est occupé par un navetteur, wallon ou flamand. Pour un Bruxellois quittant la capitale, chaque matin, pour aller travailler on compte sept navetteurs entrants. Ce phénomène touche les emplois publics et privés.

La lutte contre le chômage à Bruxelles passe donc, notamment, par une plus forte représentation des Bruxellois dans la fonction publique locale. Ceci implique une meilleure information sur leur taux de présence dans les administrations communales et régionales.

A l'initiative du député Ecolo, Christos Doulkeridis, le Parlement bruxellois a adopté une proposition de résolution demandant au gouvernement d'établir un rapport annuel déterminant la répartition régionale des personnes occupant un emploi public régional et communal à Bruxelles. Le texte, adopté par l'ensemble des partis démocratiques, avait été cosigné par Olivia P'Tito (PS), Didier Gosuin (MR-FDF), Julie de Grootte (cdH), Jean-Luc Vanraes (Open VLD), Walter Vandenbossche (CD&V) et Jan Béghin (sp.a-VlaamsProgressieven).

Un emploi sur deux occupé par un navetteur

Ces dernières années, le député Ecolo a récolté ses informations auprès de diverses administrations. C'est ainsi qu'en 2005, Bruxelles occupait près de 677.000 travailleurs. La Région connaissait un taux de chômage de 21%, contre 19% en Wallonie et 8,5% en Flandre. 54% des emplois bruxellois étaient occupés par des navetteurs. Il s'avère également que la création de nouveaux emplois, proportionnellement plus importante dans la capitale que dans le reste du pays, ne profite que très marginalement à des Bruxellois. Par contre, le nombre de demandeurs d'emploi augmente dans la capitale alors qu'il diminue globalement pour l'ensemble du pays.

Quelques exemples de ce déséquilibre socio-économique

En 2005, toujours, 55,3% des fonctionnaires statutaires au sein de l'administration régionale bruxelloise habitaient une des dix-neuf communes. C'est encore moins qu'en 2003 et ce malgré une augmentation, dans ce délai, du cadre de l'administration et du nombre d'habitants de Bruxelles. A titre de comparaison, 97,5% des fonctionnaires régionaux flamands (de l'administration flamande) habitent la Flandre.

Le taux de Bruxellois dans les administrations communales, de 68 % en 2003, est passé à 67,7% en 2005. En 2005 encore, la STIB employait 52,2% de Bruxellois alors que De Lijn comptait 98,8% de Flamands et les



TEC plus 98% de Wallons. Au Port de Bruxelles, 41,3% des personnes occupées seulement sont bruxelloises.

La résolution votée par les députés demande au gouvernement d'établir un cadastre du personnel des administrations publiques et des organismes d'intérêt public régionaux bruxellois ainsi que des administrations communales situées à Bruxelles. Un rapport de synthèse sera transmis, tous les ans, au parlement, à l'occasion de la discussion budgétaire. Le parlement estime ainsi pouvoir mesurer, d'année en année, l'évolution de la présence bruxelloise dans ces emplois ainsi que la proportion d'emplois vacants pourvus entre-temps par des habitants de Bruxelles.

La qualité de l'enseignement remise en question

Christos Doulkeridis (Ecolo) a déclaré qu'il avait éprouvé beaucoup de difficultés à réunir ses premières informations auprès des communes, CPAS et autres administrations régionales. Il a également relevé trois difficultés.

La condition de nationalité, tout d'abord. «Aujourd'hui, dit-il, la condition de nationalité ne constitue plus un obstacle à l'accès de certaines fonctions publiques, à Bruxelles, mais elle demeure un obstacle dans certaines administrations fédérales». Le député estime, dès lors, important que chaque ministre, dans le cadre de ses compétences, sensibilise certains publics par des campagnes d'information pour les inciter à postuler des emplois «qu'ils jugent peut-être inaccessibles».

La formation, ensuite. Des informations fournies par la STIB indiqueraient un problème de qualification lié à la qualité de l'enseignement technique et professionnel à Bruxelles. L'exode urbain, enfin. Les chiffres communiqués par certaines administrations révéleraient une diminution globale de Bruxellois occupés, d'une année à l'autre, même si le nombre de Bruxellois engagés y croît. Christos Doulkeridis signale que depuis 1989, près de 150.000 Bruxellois auraient quitté la région.

L'information doit pénétrer les quartiers

Olivia P'Tito (PS), souhaite que la secrétaire d'Etat à la Fonction publique, Brigitte Grouwels (CD&V), soit en possession des premières informations chiffrées, dès le

mois d'octobre, pour pouvoir alimenter le débat parlementaire relatif au budget 2009. Cela permettra, dit-elle, de prendre 2007 comme année de référence.

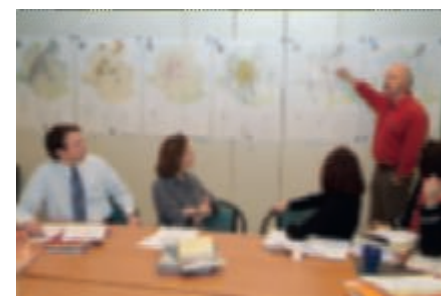
La secrétaire d'Etat a répondu aux députés qu'elle avait bon espoir de pouvoir présenter un premier rapport, lors des discussions budgétaires, en septembre ou octobre.

La députée PS annonce que son groupe associera le plus rapidement possible les CPAS à cette démarche, via le dépôt d'un texte identique à l'Assemblée de la Commission communautaire commune.

Mme P'Tito insiste, par ailleurs, pour que les opérateurs publics actifs au sein des quartiers (tels Bruxelles Environnement), disposent en priorité des informations concernant leurs offres d'emplois peu qualifiés mais qui nécessitent néanmoins un recrutement via le Selor. De cette façon, dit-elle, ces opérateurs publics pourront informer prioritairement les habitants de ces quartiers sur ces emplois vacants et les préparer à y postuler. Toujours selon la députée PS, Actiris et tous ses partenaires devraient également pouvoir disposer en temps utile des informations relatives aux offres d'emploi offertes par les administrations régionales.

Améliorer la communication d'Actiris

La secrétaire d'Etat a répondu que tous les pouvoirs publics bruxellois transmettaient immédiatement leurs offres d'emploi à Actiris et que cet organisme s'adressait directement aux demandeurs d'emploi, «principalement des Bruxellois, par voie d'affiches dans les quartiers et via le recours à de nombreuses associations socio-culturelles».



Cette communication pourrait néanmoins être améliorée, selon Mme Grouwels.

Au nom du PS, également, Rachid Madrane rappelle le dépôt par son groupe d'une proposition d'ordonnance instaurant un quota d'embauche territoriale dans la fonction publique, régionale, pararégionale et communale. Le député évoque, par ailleurs, le niveau d'exigence linguistique, «peut-être trop élevé», dans la fonction publique et qui constituerait, de ce fait, un frein à l'emploi. Le gouvernement pourrait, selon lui, envisager d'adapter les examens.

Des cadres linguistiques «inadaptés»

Serge de Patoul (MR-FDF) affirme que cette résolution indique implicitement que les frontières de la Région bruxelloise doi-



vent être modifiées. Il en donne pour preuve les «nombreux Bruxellois habitant les communes de la périphérie» et travaillant à Bruxelles. Le député estime, dès lors, indispensable de revoir les cadres linguistiques du secteur public. «Nous devons appliquer la règle du volume des affaires traitées. Nous disposons alors d'un cadre correspondant à ce qu'est la population bruxelloise». **M. de Patoul** cite quelques chiffres concernant des dossiers administratifs traités en français à Bruxelles: «91% pour l'état civil, 94% pour les recours au collège d'urbanisme, 91,37% pour la taxe

régionale; 90,77% pour les demandes d'immatriculation auto, 96% pour le chômage». Le député y oppose le cadre linguistique en vigueur dans l'administration régionale, de 71,87% pour les francophones et de 28,13% pour les néerlandophones, avec la parité linguistique pour les fonctions dirigeantes, à partir du rang 13. Dans les administrations communales, ce cadre est de 75%F/25%N, avec parité à partir du rang A5 (chef de division). Selon **M. de Patoul**, ce cadre linguistique pénalise les demandeurs d'emploi bruxellois.

Prévoir des incitants fiscaux

Julie de Grootte (cdH) a félicité le député Ecolo pour sa «persévérance» et son «patriotisme bruxellois» qu'il faut, selon elle, aujourd'hui réaffirmer. Elle a également déclaré qu'il ne faudrait pas tirer des conclusions hâtives des futurs indicateurs bruts sur l'engagement, l'information, la formation ou la fin du parcours des agents de la fonction publique bruxelloise. Un déménagement, par exemple, pourrait aussi amener à réfléchir sur l'accessibilité du logement et la mobilité en Région bruxelloise.

Autre députée cdH, **Danielle Caron** souhaite l'adoption de mesures fiscales pour inciter les Bruxellois à chercher un emploi dans la fonction publique, telle que l'utilisation du vélo pour se rendre au travail. L'organisation de formations en dehors des heures de travail, pour accéder à des fonctions supérieures, découragerait, selon elle, les employés habitant en dehors de Bruxelles.

Des bilingues moins bien payés que des unilingues

Jean-Luc Vanraes (Open VLD) souhaite, lui aussi, s'interroger sur la qualité de l'enseignement et invite tant la Cocof que la VGC à se poser des questions à ce sujet. Il regrette que le traitement des titulaires de certaines fonctions, assorti d'une prime linguistique, soit inférieur à celui de leurs homologues unilingues de Wallonie et de Flandre. Il convient, selon lui, de résoudre ce problème d'urgence pour préserver leur maintien en Région bruxelloise. Le rapport devra établir les fonctions pour lesquelles les traitements sont moins élevés à Bruxelles que dans les autres Régions.

Jean-Luc Vanraes se soucie également des raisons qui poussent certains fonctionnaires bruxellois à s'installer, dès leur nomination, en dehors de Bruxelles. Et il déplore que les pouvoirs publics soient «à ce point engoncés dans leur carcan statutaire qu'il leur est impossible d'offrir des promotions aux agents qui travaillent bien». Il prône, là aussi, une solution.

Walter Vandenbossche (CD&V) diagnostique, de son côté également, un problème d'éducation, de formation et de préparation inadéquate au marché de l'emploi. Et il insiste sur les lois de pacification linguistique : «N'oublions jamais que Bruxelles ne peut être Bruxelles que grâce au respect des communautés qui figurent dans ces lois».

Une proposition similaire visant les personnes occupant un emploi dans les CPAS bruxellois à également été adoptée par l'ensemble des partis démocratiques lors de la séance plénière de l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune du 30 mai 2008

Une évaluation intermédiaire des plans directeurs 'tram-bus'

Au début de l'été 2007, le réseau de la STIB a subi une sérieuse lifting. Les modifications des trajets et lignes de trams et de bus faisaient partie intégrante de la cinquième phase d'un processus de restructuration.

Les critiques du public ne se sont pas fait attendre. Et comme une (nouvelle) réorganisation du réseau aura bientôt lieu, **la chef de groupe du MR, Françoise Schepmans**, souhaitait obtenir un état des lieux du **ministre de la Mobilité, Pascal Smet**.

Sous la présidence de **Willem Draps (MR)**, la commission de l'Infrastructure s'est ainsi attelée à la tâche. Fin avril, cette commission a joint les interpellations de **Françoise Schepmans** et de **Rachid Madrane (PS)** à la discussion sur une évaluation intermédiaire du plan Tram-Bus.

Nombre de voyageurs en hausse sur le réseau de la STIB

Françoise Schepmans (MR) souligne les nombreux raccourcissements et scissions de lignes. Des ruptures de charge plus fréquentes sont synonymes de perte de temps. Elle craint que les clients de la STIB ne perdent le nord avec tous ces changements. Une nouvelle vague d'adaptations est sur le métier pour juillet 2008 (notamment la ligne 55 sera raccourcie / la ligne 56 ne circulera plus entre la gare du Nord et Anderlecht / le tram 23 aura son terminus à l'arrêt Vanderkindere).

Rachid Madrane (PS) rappelle que le plan Tram-Bus a été conçu en 2002 sur la base de chiffres de fréquentation de 2001, alors que le nombre d'usagers a augmenté de plus de 50 % depuis lors. A présent qu'une évaluation est à l'ordre du jour, il adresse des questions concrètes au ministre, non seulement sur les liaisons ou la ponctualité, mais aussi sur l'impact budgétaire.

Se joignant aux deux interpellations, **Willem Draps (MR)** appelle la STIB à se préparer à une

clientèle encore plus importante. Le renchérissement du prix du carburant va contraindre les gens à faire un usage beaucoup plus parcimonieux de leur voiture. Il constate également que pour la première fois depuis 40 ans, aucune administration ou aucun bureau



d'études ne travaille à l'extension du réseau de métro. La responsabilité en incombe à ce gouvernement. Il prédit de gros problèmes sur l'axe Nord-Midi.

Ce à quoi **le ministre Pascal Smet** réplique qu'il est difficile de faire circuler les trams en site propre sur cet axe Nord-Sud. Une ligne de métro doit y être aménagée. L'investissement est colossal mais c'est précisément pour cela que nous avons créé CITEO, fait remarquer subtilement le ministre. Par ailleurs, cet investis-

sement dans le métro est annoncé noir sur blanc dans le contrat de gestion de la STIB. Dans l'attente du développement du métro – peut-être dans cinq ans, du moins si l'argent est là – nous devons compléter l'offre du réseau par des lignes de tram. Le coût d'un kilomètre

donné que le contrat de gestion qui la liait au gouvernement lui imposait de transporter 320 millions de voyageurs par an.

Le mécontentement du public est bien entendu parvenu aux oreilles de la STIB. Le plan doit être parachévé et, tant que le réseau ne recevra pas sa forme définitive, l'insatisfaction continuera d'échauffer certains esprits. La STIB a entre-temps commandé 102 nouveaux trams et 52 nouveaux bus.

M. Sermeus présente aux membres de la commission un aperçu détaillé des améliorations déjà menées. Pour conclure, il annonce les adaptations qui seront prochainement exécutées.

Quatre passagers par m² est une bonne norme de confort pour le transport public. Selon cette norme, un tram 4000 dispose de 250 places et un bus de seulement 60 places.

Des questions à foison

L'explication circonstanciée de la STIB quant aux fréquences, à la capacité et aux résultats provisoires a permis aux membres de la commission de poser des questions pertinentes sur toute une série de trajets de bus et de tram.

Rachid Madrane (PS), Céline Delforge (ECOLO), Hamza Fassi-Fihri (cdH) et Françoise Schepmans (MR) s'en sont donné à cœur joie.

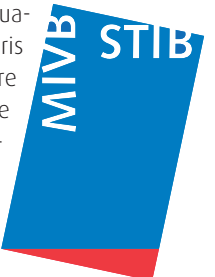
Le ministre Smet a donné différents exemples de facilités de transport qui ont entraîné des coûts supplémentaires. Il promet aux membres de la commission de l'Infrastructure de leur remettre une copie de l'évaluation (le gouvernement en a pris acte mais ne l'a pas encore approuvée) ainsi qu'une liste des changements qui interviendront sur le réseau de la STIB le 30 juin 2008.

de ligne de métro équivaut à six kilomètres de ligne de tram en site propre.

Vers un réseau stable

Le plan Tram-Bus de 2002, adopté trois ans plus tard par le gouvernement, était loin d'être parfait, reconnaît **Hugo Sermeus, directeur à la STIB**.

Mais la société de transport public était bien obligée d'adapter le réseau de 2001, étant



Le péage urbain en Région bruxelloise, ce n'est pas encore pour demain

Telle est la conclusion provisoire d'une audition passionnante



Mi-janvier, quelques parlementaires ont voulu sonder les intentions de **la ministre de l'Environnement Evelyne Huytebroeck** à la suite de ses déclarations favorables à l'instauration d'un péage urbain et d'une écotaxe (voir numéro précédent des Echos - avril 2008).

Le **président Eric Tomas** avait senti venir l'orage. Une question aussi délicate qu'un «*péage urbain*» aux portes de la ville-région ne laissait guère de place à l'improvisation. Dans un réflexe spontané de bon sens, il a proposé que l'on commence par accorder ses violons et par tirer les enseignements des expériences d'autres métropoles.

C'est ainsi que les commissions des Finances, de l'Infrastructure et de l'Environnement ont convoqué une audition conjointe le 28 avril 2008.

Lors des auditions du 28 avril 2008, les membres de la commission ont pu bénéficier de l'expertise précieuse de :

- **H. Duchâteau**, administrateur délégué du bureau d'études *Stratec* ;
- **T. Duquenne**, chargé d'affaires de *Bruxelles Mobilité* ;
- **S. Kearns**, représentant de *Transport for London* ;
- **I. Catlow**, senior coordinator du *London's European Office*.

Un «péage urbain» serait-il une bonne chose pour la Région bruxelloise ?

Londres a pris les devants. Voilà déjà cinq ans que la ville essaie de chasser les voitures de son centre. Elle est l'exemple à suivre pour d'autres spécialistes du péage.

Stockholm a marché sur ses traces. Et il n'y a pas si longtemps, différentes villes allemandes (dont *Cologne*, *Hanovre* et *Berlin*) ont introduit une vignette environnementale. De même, *Milan* prend des dispositions pour effaroucher le flux quotidien d'automobilistes au moyen d'une écotaxe.

Aujourd'hui, de plus en plus de voix appellent à ce que la question du péage urbain et de la vignette environnementale soit abordée à l'échelle européenne. Il n'en fallait pas plus pour que la Région bruxelloise se plonge dans

les avantages et les inconvénients d'un péage urbain.

Pourquoi un péage urbain ?

Pour mettre un frein à la saturation du trafic et pour réduire la pollution de l'air. De plus, les embouteillages entraînent une perte économique, car les transports publics se retrouvent aussi pris au piège de la densité du trafic. La réduction de 20 % du nombre de voitures à Bruxelles serait un objectif réaliste et louable.

Comment fixer le tarif ?

Diverses pistes sont envisageables. Le principe du 'pollueur-payeur' reste le plus pertinent. Il est également possible de varier le tarif en fonction de l'heure, du lieu et du degré de nuisance.

Succès garanti ?

L'introduction d'un péage urbain doit aller de pair avec l'augmentation de la capacité des métros, trams, bus, RER et parkings en périphérie. La demande en transport en commun pourrait augmenter de 45 %.

L'opinion publique doit être associée d'emblée au processus décisionnel. Pas seulement les



habitants de la Région, mais aussi les milliers de navetteurs et de visiteurs qui viennent de loin.

Le bénéfice : pour qui et pour quoi ?

Les recettes du péage urbain devraient essentiellement servir à renforcer la capacité du transport collectif et, en second lieu, à réduire la fiscalité sur le travail.

Où introduire le péage urbain ?

Une redevance serait due dès qu'un conducteur entre dans la ville, déplace son véhicule ou parcourt un certain nombre de kilomètres. Les possibilités ne manquent donc pas.

Cependant, la Région bruxelloise a tout intérêt à prendre en considération quelques éléments géographiques :

- un péage urbain limité au Pentagone rapporterait peu (seulement 12 % des déplacements se font dans le périmètre du Pentagone) ;
- un péage urbain autour de la Région bruxelloise risque d'entraîner un isolement supplémentaire ;
- la Région bruxelloise doit-elle appliquer le péage urbain sur une zone limitée, comme à Londres ? Ou des péages doivent-ils être installés aux nombreuses entrées de Bruxelles ?

Pour quand ?

Un péage urbain bruxellois ne pourra entrer en vigueur que lorsque le système Galileo aura remplacé le GPS (pas avant 2013) et lorsque le réseau RER-train/tram/bus sera opérationnel (pas avant 2016).

Ne pas se lancer à la légère

Des nombreuses questions des membres de la commission et des recommandations des experts, nous retiendrons quelques points intéressants pour Bruxelles :

- on peut se demander à juste titre si payer un tarif de 8 livres (= 10 euros) par jour pour entrer dans le centre est bien justifié si l'on ne tient pas compte de la distance parcourue dans la zone et du nombre de fois où l'on entre dans cette zone ;
- grâce à une meilleure technique, Londres espère affiner la taxation d'ici deux ans selon des critères de distance, de temps et de type de véhicule ;
- le coût opérationnel du système de péage à Londres : 200 millions de livres. Rendement

annuel : 120 millions de livres. Trois quarts de ce montant reviennent aux bus publics. Quels que soient les moyens de contrôle employés, l'investissement de base est non négligeable ;

- 8 livres par jour, c'est très peu par rapport aux 2 à 3 livres demandées par heure de stationnement ;
- Bruxelles doit d'abord examiner le nombre d'employeurs qui réservent un emplacement de parking à leurs travailleurs ;
- Bruxelles a tout intérêt à libérer de l'espace pour favoriser la vitesse commerciale des transports en commun sur les grands axes ;
- le péage urbain, le réseau RER, les parkings en périphérie,... sont les éléments d'un tout ;
- aux environs de *Zaventem*, *Diegem* et *Malines*, la pression du trafic est encore plus



forte qu'en Région bruxelloise. Au fond, ces zones devraient être reprises dans la zone de péage bruxelloise. Mais il semble quasi impossible d'y investir en masse dans le transport public. Ce qui est en contradiction flagrante avec la philosophie de base d'un péage urbain, à savoir repousser l'automobile au profit du transport collectif.

LE PEAGE ROUTIER DE LONDRES : UNE EVALUATION MOYENNEMENT POSITIVE APRES CINQ ANS

La «*Congestion Charge*» est limitée au cœur de Londres, soit 4 % de sa superficie totale. Son nouveau maire, Boris Johnson, bloquera sans doute l'extension de la zone de péage à West-London.

Depuis l'introduction du péage en 2003, le trafic dans le centre de Londres a diminué d'un cinquième. Les embouteillages ont naturellement suivi cette tendance en diminuant de 21%. Parallèlement, l'offre de transport en bus a fortement augmenté et les temps d'attente des bus à impériale ont été réduits d'un tiers.

Les mesures relevées indiquent qu'actuellement, les bienfaits pour la qualité de l'air sont encore limités.

Le système fonctionne sans barrières ou dispositifs en zigzag. En 290 points, une caméra ANPR (automatic number plate recognition - voir photo) enregistre la plaque d'immatriculation du véhicule et vérifie si son propriétaire s'est bien acquitté de la taxe de 8 livres.

Pour une estimation très précise de l'impact sur le commerce et l'activité économique dans le cœur de la ville, le monitoring doit encore être affiné.

Le service 'Transport for London' reconnaît aussi qu'une information la plus large et la plus précoce possible à l'attention du public est recommandée avant le lancement d'un péage urbain. Dans la zone du péage, mais aussi dans les quartiers avoisinants, le plan de circulation (rues à sens unique, emplacements réservés, etc.) doit être adapté en profondeur.

L'aide à la jeunesse, effective, l'an prochain, à Bruxelles

Quatre ans après avoir adopté, le 29 avril 2004, l'ordonnance relative à l'aide à la jeunesse, l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune vient de porter assentiment à l'accord de coopération conclu entre les Communautés française et flamande et la Commission communautaire commune. Une démarche indispensable à l'entrée en vigueur de l'ordonnance qui ne sortira toutefois ses effets qu'un an après la publication au Moniteur de l'accord de coopération.

L'ordonnance relative à l'aide à la jeunesse circonscrit pour la Région bilingue de Bruxelles les conditions d'intervention du juge de la jeunesse et les mesures contraignantes qu'il peut prendre à l'égard d'un jeune dont le tribunal constate que la santé ou la sécurité est gravement compromise et pour lequel l'aide à la jeunesse, préalablement envisagée, a été refusée ou a échoué. Il s'agit de jeunes qui adoptent des comportements menaçant leur épanouissement ou victimes de mauvais traitements, à l'exclusion des délinquants.

L'ordonnance concerne les jeunes domiciliés ou résidant à Bruxelles.

L'accord de coopération détermine les institutions et services auxquels est confiée l'exécution des mesures prises par le tribunal de la jeunesse. Le juge déterminera le service d'aide qui prendra le jeune en charge, sur la base de la langue de la procédure ou en fonction du lien qui rattache le jeune à une communauté en particulier.

Depuis 1988, l'aide à la jeunesse relève de la compétence des Communautés. En Wallonie et en Flandre, des décrets ont été adoptés qui permettent d'éviter la judiciarisation systématique des dossiers des jeunes en difficulté ou en danger, en prévoyant pour eux des mesures

d'accompagnement. A Bruxelles, faute de législation spécifique, ces jeunes ressortissent encore par défaut à la loi sur la protection de la jeunesse de 1965.

Un catalogue de mesures contraignantes

Il a fallu du temps pour trouver le plus petit commun dénominateur des décrets des Communautés française et flamande, relatifs à l'aide à la jeunesse. L'accord de coopération permettra donc de mettre fin - d'ici un an, rappelez-le - à la disparité de traitement que subissent encore les jeunes Bruxellois en difficulté ou en danger par rapport aux jeunes flamands et wallons.

L'ordonnance reconnaît au jeune le droit à l'aide organisée, pour lui permettre de se développer dans des conditions d'égalité de chances, en vue de son accession à une vie conforme à la dignité humaine. Il a droit au respect de sa langue familiale, de ses convictions philosophiques, religieuses et politiques et de ses orientations sexuelles.

Dans les conditions décrites plus haut, le juge de la jeunesse pourra décider de prendre, à l'égard de ce jeune, de sa famille ou de ses proches, l'une ou l'autre mesure pédagogique contraignante. Il aura le choix entre une «directive pédagogique» aux personnes investies de l'autorité parentale, la mise sous surveillance d'un service social, une guidance familiale, psychosociale, éducative et/ou thérapeutique, le séjour en résidence autonome ou supervisée, le placement en centre d'accueil, le placement en famille, etc.

Cet accord de coopération a été adopté avec 71 voix pour 10 abstentions.



Anne-Sylvie Mouzon (PS) souligne le «nœud institutionnel» dans lequel est placée Bruxelles, où il n'y a pas de critère d'appartenance à telle ou telle communauté, comme l'a fait remarquer le Conseil d'Etat. La députée estime toutefois préférable qu'on s'adresse au jeune en difficulté dans sa langue. «*Nous souhaitons, dès lors, pouvoir renvoyer aux Communautés pour l'organisation de l'aide à la jeunesse car elles ont été dotées des moyens à cette fin. Une gestion bicommunautaire de cette aide est impossible puisqu'il n'existe pas de moyens financiers appropriés*». **Mme Mouzon** dit espérer que les magistrats et les services chargés de la prise en charge du jeune en difficulté «*prendront la peine d'appliquer l'ordonnance bruxelloise, révolutionnaire à bien des égards, puisqu'elle va jusqu'à imposer le respect des orientations sexuelles du jeune*».



Pour **Jean-Luc Vanraes (Open VLD)**, «*le compromis a été difficile à trouver parce que nos législations sont différentes. La Communauté flamande privilégie une approche globale de l'aide à la jeunesse (accueil, formation, santé, etc) alors que, du côté francophone et bruxellois, on prône une approche plus morcelée. Il était grand temps que nous nous mettions à collaborer. L'accord intervenu privilégie une approche globale et est donc tout à fait satisfaisant*»...



Caroline Persoons (MR) souligne que cet accord de coopération entre les Communautés était une nécessité puisqu'à Bruxelles on ne peut pas créer de sous-nationalité, francophone et flamande. La députée estime toutefois que les Communautés doivent rester compétentes en matière d'aide à la jeunesse. «*Nous redoutons la création d'un troisième service d'aide, un service bruxellois, bilingue, dépendant de la*

commission communautaire commune, en plus des services de la Communauté française et flamande».



Jan Béghin (sp.a-Vlaams Progressieven) n'exclut pas, pour sa part, que la Commission Communautaire Commune élabore un jour sa propre législation en matière d'aide à la jeunesse. «*Ne négligeons pas la spécificité bruxelloise, n'oublions pas que Bruxelles compte un grand nombre d'allophones, pour lesquels l'appartenance linguistique, française ou flamande, n'est pas claire. La Cocom devrait pouvoir créer ses propres services d'accueil, mais, hélas, elle n'en a pas les moyens*».



Dominique Braeckman (Ecolo) se félicite que l'accord de coopération mette fin à une distinction dont pâtissaient les jeunes. «*Il termine un très long processus semé d'embûches institutionnelles et devra entrer en vigueur avant la fin de cette législature*». Selon la députée Ecolo, toujours, cet accord témoigne de la possibilité de trouver une entente, à Bruxelles, entre les deux communautés. «*Il sonne comme une réponse à ceux qui voudraient voir cette compétence fédéralisée*».

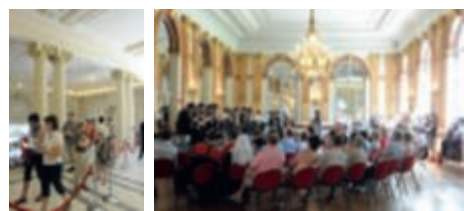


Denis Grimberghs (cdH) souhaite que le gouvernement puisse mettre en place ce dispositif «*compliqué*» avant les prochaines élections régionales. Il lance un appel, à cet égard, à la ministre compétente, **Evelyne Huytbroeck** et signale que le Gouvernement bruxellois remplit déjà ses engagements à l'égard des Communautés en contrepartie de cet accord de coopération. 10 emplois équivalant temps plein (ETP) sont mis à la disposition de la Communauté française et 2,5 ETP à la disposition de la Communauté flamande.

En bref

LA FÊTE DE L'IRIS

Journée portes ouvertes, un grand succès: plus de 4.000 visiteurs au Parlement



La journée portes ouvertes au Parlement bruxellois du dimanche 11 mai 2008 à l'occasion de la fête de l'Iris, a rencontré un grand succès. Selon les estimations, plus de 4.000 personnes ont été accueillies tout au long de la journée dans les bâtiments de l'assemblée. Les visiteurs ont suivi à l'aide d'un dépliant contenant toutes les informations utiles, un parcours fléché qui les a menés de l'hémicycle,

aux salles de commissions, à la salle des glaces et aux salons historiques de l'hôtel de Limminghe datant du 18e siècle. Des députés et des membres du personnel se tenaient à leur disposition pour leur fournir, s'ils le désiraient, de plus amples informations.

Un ensemble de guitares classiques du Conservatoire Royal de Bruxelles dans la salle des glaces, du jazz avec le Trio Fred Delplancq dans les salons et le Sans Set Quater dans l'hémicycle, ont assuré l'animation musicale tout au long de la journée.

N'avez-vous pas encore eu l'occasion de visiter nos bâtiments ? Le dimanche 21 septembre 2008, de 10h00 à 18h00, le Parlement bruxellois ouvrira à nouveau ses portes lors des «Journées du patrimoine de la Région de Bruxelles-Capitale». Entrée libre.

BRUXELLES DOIT CONCILIER AUTONOMIE FISCALE ET RESPONSABILITÉ

A la mi-avril, le Président Eric Tomas, le Premier Vice-Président Jan Béghin et les membres du Bureau du Parlement bruxellois ont accueilli la septième Conférence des Présidents des Parlements des Régions-Capitales de l'Union européenne, qui réunit les parlements de Berlin, Madrid, Vienne, du Latium (Rome) et de Bruxelles. Toutes ces assemblées sont dotées d'un pouvoir législatif. Etaient présents la Communauté autonome de Madrid, les Länder de Berlin et de Vienne et la Région de Bruxelles-Capitale. Le Latium n'a pas participé aux travaux en raison de l'organisation du scrutin national italien. La Conférence a traité du développement urbanistique des Régions-Capitales et de son impact sur la préservation du patrimoine ainsi que des initiatives de lutte contre la délinquance juvénile dans les grandes agglomérations urbaines. Auparavant, les conférenciers avaient abordé la question des mécanismes de financement des Régions-Capitales. Dans leurs conclusions, les élus des quatre Régions-Capitales ont émis plusieurs souhaits. Tout d'abord, que les Etats natio-

naux tiennent compte, pour les clés de répartition des moyens financiers, des spécificités des charges inhérentes aux Régions-Capitales. Ensuite que le niveau de leur financement soit en adéquation avec leurs besoins, prévisible, stable et pérenne. Enfin que des mécanismes garantissent leur autonomie financière.

A cette occasion, le directeur général des services des pouvoirs locaux du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Michel Van der Stichele, a fait un exposé sur les mécanismes de financement des Régions-Capitales. Voici l'entretien qu'il nous a accordé.



Par rapport à Berlin, Madrid, Rome et Vienne, Bruxelles est-elle dotée de mécanismes de financement plus ou moins favorables à son développement ?

MVds Parmi ces Régions-Capitales, Bruxelles est, en tous cas, une de celles qui a le plus d'autonomie financière. Les autres vivent plus de dotations. L'impôt fédéral y est partagé entre l'Etat et les Régions, selon un système d'enveloppes. Bruxelles a une fiscalité propre. Cela implique qu'elle a aussi plus de responsabilités que les autres. Un exemple : si nos recettes fiscales immobilières vont bien, le développement de Bruxelles s'en ressent positivement. Cela signifie également que Bruxelles est plus vulnérable que les autres Régions-Capitales, moins tributaires de la conjoncture économique.

Dans ces pays voisins, l'Etat assume-t-il plus ou moins bien qu'à Bruxelles les charges spécifiques de leur Région-Capitale ?

MVds A cet égard, nous observons partout la même revendication d'un meilleur soutien et d'un meilleur financement des Régions-Capitales... Les situations sont néanmoins très variables. Madrid a une santé financière «insolente». Elle finance le reste de l'Espagne grâce à son développement économique remarquable. Etant la Région la plus riche du pays, elle a un «financement négatif». A Rome, l'Etat italien finance une nouvelle ligne de métro. A Vienne, où les hôpitaux relèvent de la compétence régionale, 30% des patients n'habitent pas la capitale autrichienne. Ils représentent donc une charge très lourde. A Berlin, ce sont les prisons qui relèvent de la compétence régionale. Nous observons donc des situations très différentes, selon les compétences exercées par les Régions-Capitales. Je rappelle que, voici huit ans, une étude des Facultés universitaires Saint-Louis, avait fait état d'un sous-financement de Bruxelles.

Quand on compare les taux de chômage de ces diverses Régions-Capitales, celui de Bruxelles est particulièrement important...

MVds Atténuons le diagnostic... Notre législation sur le chômage est plus généreuse que celle en vigueur dans les autres Régions-Capitales. Nos allocations de chômage, par exemple, ne sont pas limitées dans le temps. Nos statistiques reprennent un grand nombre de catégories de sans-emploi bénéficiant d'allocations de chômage.

Berlin compte six sociétés de logements sociaux pour 276.000 logements sociaux, Bruxelles compte trente-trois sociétés pour 38.836 logements sociaux...

MVds En effet, mais j'ajouterais qu'on dénombre 100.000 logements sociaux vides à Berlin... Berlin a une dette énorme, due à des raisons historiques. Il est également vrai que Vienne a, proportionnellement, un énorme stock de logements sociaux. La Région de Vienne a énormément investi dans ce domaine. Il est exact que Bruxelles compte un grand nombre de sociétés de logements sociaux tout en disposant d'un nombre relativement faible de logements sociaux. Cela tient au fait que la Région compte 19 communes. Notre Région-Capitale est morcelée. Dans la tradition bruxelloise, la problématique du logement social est appréhendée au niveau local. A Vienne, il y a une Région, une ville, une commune.

Dans ces autres capitales prélève-t-on l'impôt sur le lieu de travail ? La question fait débat à Bruxelles...

MVds Non et, que je sache, ces autres Régions-Capitales n'en ont pas fait une requête.

Quels enseignements tirez-vous de ce tour d'horizon des Régions-Capitales ?

MVds J'en retire la confirmation que Bruxelles bénéficie d'une plus grande autonomie que les autres Régions-Capitales. 95% de nos recettes proviennent de notre fiscalité propre (taxes immobilières, d'immatriculation et de circulation, etc) et du partage de l'IPP. Nous avons donc en main plus d'outils de développement que les autres Régions-Capitales qui se voient attribuer des enveloppes budgétaires avec lesquelles elles doivent satisfaire leurs besoins. Il revient donc à Bruxelles de moduler sa compétence fiscale, d'affiner, si nécessaire, ce monitoring.

Nous sommes ici au cœur du débat «responsabilité/assistanat», «fédéralisme de consommation/fédéralisme de responsabilité».

Au-delà de cela, Bruxelles doit se battre pour obtenir de bons critères «objectifs» de financement. Et là, il y a certainement des efforts à faire : le premier paquet de réformes institutionnelles, négocié par le gouvernement fédéral, prévoit l'octroi de 65 millions à Bruxelles pour l'amélioration de la mobilité urbaine.

La Région doit faire reconnaître ses surcoûts (liés principalement à la présence des navetteurs) par les deux autres Régions.

Je conclurai avec l'exemple de Berlin. Dans le partage de la TVA, on surestime de 25% son chiffre de population pour lui permettre de faire face à ses coûts de centre urbain. Berlin doit cette surestimation à son statut de ville-région et non à son statut de Région-Capitale. D'autres villes-régions, en Allemagne, bénéficient de cet avantage.

LA MINISTRE HUYTEBROECK DÉCERNE UNE ECO-ETOILE AU PARLEMENT BRUXELLOIS

Le parlement est une «entreprise écodynamique» depuis qu'il a signé en 2001 la charte Entreprise écodynamique.

Dans sa gestion interne, le parlement ne lésine pas sur les efforts en matière de consommation énergétique, d'économat, de gestion des déchets, de politique de la mobilité, etc.

Les entreprises écodynamiques bruxelloises (sociétés, administrations publiques, associations,...) peuvent compter sur l'expertise de Bruxelles Environnement (IBGE). Une cellule interne composée de personnes motivées soutient le processus, qui commence par la sensibilisation et la compréhension. Ainsi, les services du parlement disposent d'un «groupe de travail ECO».

Un jury indépendant évalue les résultats enregistrés et décerne une, deux ou trois étoiles.

Le 4 mars 2008, une pluie d'étoiles s'est abattue sur 29 entreprises écodynamiques bruxelloises. Le directeur général a reçu des mains de Mme Evelyne Huytebroeck, ministre de



M. Michel Beerlandt, directeur général du Parlement bruxellois, reçoit l'Eco-étoile de la ministre Evelyne Huytebroeck

l'Environnement, l'écolabel à une étoile que le jury a attribué au parlement. Elle a encouragé le parlement à aller désormais décrocher deux étoiles.

UNE DÉLÉGATION DU BUREAU À MOSCOU À L'INVITATION DU PRÉSIDENT DE LA DOUMA DE LA VILLE

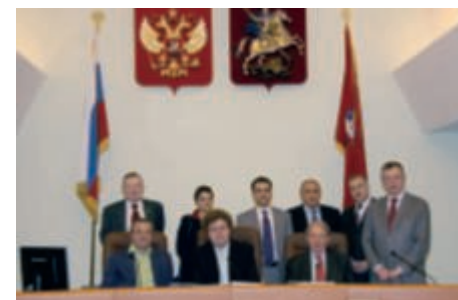
Dans le cadre de l'accord de coopération signé à Moscou en 2001 entre le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et la Douma (assemblée) de la ville de Moscou et à l'initiative du président de la Douma, M. Platonov, le premier Vice-Président Jan Béghin a emmené une délégation du Bureau dans la capitale russe entre le 19 et le 22 avril. Les échanges de vue ont principalement porté sur l'aménagement du territoire, la mobilité, la politique d'immigration, l'emploi, le logement, la lutte contre la pauvreté, la politique de l'eau.

La ville de Moscou souffre d'une fulgurante hausse du trafic automobile, corollaire de la croissance économique et donc du pouvoir d'achat des familles, avec pour conséquence une congestion du trafic et une relative paralysie du transport public en surface (bus, trolleys). Le métro, d'une incontestable qualité, riche de 172 stations, dont certaine d'une grande valeur décorative, répartie sur 12 lignes et quelque 280 km de réseau transporte quotidiennement plus de huit millions de passagers. La construction de 40 nouvelles stations, financée par le budget fédéral, est envisagée.

Pour répondre à la croissance intenable du trafic automobile, les autorités privilégient le développement du transport public. L'introduction du péage urbain ne semble pas envisageable, car impopulaire.

La planification de la ville, il y a 25 ans, n'a pas intégré l'explosion du trafic et n'a pas inclus la construction de parkings. A l'époque un seul emplacement de stationnement était prévu pour cent appartements. Le parc automobile a triplé en 30 ans.

Actuellement, chaque nouvelle construction doit prévoir des emplacements de stationnement et des parkings de dissuasion ont été aménagés aux alentours des stations de métro. Avec un taux de chômage dérisoire (0,5%) l'emploi à Moscou affiche une santé insolente du fait d'une présence importante d'entreprises étrangères dont les investissements ont atteint 80 milliards de dollars en 2007. Par ailleurs, le niveau de formation des jeunes est élevé.



Les jeunes peu qualifiés bénéficient de solides formations au sein d'écoles techniques performantes et ont une garantie, au terme de leur parcours éducatif, de débouchés dans l'industrie ou la construction.

En matière de politique sociale et de lutte contre la précarité, les municipalités octroient des revenus minimum de 270 euros - le revenu moyen à Moscou s'élève à 1000 euros (il est plus élevé que dans le reste de la Fédération). Et certaines catégories d'allocataires bénéficient de la gratuité des transports en commun. Par ailleurs les associations et les communautés religieuses soutiennent des orphelinats et des maisons d'accueil.

Même si la pauvreté existe à Moscou, les aides sociales publiques et les initiatives privées préviennent la précarité absolue.

Les députés bruxellois ont également évoqué la politique de logement : logement social, logements inoccupés et privatisation des logements publics.

Les Moscovites dont le revenu est inférieur à 270 euros peuvent prétendre au logement social. La privatisation des logements public se poursuit : 75 % de ceux-ci sont aujourd'hui privatisés.

La visite s'est clôturée par un échange de vues sur la gestion de l'eau : planification, épuration, approvisionnement.

L'entreprise publique Mosvodokanal assure l'épuration des eaux de la Volga et de la Moskva dans quatre stations d'épuration où 6,7 millions de m³ sont traités par jour. Vingt-sept autres stations fondent la neige avec la chaleur produite par l'assainissement des eaux usées.

Le prix de l'eau est fixé par le pouvoir fédéral. Tout le territoire de Moscou est couvert par le réseau d'assainissement, qui est séparé de la collecte des eaux fluviales. Mosvodokanal assure la distribution d'eau à près de 13 millions de personnes tout en assainissant 100% des eaux usées.

L'entreprise publique mène d'importantes campagnes de sensibilisation relatives à l'eau : un bus sillonne le vaste territoire de Moscou et le musée de l'eau connaît un grand succès. Ces initiatives n'ont rien à envier à nos parlements de l'eau. De nombreuses brochures didactiques sont également éditées à l'attention des lycéens.

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:

