

DIDIER REYNDERS

BRUXELLES POUR TOUS

12 PROPOSITIONS
POUR VAINCRE LA FRACTURE



Didier Reynders

Bruxelles pour tous

« Douze propositions » pour vaincre la fracture

© Éditions Le Bord de l'Eau - Collection La Mulette, 2017
12 Avenue d'Uccle - 1190 Bruxelles (B)
www.editionsbdl.com - www.lamuette.be
editionslamuette@icloud.com
Directeur de collection : Bruno Wajskop

Couverture p1 : photo © Vlad Vanderkelen
Couverture p4 : photo © MR

ISBN : 978 2 35687603 4
Dépôt légal : Mai 2018

Droits de traduction et de reproduction réservés pour tous pays.
Toute reproduction, même partielle, de cet ouvrage est strictement interdite.



La Mulette
**LE BORD
DE L'EAU**

CONTENU

INTRODUCTION	5
MOBILITÉ	9
Proposition n°1 : S'engager pour la réalisation du métro au Nord et lancer sans attendre l'extension vers le Sud vers les communes d'Uccle et de Forest	9
Proposition n°2 : Encourager l'intermodalité entre voiture et transports en commun	11
EMPLOI ET COHESION SOCIALE	17
Proposition n°3 : Investir dans la zone du canal pour revitaliser tout l'Ouest	17
Proposition n°4 : Multiplier les efforts de formation notamment par des partenariats public-privé	20
Proposition n°5 : Comme en Wallonie, mettre sur pied un parcours d'intégration fort et crédible, doté de moyens suffisants	24
GESTION ET GOUVERNANCE	27
Proposition n°6 : Rationaliser les conseils communaux : une diminution de 20 à 30% des membres	27
Proposition n°7 : Rénover la ville en partenariats public-privé, créer du logement pour affronter le boom démographique	30
SECURITÉ	33
Proposition n° 8 : Améliorer la sécurité au quotidien	33
Proposition n° 9 : Le cadre de vie ; moderniser les politiques de propreté et investir dans une smart city	35
CULTURE ET SPORT	39
Proposition n° 10 : Créer un stade polyvalent pour faire de Bruxelles un pôle de premier plan pour les sports et le monde culturel	39
Proposition n° 11 : Créer un Institut du Monde Méditerranéen	41
Proposition n° 12 : Créer un pôle de création théâtrale assorti de studios	43
POUR POURSUIVRE...	45

INTRODUCTION

Début 2014, je publiais un ouvrage intitulé « *Bruxelles pour tous - Vaincre la fracture* ».

Près de cinq ans plus tard, il m'apparaît qu'il est temps de faire le bilan de la gestion des années écoulées.

Durant cette période, exceptionnelle à bien des égards, beaucoup d'événements se sont succédé, souvent graves.

Je pense évidemment en premier lieu aux attentats, qui ont frappé durement et aveuglé la population au nom d'une idéologie fanatique.

Quelques émeutes, aussi, qui ont mis en évidence le comportement irresponsable de certains jeunes – dont beaucoup, d'ailleurs, ne sont pas bruxellois.

Bien moins dramatique, mais pénible : des kilomètres d'embouteillages causés par des chantiers sans fin ou des réparations de tunnels improvisées ; un piétonnier imaginé et mis en œuvre avec précipitation ; des quartiers encore et toujours à l'abandon ; des jeunes encore laissés pour compte ; un marché de l'emploi qui laisse toujours trop de Bruxellois sur le carreau.

Il y a eu quelques améliorations, aussi, qu'il ne faut pas nier.

Mais globalement, le constat est indéniable : **LA FRACTURE EST TOUJOURS LÀ**. La fracture à Bruxelles existe depuis longtemps ; elle existait avant qu'on ne découvre que des émeutiers pouvaient saccager le centre-ville, avant de découvrir l'implication de Bruxellois désœuvrés dans des groupes terroristes. C'est une réalité qui se dessine depuis les années 80 au moins, et qu'on a laissée s'aggraver à Bruxelles sans réagir, sans investissements appropriés, depuis des dizaines d'années.

Jadis, il fallait encore se battre pour montrer la réalité de cette fracture, aujourd'hui tout le monde en est convaincu. Nous, on l'a décrite dans un livre dès 2014.



AUJOURD'HUI, QUELLE EST LA RÉALITÉ DE BRUXELLES ?

- Une Ville-Région qui a souffert des attentats (directement de ceux de Bruxelles, indirectement de ceux de Paris à cause de l'image de base arrière des terroristes)
- Une Région qui n'a pas de réelle incarnation politique, et qui a donc parfois du mal à porter la voix dans le système institutionnel de la Belgique fédérale, et encore plus sur la scène internationale
- Une Région qui apparaît comme un éternel chantier, congestionné et brouillon.

Or, **IL Y A TROIS NIVEAUX DE POUVOIR** qui partagent des responsabilités à Bruxelles :

- **L'ÉTAT FÉDÉRAL** : il y investit de l'argent comme capitale (Beliris), et le gouvernement met Bruxelles en valeur continuellement ;
- **LA VILLE** : Il y a objectivement un progrès depuis la nouvelle majorité ; des projets d'envergure ont été lancés, mais un sentiment d'inachèvement règne, couronné par l'aspect « chantier général » que revêt la ville, et qui épuise ses habitants ;
- **LA RÉGION** : clairement le « maillon faible » pour l'heure, et en particulier dans trois domaines-clefs : rôle international de Bruxelles, mobilité, formation professionnelle.

Le constat est bien là : non seulement la fracture est toujours là, mais **LA RÉGION EST AUJOURD'HUI LE MAILLON FAIBLE DU DÉVELOPPEMENT DE BRUXELLES.**

Il est difficile de ne pas parler des questions de gouvernance qui ont agité les majorités à la Région et à la Ville. À la suite de scandales comme le Samusocial, GIAL ou le SIAMU, il faut pouvoir ouvrir les placards et mettre de l'ordre. Nous souhaitons changer les choses. Le gouvernement régional actuel n'y arrive pas ou trop peu. Depuis 15 ans, les libéraux sont écartés, même quand ils sont le parti le plus important.

Je ne souhaite pas faire le procès du passé : nous n'en avons tout simplement pas le temps. Je propose au contraire de nous retrouver les manches, avec toutes les personnes de bonne volonté, pour en finir avec l'image et la réalité d'une Ville-Région toujours en travaux, toujours dans

l'improvisation, toujours dans le précaire et le non-terminé, et dans laquelle les jeunes restent en grande partie démunis de perspectives.

Il est temps de se retrousser les manches et de rassembler les énergies. Nous devons nous concentrer sur un nombre limité de projets.

Mobilité, formation et projets d'envergure : voici les axes principaux que je souhaite aborder.

Vous trouverez, dans cette publication, **DOUZE PROPOSITIONS** de débats pour changer la région. Je les vois comme « douze **PROJETS** » qui peuvent, de mon point de vue, contribuer à améliorer sensiblement le vivre-ensemble à Bruxelles.

Ce n'est pas un programme électoral : c'est une main tendue aux citoyens mais aussi à tous les acteurs, pour focaliser nos énergies sur quelques priorités. La situation de la région est telle que nous devons surmonter les clivages habituels, et mettre l'intérêt des habitants de Bruxelles au cœur de nos politiques.

Ces propositions sont autant de « pièces à casser » que je lance afin de développer la réflexion durant toute cette année 2018, avec les citoyens. C'est avec eux que je souhaite voir lesquels parmi ces travaux sont des priorités, lesquels réaliser. C'est avec eux aussi que je souhaite discuter pour nourrir ma réflexion d'autres idées encore.

Elles se veulent plutôt concrètes, parce que je souhaite aller droit au but. Le mot « proposition » recèle donc une certaine modestie de l'approche. Il s'agit de mettre sur la place publique un nombre limité d'idées, de projets pour prendre le pouls de la population, prendre le temps de la consultation. J'ai souhaité ici me concentrer sur des propositions limitées et concrètes, en lien direct avec la vie quotidienne des citoyens.

Je déclinerai mes propositions sur plusieurs thèmes :

- **LA MOBILITÉ**

C'est l'une des premières préoccupations de nos concitoyens. Embouteillages, piétonnier improvisé, développement du métro à l'abandon pendant des années : les Bruxellois méritent mieux que de vivre dans la capitale de la congestion / des embouteillages.

- **L'EMPLOI ET LA COHÉSION SOCIALE**

La formation à améliorer, le partenariat public-privé comme outil pour développer le croissant pauvre ou encore le parcours d'intégration à terminer : autant de chantiers importants pour dynamiser la Région.

- LA GESTION ET LA GOUVERNANCE

Travailler sur la meilleure gouvernance à Bruxelles, notamment en diminuant le nombre de conseillers communaux ; mais aussi, de manière plus proactive, en encourageant les partenariats public-privé pour revitaliser des zones en friche, des bâtiments déclassés, et faire face ensemble au boom démographique.

- LA SÉCURITÉ

Il s'agit de veiller au mieux à la sécurité au quotidien. À cette fin, nous mettrons notamment l'accent sur la lutte contre les discriminations et la violence faite aux femmes, et sur la sécurité et la propreté des rues.

- LA CULTURE ET LE SPORT

Mettre sur pied des projets culturels et sportifs forts : en finir avec la saga du stade pour que Bruxelles soit enfin dotée d'un stade digne de ce nom ; créer de nouvelles institutions ambitieuses autour du théâtre et de la valorisation de la culture méditerranéenne.

Il y a donc plusieurs sujets dont nous ne parlerons pas ici et j'y reviendrai à d'autres occasions, et en d'autres lieux, comme par exemple le destin économique de Bruxelles.

Je travaille chaque jour sur le rôle international de Bruxelles, sa place institutionnelle, son rayonnement, notamment comme ministre des Affaires étrangères et européennes. Mon propos est ici d'initier un débat sur 12 projets concrets.

Sur base de ces **DOUZE PROPOSITIONS**, je multiplierai les rencontres avec les habitants de la Région, pour débattre, me nourrir de leurs critiques et de leurs réflexions, et construire avec eux un projet novateur, qui tienne compte des aspirations des citoyens.

Je me tiens à votre disposition pour dessiner ensemble, avec vous, l'avenir de cette ville-région riche, complexe, mais aussi passionnante. Les temps nécessitent une union d'un type nouveau, autour de l'efficacité et de la bonne volonté.

Nous avons, comme bruxellois, aujourd'hui, le devoir de dépasser les clivages. Pour ma part, je tendrai la main à toutes celles et ceux qui peuvent se retrouver dans un projet axé sur l'efficacité, le concret, le respect des citoyens.

MOBILITÉ

PROPOSITION
N°

1

S'ENGAGER
POUR LA RÉALISA-
TION DU MÉTRO AU
NORD ET LANCER SANS
ATTENDRE L'EXTENSION
VERS LE SUD VERS LES
COMMUNES D'UCCLE
ET DE FOREST

Il est temps de mettre la mobilité à Bruxelles à la hauteur de son rang de Capitale.

Comme nous l'écrivions en 2014 déjà, la mobilité en région bruxelloise est un cauchemar pour tous ses habitants et ses navetteurs. « *C'est, sans doute, l'un des points sur lesquels on pourrait mettre tous les Bruxellois d'accord : la mobilité de la Région est devenue un cauchemar. Cauchemar pour les résidents, qui vivent dans la nuisance des embouteillages, des transports en commun bondés, des pics de pollution, du bruit incessant du trafic. Cauchemar des navetteurs, qui consacrent une, deux, voire trois heures à parvenir à leur travail chaque jour dans des conditions pénibles. Cauchemar, enfin, pour les entreprises, pour qui cette congestion permanente est devenue un écueil pratiquement insurmontable - notamment parce que le transport de marchandises s'effectue principalement par la route. Ainsi, le trafic bruxellois est identifié comme la première cause de mécontentement des entreprises, et le premier des motifs susceptibles de leur faire quitter la Région. Lorsqu'on se dit que les entreprises à Bruxelles sont moins découragées par la fiscalité ou la sécurité que par la mobilité, on réalise l'ampleur des efforts à fournir.* » (Bruxelles pour tous, 2014)

Les dernières années, de ce point de vue, ont été un festival de « ratés » : bouclages de tunnels en urgence, travaux de réparation improvisés, trous dans les routes restant ouverts plusieurs mois... On ne compte plus les petits et gros pépins. Même au sein de la majorité régionale, il n'y a plus personne pour défendre le ministre bruxellois de la mobilité.

LA CAPITALE DE LA BELGIQUE ET DE L'EUROPE PEUT MIEUX FAIRE. BEAUCOUP MIEUX.

S'agissant du métro, des progrès ont pu être accomplis sur la future ligne 3, ou **MÉTRO NORD**, grâce au fonds Beliris du gouvernement fédéral. Par contre, on peut parfois se demander à quel jeu joue aujourd'hui la Région. Elle a décidé un métro Nord, rendu indispensable par les perspectives démographiques, et arrêté l'avant-projet. Elle en a obtenu le financement. D'un côté, elle aligne les mâles propos d'enthousiasme et d'engagement volontariste ; de l'autre, elle oublie d'inscrire la transformation d'une ligne de tram en métro dans le PRAS (Plan régional d'affectation du sol), ne modifie pas en conséquence sa législation urbanistique, reporte l'automatisation des lignes, etc. Comme sur tant d'autres dossiers règne ici l'impression que toutes les énergies ne sont ni mobilisées, ni coordonnées. Les administrations régionales (urbanisme p. ex.) dans leur majorité ne défendent ou ne facilitent pas ou peu le projet de métro Nord adopté par le gouvernement régional et qui représente 1.8 milliard d'euros en 10 ans.

Or, le MR ne peut pas tout faire de l'extérieur ; tant qu'il ne sera pas aux responsabilités au gouvernement régional, en mobilité comme ailleurs, le manque de volontarisme et un sentiment de chantier inachevé perdureront. Le métro, du nord au sud de la région, doit être une priorité forte. Il faut d'ailleurs éviter de se braquer sur le sens premier du mot « métro » ; l'important est d'avoir des lignes qui circulent en site propre, peu importe qu'elles soient toutes enterrées ou non. L'important est que ces images de rues congestionnées par des files de bus en accordéon englués dans la circulation finissent par appartenir au passé.

Sur ce dossier, j'invite l'ensemble des acteurs à faire preuve de responsabilité. Les autorités communales de Schaerbeek, en particulier, détiennent les clefs qui pourraient ralentir ou accélérer le processus. Il faudrait que cette commune, pourtant en forte croissance démographique, décide un jour si elle veut oui ou non un métro, qui soulagerait de toute évidence ses habitants de leurs problèmes de mobilité. Je pense que pour les habitants, poser la question revient à y répondre. Quand la commune demande de classer le square Riga trois ans après que le gouvernement régional ait décidé d'y implanter une station de métro, alors que tout le processus qui a amené à une demande de permis s'est fait en concertation, le projet perd un an, voire plus ; bien que les alternatives pour sauver 3 arbres, certes remarquables, soient estimées entre 10 et 50 millions, personne à la Région n'est capable de dégager une voix forte qui puisse affirmer « cela suffit, tout a été analysé, le projet est réfléchi, l'intérêt général est d'avancer » !

S'agissant du **MÉTRO SUD, VERS UCCLE ET FOREST**, nous devons sans attendre lancer le projet d'une ligne viable qui desserve enfin cette zone délaissée de la région. L'étude d'opportunité et de faisabilité, voulue par le gouvernement fédéral, sera lancée en 2018. Elle doit déterminer le meilleur itinéraire et sa pertinence, compte tenu des alternatives que constituent les lignes SNCB existantes, les lignes de tram en site propre ou à haute vitesse, de l'arrivée du métro à Albert en 2023, des perspectives démographiques, etc.

Dans ce cadre, nous devons nous montrer ambitieux et oser aller chercher des projets, des idées, qui sont créés ou à l'étude dans de nombreuses villes à travers le monde. Bruxelles ne doit pas être en reste et doit s'inscrire dans le véritable progrès. Ainsi, le téléphérique urbain, par exemple, est une piste de solution qu'il faut pouvoir envisager dans certains cas comme l'ont fait certaines grandes villes pour résoudre des problèmes spécifiques. Il n'est plus l'heure de se demander si nous voulons ou non des solutions de mobilité, mais d'investir directement et énergiquement dans ce qui, demain, permettra de fluidifier la ville.

PROPOSITION
N°



Comme nous l'indiquions déjà en 2014, et même si la tendance évolue grâce aux technologies offrant des solutions souples et faciles d'utilisation, le Bruxellois reste attaché à sa voiture, sans doute un peu trop : « *La voiture est le mode de déplacement préféré des Bruxellois, qui accomplissent 37% de leurs déplacements en voiture.*

Pourtant, c'est moins que les Flamands (64%) et les Wallons (70%). En général, ils effectuent des trajets assez courts et sont seuls à bord de leurs véhicules. Si on y ajoute la circulation des navetteurs des deux autres Régions, qui aiment encore plus leur voiture, on comprend les raisons principales de la pression automobile. Chacun (bruxellois ou non) peut s'en rendre compte chaque jour : la congestion de la Région atteint dangereusement ses limites. La liberté de circuler, à laquelle les libéraux tiennent viscéralement, s'est transformée en une nouvelle forme de servitude.

Le sujet est complexe car c'est l'addition de la liberté de chaque citoyen qui provoque la paralysie de tous. Il faut pouvoir combiner cette liberté avec une responsabilisation de plus en plus forte. Or, pour qu'il y ait véritablement liberté, il faut qu'il y ait véritablement choix. Ce choix n'est souvent pas disponible. Si nombre de travailleurs utilisent leur voiture, c'est qu'ils n'ont pas vraiment le choix. Œuvrer à la mobilité sans enfermer idéologiquement les gens, c'est inciter positivement habitants et navetteurs à faire les choix les meilleurs pour eux-mêmes. Si ces choix sont aussi les meilleurs pour la mobilité et l'environnement, alors nous aurons gagné la partie en fluidifiant la ville sans brider la liberté des individus. Tel est le chemin que, me semble-t-il, nous devrions suivre : créer les conditions des choix les plus responsables plutôt que de faire la morale aux citoyens.

Pour cela, il faut une vision à long terme, basée sur l'intermodalité des moyens de transport et sur une politique volontariste, qui ose ouvrir des chantiers. C'est cela qui manque le plus cruellement, aujourd'hui. » (Bruxelles pour tous, 2014)

Depuis lors, force est de constater que le gouvernement bruxellois continue de faire les choses à l'envers : il s'attaque à la voiture avant de proposer des alternatives.

Je pense qu'il faut faire exactement le contraire : **CRÉER D'ABORD LES INCITANTS À CE QUE LES CITOYENS SE SÉPARENT VOLONTAIREMENT DE LEUR VOITURE**. Et là où nous le pouvons, nous y travaillons déjà. Ma proposition est simple : renforcer les efforts pour créer des alternatives crédibles.

Il faut donc encourager l'intermodalité : être propriétaire d'une voiture ne doit pas empêcher d'utiliser les transports en commun. Cela peut se faire par :

- la création de davantage de **PARKINGS DE PERSUASION** : de tels parkings doivent en effet être multipliés, et vus comme des occasions de convaincre que l'intermodalité est un atout, cela au lieu de dissuader l'automobiliste de s'engluer dans la circulation. Depuis 15 ans que l'on en parle, la Région n'a réussi qu'à déposer le permis d'un seul site ...
- **L'ACCÉLÉRATION DU RER** : là encore, le gouvernement fédéral a « fait le job » en parvenant à trouver les fonds nécessaires pour lancer les derniers travaux (le fameux « milliard vertueux ») : le retard du projet que l'on ne peut nier provient

des procédures de permis, de l'incapacité des autorités depuis 20 ans à dégager un effort commun pour porter des grands projets.

LE REB OU L'EXPLOITATION DES LIGNES DE TRAIN

existantes au sein de la région bruxelloise, appelée aussi offre S, est trop peu connue. Uccle, par exemple, est desservie par le train au travers de plusieurs gares qui permettent de rejoindre le centre de la ville ou des stations de métro en quelques minutes. Il y a 34 gares à Bruxelles, il faut les rendre plus visibles. Il faut améliorer la fréquence d'utilisation de ces lignes, qui peuvent offrir d'ores et déjà aux Bruxellois les avantages du RER de demain, et permettent avec l'abonnement urbain, des tarifs combinés avec la STIB.

- **LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE**, entre régions et communes de Bruxelles et des Brabant, prévue par les accords institutionnels de 2011, n'existe que sur papier, faute d'accord entre Bruxelles et la Flandre. Elle peut être le lieu de concertation par excellence pour les questions de mobilité entre Régions.
- l'achèvement d'un **PIÉTONNIER ACCUEILLANT**, accessible et qui permette aux commerces de se développer et aux habitants d'en profiter. Pour tout piétonnier à l'avenir, et cela vaut encore pour le piétonnier du centre-ville, nous ferons en sorte de respecter deux principes simples : 1) il faut toujours que les travaux soient réalisés en phasage, et non d'un seul coup ; 2) un plan de circulation et de parking doit exister au préalable afin de permettre aux commerces d'être accessibles. L'échec du piétonnier bruxellois est d'abord celui de ceux qui ont voulu faire une communication d'interdiction des voitures, sans alternatives de transports en commun et sans indiquer la présence de parkings. Il faut, au contraire préserver l'accessibilité des boulevards du centre, assurer leur sécurité, leur propreté et en faire un lieu de promenade avec des commerces accessibles.
- La mise en œuvre du **RER VÉLO** et donc de pistes cyclables qui permettent de circuler en traversant la Région, dans des itinéraires continus et balisés.

- La conclusion de plus de **PARTENARIATS DE MOBILITÉ** entre plusieurs opérateurs et régions : avec les opérateurs de vélos partagés, de vélos électriques, de voitures partagées et électriques. À Uccle par exemple, où je vis, on voit régulièrement passer des cohortes de bus vides, De Lijn, TEC et Stib : il y a quelque chose qui ne va pas. Nousons des accords sur une zone plus large que Bruxelles. Faisons des accords simples, concrets et directs, qui bénéficient rapidement au citoyen. Un seul abonnement valable pour différents opérateurs est un objectif qui reste d'actualité, tout comme
- favoriser le **LIBRE CHOIX** du mode de déplacement.

Lorsque m'est venue l'idée de proposer la mise en œuvre du mécanisme de **L'ALLOCATION DE MOBILITÉ** en 2016, je faisais le constat qu'il n'est, à l'heure actuelle, plus possible de fermer les yeux sur les divers défis environnementaux et économiques auxquels notre société doit faire face. En effet, la perte de bien être, englobant tant la perte économique que la consommation excessive d'énergie fossile, les coûts environnementaux, la congestion automobile et l'usure de nos infrastructures, nécessite une prise de conscience de l'effet du parc automobile global et en particulier, du parc de véhicules de société sur notre vie en commun. J'avais déjà initié des changements comportementaux en tant que ministre des Finances avec diverses mesures en matière d'éco-fiscalité.

Par la création du dispositif légal de l'allocation de mobilité, il s'agit de prendre dans les compétences fédérales un premier incitant d'une réelle politique de mobilité intégrée et globale qui devra être poursuivie.

On constate également que les navetteurs font, à l'heure actuelle, face à des embouteillages de plus en plus conséquents, tandis que les habitants des zones urbaines subissent également les mêmes problèmes de sur-congestion du réseau. Des études récentes ont d'ailleurs démontré la perte économique importante découlant de cette asphyxie croissante de nos différentes villes. Aujourd'hui, comme le pointait déjà en 2014 une étude de l'OCDE, le coût total de la congestion routière pour l'ensemble de l'économie, tenant compte des effets directs mais également des effets indirects comme l'impact sur la

santé et les coûts environnementaux, s'élève à 8 milliards d'euros par an, soit 2% de notre PIB.

L'allocation de mobilité ambitionne d'offrir au bénéficiaire d'un véhicule de société un choix entre l'utilisation réelle du véhicule de société auquel il a contractuellement droit, et le fait d'utiliser autrement le budget patronal disponible pour ce véhicule mis gratuitement à disposition, tout en conservant cette composante essentielle du package salarial. Elle ouvre la perspective d'autres formes plus durables de mobilité, y compris la proximité du logement avec le lieu de travail : en effet, bon nombre de citoyens acceptent un véhicule de société dans leur package salarial, alors que l'argent ainsi utilisé, voire gaspillé lorsqu'ils n'ont que peu d'utilité d'un tel véhicule pourrait être plus adéquatement utilisé pour se loger (les logements étant souvent plus onéreux dans les grands centres urbains), pour se mouvoir autrement, ou même pour disposer de plus de pouvoir d'achat.

Faut-il octroyer un montant d'argent, plutôt que diverses solutions alternatives de mobilité ? Une valeur essentielle du libéralisme est la liberté de choisir et de poser des actes individuels tant professionnellement que dans la vie de tous les jours. De ce fait, il me semble que la solution préférable pour un citoyen est de lui laisser sa liberté dans ses choix de mobilité et d'affecter son salaire à ses choix de vie. Ces choix vont être très différents d'un citoyen à l'autre. Les uns vont avoir besoin d'assistance au transport avec des abonnements de transports en commun. D'autres vont agir par eux-mêmes en achetant des «speed pedelec». Certains vont choisir, ou l'ont déjà fait, de consacrer plus de moyens pour habiter plus près de leur emploi. D'autres encore ont simplement besoin de plus de moyens pour l'encadrement scolaire des enfants qui peut s'avérer plus onéreux dans certaines villes.

Cela permettra de diminuer le nombre de véhicules tout en respectant aussi la différence entre les entreprises, petites ou grandes, et leur organisation propre.

Parallèlement à cela, le concept de «budget mobilité» développé par les partenaires sociaux apporte un angle plus matériel à la problématique et peut effectivement être une solution très intéressante pour une autre grande catégorie d'entreprises, souhaitant une approche «green friendly». Le budget mobilité est d'ailleurs très complémentaire à l'allocation car il va viser également d'autres catégories de travailleurs, à

savoir ceux qui doivent conserver un véhicule soit pour leur utilisation privée, soit lorsque l'employeur est plus difficilement accessible par des moyens alternatifs de mobilité. Ce qui est intéressant dans ce système, c'est le fait d'avoir, sous l'impulsion du Ministre fédéral de la mobilité, François Bellot, retenu l'idée de travailler dans une direction de véhicules plus respectueux de l'environnement, par une obligation d'amélioration des émissions de CO₂, mais également une norme EURO obligatoire depuis peu. On travaille tant sur la composante «climat» (CO₂), essentielle pour le respect de nos objectifs européens, que sur la composante «air» essentielle pour la qualité de vie dans les centres urbains.

Ces deux solutions sont complémentaires pour permettre une évolution des comportements vers une plus grande prise de conscience de la possibilité d'agir au niveau individuel pour améliorer notre cadre de vie.

Et pour cause, une des politiques de smart city la plus couramment développée concerne la mobilité. D'ici à quelques années, notre manière de concevoir la ville et les moyens pour s'y déplacer changera. La smart city que sera Bruxelles doit y répondre.

Notre système de transport étant tellement tendu, peu à peu se développe déjà sur le marché une myriade de services autour de l'autopartage, l'offre de covoiturage, de GPS intégré avec des informations en temps direct, de l'information sur les transports publics, etc. La question n'est plus de savoir quand un bus ou un train doit arriver, mais avec précision quand il arrive.

Les pouvoirs publics ne peuvent pas passer à côté de ces nouveaux systèmes de mobilité quotidienne et doivent mieux accompagner les offres qui se développent.

Ce n'est qu'en pluralisant et optimisant nos moyens de transport que nous apporterons une réponse structurelle à la congestion de notre région. Certains développent même des téléphériques urbains qui survolent le trafic mais peuvent aussi se poser pour pénétrer au cœur de la ville. Tout ne sera pas possible mais y réfléchir, et poser le débat, est essentiel.

EMPLOI ET COHESION SOCIALE

PROPOSITION
N°

3

INVESTIR DANS LA
ZONE DU CANAL POUR
REVITALISER TOUT
L'OUEST

Depuis 2014, de nombreux événements tragiques se sont produits. Je pense évidemment aux attentats de Bruxelles et de Zaventem. Comme après les attentats de Paris, il a été découvert que les responsables étaient à rechercher dans des cellules dont les membres ont, entre autres, été recrutés dans une jeunesse bruxelloise précarisée et en perte de repères.

Moins tragiques, mais également préoccupantes : les émeutes qui éclatent de temps à autre dans certains quartiers de Bruxelles, mettent en danger citoyens, commerçants, forces de l'ordre même, et blessent l'image de la ville.

Il faut se préserver de tout amalgame ; et toute personne souhaitant profiter de ce genre d'événements pour véhiculer des généralisations racistes ou xénophobes nous trouvera sur son chemin.

L'ensemble de ces événements montre que la **REVITALISATION DES QUARTIERS** les plus démunis de notre région n'est pas seulement un impératif social ou économique : c'est aussi une question de cohésion sociale et, donc, de sécurité.

En 2014, nous évoquions déjà ce sujet, en proposant de travailler beaucoup plus fortement sur le redéploiement socio-économique : « Favoriser la mixité sociale et économique : comme nous l'avons déjà vu, l'un des problèmes majeurs de Bruxelles est sa tendance à se dualiser entre zones socio-économiquement trop différentes ; lutter contre l'insécurité c'est donc lutter contre cette ghettoïsation des quartiers et favoriser tout ce qui permet le mélange des populations :

- Les dispositifs permettant d'accrocher les jeunes les moins qualifiés à un emploi ou à une formation doivent être augmentés et valorisés, et si nécessaire ciblés sur certains quartiers.
- Je souhaite aussi qu'il soit procédé à une évaluation générale des contrats de quartiers sur l'ensemble de la Région : quels résultats ont-ils obtenus, les moyens sont-ils adéquatement utilisés, est-il possible de réaliser certaines synergies, ne peut-on pas favoriser de nouveaux projets ? Il faut tout mettre sur la table et coordonner l'ensemble des initiatives, en intégrant l'évolution des différents quartiers et vérifier si les contrats de quartiers sont toujours utiles là où ils existent, et s'ils ne seraient pas davantage nécessaires dans des endroits où ils n'existent pas.
- Il faut favoriser la mixité sociale des quartiers par une politique de logement et d'accès à la propriété qui permette à davantage de jeunes ménages d'aller vivre n'importe où dans la Région » (Bruxelles pour tous, 2014)

Ces idées restent d'actualité.

Grâce au changement de majorité intervenu en 2012 à Molenbeek-Saint-Jean, et qui a offert à cette commune durement éprouvée la chance d'être dirigée avec transparence, justice, fermeté et égalité des chances, les choses changent dans de nombreux quartiers. Le gouvernement fédéral y a participé spécifiquement par le biais du « plan canal » en matière de sécurité.

Mais après avoir fait le ménage, il faut rebâtir. Retisser des liens de confiance. Investir, surtout, dans ces quartiers au bénéfice des habitants – et non au bénéfice de l'un ou l'autre potentat local. Le gouvernement fédéral investi dans les contrats de rénovation urbaine, qui succèdent aux contrats de quartiers, parmi d'autres investissements au titre de capitale via Beliris, en collaboration avec la Région.

Davantage encore, ce qu'on nomme le « croissant pauvre » doit figurer au cœur de nos préoccupations, en ce compris urbanistiques : il faut **PHYSIQUEMENT RELIER LES DEUX PARTIES DU CANAL**. Des efforts ont été faits pour revaloriser cette zone : les aménagements de la Porte de Ninove, diverses passerelles cyclo-piétonnes à construire, le pont Picard, le musée Kanal, un terminal passager, le terminal pour acheminer les voitures d'occasions, l'incubateur Greenbiz, le site de Tour et Taxis et son parc, le quartier Heyvaert, le campus du CERIA... Les délais sont longs. Nous pouvons faire plus et mieux pour accompagner les initiatives privées réussies telles le musée MIMA et l'Hôtel Belvue, mais aussi MolenGeek.

Ainsi, par exemple, il existe un projet de marina du côté d'Anderlecht, dans le quartier de Biestbroeck. Des logements, un hôtel, une crèche, des commerces et restaurants ainsi que l'accueil de 45 bateaux de plaisance, c'est une rénovation d'ampleur dans un quartier difficile marqué par son passé industriel et l'abandon qui a suivi. Cet investissement privé doit permettre aux alentours de créer un cercle vertueux. Les quais seront accessibles au public, et deviendront un lieu de rencontre ouvert sur les quartiers voisins en développement, avec des restaurants et des terrasses.

Du côté nord, il existe un projet de rénovation des quais Béco et des Matériaux porté par Beliris, pas loin de Tour et Taxis et de la future passerelle Picard. On voit déjà les projets d'investissements privés qui viennent se greffer sur ces anciennes zones industrielles trop longtemps abandonnées. Bruxelles peut valoriser les atouts du canal et des accès qu'il donne à Anvers et Charleroi, pour le transport de marchandises mais aussi de personnes. Les efforts réalisés le long du canal doivent irriguer les quartiers alentour. Il reste beaucoup à faire.

Il est essentiel que les pouvoirs publics aient un **PROGRAMME PRÉCIS D'INVESTISSEMENTS LE LONG DU CANAL**, « Canal Invest », qui prenne à bras le corps le développement de ces quartiers sur un plan social et économique. Peu de Bruxellois savent aujourd'hui en quoi consiste le Plan Canal et comment il est essentiel de le réussir pour le développement économique de la Région. Ses axes que nous devons renforcer sont :

- la revitalisation urbaine des quartiers
- la réhabilitation de la zone du canal

- le soutien à la formation et à l'emploi
- une politique de cohésion sociale renforcée
- un lien renforcé entre les écoles de la zone et les entreprises locales, mais aussi les entreprises des zones proches (Brabant flamand, Brabant wallon...).

Nous devons mettre à table tous les acteurs concernés : entreprises, asbl, mouvements citoyens, autorités locales, investisseurs. Nous ferons le lien entre les jeunes et les entreprises, de manière ciblée.

PROPOSITION
N°

4

MULTIPLIER LES EFFORTS DE FORMATION NOTAMMENT PAR DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

Le chômage reste un problème endémique de notre Région. Certes, il serait injuste de dire que rien n'a été fait. Cette législature a sans doute donné lieu à une certaine prise de conscience. Mais les progrès enregistrés en matière d'emploi restent moindres à Bruxelles qu'ailleurs ; il est dommageable que les bons résultats du gouvernement fédéral en matière économique n'aient pas donné lieu à davantage de création d'emplois à Bruxelles.

En 2014, nous écrivions ceci :

« 1) FAIRE DE LA FORMATION UNE PRIORITÉ STRATÉGIQUE :

L'une des causes essentielles du taux de chômage important que connaît la Région bruxelloise est donc le manque de qualifications des demandeurs d'emploi : 70% des demandeurs d'emploi n'ont pas de diplôme d'humanités supérieures et 90% ne parlent qu'une seule langue.

Le relèvement du niveau de qualification des demandeurs d'emploi bruxellois et, en particulier, celui des jeunes sortant de l'école constituera un élément essentiel du plan de relance pour l'emploi qui doit constituer la priorité première du prochain gouvernement bruxellois.

Cela passe d'abord par une concertation avec la Fédération Wallonie-Bruxelles afin d'améliorer la qualité de l'enseignement général et, surtout, de l'enseignement technique et professionnel. Les liens entre l'école et les

entreprises devront être renforcés. Il nous faudra développer impérativement une culture de l'alternance et de l'apprentissage comme c'est le cas en Allemagne. L'enseignement des langues devra aussi être considérablement amélioré. La connaissance du néerlandais et de l'anglais sont des atouts majeurs dans la recherche d'un emploi.

Il faudra enfin que le secteur de la formation professionnelle puisse bénéficier de moyens plus importants que ceux qui lui ont été attribués jusqu'à présent. Le budget actuel de la Cocof est très insuffisant si on veut couvrir l'ensemble des besoins.

2) OFFRIR À TOUS LES JEUNES BRUXELLOIS UNE PERSPECTIVE PROFESSIONNELLE : *Il n'est pas normal de rester de longs mois au chômage, sans activité et sans perspective professionnelle ou de formation. C'est pourquoi je souhaite qu'Actiris soit réellement en mesure de proposer à tout jeune Bruxellois de moins de 25 ans, inscrit comme demandeur d'emploi depuis plus de 4 mois, un emploi, un stage ou une formation. La mise en œuvre effective du programme européen « garantie jeunesse » constituera également un élément essentiel du plan de relance pour l'emploi.*

3) RASSEMBLER LES ACTEURS DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION : *Tous les entrepreneurs bruxellois que j'ai pu rencontrer font le même constat : Actiris n'est pas un partenaire auquel les employeurs s'adressent lorsqu'il faut recruter. Actiris ne gère actuellement que 15% des offres d'emploi. Les recruteurs préfèrent recourir aux cabinets de recrutement ou aux annonces sur internet.*

Tout le monde admet la nécessité de renforcer les synergies entre Actiris et Bruxelles Formation. Ici aussi, je souhaite que l'on puisse rationaliser, en concertation étroite avec les entreprises, les outils existants pour les rendre plus performants, au profit des demandeurs d'emploi. » (Bruxelles pour tous, 2014).

Ces actions restent d'actualité. Tout le monde reconnaît que le fait qu'un même ministre gère l'économie, l'emploi et la formation est un atout. La Garantie Jeune offerte par l'Europe a permis des résultats tangibles, la Région doit poursuivre l'effort.

Depuis quelques années, le taux d'emploi à Bruxelles progresse en partie grâce aux mesures du gouvernement fédéral de baisse des

charges mais aussi par une prise de conscience de chacun, lors des élections de 2014, que la situation était dramatique.

Toutefois, cette amélioration doit encore se poursuivre et s'accélérer : Bruxelles garde le taux d'emploi le plus faible des trois régions et la situation est particulièrement contrastée entre les communes. La formation des jeunes reste le problème principal, 20 % d'entre eux n'obtiennent pas le diplôme de l'enseignement secondaire. Il y a des emplois mais qui demandent des qualifications éloignées de celles des personnes qui cherchent un emploi.

Avec ce gouvernement fédéral, nous avons pris la mesure de la situation et avons développé un outil qui doit aider les jeunes qui se présentent sur le marché de l'emploi sans diplôme de l'enseignement supérieur et dont l'intégration dans le milieu professionnel est dès lors très difficile. Appelée « starter jobs », la mesure consiste à permettre aux employeurs d'engager ces jeunes sans expérience professionnelle à un salaire brut inférieur aux salaires minimums actuellement en vigueur, sans que cela n'entraîne pour autant une diminution de la rémunération nette pour le jeune concerné.

Concrètement, un employeur peut désormais engager un jeune de moins de 21 ans sans expérience professionnelle pour un montant brut moins important qu'avant, tout en gardant le même salaire net pour le jeune.

Tout le monde est gagnant : les employeurs oseront plus rapidement engager des jeunes et des emplois seront créés auprès d'une population pour laquelle la difficulté de trouver un travail est reconnue depuis longtemps.

Face au constat que 90 % des demandeurs d'emploi ne parlent qu'une langue, nous devons aussi offrir les outils nécessaires pour parer à cette lacune. Depuis longtemps, le MR demande dès lors qu'un test de langues soit rendu obligatoire dès l'inscription à Actiris. Ensuite, si le résultat de ce test n'est pas bon, pourquoi ne pas imposer que l'accompagnement professionnel qui est ensuite offert au demandeur d'emploi comporte obligatoirement une formation en néerlandais et/ou français (et/ou anglais).

On a proposé çà et là de régionaliser l'enseignement. Je reste ouvert à beaucoup d'idées mais avant de nous lancer dans des réformes

institutionnelles inextricables – notamment parce qu’elles s’opposent rapidement au «non » des partis flamands et qu’elles ne permettent pas de dégager plus de moyens budgétaires - je me permets de rappeler qu’avoir les ministres régionaux au gouvernement de la Fédération Wallonie Bruxelles serait un atout essentiel de manière à rencontrer les besoins spécifiques des régions.

Et à Bruxelles, c’est très clair : ce n’est pas un prolongement du tronc commun qui renforcera une meilleure adéquation au marché de l’emploi. Ces besoins concernent en premier lieu la formation en entreprise et la formation aux métiers spécifiques. Nous devons concentrer nos efforts là-dessus.

Par exemple, je propose de généraliser l’exemple du centre de formation aux métiers industriels et technologiques en pénurie sur le site industriel Erasmus-Nord à Anderlecht. Beliris a permis de construire ce bâtiment qui sera disponible en 2018, à charge pour les autorités régionales de l’équiper et de le faire fonctionner avec le secteur privé. Ce centre de formation pour les métiers techniques et professionnels peut accueillir 500 élèves par jour. Il permettra d’octroyer des formations en lien direct avec le secteur industriel par exemple Audi Forest ou la STIB, qui cherchent à recruter des jeunes disposant de ces qualifications. L’objectif est de voir des jeunes formés aux métiers de soudeur, ascensoriste, technicien HVAC (chauffage, ventilation, climatisation), tôlier, dessinateur DAO (dessin assisté par ordinateur)... : soutenir les demandeurs d’emploi en donnant accès non seulement à une formation de pointe mais aussi à un accompagnement vers l’emploi.

Voilà un projet qui fonctionne ; nous devons multiplier les initiatives de ce genre. Beliris a permis aussi la construction d’un pôle ICT, pour former aux métiers de l’informatique. Il existe d’autres projets, pour lesquels il faut mobiliser les énergies ; par exemple dans le secteur de la construction : à Bruxelles, l’on manque de main-d’œuvre pour rénover le bâti et les espaces publics. L’on sait aussi que Bruxelles est confronté à un programme de rénovation des conduites et des égouts pour les 50 ans qui viennent : la main-d’œuvre nécessaire peut être formée ici et permettre aux entreprises de trouver les Bruxellois qui œuvreront pour leur ville.

Quand le taux de chômage est de 15 % à Bruxelles pour 5.9 % en Flandre et 12.1 % en Wallonie, on comprend qu'il reste des projets essentiels à mettre en œuvre.

PROPOSITION
N°

5

COMME EN
WALLONIE, METTRE
SUR PIED UN
PARCOURS
D'INTÉGRATION FORT
ET CRÉDIBLE, DOTÉ
DE MOYENS
SUFFISANTS

En 2014, je me penchais déjà sur l'absence de parcours d'intégration :
« Concernant les primo-arrivants, il est temps d'enfin organiser un parcours d'intégration obligatoire pour tout nouvel arrivant en ordre de séjour définitif. C'est une vieille revendication du Mouvement Réformateur, qui a - enfin - reçu un début d'écho favorable dans les Régions wallonne et bruxelloise (car rappelons qu'en Flandre, le système existe depuis longtemps, sous le nom d'*inburgering*). L'obstination à refuser de s'inscrire dans la politique de mise en œuvre d'un tel parcours est d'autant plus incompréhensible, de la part des majorités Olivier, que ce genre de mesure est clairement à l'avantage des nouveaux arrivants. Il s'agit de forcer les autorités à prendre leurs responsabilités dans l'accueil des migrants qui nous rejoignent légalement – ou dont le séjour légal a été reconnu – plutôt que de les abandonner à leur sort une fois leur statut juridique obtenu et de les laisser errer dans la jungle administrative des formations, des aides sociales ou de l'accès à l'emploi.

Car en général, le plus dur commence une fois le séjour légal obtenu – sauf si bien sûr, comme cela serait l'idéal, l'emploi existe et est attribué avant le trajet migratoire. Trouver un emploi, un logement, une école : autant de démarches pour lesquelles l'accompagnement du nouvel arrivant se heurte à sa formation insuffisante ou sa mauvaise maîtrise de la langue.

Il me paraît donc essentiel d'instaurer pour les primo-arrivants hors UE un parcours d'intégration obligatoire qui, idéalement, sera coordonné avec les dispositifs existant en Flandre et à créer en Wallonie, afin d'éviter tout « tourisme » en la matière. Il serait précédé d'un test linguistique en français ou en néerlandais ; son résultat invitera le nouvel arrivant vers des cours de français, de néerlandais et d'alphabétisation, et fera intégrer le cas échéant la dite formation dans le cadre du parcours. Ce parcours peut aussi être proposé aux ressortissants des pays de l'Union Européenne.

Son suivi serait une condition d'accès pour les démarches d'acquisition de la nationalité belge. Il comprendrait des cours de français ou de néerlandais, une formation sur les lois sociales et fiscales belges, un test d'orientation pour orienter les individus vers les emplois ou les formations qui leur correspondent. » (Bruxelles pour tous, 2014).

Quelques années plus tard, nous sommes encore au milieu du gué : on ne peut pas dire que rien n'existe, mais les efforts réalisés sont insuffisants. Si le principe d'un parcours d'intégration obligatoire a bien été voté, sa mise en œuvre pratique est laborieuse. Il n'est pas encore obligatoire, faute d'accord entre les autorités bruxelloises et celles des Communautés.

Certes, le défi est important à Bruxelles. Les grandes villes attirent logiquement les nouveaux arrivants en quête d'opportunités d'emploi. Il doit y avoir un parcours obligatoire pour tous ceux qui viennent s'installer à Bruxelles.

Il faut aussi des budgets : créer un cours obligatoire pour les primo-arrivants, mais disponible pour tout étranger qui voudrait le suivre, nécessite des moyens. Moyens que les autorités bruxelloises, pour l'heure, semblent peiner à trouver. J'estime pourtant que l'enjeu est essentiel : beaucoup d'étrangers en séjour légal choisissent Bruxelles pour s'installer, parce que c'est là que se trouvent nombre de leurs réseaux sociaux et de grandes chances d'emploi. Bruxelles n'est donc pas à égalité dans ce dossier avec les deux autres régions du pays. Il peut être fait appel aux moyens du Fonds européen pour l'intégration.

Comme en Région wallonne, où le dossier a connu une avancée décisive dès que le MR est revenu au gouvernement, il s'agira de boucler définitivement ce dossier en **ORGANISANT UN PARCOURS D'INTÉGRATION EFFICACE et doté des moyens suffisants de fonctionnement, et qui soit bel et bien obligatoire pour tous ceux qui viennent s'installer.**

Je considère en particulier important que ce parcours soit obligatoire pour tout primo-arrivant, même si cela doit coûter des moyens supplémentaires : en l'occurrence, c'est un investissement nécessaire à poser en termes de cohésion sociale mais aussi culturelle : il faut pouvoir porter une attention particulière sur la nécessité de la transmission aux primo-arrivants des normes ou valeurs du pays d'accueil. Les dispositions fédérales en matière d'accès au territoire et de nationalité ont

évolué en ce sens ces dernières années, le parcours bruxellois doit appréhender cette dimension de citoyenneté également.

Les six bureaux d'accueil bruxellois disposent apparemment de 7 000 places. Or, selon certaines estimations, entre 15 000 et 20 000 personnes seraient concernées en cas de parcours obligatoire.

Plus vite nous intégrerons les nouveaux arrivants, plus rapidement nous en ferons des contributeurs, et plus nous éviterons pour l'avenir les problèmes liés à une intégration qui, par le passé, a été trop souvent bâclée. Pour cela, le parcours d'intégration doit permettre un suivi personnalisé dans une seconde phase.

Par ailleurs, ce n'est pas avec des mesures comme le catastrophique décret inscription, que nous souhaitons modifier ou supprimer depuis des années, que l'on favorisera la cohésion sociale, mais en prenant des mesures qui s'attaquent aux sources des problèmes et favorisent, notamment, une mixité en amont et l'ascenseur social pour tous.

GESTION ET GOUVERNANCE

Comme chacun a pu le constater, cette législature a été marquée par une série d'affaires mettant en cause la gestion des structures publiques et parapubliques. Les citoyens ont découvert presque chaque semaine, quelque peu médusés puis résignés, des polémiques liées à des rémunérations scandaleuses ou des mécanismes décisionnels opaques. Le débat sur la bonne gouvernance est plus virulent que jamais. Il est évident que les citoyens demandent des actions fortes. Mais ils demandent surtout des hommes et des femmes politiques conscients de leurs responsabilités.

Nous évoquions en 2014 le statut de Bruxelles en appelant à une simplification, qui reste d'actualité. Entre le *statu quo* suggéré par le PS et la fusion totale du SPa, il y a sans doute une voie raisonnable, tracée comme suit :

« Une Région bruxelloise, une commission communautaire française, une commission communautaire flamande, une commission communautaire commune (dont les compétences viennent d'augmenter drastiquement, notamment par la réception des allocations familiales), un parlement composé de 89 parlementaires, un gouverneur, dix-neuf communes, dix-neuf bourgmestres, 139 échevins, 590 conseillers communaux... Ne comptons pas les conseillers CPAS par commodité, mais convenons que cela fait beaucoup de monde comme dans toutes les provinces du pays. Il faut aussi y ajouter la gestion des zones de police, les intercommunales et les innombrables

PROPOSITION
N°

6

RATIONALISER LES
CONSEILS
COMMUNAUX :

UNE DIMINUTION
DE 20 À 30% DES
MEMBRES

structures paracommunales et pararégionales. On s'en rend compte aisément : il y a à Bruxelles beaucoup de mandataires, beaucoup de structures, beaucoup d'administrateurs, donc beaucoup d'interlocuteurs. Cette multiplicité n'aide pas la gestion. Une opération de simplification semble nécessaire.

Il faut pourtant noter que le nombre de mandataires ne suffit pas à stigmatiser Bruxelles. J'aime rappeler à nos amis flamands qui critiquent le poids de l'appareil public bruxellois que rien qu'en Brabant flamand, il y a plus de mandataires locaux qu'à Bruxelles – et que le poids des intercommunales à Bruxelles est moins fort qu'ailleurs. Néanmoins, il serait possible de mieux tirer avantage du statut de ville-région de Bruxelles, procéder ainsi à des ajustements et à des économies d'échelle et à certaines rationalisations au bénéfice de tous. Le parlement bruxellois pourrait aisément compter un peu moins de mandataires.

L'inflation actuelle, qui date des accords communautaires de 2001, est essentiellement le fruit d'un compromis visant à assurer une présence minimale flamande, ce qui ne s'est avéré possible qu'en augmentant en proportion l'ensemble des députés. Reste que la démocratie bruxelloise est quelque chose d'étrange, avec des votes flamands valant bien plus que des votes francophones, une minorité flamande dont le collège linguistique demeure sous la menace d'un blocage si les résultats électoraux ne permettent pas une majorité composée de partis jouant le jeu des institutions bruxelloises – ce fut à chaque fois le cas jusqu'ici, mais la question va se poser une nouvelle fois en 2014, avec un risque de blocage qui n'a jamais été aussi élevé. Nous devons donc, pour des raisons démocratiques, parvenir à trouver un équilibre qui permette de diminuer le nombre de parlementaires tout en préservant les droits de la minorité flamande et en nous mettant à l'abri de tout risque de blocage.

D'autres réformes ont été réalisées pour participer à cet objectif de rationalisation et de simplification dans le cadre de la récente réforme de l'État :

- *Suppression de la fonction de gouverneur, devenue obsolète, et transfert de ses compétences de maintien de l'ordre au Ministre-Président.*
- *Fusion des sociétés de logements sociaux. On a certes réduit leur nombre de 33 à 15, mais il est possible de faire encore mieux. Entre autres avantages, cela permet de ne pas faire la demande d'octroi dans 3 endroits par commune*
- *Rationalisation des compétences en matière de propreté de manière que pour chaque endroit, il soit aisé de déterminer une autorité responsable.*
- *Réforme du droit de l'urbanisme pour que communes et Région disposent d'un partage des rôles mieux défini et complémentaire, et non en opposition systématique. » (Bruxelles pour tous, 2014)*

Que faire concrètement et rapidement en matière de décumul ? J'aimerais lancer une proposition directe, liée au nombre d'élus dans les conseils communaux.

Le gouvernement bruxellois composé du PS, de Défi et du cdH, a essentiellement augmenté le nombre d'élus communaux bruxellois, alors qu'à l'évidence, les citoyens réclament une rationalisation et une diminution.

De fait, 590 conseillers, cela reste beaucoup. Je propose de simplifier en diminuant de 20 à 30 pc les conseillers par commune, ce qui aboutirait à une réduction de 130 à 210 mandataires pour les 19 communes.

Mais il n'y a pas que le nombre. Ce qui amène la complexité, c'est aussi la multiplication des fonctions et des structures. Il y a, en la matière, des cumuls vertueux à encourager. Au niveau des conseils communaux, nous pouvons, par exemple, aisément simplifier les choses en y intégrant les fonctions de conseillers CPAS: certains conseillers communaux cumuleraient tout simplement leur fonction avec le conseil de l'aide sociale, comme certains le font au sein du conseil de police.

Évidemment, la réduction du nombre d'échevins est également nécessaire mais la majorité régionale a refusé là aussi de prendre cette règle de bonne gouvernance.

Un autre chantier est celui de la rationalisation du nombre d'ASBL chargées de gérer les intérêts communaux. La Ville de Bruxelles en a fait l'exercice, suite aux problèmes connus par le Samusocial.

Le projet passe aussi par une rationalisation de la gestion de la Région.

À la Région, les gouvernements auxquels ne participent pas les libéraux ont développé des structures parallèles à n'en plus finir, dans lesquelles le pouvoir politique se dilue, la gestion échappe à tout contrôle, la démocratie recule. L'opposition en est exclue, les nominations se font sur ordre.

Les multiples structures de la Région devront être rationalisées, rendues au contrôle politique : le conseil d'administration de la STIB par exemple doit être ouvert à des représentants de l'opposition, comme l'est celui de la SNCB.

Tous les conseils d'administration des structures publiques doivent être ouverts à l'opposition pour que puisse s'exercer le contrôle démocratique.

PROPOSITION
N°

7
RÉNOVER LA VILLE
EN PARTENARIATS
PUBLIC-PRIVÉ, CRÉER
DU LOGEMENT POUR
AFFRONTER LE BOOM
DÉMOGRAPHIQUE

En 2014, j'écrivais ceci : *« L'explosion démographique en cours risque en outre d'aggraver la situation. On estime que pour répondre à l'actuelle courbe démographique en croissance, il faudrait créer 80 000 logements avant 2020. C'est à nous de profiter de cette demande en augmentant le parc immobilier à la fois quantitativement et qualitativement. Le vivre ensemble passe aussi par une politique urbaine apte à favoriser la mixité de la ville : il faut inciter à un plus grand mélange au sein de la Région, tout en laissant la pleine liberté aux citoyens de s'établir là où ils le désirent. Contrairement à ce que certains semblent croire, ce n'est pas là qu'une question de construction mentale ou de préjugés. Ce sont les infrastructures, le confort, la qualité de vie qui déterminent l'envie de rester ou de s'installer quelque part. Le rôle des responsables politiques est de créer les conditions de cette qualité de vie. Cela ne peut se faire qu'en renforçant l'attractivité des quartiers en difficulté, en éliminant les chancres, en*

favorisant les investissements des entreprises, et en profitant de la construction de nouvelles écoles pour améliorer la situation de certains quartiers. Axer une politique sur l'accès au logement possède aussi un avantage de lisibilité : les mesures prises pour aider à se loger sont les seules aides identifiées clairement par le citoyen. Nous devons donc maintenir et accentuer les politiques permettant aux classes moyennes de se loger, avec en tête deux priorités : viser les jeunes ménages entre 25 et 40 ans, qui décident dans cette tranche d'âge de rester ou non à Bruxelles, et favoriser l'accès à la propriété plutôt qu'à la location, sous peine de voir partir ces jeunes couples qui préféreront acheter ailleurs s'ils en ont les moyens et s'il ne leur est pas possible de se maintenir en ville. » (Bruxelles pour tous, 2014).

Le constat démographique reste préoccupant.

On ne manquera pas seulement d'écoles, mais aussi de logements abordables, de kots d'étudiants et de toutes les infrastructures que cela demande de développer.

COMMENT RÉPONDRE À CE GIGANTESQUE DÉFI ?

D'une part en investissant de nouvelles zones pour l'instant délaissées; c'est par exemple ce que je propose de faire pour la zone industrielle nord. Le long du canal, l'aménagement des quais permet de construire du logement et des équipements de services aux abords.

Mais aussi en intégrant la question démographique dans chaque décision régionale. Par exemple, le métro Nord devra être automatique pour répondre au défi du nombre de personnes à transporter. C'est en fonction des utilisateurs de demain que le tram, même rapide, n'était pas une option.

Mais cela peut également se faire via des partenariats public-privé en vue de réhabiliter des zones qui devront de toute façon être transformées. Je pense par exemple aux prisons de Forest et de Saint-Gilles, qui tôt ou tard seront vidées au bénéfice de la future prison de Haren. La Région doit réinvestir dans la création de projets mixtes, en développant des écoles, des crèches, des équipements sportifs, des espaces verts et récréatifs, des services et du logement dans ce qui sera un nouveau quartier au cœur de la région.

La même réflexion peut être faite pour d'autres lieux en proie à des aménagements. Dans le projet de transformation des casernes du

quartier Couronne, nous avons pu montrer qu'en la matière tout devenait possible dès que le Fédéral et la Région se parlent. Le projet de Cité universitaire internationale a été repris en partie par la Région sur un site que le Fédéral a cédé à la Région avec l'argent de Beliris dès que la police l'a quitté ; les universités peuvent y développer des projets, de la recherche, des auditoriums, une école s'y installe provisoirement, à terme l'Europe permet d'y faire du logement étudiant exemplaire, et la Région veut y développer du logement ; c'est un véritable nouveau quartier qui n'a pas eu l'occasion de devenir un chancre avant que les projets concrets foisonnent. C'est ce même état d'esprit que je veux insuffler dans tous les projets de rénovation du parc urbain.

SÉCURITÉ

PROPOSITION
N°

8

**AMÉLIORER
LA SÉCURITÉ
AU QUOTIDIEN**

Bien entendu, le terme même de « sécurité » prend une autre acception aujourd'hui, à l'issue d'une législature marquée par des attentats ayant endeuillé Bruxelles, et le maintien d'un haut niveau de sécurité se traduisant par une forte présence policière, voire militaire en rue.

Le gouvernement fédéral a agi, et agit encore avec détermination pour prévenir les risques d'attentats, en concertation avec les services de renseignement.

Il n'empêche qu'à côté de cette criminalité extrême, la sécurité au quotidien reste une préoccupation légitime des citoyens bruxellois. Elle concerne les « petits » délits qui empoisonnent la vie des gens : vols, violences verbales, sac-jacking, etc.

En 2014, je souhaitais qu'on veille particulièrement à la **SÉCURITÉ DES FEMMES**. J'écrivais ceci :

« Une vigilance particulière envers les violences faites aux femmes : on le voit dans les chiffres et les faits les plus couramment objets de plaintes (vols, arrachage de bijoux, sac-jacking, etc.), les femmes paient un lourd tribut à la petite criminalité. Elles sont les usagères majoritaires des transports en commun, qui constituent aujourd'hui l'un des premiers lieux d'insécurité à Bruxelles. Or elles sont aussi les principales victimes des agressions sexuelles et des violences intrafamiliales. Enfin, elles sont victimes de harcèlements de

rue et d'insultes dans certains quartiers ; comme l'a montré l'étudiante Sofie Peeters dans son documentaire en caméra cachée intitulé « Femmes de rue », nombre de jeunes femmes se trouvent hélas contraintes d'utiliser des manœuvres d'évitement pour ne pas se faire aborder et harceler, ce qui constitue bien évidemment une entrave directe et inacceptable à la liberté d'aller et venir en toute quiétude.

Bien que différentes réponses soient apportées à ces problématiques par différentes mesures et services spécifiques, je voudrais :

- *veiller à ce que chaque mesure concernant la sécurité s'inquiète d'un volet « gender mainstreaming » qui veille à ce que la dimension du genre soit pleinement intégrée dans toute mesure.*
- *soutenir les femmes victimes de violence par l'augmentation des moyens dévolus aux maisons d'accueil, l'augmentation du nombre de logements de transit et des centres d'hébergement d'urgence.*
- *développer des campagnes de prévention en partenariat avec les associations compétentes sur le phénomène du harcèlement de rue, récemment reconnu à sa juste place, pour faire prendre conscience aux jeunes (et moins jeunes !) qui le pratiquent le manque de respect qu'il constitue » (Bruxelles pour tous, 2014).*

Ce constat sur le besoin de protéger particulièrement les femmes est toujours d'actualité. Plus que jamais, à dire vrai, depuis la récente libération de la parole des femmes victimes de violences et de harcèlement. Je continue à penser que cet axe est prioritaire.

Mais c'est bien sur la sécurité au quotidien que je souhaiterais particulièrement mettre l'accent.

On a coutume de séparer l'insécurité et le sentiment d'insécurité. En réalité, c'est à peu près une seule et même chose. Plus nous œuvrerons à une ville sûre dans les faits, plus les habitants se sentiront réellement en sécurité.

Je souhaite qu'une priorité soit apportée à **LA SÉCURITÉ DANS L'ESPACE PUBLIC**, et en particulier les transports en commun, où la présence de la police, des services de la STIB et des autres acteurs (notamment associatifs) doit être coordonnée et renforcée.

Je souhaite aussi que la **CAPACITÉ D'INTERVENTION RAPIDE DES FORCES DE L'ORDRE**, en cas de besoin et de débordement,

soit renforcée, et que l'absence de coordination ne constitue jamais un frein à la rapidité d'intervention, comme on a pu le voir par le passé. En cas d'incidents, la réaction doit être immédiate, ce qui nécessite une chaîne de commandement claire et efficace.

J'entends régulièrement des voix demandant de créer une seule **ZONE DE POLICE**. Je n'y suis ni favorable, ni opposé par principe, les avantages n'ont jamais été prouvés et l'axe important doit rester l'efficacité : l'essentiel est de pouvoir déterminer qui a autorité et qui peut prendre l'initiative selon les territoires, sans que des divisions administratives ne brident l'efficacité d'action. Aujourd'hui, le rôle du ministre-président doit encore s'affirmer dans cette matière aussi. Par ailleurs, il manque un centre moderne de commandement intégré, celui situé au Heysel n'étant plus adapté. Il est nécessaire de créer un dispatching commun aux différentes zones de police, à commencer par certaines d'entre elles.

Les Bruxellois s'en rendent compte lorsqu'ils circulent dans les différentes communes de la Région : d'un endroit à l'autre, la propreté dans les rues change du tout au tout.

Ce qui est souvent pris comme un problème mineur au regard des autres sujets urbains est pourtant ressenti comme un ingrédient majeur du vivre-ensemble et du bien-être. Cela fait parfois toute la différence au niveau du ressenti. Notamment en termes de sécurité : un quartier sale est perçu comme un quartier laissé à l'abandon en général, et génère très logiquement d'autres incivilités et un sentiment d'insécurité larvé.

En 2014, j'écrivais ceci :

« La lutte contre la pollution et, en particulier, les incivilités qui font de certaines de nos rues des déchetteries à ciel ouvert, doit être renforcée. Les sanctions administratives communales remplissent d'ores et déjà ce rôle en partie ; mais nous devons intensifier le combat, avec l'ensemble des citoyens. Il est évident que, dans une ville aussi densément peuplée, et qui connaîtra en plus une accélération de sa croissance démographique, la lutte contre les

PROPOSITION
N°

9

LE CADRE DE VIE ;
MODERNISER LES
POLITIQUES DE
PROPRETÉ ET
INVESTIR DANS UNE
SMART CITY

actes de pollution deviendra une priorité de plus en plus évidente, et nécessitera l'éducation de tous. Les zones de police devraient faire de cette lutte un point essentiel de leurs actions de prévention et de répression ; lutter contre les dépôts clandestins à l'aide de « planques », par exemple, s'avère nécessaire.

Il faut une densification et une rationalisation des poubelles publiques, et que le tri sélectif devienne une généralité sur la voie publique. Les citoyens doivent se voir davantage aidés ; les parcs à conteneurs de proximité devraient ainsi être développés bien davantage. La lutte contre les nuisances des pigeons – en prohibant de les nourrir – est également essentielle. (...)

Dans toutes ces questions, un aspect me frappe : la gestion des problèmes est efficace si elle combine action générale (ex : primes pour l'isolation) et approche locale. Ainsi, depuis 2008, je suis avec attention les projets « Quartiers durables » lancés par Bruxelles Environnement sur base d'appels à projets, et qui tend à agir sur toute la population d'un quartier, sur tous les aspects environnementaux à la fois. Je suis assez séduit par ce genre d'approche qui mêle le volontarisme des habitants à une vraie solidarité autour d'un lieu de vie. Je souhaite maximiser ce genre de processus et en développer les moyens. » (Bruxelles pour tous, 2014)

Sur la propreté, la région devrait prendre en main la compétence et permettre aux communes de compléter le service là où elles l'estiment nécessaire. Aujourd'hui, l'expérience des habitants qui en ressort est que la gestion des difficultés est laborieuse, et que nombre de quartiers sont laissés à l'abandon sans savoir vers quelle autorité se tourner.

Mais les autorités ne sont pas les seules responsables : il y a clairement, dans certains quartiers, un problème majeur de civisme s'agissant des déchets et des poubelles. Le nombre de dépôts clandestins et de saletés en rue montre qu'il y a un problème d'éducation et de respect. Je n'ai aucun problème en la matière pour que les habitants qui ne jouent pas le jeu du tri, ou qui abandonnent des déchets ou des encombrants en rue soient sanctionnés sévèrement.

Il est nécessaire d'avoir un plan de propreté pour l'ensemble de la législature, qui se donne comme objectif d'éradiquer les dépôts clandestins, les comportements inciviques et les détritiques dans les rues.

Par ailleurs, un rôle majeur des gestionnaires à Bruxelles comme ailleurs doit être d'inspirer pour pouvoir sortir des sentiers battus, trouver les projets innovants qui améliorent la qualité de vie en ville.

On le voit partout dans le monde, de nombreuses villes ont franchi le pas de la révolution numérique et de l'audace technologique et urbaine depuis un certain temps. Aujourd'hui, elles offrent des premières réalisations à leurs citoyens.

Bruxelles reste à la traîne mais il n'est pas encore trop tard pour rattraper le temps perdu.

Ces projets novateurs sont souvent fort ambitieux mais qui pourrait comprendre que Bruxelles, capitale de l'Europe, ne le soit pas ?

La volonté de faciliter la vie des habitants et de développer des villes durables a donné naissance au concept de smart city. Il vise entre autres à mieux rationaliser les énergies, compétences et ressources au travers du progrès technologique et de la mise en réseau de nombreux acteurs.

Les exemples classiques souvent cités sont simples mais pourtant rares ou inexistant à Bruxelles : je pense aux parkings intelligents, aux lampadaires intelligents qui adaptent l'intensité de la lumière en fonction du passage et permettent ainsi de faire des économies et augmentent la sécurité, aux poubelles intelligentes qui alertent le service propreté lorsqu'elles sont pleines, ou, plus novateur encore, au réseau souterrain de déchets qui, comme dans certains quartiers de Barcelone, aspire les sacs-poubelles et les amène directement dans une centrale de collecte.

Ce dernier projet est plus ambitieux mais il cadre avec la dynamique qui anime les villes qui s'inscrivent dans une logique de smart city. C'est évidemment plus réaliste dans un quartier nouveau créé à partir d'une page blanche.

Notre région n'est pas une île et doit aussi s'inscrire dans les engagements de la COP21. Il nous faut donc agir. Pourquoi pas en s'inspirant de nos voisins.

Pour exemple, pas loin de chez nous, à Paris, la construction de nouvelles gares permet d'interconnecter les réseaux enterrés avec pour ambition de fournir en chaleur les bâtiments connexes grâce aux fondations géothermiques.

Nos sols sont en effet source importante d'énergie et cela donne des idées. On voit ainsi apparaître un nouveau type révolutionnaire de revêtement routier qui ne se borne plus à uniquement permettre l'acheminement des véhicules d'une adresse à une autre mais qui se dote également de capteurs capables de produire de l'électricité ou d'emmagasiner la chaleur. Toujours actuellement en développement sous la forme de projets pilotes, ces nouvelles formes d'asphalte sont amenées à ensuite régénérer la chaleur pour dégeler la route en hiver ou fournir de l'électricité aux bâtiments voisins.

D'autres élaborent des solutions de cogénérations dans des quartiers en développement.

Les stratégies « smart » visent donc les questions environnementales mais plus généralement le bien-être des habitants. Barcelone, par exemple, a mis en places des services urbains connectés se concentrant sur la santé. Au menu : un réseau de capteurs fournissant des informations en temps réel sur les flux (automobiles ou autres) et sur les diverses pollutions. Copenhague fait pareil mais via les bicyclettes qui captent les données environnementales (trafic, bruit). Toutes ces données permettent entre autres d'informer les citoyens des niveaux de pollution et les incitent à changer leurs habitudes ou leurs parcours ou leurs modes de transport par exemple.

Et pendant ce temps, de nombreux Bruxellois se plaignent toujours aujourd'hui de l'état des voiries. Clairement, il me semble qu'il y a ici un problème de coordination entre services.

CULTURE ET SPORT

PROPOSITION
N°

10

CRÉER UN
STADE POLYVALENT
POUR FAIRE DE
BRUXELLES UN PÔLE
DE PREMIER PLAN
POUR LES SPORTS
ET LE MONDE
CULTUREL

La désormais triste saga du « stade national » qu'un gouvernement régional avait curieusement imaginé construire sur un parking en Flandre sans demander l'avis des autorités concernées, a nui à l'image de notre pays. Le constat général est plutôt attristant : la Belgique semble incapable de s'accorder pour organiser de grands projets et créer de grandes infrastructures.

Pourtant, nous sommes un trop petit pays pour que nous puissions développer de grands projets sans l'union de tous – en tout cas de tous les pouvoirs publics concernés. C'est notamment cela qui a manqué dans le projet de stade.

Nous l'expliquions en 2014 : « C'est la raison pour laquelle on peut se sentir légitimement préoccupé par les attermolements autour du stade national. Entre le gouvernement bruxellois qui décide de construire un nouveau stade en Flandre sans demander l'avis des Flamands et sans se demander si un stade bruxellois ne serait pas plus utile à Bruxelles, et les différents avis qui doutent fortement de l'opportunité de cette construction, je reconnais que je me sens dans ce débat comme le citoyen lambda, plutôt sceptique. Nous avons déjà un stade, qui a l'avantage intéressant de se trouver à Bruxelles. Même si je ne suis pas opposé à la construction d'un autre stade, je ne perçois pas bien la plus-value de son déplacement et ne suis pas encore convaincu par les projets actuellement sur la table. Il y a dans les annonces faites trop de

questions non résolues en ce qui concerne la mobilité, la sécurité, la rentabilité, les recettes fiscales, l'emploi et même l'emploi des langues. Dans ce débat, comme dans tous les autres, je ne fermerai aucune porte mais veillerai à l'intérêt des Bruxellois et de la Région. » (Bruxelles pour tous, 2014)

Il me semble évident qu'à présent, toutes les options reviennent sur la table. Je propose de transformer cet échec en opportunité : **CONSTRUIRE UN STADE RÉNOVÉ SUR L'EMPLACEMENT DU STADE ROI BAUDOIN.**

Ce stade, nous devons avoir l'ambition de le développer avec une vision qui dépasse le monde du football :

- ce stade doit d'emblée être construit avec l'ambition d'être davantage qu'un stade : il pourrait accueillir d'autres grandes manifestations sportives et culturelles ;
- ce stade serait aux normes UEFA et pourrait ainsi accueillir, à l'avenir, les grandes compétitions européennes ; il pourrait accueillir entre 40 000 et 55 000 personnes ;
- il constituerait le port d'ancrage des Diables Rouges, notre équipe nationale, dont le statut mériterait assurément un stade de renom ;
- une nouvelle piste d'athlétisme y serait aménagée, ce qui permettrait notamment d'y préserver et d'y pérenniser le Mémorial Ivo Van Damme ; nous pourrions même imaginer à cette fin un stade modulable, comme il en existe dans d'autres villes, par exemple à Wembley ou dans l'esprit du stade de Lille ;
- il pourrait être utilisé pour des concerts de grande envergure, en complément ou alternative au Palais 12 ;
- il serait doté d'un toit pouvant être fermé, afin de le transformer plus facilement en salle de concert, ou de pouvoir y tenir des manifestations quel que soit le temps.

Une grande salle multisports proche du stade serait construite qui permettrait de pouvoir exercer à Bruxelles de nombreuses pratiques sportives. Une grande salle multisports pourrait ainsi être adossée au stade, car cela manque à Bruxelles. Par exemple, le hockey et le basket n'ont pas de salle pour accueillir un nombre de spectateurs adapté à de grands événements à Bruxelles, ce qui est très dommage s'agissant

de sports qui attirent autant les jeunes générations, et dans lesquels la Belgique accumule de bons résultats internationaux.

C'est pourquoi il faut lancer le projet directement avec les acteurs potentiellement intéressés, et tous les pouvoirs publics, sans commettre les erreurs du passé.

PROPOSITION
N°

110

CRÉER UN INSTITUT DU
MONDE MÉDITERRANÉEN

Bruxelles est déjà une région reconnue comme un pôle artistique et culturel d'envergure. Cela est principalement dû, convenons-en, aux grandes institutions fédérales qui y font rayonner notre patrimoine : la Monnaie, les Musées royaux des beaux-arts, du Cinquantaire, de l'Armée, des Instruments de musique, Bozar, ...

Toutefois, cela n'empêche pas de développer des projets nouveaux, de saisir des opportunités. À cet égard, et à l'exception du futur musée Kanal (ancien garage Citroën), il y a assez peu de projets lancés par les Communautés, a fortiori la Fédération Wallonie Bruxelles. Le fédéral doit faire en sorte que les collections d'art moderne des Musées royaux des beaux-arts soient de nouveau accessibles à Bruxelles, par exemple en partenariat avec Kanal.

Il me semble que ce qu'il manque à Bruxelles, c'est précisément un **PROJET CULTUREL QUI PORTE UN MESSAGE POSITIF AUX DIFFÉRENTES CULTURES ET ORIGINES** qui composent cette ville. Bruxelles est l'une des villes les plus cosmopolites du monde. Elle mérite une institution qui soit aussi ouverte sur le monde que ne l'est déjà sa population.

La question des cultures et des religions est sensible ; je pense pour ma part que la diversité est une richesse. L'erreur commise par le passé a été de confondre trop souvent **culturel** et « **cultuel** ». Ainsi, c'était clairement une erreur, jadis, d'avoir confié les clefs de la Grande Mosquée de Bruxelles à l'Arabie Saoudite. Nous sommes en pourparlers avec ce pays, en vue de récupérer cette gestion au profit de l'Exécutif des musulmans de Belgique et de favoriser ainsi la pratique d'un islam belge, européen, sans interférences étrangères. Mais à côté de cela, c'est le moment d'investir de manière positive dans la valorisation des identités, non sur base d'un projet religieux, mais sur une approche culturelle.

À cet égard, je propose la création d'un **INSTITUT DU MONDE MÉDITERRANÉEN**, sur le modèle de l'Institut du monde arabe existant à Paris.

Il s'agirait de créer un lieu entièrement nouveau, sur un terrain soit non bâti, soit à rénover, en en profitant pour revitaliser un quartier. Le bâtiment ferait l'objet d'un **CONCOURS INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE D'AVANT-GARDE**, en vue de doter Bruxelles d'un nouveau monument qui témoigne du rôle essentiel de notre capitale comme lieu cosmopolite et de rencontres.

Cet Institut développerait des **COLLECTIONS PERMANENTES ET DES EXPOSITIONS**, sur les différentes cultures du bassin méditerranéen, en particulier celles qui présentent un lien historique et culturel avec la Belgique : Maroc, Turquie, mais aussi France, Italie, Espagne, Portugal ou encore Grèce. Il servira aussi de pont culturel avec le Moyen Orient.

Cet Institut abritera aussi un **CENTRE DE CONFÉRENCES**, mobile pour toute manifestation ayant comme objectif le partage des cultures.

PROPOSITION
N°

12

CRÉER UN PÔLE DE
CRÉATION THÉÂTRALE
ASSORTI DE STUDIOS

La culture, à Bruxelles, c'est aussi un grand nombre de théâtres et de scènes proposant des spectacles diversifiés et de qualité.

J'ai pu œuvrer au dynamisme de ce secteur en demandant d'étendre le mécanisme du Tax Shelter aux arts de la scène. Il s'agit là d'une nouvelle source de financement d'importance qui ouvre des perspectives inédites en termes de moyens de production pour un secteur obligé de jongler souvent entre différents types de financement.

Le secteur a parfois des difficultés à trouver des salles où créer et produire à Bruxelles et alentours, beaucoup de compagnies ne disposant pas nécessairement de lieux de création, de répétition et de représentation.

Par ailleurs, certaines institutions peuvent être à la recherche de lieux permettant la production et/ou la présentation de spectacles de plus grande envergure que ceux qu'ils présentent habituellement.

Je propose de créer un lieu emblématique pour les arts de la scène dans un lieu de la ville à revaloriser.

Nous réaliserions en réalité un véritable pôle de création et de production : à côté d'une salle de spectacle, de taille modulable, des salles de répétition et des ateliers de création de décors et de stockage qui pourraient servir à la création de spectacles où toutes les disciplines artistiques nécessitant de larges espaces pour créer ou répéter un spectacle pourraient être accueillies. Cela existe dans d'autres endroits et c'est un vecteur de création d'emplois, durables et exportables. Je remarque en effet que les grands studios se trouvent en Wallonie ou en Flandre. Bruxelles est pourtant idéalement placée pour proposer un pôle de

création et de production. Il pourra également s'agir de capter/d'accueillir à Bruxelles des coproductions européennes suscitées par le Tax Shelter.

Des studios pouvant permettre de loger des professionnels du spectacle pour la durée de leur travail à Bruxelles devraient compléter cette offre, dans une collaboration à créer entre les différents acteurs du secteur.

Bruxelles, grâce au Tax Shelter audiovisuel, accueille des tournages de films de plus en plus fréquemment. Il en sera de même pour les arts de la scène. C'est une activité artistique mais aussi économique qui fait vivre de plus en plus de Bruxellois et participe au rayonnement international de Bruxelles.

POUR POURSUIVRE

Ces propositions représentent une série de projets sans vocation d'être exhaustives et sont destinées à ouvrir une discussion avec les habitants de Bruxelles.

Il y a pour autant une cohérence, celle de faire mieux à Bruxelles demain qu'aujourd'hui ; s'engager pour le métro là où il est indispensable, le tram et les bus mais aussi les trajets en train au sein de Bruxelles et de sa proche périphérie, encourager l'intermodalité entre voitures pour ceux qui en ont ou en partagent et les transports en commun ; investir les nouvelles technologies pour réduire la fracture, pour mieux bouger et créer de l'emploi.

En effet, un lien relie ces propositions : accéder à un emploi nécessite certes une formation mais aussi des solutions de mobilité. Il y a des gisements d'emploi dans la modernisation de la ville, confrontée aux défis de la démographie. Les entreprises doivent être convaincues qu'investir à Bruxelles est une création de valeur, qu'une main-d'œuvre peut y être formée, que les pouvoirs publics investissent dans le développement de la capitale, dans une ville plus smart, où les nouveaux quartiers sont pensés en fonction des développements rendus possibles par les nouvelles technologies, où la sécurité est possible, où les femmes se sentent aussi en sécurité ... Une ville qui transcende ses différences pour des projets crédibles de stade de sports et de spectacles, où la culture et le tourisme sont vécus comme des atouts, où un institut du monde méditerranéen fait honneur à la capitale de l'Europe. Tout est lié, parce que la sécurité des transports en commun permet aux femmes, aux jeunes, à tous de circuler et de trouver un emploi ou d'aller à une formation. Parce que des entreprises innovantes développent des outils pour rendre la ville plus propre, et que cela incite chacun à plus de civisme dans son comportement.

Cette dynamique visant à intégrer Bruxelles dans le progrès ne peut toutefois pas être uniquement promue par les pouvoirs publics : architectes, ingénieurs, biologistes, physiciens, sociologues, techniciens

doivent se sentir compris et attendus à Bruxelles. Ils doivent y trouver le terreau fertile pour nous aider à imaginer le futur de notre région au travers d'espaces de travail mis à leur disposition par la Région. Des laboratoires pour fabriquer notre futur en quelque sorte et qui invitent à tester des applications, à améliorer les services de mobilité, le mobilier urbain ou les réseaux intelligents.

Travailler à intégrer Bruxelles dans ce progrès permet non seulement de développer des projets pour la rendre plus durable, plus accueillante, plus agréable à vivre, mais crée aussi une foison d'innovations qui sont source d'emplois. A Barcelone par exemple, on parle de 47.000 personnes qui en vivent.

Et puis, je suis convaincu que les interactions qui sont engendrées par les nouveaux outils de partage permettent de voir apparaître des projets de collaboration entre citoyens et élus. A une époque où la fracture entre les politiques et les électeurs a rarement été aussi large, on ne peut pas passer à côté de cette opportunité.

Une autre fracture qui peut être enfin abordée au travers de cette dynamique est incontestablement celle du numérique. Nombreux sont encore ceux qui restent éloignés des nouvelles technologies. Je pense à nos aînés mais aussi aux plus précarisés. Et pourtant, en France par exemple, en matière de formation professionnelle se sont développés des programmes de formation à distance qui doivent mener à une nouvelle chance sur le marché du travail. Les projets visant à développer les outils numériques à distance pour ce public font ainsi d'une pierre deux coups : ils réparent la fracture numérique et offrent un nouveau levier en matière de réinsertion professionnelle.

Je suis disponible pour en discuter avec vous. Ces propositions peuvent devenir des projets concrets, avec votre soutien.



12 PROPOSITIONS POUR VAINCRE LA FRACTURE

1. MÉTRO NORD ET MÉTRO SUD : UN ENGAGEMENT
2. POUR UNE INTERMODALITÉ ENTRE VOITURE ET TRANSPORTS EN COMMUN
3. UN PLAN « CANAL INVEST » POUR REVITALISER LA ZONE OUEST
4. MULTIPLIER LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ SUR LA FORMATION
5. POUR UN PARCOURS D'INTÉGRATION FORT ET CRÉDIBLE DOTÉ DE MOYENS
6. RATIONALISER LES CONSEILS COMMUNAUX
7. AFFRONTER LE BOOM DÉMOGRAPHIQUE AVEC DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ
8. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ AU QUOTIDIEN
9. HARMONISER LES POLITIQUES DE PROPRIÉTÉ
10. CRÉER UN STADE POLYVALENT POUR LES SPORTS ET LE MONDE CULTUREL
11. CRÉER UN INSTITUT DU MONDE MÉDITERRANÉEN
12. CRÉER UN PÔLE DE CRÉATION THÉÂTRAL ASSORTI DE STUDIOS

Mes propositions sont téléchargeables sur
www.didierreynders.be