

Recommandations mouvement environnemental

Élections régionales mai 2014

Themes interrégionaux


Septembre 2013



GREENPEACE



WWF

natuurpunt 



Introduction : politique interrégionale

Les compétences, sans cesse augmentées, des 3 Régions qui forment la Belgique, leur fournissent l'occasion de mener une politique à la mesure du contexte local. Par ailleurs, cette décentralisation croissante, peut également aboutir à un morcèlement et à une diminution de l'efficacité de la politique menée au niveau national et international. Un planning dépassant les limites des Régions, autant que la concertation et la collaboration, s'avèrent indispensables pour obtenir des différentes Régions qu'elles se consolident mutuellement, plutôt que de jouer le jeu de la concurrence. Une politique de collaboration et d'engagements est déjà appliquée dans un certain nombre de domaines politiques. Adaptations ou améliorations doivent, là aussi, se dérouler en concertation.

Climat et énergie, mobilité et qualité de l'air, sont, par excellence, des thèmes qui ne se laissent pas délimiter par les frontières institutionnelles d'une région, mais doivent également être traités par-delà les frontières. Sur le plan géographique et institutionnel, la zone métropolitaine de Bruxelles est le domaine dans lequel la nécessité d'une politique interrégionale se fait sentir de la manière la plus aigüe.

Le mouvement écologiste est demandeur d'une attention accrue en ce qui concerne la dimension interrégionale et formule sa vision et ses recommandations en vue d'une future politique environnementale interrégionale.

Climat et énergie

La directive sur la répartition de l'objectif climatique européen, oblige les Etats membres à réduire, de manière linéaire, leurs émissions de gaz à effet de serre, entre 2013 et 2020 et à rapporter annuellement en la matière. S'ils n'atteignent pas leur objectif, les Etats membres se verront imposés une pénalité. Dans le cadre des directives en matière d'énergie renouvelable et d'efficacité énergétique ainsi que dans le cadre de la stratégie « Europe 2020 », les Etats doivent régulièrement rapporter à l'Union européenne. Il est donc d'un intérêt capital que les différentes autorités belges...

- ... se répartissent, jusqu'en 2020, les objectifs climat et énergie de la Belgique (réduction des gaz à effet de serre, énergie renouvelable, économie d'énergie, financements climat internationaux et utilisation des revenus de la mise aux enchères des quotas ETS). Les négociations se dérouleront de préférence de manière équitable et transparente et devront aboutir dès que possible et avant les élections,
- ... définissent clairement les engagements pris et les ancrent dans un accord de coopération,
- ... rationalisent la Commission Nationale Climat (CNC) pour qu'elle puisse jouer un rôle actif dans le suivi et le contrôle des progrès réalisés,
- ... prévoient un mécanisme qui responsabilise les entités fédérées pour le respect des objectifs belge du paquet énergie-climat européen.. Un tel mécanisme doit, en premier lieu, permettre aux entités fédérée de valoriser d'éventuels surplus de crédits de gaz à effet de serre et les

obliger à compenser d'éventuels déficits. Les règles européennes (décision 406/2009/CE) qui permettent d'appliquer une pénalité de 8 % en cas de dépassement de l'allocation annuelle d'émission par un Etat membre, peuvent servir de fil conducteur pour l'élaboration d'un tel mécanisme au niveau belge. Un exercice similaire doit être réalisé pour les objectifs en matière d'énergie renouvelable et de financement climatique international,

- ... se concertent dans le cadre du développement d'un réseau électrique intelligent. Plusieurs projets de développement des interconnexions ou de renforcement du réseau d'Elia, sont en préparation (projets Alegro, Stevin, Nemo,...). Le réseau à haute tension est une compétence fédérale mais la réalisation des projets nécessitera la délivrance de permis par les régions et les communes. Une bonne coordination entre niveaux de pouvoir est donc une condition indispensable à la réalisation de ces projets, nécessaires à l'intégration des énergies renouvelables et au renforcement de la sécurité d'approvisionnement.

Mobilité

Alors que chemins de fer et voitures de société sont encore des compétences fédérales, la plus grande partie de la politique de mobilité repose auprès des Régions. Mais la mobilité ne s'arrête pas aux frontières régionales. Le transport routier parcourt l'entièreté du pays, alors que le territoire métropolitain autour de Bruxelles, agit comme un aimant pour ce qui est du transport interrégional des personnes. C'est pourquoi les choix politiques d'une seule Région ont, en aval, un grand impact sur le comportement en matière de déplacements. De plus, la nécessité d'une harmonisation des prestations de service des différentes entreprises de transport public, est bien d'actualité. Pour toutes ces raisons, nous demandons concertation et collaboration sur les fronts suivants :

- Une priorité absolue doit être accordée au développement des transports publics et de l'amélioration de l'infrastructure cyclable. Dans le cadre d'une concertation permanente, il convient de fonder cette politique de développement de transports peu polluants, sur les meilleures pratiques des trois régions du pays. Ceci afin de garantir la libre circulation des personnes et des biens sur le territoire national, en utilisant les modes de transport les plus durables.
- Dans la même logique, il convient de concerter les politiques d'aménagement du territoire, qui façonnent également les systèmes de mobilité.
- Le péage urbain est un outil essentiel pour atteindre les objectifs de réduction du trafic et d'amélioration de la qualité de vie. Par le biais d'une telle politique, les villes peuvent devenir accessibles sans encombre et, du coup, plus attrayantes. En matière de péage urbain et pour éviter toute concurrence, nous plaidons cependant pour une concertation et une collaboration entre les Régions.
- Les Régions doivent, conjointement, optimiser la future taxation des poids lourds, au kilomètre parcouru, en tirant un profit maximal des opportunités offertes par la Directive Eurovignette (tarifs variables en fonction de la classe d'émission, prise en compte de la congestion, ...)
- A terme, il conviendra d'appliquer, aux véhicules particuliers, un péage kilométrique de type "prélèvement kilométrique intelligent," avec l'objectif clair de limiter le trafic. Les régions doivent suivre de près l'évolution de la législation européenne en ce domaine, un élargissement de la

Directive Eurovignette aux voitures étant en cours de réflexion au sein de la Commission européenne.

- En combinaison avec des péages urbains pour les grandes villes, les régions peuvent, sur le court terme, améliorer l'utilisation des routes périphériques (comme le R0) et des autres grands axes en utilisant des cameras ANPR ("Automatic Number Plate Recognition"), pour y instaurer un péage routier. Cette technologie est déjà en place pour les contrôles de vitesse sur des trajets sur les autoroutes E40, E17, E313 et à Malines pour contrôler et réserver l'accès au centre-ville, au trafic de destination. Ici aussi, la concertation nous paraît essentielle.

Qualité de l'air

Nous demandons une adaptation du plan d'urgence interrégional en cas de pics de pollution :

- Abaissement des seuils, de sorte que nous puissions entrer en action dès qu'est franchie la limite de 50 microgrammes, imposée par l'Europe et pas seulement à partir de 70 microgrammes.
- Ajouter un seuil au plan d'urgence pour le Black Carbon (BC) ou carbone élémentaire (EC). Le BC/EC est particulièrement nocif pour la santé. De plus, il est, par excellence, local et lié à la circulation. Il résulte de tout ceci que les effets de mesures locales sur la santé publique, sont particulièrement élevés lors des pics de BC. Nous demandons donc aux Régions de ne pas attendre une valeur limite européenne, en matière de BC ou d'EC, pour entrer en action, mais de protéger, dès à présent, la population des pics persistants de ce polluant. Le réseau de mesure existe et, dans quelques années, nous disposerons de résultats de mesures étalés sur une période suffisamment longue, pour fournir une base scientifique à un plan d'urgence en la matière.
- Remplacer l'interdiction alternative de circulation (phase 2) qui reste peu effective mais est bien sensible au plan social par une interdiction pour les véhicules les plus polluants.
-

La zone métropolitaine de Bruxelles

La localisation et la nature propre de Bruxelles Capitale confrontent nos différents pouvoirs publics à des défis sociaux complexes. La tendance est, trop souvent, de refiler la balle à d'autres pouvoirs publics ou de se montrer mutuellement du doigt, plutôt que de rechercher échanges ou synergies. Il est consternant de devoir constater que nos villes ou Régions mettent plus facilement en place des collaborations internationales, qu'elles ne conjuguent leurs efforts pour trouver des solutions aux problèmes de la zone entourant Bruxelles. Le mouvement écologique espère dès lors que la nouvelle Communauté Métropolitaine pourra mettre en place collaboration et concertation.

Une structure institutionnelle rigide ne s'impose pas en la matière. La collaboration doit, de préférence, être mise en place sur le terrain, créant ainsi des situations Win Win. Nous pensons aux dossiers concrets suivants :

- Le développement urgent d'un **réseau métropolitain de transports publics** valable. Les liaisons ferroviaires de surface – tant le RER que les liaisons par le tram – en forment l'épine dorsale. Le message est de miser sur une exploitation plus qualitative et mieux répartie, de

l'infrastructure existante. Il est inadmissible d'attendre que tous les travaux d'infrastructure soient terminés.

- Plus particulièrement encore, au niveau du RER, l'exploitation du réseau ne doit pas attendre la finalisation des travaux. Un phasage doit être établi pour permettre une valorisation optimale et immédiate des gares et lignes existantes. Le RER constitue une opportunité unique d'améliorer considérablement la mobilité dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale. Loin d'être un outil à la seule destination des navetteurs interrégionaux, le RER doit s'inscrire dans une complémentarité avec les autres modes de transports publics (métro, tram, bus) et prendre en compte le développement polycentrique que connaît la Région. Le RER doit ainsi contribuer à offrir aux bruxellois, un système de transports urbains digne de ce nom. Nous plaçons, en outre, également pour une meilleure liaison entre les zones d'habitat et les pôles d'emploi flamands et wallons. Le réseau doit, de plus, faciliter les nombreux déplacements qui ont lieu pendant la soirée ou les weekends.
- La construction de parkings de dissuasion. Ceci doit se faire dans l'arrière-pays, le plus près possible de la 'source' de la circulation, donc près des haltes de bus importantes et des stations du RER et non aux abords de la ville. Des parkings de dissuasion en bordure de la ville sont, en effet, des dévoreurs d'espace et un alibi pour augmenter la capacité du réseau routier en aval.
- Une réponse à l'**accroissement** prévu **de la population** à Bruxelles. Ce problème ne pourra et ne sera pas résolu dans le cadre des frontières institutionnelles de la Région bruxelloise. Les prix plus élevés de l'immobilier, dans le périmètre des 19 communes, sont à l'origine d'un exode urbain permanent, ce qui met encore plus la pression sur les espaces verts et ouverts de la périphérie. Cela n'a pas de sens de fermer les yeux face à ce phénomène. Il convient dès lors de protéger ces espaces ouverts et non construits, à proximité de la ville. Ils remplissent des fonctions vitales pour les habitants de Bruxelles et de ses alentours, dans la mesure où ils sont tantôt des lieux de respiration et de détente, tantôt des lieux de préservation de la biodiversité et tantôt des zones de cultures qui permettent la mise en place de circuits courts. Par ailleurs, la fuite des ménages en dehors des zones urbaines, ne cesse de contribuer à l'augmentation des problèmes de mobilité. La croissance démographique de la Région de Bruxelles-Capitale doit faire l'objet d'une approche globale. Pour éviter que l'entièreté de la zone du RER ne s'urbanise et que les problèmes de mobilité ne deviennent insurmontables, **il y a lieu d'étudier les possibilités de densification de certains noyaux existants, en fonction des possibilités qu'ils offrent à la fois en termes de foncier disponible, de services de proximité et de création d'emploi.** Une plus grande densité de l'habitat doit certainement être facilitée **autour des futures stations du réseau de transports publics métropolitains. Une partie de l'accroissement démographique pourra, de la sorte, être absorbée à ces endroits-là et les espaces ouverts resteront préservés.**
- Le développement continu d'un **réseau vert interrégional**, en vue de l'amélioration des espaces verts. De la sorte, les espaces verts de Bruxelles, de Flandre et de Wallonie se renforcent mutuellement, tant sur le plan écologique, qu'en ce qui concerne le plan récréatif et celui de la mobilité douce interrégionale. C'est bien pourquoi une collaboration entre les services et un planning commun s'avèrent primordiaux.
- Le développement de **chaînes courtes en matière d'approvisionnement alimentaire**, dans les limites de l'agriculture existante.

- Une vision commune en ce qui concerne les **fonctions métropolitaines** à développer dans le dense réseau de villages/villes entourant Bruxelles.
- Un **moratoire concernant les méga centres commerciaux** et un halte-là à Uplace, Néo et JUTS. En lieu et place, les différents pouvoirs publics doivent renforcer les centres commerciaux existants et les desservir par la grâce d'un réseau de transports publics efficient.
- Un planning commun concernant **la logistique et les centres de distribution**. A côté de la concurrence en matière de centres commerciaux, il en existe une autre concernant les centres de distribution urbains. En tenant compte de la mobilité et de la pollution de l'air, de l'utilisation de l'espace et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, un système de distribution durable s'avère nécessaire au niveau métropolitain. L'implantation de l'infrastructure territoriale indispensable, doit être planifiée dans le cadre d'une concertation bilatérale.

Les cours d'eau

Les cours d'eau ne s'arrêtent pas aux frontières législatives ou administratives. Les trop fréquentes inondations dans les vallées de la Dendre et de la Senne (centres urbains inondés avec une fréquence de 3 ans) démontrent que la collaboration entre les régions doit être améliorée, tant sur le plan de la politique que de la gestion de l'eau. C'est pourquoi nous mettons en avant les points suivants à améliorer :

- Echange de données : une meilleure harmonisation commence par le libre échange de données, de sorte que chacun puisse avoir une image correcte et précise de l'entièreté du bassin hydrographique. Pour l'entièreté du bassin les différentes données en matière de débit et de niveaux d'eau, de modèles hydrauliques, d'effets des mesures prises... doivent faire l'objet d'échanges mutuels entre les gestionnaires concernés. Il importe qu'une information correcte et transparente soit fournie en temps utile à l'usage des citoyens et des pouvoirs publics.
- Collaboration plus intensive : plus que l'échange d'informations, il faut viser la concertation, les accords et la répartition des tâches entre les gestionnaires de l'eau, en particulier en ce qui concerne les actions qui doivent être entreprises dans l'une des régions pour éviter ou résoudre les problèmes dans l'autre. Les Régions elles-mêmes doivent montrer la volonté nécessaire à l'application effective des mesures qu'entraîne la coordination d'un pareil plan.
- Multifonctionnalité : les cours d'eau remplissent des fonctions diverses: navigation, approvisionnement en eau (potable), corridor écologique, gestion de l'eau, fonctions touristiques et récréatives, etc... Les interventions doivent tenir compte de ces différentes fonctions et ne peuvent pas en hypothéquer le caractère multifonctionnel ni les potentialités.
- Planification stratégique et priorisation : un plan stratégique par bassin hydrographique et une vision sont des instruments importants pour définir une stratégie de développement à long terme et en assurer le suivi. Là où se produisent régulièrement des inondations (amplifiées par la combinaison du changement climatique et de l'urbanisation) causant des dégâts importants,

la lutte contre les inondations doit devenir une priorité en matière de gestion de l'eau et des voies d'eau.

- Simplification des structures : une simplification des structures et une diminution du nombre de gestionnaires de l'eau concernés, couplé à une coordination de la connaissance au niveau des bassins, constituerait un important pas en avant vers une approche ciblée et intégrée de la gestion de l'eau et en particulier, des inondations.
- A l'heure actuelle, la gestion de l'eau et des voies d'eau se fait principalement par des structures (quasi) autonomes et bien équipées (autorités portuaires, sociétés de droit public). Par contre, les autorités compétentes sont moins bien équipées et n'ont que peu de prise sur la gestion. Le danger existe dès lors que les intérêts et les objectifs des différentes structures et institutions pèsent plus lourd que l'intérêt général avec comme conséquence que l'ensemble des plus-values sociales pouvant être réalisées par la politique de l'eau ne soient que trop peu abordées.
- Agir à la source, une responsabilité commune : chacun, du pouvoir public au citoyen, porte une lourde responsabilité sur le plan des mesures à prendre à la source : laisser l'eau s'infiltrer dans le sol là où elle tombe. Chaque pouvoir public doit donc investir au maximum dans une gestion qui stimule partout les mesures de lutte contre l'érosion, la récupération de l'eau de pluie, le stockage et l'infiltration.