

POLITIQUE ET GOUVERNANCE ENVIRONNEMENTALE

POLITIQUE ET GOUVERNANCE ENVIRONNEMENTALE	1
Table des matières détaillée du chapitre "Intégration d'objectifs environnementaux dans les politiques et programmes bruxellois actuels"	3
Intégration d'objectifs environnementaux dans les politiques et programmes bruxellois actuels	4
1. Transports.....	4
1.1. Introduction	4
1.2. Enjeux environnementaux	5
1.3. Instruments de planification "mobilité" en RBC	15
1.4. Actions de l'IBGE visant à réduire l'impact environnemental des transports	21
2. Eco-Construction	42
2.1. Introduction	42
2.2. Actions de Bruxelles Environnement - IBGE visant à réduire l'impact environnemental du secteur de la construction	43
2.3. Tendances à la hausse : tant dans l'offre que dans la demande.....	47
2.4. Conclusion.....	48
3. Emploi 50	
3.1. Introduction	50
3.2. En Région de Bruxelles-Capitale.....	50
Table des matières détaillée du chapitre (In)formation et sensibilisation des citoyens	52
(In)formation et sensibilisation des citoyens & autres stakeholders	53
1. Constats 53	
2. Où en est-on en matière d'accès à l'information ?.....	54
2.1. Le service Info-Environnement	54
2.2. Le site Internet de l'IBGE.....	56
2.3. Les publications de l'IBGE	57
2.4. Le gardiennage de parcs.....	57
2.5. Autres réponses aux dispositions de la convention d'Aarhus :	57
3. Susciter les changements de comportements : approche intégrée.....	57
3.1. Les journaux trimestriels et lettres d'information électroniques	57
3.2. L'empreinte écologique.....	58
3.3. Les événements.....	58
3.4. Les journées de sensibilisation à une mobilité sans voiture.....	59
3.5. La promotion de l'éco-management dans les entreprises.....	59
3.6. L'éducation scolaire à l'environnement.....	60
3.7. Les formations.....	62
4. Susciter les changements de comportements : approche thématique	64
4.1. Consommation durable	64
4.2. Air extérieur	65
4.3. Environnement sonore.....	66
4.4. Environnement semi-naturel et espaces verts publics	66
4.5. Santé et environnement	68
4.6. Eau 69	
4.7. Energie.....	69
4.8. Ressources et déchets.....	72
Planification et implication du public à la prise de décisions	73
1. Les processus de planification	73
2. Le « Panel Citoyen » bruxellois sur l'air.....	73
3. Accompagnement social des espaces verts.....	74
4. Plate-forme participative de la forêt de Soignes.....	74
5. Parlement des Jeunes Bruxellois pour l'eau.....	75
6. Le « Forum pour un développement durable ».....	75

Aspects réglementaires	76
1. Transposition des textes européens	76
2. Amélioration de la législation bruxelloise ... pour les entreprises	80
Table des matières détaillée « Instruments économiques et dépenses environnementales »	82
Instruments économiques et dépenses environnementales	83
1. Le contexte financier régional	83
1.1. Budget régional	83
1.2. Recettes régionales	83
1.3. Dépenses régionales	84
2. Le contexte financier communal	84
2.1. Budgets communaux	84
2.2. Les recettes communales	84
2.3. Les dépenses communales	84
2.4. Pouvoir fiscal des communes	85
3. La classification OCDE des outils économiques relatifs à l'environnement	85
4. Les outils économiques au niveau de la Région	85
4.1. Les taxes, les droits, les cotisations et les charges environnementales	85
4.2. Les titres, quotas et permis négociables	98
4.3. Les systèmes de dépôts et consignation	100
4.4. Les primes et subsides motivés par le développement durable	100
4.5. Les approches volontaires	105
5. Les outils économiques au niveau des Communes	106
5.1. Taxes, droits et charges relatives à l'environnement	106
5.2. Subsides motivés du point de vue environnemental	109
5.3. Les placements financiers durables	115
6. Bibliographie et publications connexes	115
Recherche liée à la gestion de l'environnement urbain	116
Relations intra et suprarégionales	117
1. Intrarégionales	117
1.1. Communes	117
1.2. Ministères de la RBC (AED, AATL...)	117
1.3. OIP (ABE, Port de Bruxelles, ARP, SDRB, SRIB, STIB, IRSIB...)	117
1.4. Fédérations professionnelles, monde associatif	117
2. Suprarégionales	117
2.1. Entités fédérale et fédérées	117
2.2. International	117
Annexes	119
ANNEXE 1 : Textes juridiques adoptés du 01/01/2003 au 31/12/2006	119
1. Listes des textes juridiques	119
1.1. Thèmes	119
1.2. Secteur	124
1.3. Instruments	125
2. Motifs des textes principaux	126
2.1. Thèmes	126
2.2. Secteur	131
2.3. Instruments	131

TABLE DES MATIÈRES DÉTAILLÉE DU CHAPITRE "INTÉGRATION D'OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DANS LES POLITIQUES ET PROGRAMMES BRUXELLOIS ACTUELS"

Intégration d'objectifs environnementaux dans les politiques et programmes bruxellois actuels	4
1. Transports.....	4
1.1. Introduction	4
1.2. Enjeux environnementaux	5
1.2.1. Contribution du secteur des transports à la consommation d'énergie	5
1.2.2. Contribution du secteur des transports dans les émissions atmosphériques.....	7
1.2.3. Contribution du transport à la qualité de l'air	15
1.2.4. Exposition de la population bruxelloise au bruit du trafic routier	15
1.2.5. Récupération et traitement des véhicules hors d'usage	15
1.3. Instruments de planification "mobilité" en RBC	15
1.3.1. Hiérarchie des plans en RBC	16
1.3.2. Le PRD / Plan régional de développement	17
1.3.3. Le PRAS / Plan régional d'affectation des sols.....	17
1.3.4. Les Plans communaux de développement.....	17
1.3.5. Les Plans particuliers d'affectations du sol (PPAS).....	17
1.3.6. Le Plan IRIS	18
1.3.7. Plan IRIS II	19
1.3.8. Les plans environnementaux en lien avec la mobilité.....	19
1.3.9. Quelques outils régionaux sous la loupe	19
1.4. Actions de l'IBGE visant à réduire l'impact environnemental des transports	21
1.4.1. Le Plan Air-Climat et Bruxell'Air.....	21
1.4.2. Citoyens	22
1.4.3. Entreprises	26
1.4.4. Collaboration avec d'autres acteurs de la mobilité.....	29
1.4.5. Le Plan IRIS II	30
2. Eco-Construction	42
2.1. Introduction	42
2.2. Actions de Bruxelles Environnement - IBGE visant à réduire l'impact environnemental du secteur de la construction	43
2.2.1. Information et sensibilisation du public	44
2.2.2. Mise en œuvre d'un réseau démonstratif	45
2.2.3. Collaboration à l'élaboration d'instruments de reconnaissance, d'incitants financiers ou de réglementations.....	46
2.3. Tendances à la hausse : tant dans l'offre que dans la demande.....	47
2.4. Conclusion.....	48
2.5. Publications IBGE connexes	48
3. Emploi	50
3.1. Introduction	50
3.2. En Région de Bruxelles-Capitale.....	50

INTÉGRATION D'OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DANS LES POLITIQUES ET PROGRAMMES BRUXELLOIS ACTUELS

1. Transports

Lignes de force

- Inciter les particuliers et les entreprises à rationaliser leurs déplacements et recourir davantage aux moyens de transport alternatifs à la voiture
- Réduire structurellement l'impact environnemental des transports, au niveau des infrastructures et des véhicules

Actions privilégiées

- Mettre en place, au niveau régional, une politique volontariste en matière de stationnement en voirie et hors voirie et d'intermodalité
- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de plans de déplacements (rationalisation des déplacements, transferts modaux) pour les entreprises et les « grands événements »
- Mettre en œuvre le programme « Bruxell'Air » visant à favoriser le renouvellement du parc automobile et le recours à des modes de transport alternatifs à la voiture
- Promouvoir les déplacements non motorisés, notamment via le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables et la mise en œuvre du programme de Maillage vert ;
- Mener des actions de sensibilisation des ménages par rapport à l'« écomobilité » (choix modaux, choix des véhicules, mode de conduite, etc.)
- Evaluer les incidences sur l'environnement de (projets de) grandes infrastructures de transport
- Intégrer la problématique des transports dans les conditions d'exploitation imposées dans les permis d'environnement (nombre d'emplacements et conception des parkings, modalités de livraisons, etc.)
- [Voir aussi chapitres « Air extérieur » et « Bruit »]

1.1. Introduction

Une stratégie de développement durable doit permettre à terme de concilier développement et qualité de vie, d'une part, et, d'autre part, préservation de l'environnement. Cet équilibre doit être obtenu sur base d'une répartition équitable des ressources, non seulement, entre les générations actuelles mais aussi vis-à-vis des générations futures.

On constate que les pratiques actuelles en matière de transports constituent une source importante de non viabilité.

Le moteur à explosion est en effet de par son principe un moteur polluant. L'inflammation à haute température du mélange explosif air - carburant décompose les constituants de l'air : l'azote réagit avec l'oxygène pour générer des oxydes d'azote (NO et NO₂).

Les combustibles utilisés (essence, diesel) sont constitués d'un mélange d'hydrocarbures (HC).

Si la combustion des HC était parfaite et complète et si le mélange d'HC ne contenait aucuns additifs et aucunes impuretés, le moteur à explosion émettrait uniquement de la vapeur d'eau (H₂O) et du gaz carbonique (CO₂).

Mais d'une part la combustion des HC se produit très rapidement empêchant l'oxydation de certains atomes de C ; ceci engendre une émission de CO. Par ailleurs, une partie du combustible reste imbrûlé et est rejeté dans l'air. D'autre part, la présence d'additifs génère des émissions supplémentaires : le benzène et le manganèse utilisés comme anti-détonnant ainsi que le zinc et le cadmium utilisés dans les lubrifiants se retrouvent dans l'air. Enfin, la présence d'impuretés génère des émissions de SO₂, de poussières, des HAP, des composés halogénés (HCl, HBr), ...

Les principaux polluants atmosphériques émis par les véhicules sont:

- le dioxyde de carbone (CO₂) produit par l'oxydation du carbone des carburants ;
- le monoxyde de carbone (CO) provenant d'une combustion incomplète du carburant ;
- les oxydes d'azote (NO_x) formés à haute température par oxydation de l'azote de l'air, principalement NO et NO₂ ;
- les particules résultant d'une part d'une combustion incomplète du carburant (principalement pour les véhicules diesel) et d'autre part de phénomènes d'usure et de frottement ;
- les composés organiques volatils (COV) comprenant des hydrocarbures (alcanes, alcènes, aromatiques monocycliques et notamment benzène et toluène, certains HAP légers...) et des composés oxygénés (aldéhydes, acides, cétones, éthers...) ;

L'évaporation du carburant lors du remplissage du réservoir et au niveau de l'alimentation des véhicules est également une source d'émission, notamment pour l'essence plus volatile que le gazole;

- les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), tels que le benzo(a)pyrène, le benzo(k)fluoranthène, le benzo(b)fluoranthène, le benzo(g,h,i)pérylène et le benzo(a)anthracène. Ces composés lourds se retrouvent, pour certains à la surface des particules, alors que les plus volatils, émis en moins grande quantité, sont présents dans la phase gazeuse ;
- le dioxyde de soufre (SO₂) formé à partir du soufre contenu dans le gazole et les essences ;
- les métaux (plomb notamment) présents initialement dans les huiles et les carburants.

Par ailleurs, les NO_x et les COV évoluent chimiquement dans la troposphère sous l'effet des rayonnements ultraviolets et sont à l'origine d'une pollution photochimique dont le principal composant est l'ozone troposphérique (O₃).

1.2. Enjeux environnementaux

1.2.1 Contribution du secteur des transports à la consommation d'énergie

A Bruxelles¹, le transport est un gros consommateur régional puisque à lui seul, il représente 25 % de la consommation énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale.

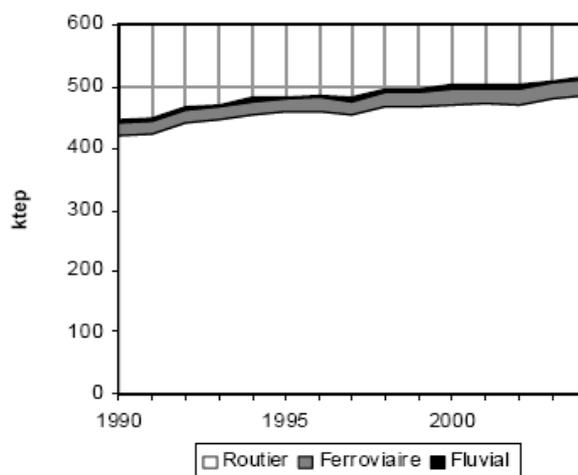
Ce secteur est marqué par une très forte dépendance aux produits pétroliers (essence, diesel routier mais aussi LPG qui n'est autre qu'un mélange de butane et de propane) au détriment d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement (train, tram, métro, ...). Il faut toutefois constater que la consommation de ce secteur semble se stabiliser et ne connaît en tous cas plus d'évolution rapide comme cela a pu être le cas par le passé.

Depuis 1990, les consommations des transports routiers ont progressé² de 17% et celles des transports ferroviaires de 35%. Les transports routiers représentent tout de même encore 94% du total des consommations des transports (voir figure ci-dessous).

¹ Bilan énergétique global 2004 de la RBC

² La consommation énergétique liée au transport est calculée sur base des ventes de carburants.(approche top down).

Figure 1. Evolution de la consommation énergétique des transports en région de Bruxelles-Capitale par mode de transport

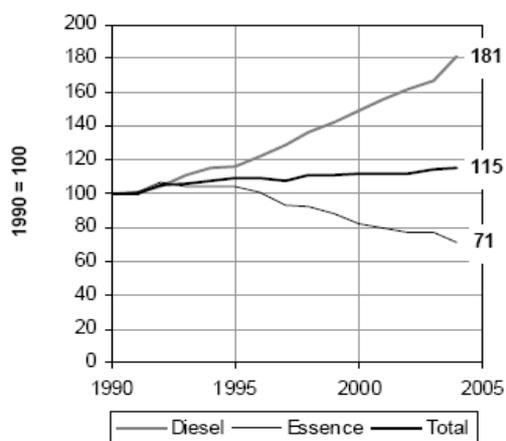


Source : bilan énergétique global 2004 de la RBC

La figure ci-dessous montre le basculement de l'approvisionnement énergétique des véhicules automoteurs. Si en 1990, l'essence était encore le carburant le plus utilisé par les conducteurs bruxellois et belges, aujourd'hui c'est très largement le diesel qui est le plus apprécié. Cet engouement est à imputer à un régime fiscal particulièrement favorable mais aussi à des performances techniques en progrès constant. Les moteurs diesel sont naturellement plus performants (ils consomment moins) et les inconvénients qu'ils présentaient autrefois ont été très largement corrigés (niveau sonore, relative mollesse du moteur).

La consommation de diesel a progressé de 81% depuis 1990 alors que la consommation d'essence a baissé de 29% sur la même période. En 2004, le diesel pèse pour 292.3 ktep dans les transports routiers bruxellois.

Figure 2. Evolution de la part du diesel et de l'essence dans le total des consommations du transport routier bruxellois (en indice 1990=100)



Source : bilan énergétique global 2004 de la RBC

Le secteur des transports a, moins que d'autres, réussi à limiter sa consommation d'énergie et ce, malgré d'importants progrès technologiques³. Il faut voir dans cette évolution l'effet de la forte augmentation de la mobilité (nombre de véhicules, distances parcourues); ce phénomène étant renforcé par une tendance à l'augmentation de la taille et de la puissance moyenne des véhicules routiers.

³ Selon l'IPCC (1996), au cours de la période 1970-1990, on a observé une baisse moyenne de l'intensité énergétique de 0,5 à 1% pour les transports routiers et de 3 à 3,5% par an pour les transports aériens.

1.2.2 Contribution du secteur des transports dans les émissions atmosphériques

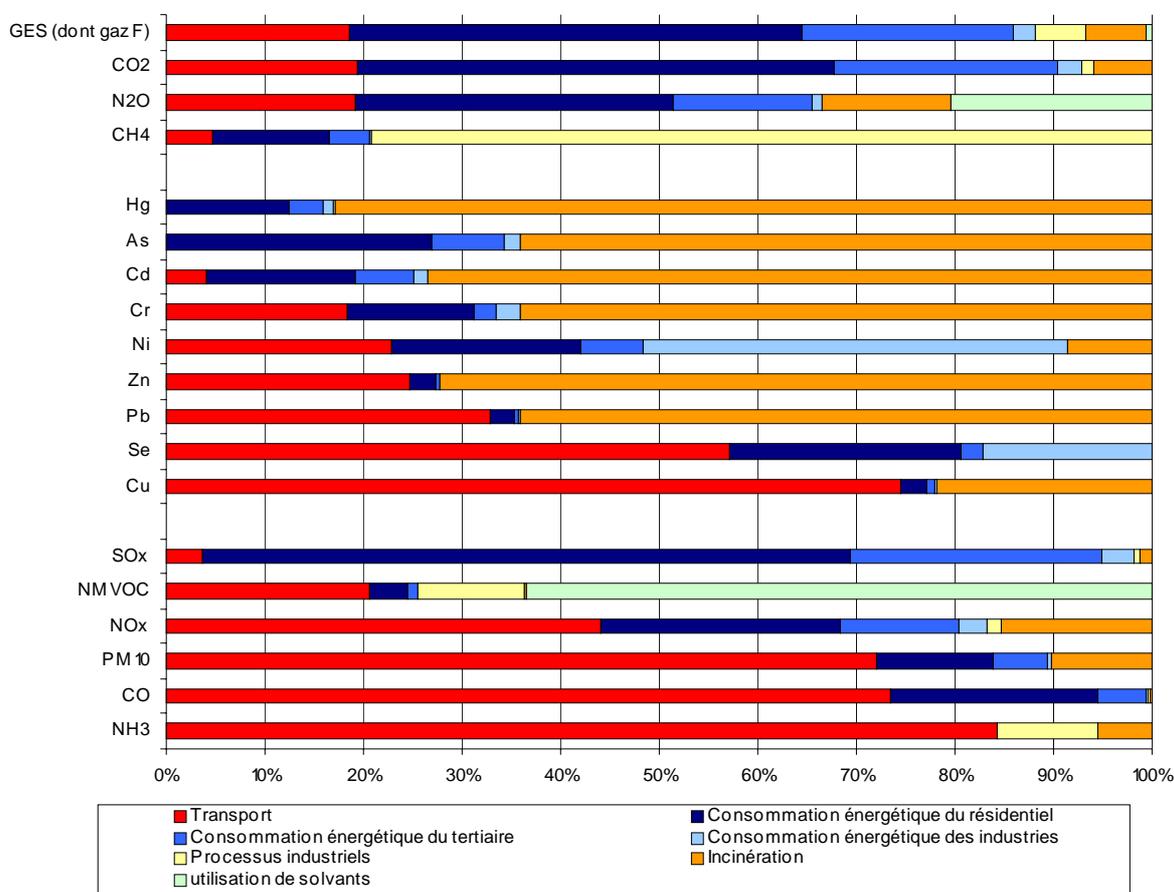
L'essentiel des émissions atmosphériques générées par les systèmes de transport résulte de la combustion et de l'utilisation d'hydrocarbures. La pollution due au transport électrique, notamment le transport ferroviaire, est liée aux émissions générées par les centrales qui produisent l'électricité.

Dans les émissions liées au transport routier, on distingue trois types d'émissions atmosphériques :

- les émissions à l'échappement c'est-à-dire les émissions dues à la combustion de carburant lors du déplacement
- les émissions lors du remplissage à la pompe. Elles ne concernent que les composés organiques volatils
- les émissions évaporatives c'est à dire les émissions dues à l'évaporation du carburant dans le réservoir et le moteur. Elles ne concernent que les composés organiques volatils

L'évaluation des émissions atmosphériques (figures 5 à 8) est réalisée par l'IBGE sur base d'un modèle mathématique international(cf. chapitre « Air extérieur »).

Figure 3. Part de la responsabilité des différentes activités dans les émissions atmosphériques (2005)⁴



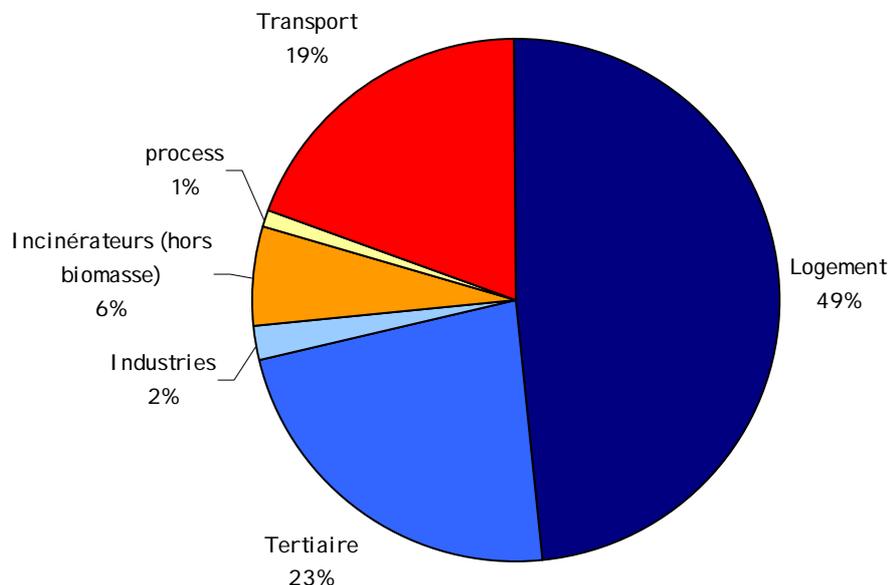
Source : bilan énergétique global 2004 de la RBC

Les émissions émises par le trafic automobile sont préoccupantes parce qu'elles ont la particularité d'être émises à proximité immédiate des individus et qu'elles sont susceptibles d'altérer la qualité de l'air des habitations proches des voiries. Par ailleurs, les concentrations des polluants émis directement par les véhicules peuvent être parfois considérables (habitable des voitures ralenties dans des embouteillages, parkings en sous-sol, tunnels).

⁴ Les émissions de CO₂ des processus industriels sont essentiellement liées à l'incinérateur de Neder-Over-Heembeek. Un peu plus de la moitié de ses émissions incombe à l'incinération de biomasse et n'est pas comptabilisée ici. Il est en effet considéré, dans le cadre du Protocole de Kyoto, que ces émissions sont compensées par une captation de CO₂ équivalente pour la croissance de cette biomasse.

Comme le montre la figure 4, la source principale d'émission de CO₂ en 2005 est le chauffage des bâtiments (tertiaire 23%, logement 49%). Le transport compte pour 19% dans les émissions de CO₂. La part industrielle des émissions de CO₂ est minime et provient principalement de l'incinérateur des ordures ménagères à Neder-Over-Heembeek.

Figure 4. Part des secteurs dans les émissions réelles de CO₂ (2005)



En ce qui concerne les émissions de CO₂, il importe de souligner qu'en réalité et contrairement à l'évolution qui ressort de la figure 5⁵, la part des émissions du transport dans le total régional ne diminue pas avec le temps (voir figure 9). La part du transport dans les émissions régionales de COV et - dans une moindre mesure - dans les émissions de NOx continue par contre à diminuer (figures 6, 7 et 9). Pour ces deux polluants « technologiques », l'introduction de nouvelles technologies a réussi à contrecarrer l'augmentation du volume de trafic (l'utilisation d'un pot catalytique pour les voitures à essence réduit globalement les émissions d'hydrocarbures, de NOx et de CO. Les catalyseurs sont obligatoires en Belgique depuis 1993 pour les voitures particulières neuves à essence). De la même manière, il ressort de la figure 8 que la part du transport dans les émissions régionales de SO₂ a diminué de façon indéniable, ce qui s'explique par la diminution imposée de la teneur en soufre dans l'essence et le diesel depuis 1996.

⁵ Etant donné que les émissions de gaz à effet de serre sont estimées par modélisation du trafic régional, l'apparente diminution des émissions issues du secteur des transports est due, d'une part, au fait que les émissions de 1990 et de 2004 ont été estimées sur base de statistiques différentes (voir dans le chapitre Changement climatique, la note de pied de page qui commente la figure 6), d'autre part, à l'augmentation de la part des véhicules diesel dont l'efficacité énergétique des moteurs est supérieure à celle des moteurs à essence.

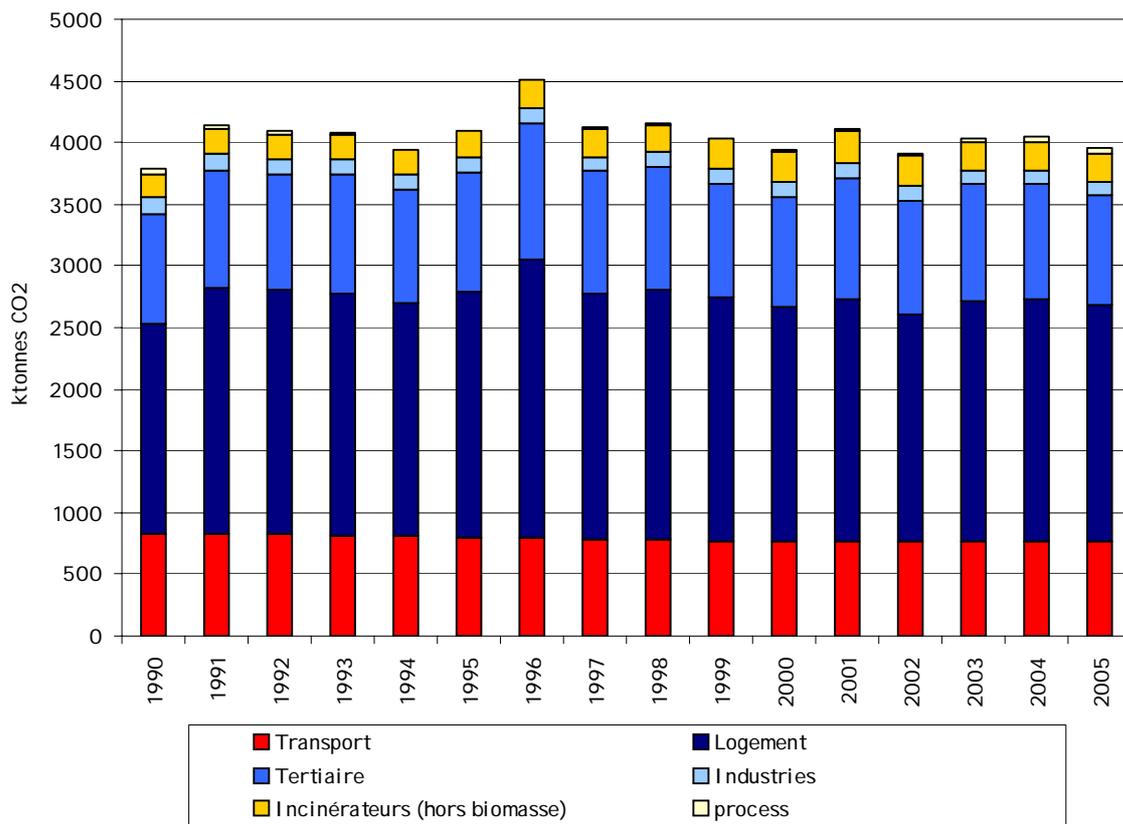
Figure 5. Evolution des émissions régionales de CO₂ (1990-2005)


Figure 6. Evolution des émissions régionales de COV (1990-2005)

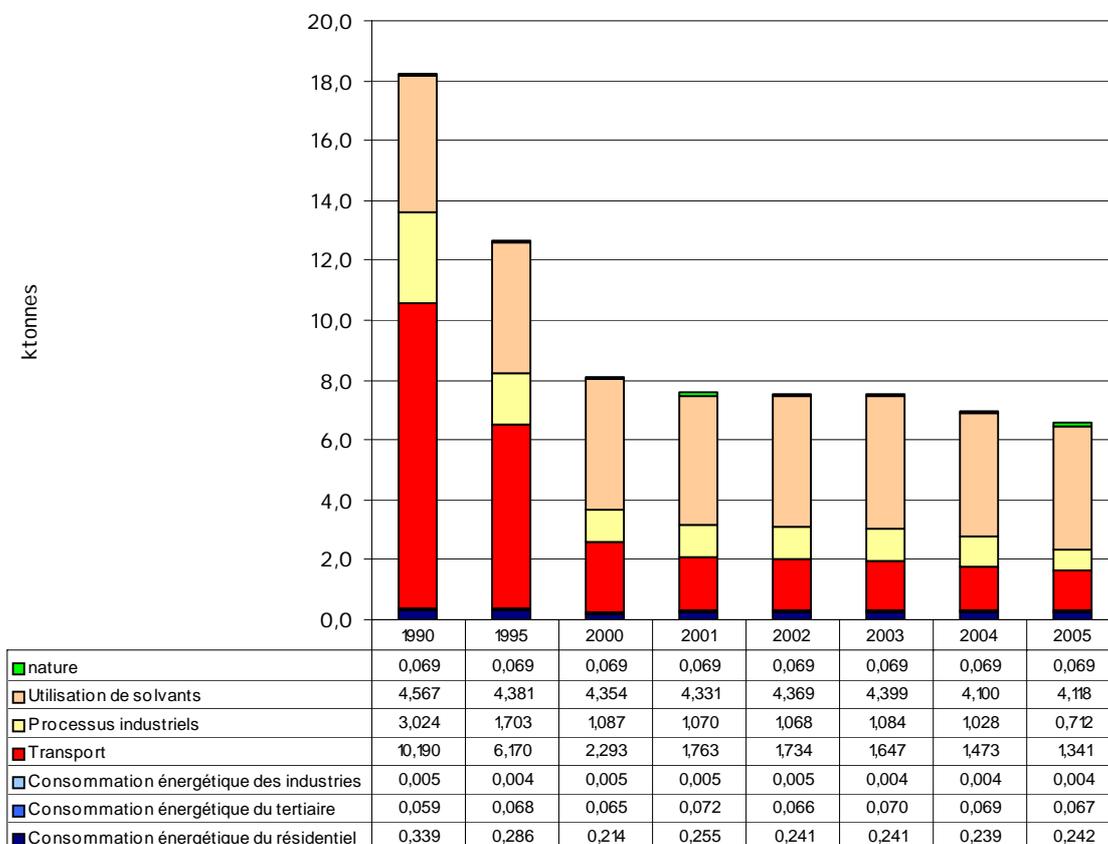


Figure 7. Evolution des émissions régionales de NOx (1990-2005)

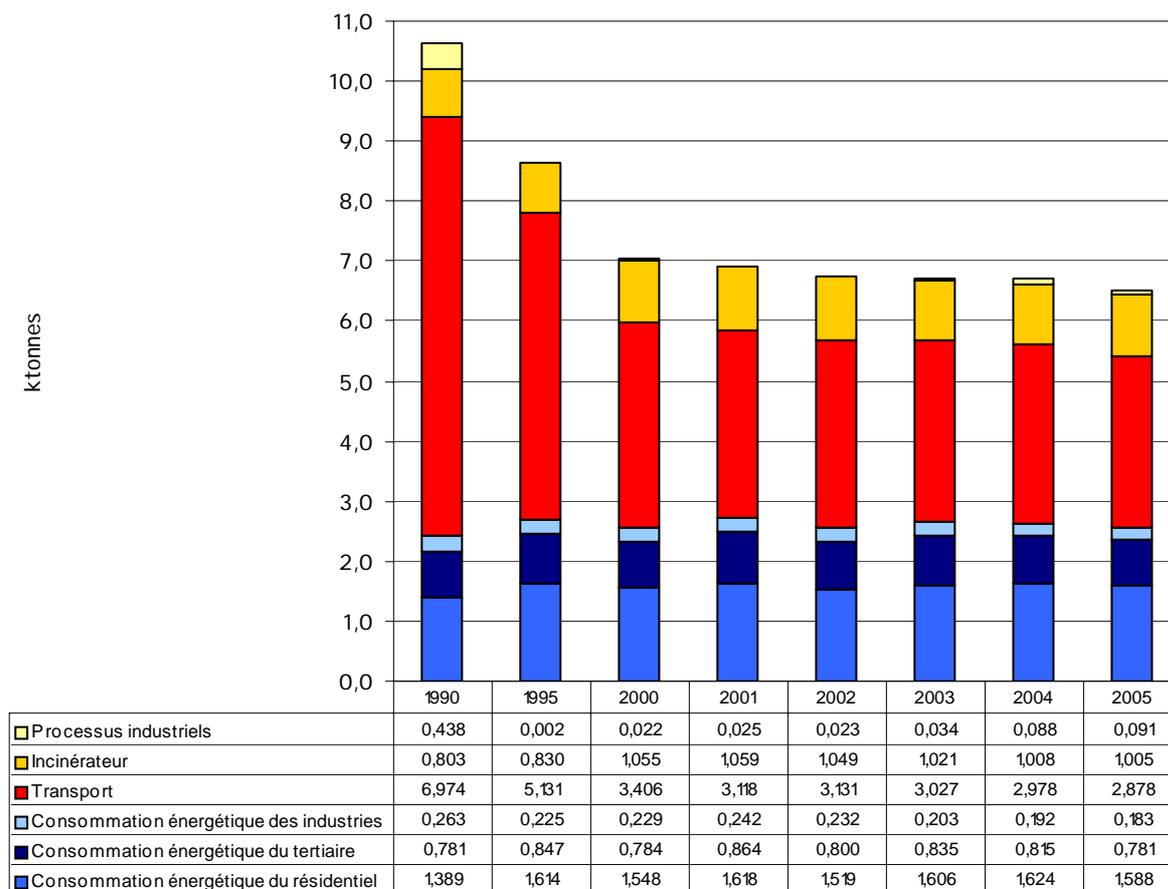


Figure 8. Evolution des émissions régionales de SOx (1990-2005)

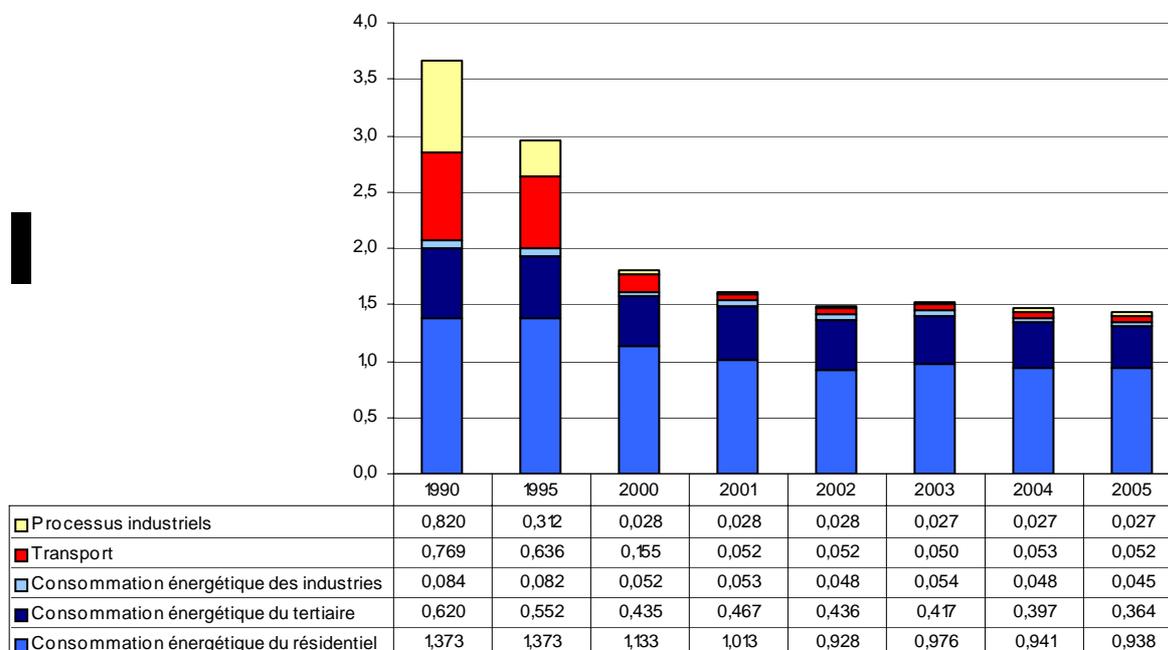
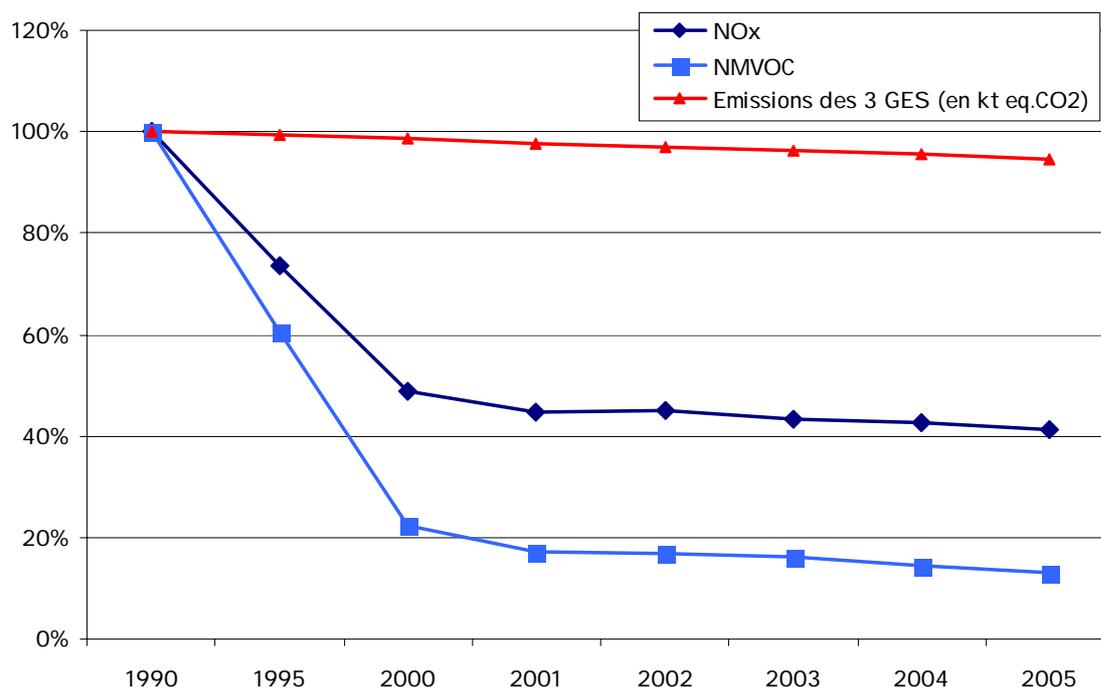


Figure 9. Evolution des émissions de gaz à effets de serre, de NOx et de NMVOC issues du trafic automobile



Les polluants émis par les véhicules routiers dépendent d'un grand nombre de facteurs : mode de fonctionnement des moteurs (type d'allumage, taux de compression), équipements de dépollution (catalyseurs, filtres, etc.), puissance du véhicule, type de carburant (essence, gazole, gaz naturel, etc.) mais aussi conditions de fonctionnement du véhicule (vitesse, température ambiante, type de conduite, etc.)⁶

1.2.2.1. Lien entre vitesses et émissions atmosphériques

Une étude récente⁷ a permis de calculer - pour différentes vitesses moyennes - les émissions des différents types de voitures⁸ par unité de distance parcourue et de pondérer ensuite les valeurs d'émission ainsi obtenues en fonction de la proportion de chaque type de véhicule au sein du parc de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les résultats obtenus pour une voiture "moyenne bruxelloise" diesel et essence sont respectivement illustrés dans les deux figures ci-dessous.

⁶ Selon l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (Ademe, France) cité par Delepierre-Dramais, les facteurs susceptibles de faire augmenter les émissions polluantes de la voiture sont principalement : la conduite agressive (augmentation des HC et des CO) ; une conduite mal adaptée (augmentation des HC et des CO) ; un moteur mal réglé (augmentation des HC et des CO, diminution des NOx) ; un départ avec un moteur froid (augmentation des imbrûlés, des HC et CO) ; une circulation très lente (augmentation des CO2, CO et HC).

⁷ Etude comparative analysant les impacts environnementaux de différents styles de conduite en voiture en situation réelle et sur un parcours typique de la Région de Bruxelles-Capitale", réalisée pour l'IBGE. Rapport final - juin 2005 (RDC-Stratec).

⁸ Détaillé dans la méthodologie COPERT (selon le carburant, la cylindrée, l'âge ou la norme européenne correspondante,...). La méthodologie Copert est une méthodologie européenne à la base des inventaires d'émissions polluantes dans le secteur des transports.

Figure 10. Évolution de la consommation et des émissions à chaud d'une voiture diesel moyenne du parc bruxellois en fonction de la vitesse selon COPERT

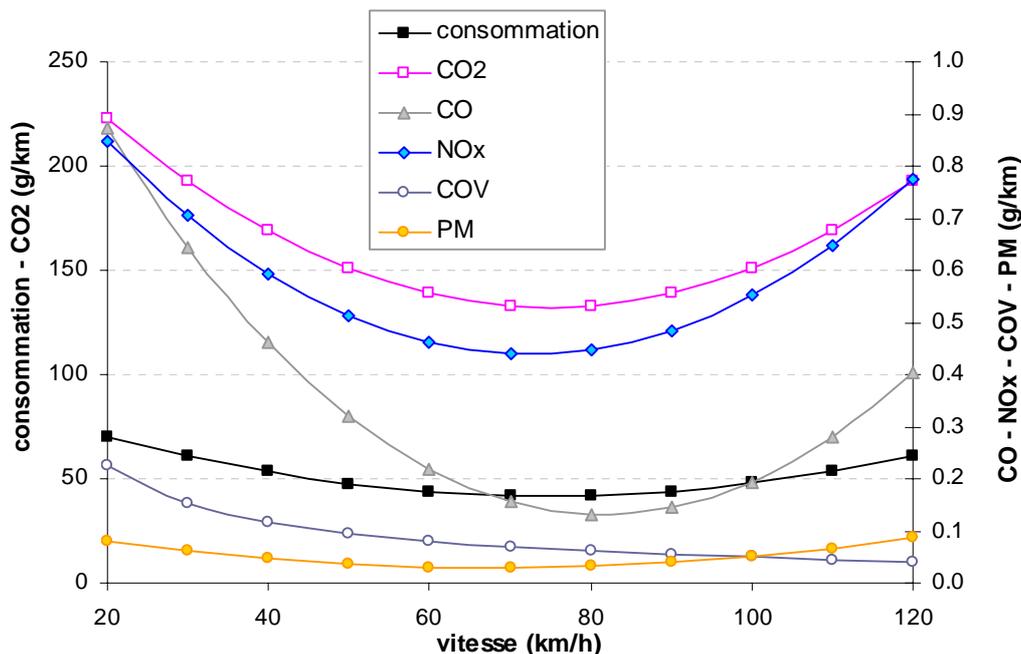
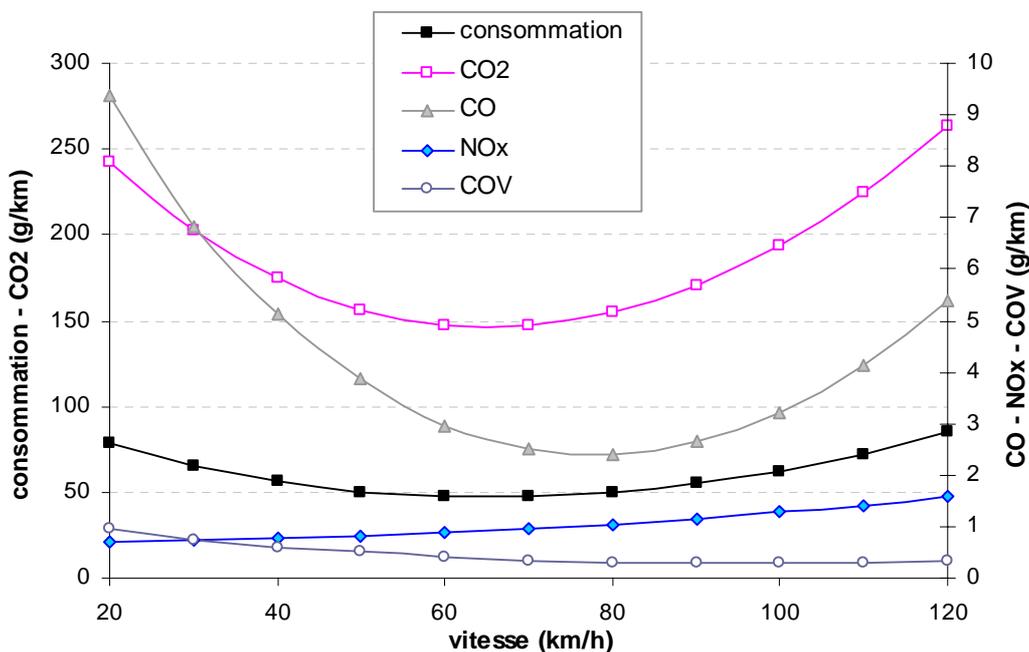


Figure 11. Évolution de la consommation et des émissions à chaud d'une voiture à essence moyenne du parc bruxellois en fonction de la vitesse selon COPERT



De l'examen de ces figures⁹, il ressort que quel que soit le carburant, il existe une gamme de vitesses au sein de laquelle l'impact environnemental est moindre. C'est le cas du CO₂, du CO et de la consommation en carburant.

Cette conclusion ne peut cependant pas être tirée pour les polluants NO_x et VOC. Plus la vitesse est élevée et plus les émissions de COV diminuent mais plus les émissions de NO_x augmentent.

⁹ Attention : L'échelle des émissions de CO, NO_x et COV (à droite sur les deux graphiques) est graduée de 0 à 10 dans le graphique relatif à l'essence quand celui se rapportant au diesel n'est gradué que de 0 à 1.

Il est à remarquer que ces courbes sous-estiment les émissions et consommations réelles. En effet, en milieu urbain, les variations de vitesses autorisées, les aménagements urbains, la présence de feux de signalisation ou de croisements à priorités, les passages cloutés, les encombrements, etc. sont des facteurs inhérents à la conduite en milieu urbain contraignant le conducteur à "gaspiller" une partie de l'énergie produite par le moteur (voir étude sur le éco-driving : paragraphe 1.4.2.4.).

1.2.2.2. Impact de la climatisation des voitures particulières

Depuis quelques années, le nombre de voitures particulières équipées de climatisation augmente. Ces installations de production de froid utilisent du HFC 134a qui est un gaz à effet de serre couvert par le Protocole de Kyoto.

Récemment, on a estimé que les émissions de HFC 134a provenant de ces installations étaient en Belgique de l'ordre de 103 kt CO₂ eq en 2000 et pourraient atteindre 476 kt CO₂ eq en 2010 (ECONOTEC & VI TO, 2003). Sur base d'une comparaison des parcs de véhicules, on en déduit qu'à Bruxelles, ces émissions pourraient se situer vers 15 kt CO₂ eq en 2000 et 67 kt CO₂ eq en 2010.

Lorsque ces installations de climatisation sont en fonctionnement, elles puisent une certaine quantité d'énergie sur le moteur du véhicule, ce qui augmente sa consommation de carburant. Le poids de l'appareillage peut également être à l'origine d'une surconsommation de carburant du véhicule.

L'impact de cette surconsommation sur les émissions annuelles de CO₂ dues au transport routier est difficile à évaluer puisqu'il dépend de la période de temps pendant laquelle le groupe de froid est effectivement en fonctionnement sur chaque véhicule. Les informations disponibles portent surtout sur des études sur banc d'essai (A.D. LITTLER, 1999). Parmi ces études, on peut trouver des comparaisons de calculs d'émissions tenant compte du climat. Pour un climat européen (en l'occurrence Francfort en Allemagne), ces calculs indiquent que les émissions de CO₂ liées à la surconsommation représenteraient 1/3 de celles dues aux fuites de réfrigérant, lorsque ces dernières sont évaluées en supposant un taux de fuite similaire à celui utilisé pour évaluer les émissions de HFC 134a ci-dessus.

De ces considérations, on peut déduire qu'en première approximation, les émissions de CO₂ (ou CO₂ équivalents) dues à la climatisation embarquée dans les voitures individuelles à Bruxelles sont de l'ordre de :

Tableau 1. Emissions dues à la climatisation des voitures individuelles en Région de Bruxelles-Capitale

	2000	2010
	kt CO ₂ eq	kt CO ₂ eq
Emissions directes de HFC 134a	15	67
Emissions dues à la surconsommation de carburant	4	24
Total	19	91

Source : IBGE, Dpt. Données et plans, 2006

A première vue, la surconsommation de carburant ne représente qu'une fraction de la contribution de la climatisation embarquée aux émissions du transport routier, les fuites de réfrigérant en constituant la majeure partie. Par contre, l'impact global de la climatisation pourrait représenter en 2010 quelques 10% des émissions de ce secteur.

1.2.2.3. Contribution des transports en commun dans les émissions atmosphériques

En 2003, les bus de la STIB comptent - dans les émissions du transport - pour 7,49% des émissions de NO_x, 1,17% de NMVOC, 3,78% de PM_{2.5} et 2,59% de CO₂.

Tableau 2. Contributions des transports en commun aux émissions atmosphériques

Emissions directes 2003	NOx Gg NO ₂	NMVOC Gg	PM2,5 Mg	CO ₂ Gg CO ₂ eq
STIB	0,227	0,024	9,245	21,004
Routier	3,027	2,058	244,371	810,083
Total RBC	7,046	7,842	361,092	4118,982
% STIB/Routier	7,49%	1,17%	3,78%	2,59%
% STIB/Total	3,22%	0,31%	2,56%	0,51%

STIB = que du transport en commun (p.ex. taxis, bus scolaires, Visit Brussels ...)

Routier = l'ensemble du transport routier y compris les véhicules particuliers

Total RBC = émissions de NOx et autres substances par toutes les activités (transport, chauffage etc.)

Source : RDC-Stratec, 2005

A l'heure de pointe, les émissions par km.passager de NOx et de CO₂ des moyens de transport en commun sont nettement plus basses que celles des voitures particulières.

Figure 12. Comparaison des émissions de NOx du métro, tram, bus et voitures en g/(Km x passager) (heure de pointe) (source : RDC-Stratec, 2005)

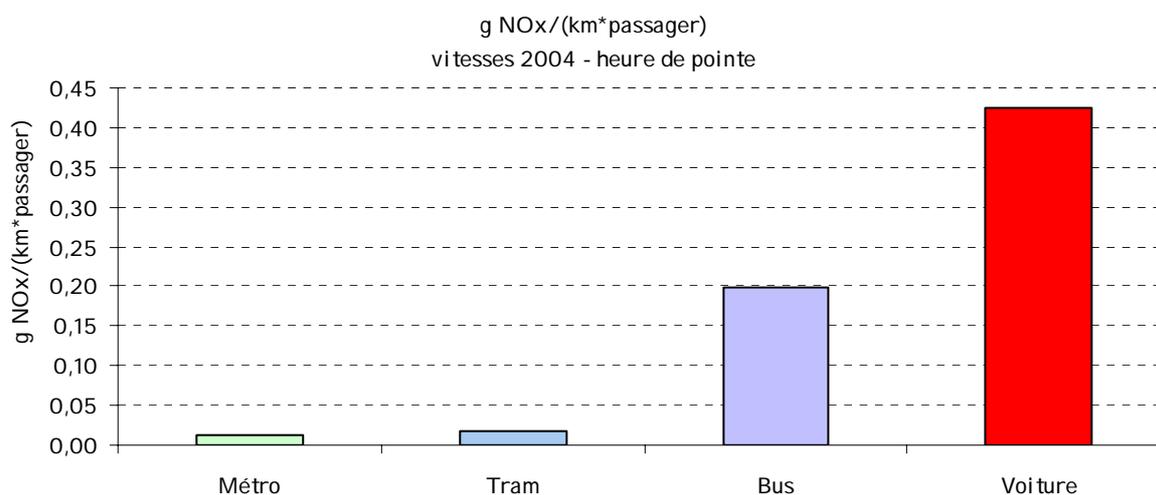
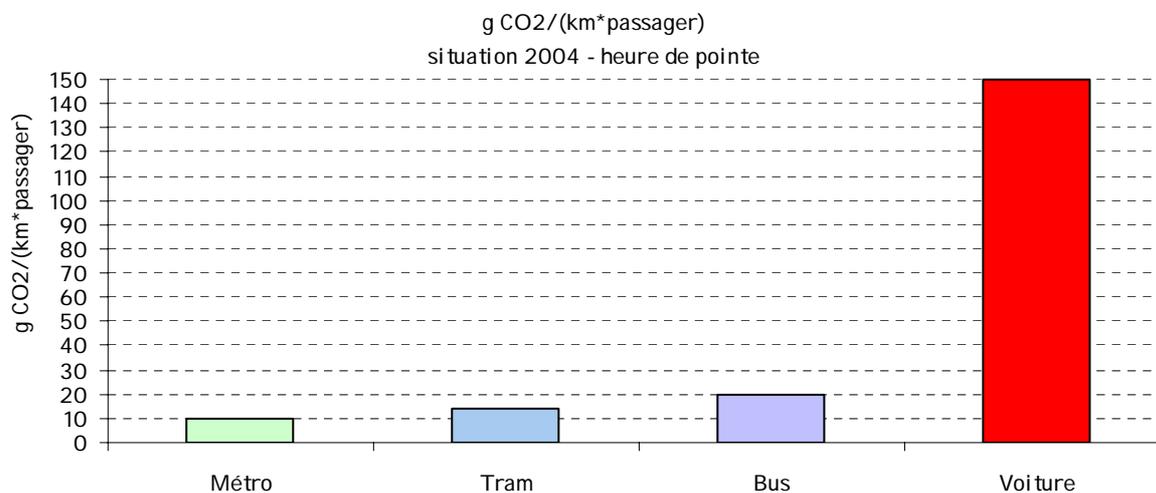


Figure 13. Comparaison des émissions de CO₂ du métro, tram, bus et voitures en g/(Km x passager) (heure de pointe) (source : RDC-Stratec, 2005)



1.2.3 Contribution du transport à la qualité de l'air

Voir les résultats des analyses de qualité de l'air dans le tunnel Léopold II – [Chapitre Air extérieur](#)

1.2.4 Exposition de la population bruxelloise au bruit du trafic routier¹⁰

Les enquêtes réalisées notamment par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement auprès des Bruxellois et des habitants de la périphérie montrent également que le bruit constitue un facteur important de l'appréciation de la qualité de vie ([Voir chapitre Bruit](#))

1.2.5 Récupération et traitement des véhicules hors d'usage

Les objectifs de récupération et de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) sont fixés par la directive européenne 2000/53/CE.

Elle fixe un taux de réutilisation et de recyclage de 85 % du poids du véhicule en 2006, dont 5 % en valorisation énergétique, et de 95 % en 2015, dont 10 % en valorisation énergétique.

Par réutilisation, la directive entend les pièces qui pourront être démontées, rénovées et remises sur le marché pour leur usage initial. Le recyclage correspond au traitement des déchets en vue de leur réutilisation comme matière première soit pour l'utilisation première, soit pour une autre, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique. La valorisation énergétique est l'utilisation des déchets combustibles pour produire de l'énergie et/ou de la chaleur. Ces trois éléments forment les déchets « valorisés », le reliquat est mis en décharge.

La directive fait application du principe du pollueur payeur.

Ainsi la directive 2000/53/CE impose aux constructeurs et importateurs une obligation de reprise en deux phases. A partir du 1er juillet 2002, les épaves de la propre marque doivent être reprises gratuitement lorsqu'elles ont été immatriculées pour la première fois après le 1er juillet 2002. A partir du 1er janvier 2007, la restriction concernant la date de première immatriculation échoit et l'obligation de reprise vaudra pour tous les véhicules hors d'usage de la propre marque.

Les trois gouvernements régionaux belges ont choisi de combiner l'obligation de reprise de véhicules avec une obligation générale de reprise des pneus, résidus de papier, appareils électroniques hors d'usage, déchets médicaux, batteries et huiles usées.

En Région de Bruxelles-Capitale, un arrêté ministériel relatif à l'agrément de centres démontage a été approuvé le 6 septembre 2001 (Moniteur belge, 26/09/2001). Actuellement, la Région dispose de 2 centres agréés pour la dépollution des véhicules hors d'usage.

Une prime bruxelloise "prime bruxell'air" a été mise sur pied ; elle vise l'accélération du renouvellement du parc automobile le plus ancien et donc le plus polluant (véhicules antérieurs à Euro II) et à mieux gérer les véhicules en fin de vie ou vieux véhicules (déchets) (arrêté régional du 7 septembre 2006).

1.3. Instruments de planification "mobilité" en RBC¹¹

Il apparaît aujourd'hui clairement que les progrès technologiques ne suffiront pas à contrecarrer les effets négatifs d'une mobilité croissante et que des politiques volontaristes doivent être menées pour s'orienter vers des systèmes de transports plus durables.

Pour cela, différents leviers d'actions sont envisageables :

- "Transporter moins", par une réduction des besoins de déplacements motorisés (le nombre de déplacements, les distances parcourues, etc.).
- "Transporter mieux" en favorisant un report des trafics routiers vers les modes moins polluants (ferroviaire, fluvial, transports collectifs, ...)
- Incitation à des choix modaux plus « écophiles »
- Actions au niveau des usagers de la route, des infrastructures, des véhicules et du trafic visant à réduire les impacts sur la santé, la qualité de vie et l'environnement ;

¹⁰ fiche 9. Exposition de la population au bruit du trafic routier, IBGE dpt Données et Plans, 2006

¹¹ Élaboration et application de sets d'indicateurs de développement durable : approche sectorielle (agriculture et transports) » (contrat de recherche n°HL/DD/017) ; Chercheurs: Juliette DE VILLERS et Jean-Michel RENIERS (avec la participation de Tom Bauler) ; Directeur : Dr Walter HECQ (coordinateur) ; Centre d'Etudes Économiques et Sociales de l'Environnement (CEESE) ; Université Libre de Bruxelles

- Actions de support (instruments juridiques, recherche, sensibilisation, ...)
- On constate par ailleurs que toute action d'envergure nécessite une étroite collaboration entre divers niveaux de pouvoir, à savoir :
- plusieurs administrations ou organismes de la Région de Bruxelles-Capitale (en particulier l'AED, l'IBGE, l'AATL et la STIB) ;
- les 19 communes du territoire (et les zones de police);
- l'Etat fédéral, notamment en ce qui concerne certains aspects fiscaux et les chemins de fer ;
- les 2 autres Régions du pays.

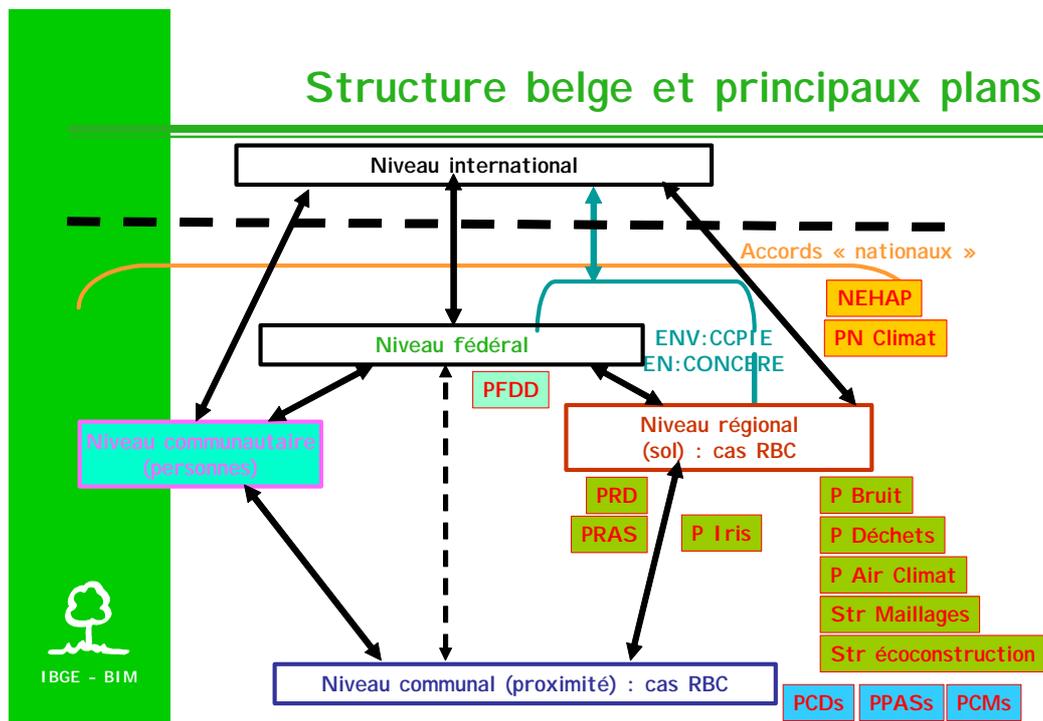
1.3.1 Hiérarchie des plans en RBC

Il n'existe pas « une » solution unique au problème de la mobilité à Bruxelles¹². Seul un ensemble cohérent d'actions transversales portant notamment sur les structures urbaines, sur les différents modes de transport et sur les comportements de déplacements peut apporter des satisfactions. Ces actions doivent intégrer les considérations de mobilité à celles de l'aménagement du territoire, du développement économique, de la protection de l'environnement et de la qualité de vie des habitants.

La mobilité est rarement un objectif en soi. Il s'agit d'une demande dérivée qui découle de la nécessité de pouvoir accéder à certains lieux. L'objectif de réduction des besoins de déplacements s'attaque au cœur du problème en cherchant à améliorer l'accessibilité des personnes et des marchandises aux services et commerces, aux activités sociales, aux lieux de travail et de scolarité, de détente, etc. et ce, sans pour autant accroître les déplacements motorisés.

Le développement de la Région est déterminé par une hiérarchie de plans. De façon schématique, on peut dire que les plans reposent sur une structure pyramidale, le plan de niveau inférieur devant tenir compte du plan de niveau supérieur.

Figure 14. Hiérarchie des plans et programmes ayant des répercussions sur le développement de la RBC



¹² Sources : site internet IBGE et « Remèdes juridico-institutionnels pour une mobilité durable en milieu urbain et péri-urbain : le cas de Bruxelles ; SSTC - Programme "Mobilité durable" ; Contrats de recherche MD/15/033 et MD/03/034) »

1.3.2 Le PRD / Plan régional de développement

Dans cet outil d'urbanisme opérationnel, le Gouvernement fixe les objectifs et les priorités de développement tels qu'ils sont dictés par les besoins économiques, sociaux, culturels, environnementaux et de transport. Il y prescrit par ailleurs les moyens à mettre en œuvre pour répondre aux besoins et aux priorités fixés, en cartographiant certaines de ces mesures. Enfin, il y détermine les zones où une action prioritaire de la Région s'impose.

Les éléments essentiels sont :

- Economie : attractivité résidentielle, culturelle, commerciale, touristique ; sécurité ; développement économique ; politique foncière ; développement international ; R&D
- Développement social : emploi, aides sociales, logement (accessibilité et qualité), rénovation urbaine, santé ; approche multiculturelle
- Environnement : bruit ; air ; patrimoine vert et bleu ; mobilité ; énergie (URE)
- MAIS : actuellement, rien sur les modes de production et de consommation durables, ni sur l'empreinte écologique régionale (impact externe de la Région).

En ce qui concerne spécifiquement le trafic et le transport, le PRD comporte les défis et les lignes politiques prioritaires. Il contient un traitement du système de transport urbain, comprenant principalement des mesures pour le trafic axées sur l'offre.

Le but du PRD est d'arriver à un modèle de mobilité cohérent et efficace:

- localisation des activités en fonction des besoins de mobilité et des
- conditions en matière d'accessibilité,
- amélioration de la qualité des transports en commun (fréquence et vitesse de transport),
- politique de stationnement,
- réduction du trafic de transit (spécialisation du réseau routier),
- amélioration des conditions de déplacement pour les piétons et les cyclistes,
- réglementation du transport de marchandises et promotion des voies fluviales et ferroviaires.

Il reprend un objectif chiffré de réduction de 20% le volume du trafic d'ici 2010 par rapport à 1999. Cette diminution devrait aider à atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO2 visés par le Protocole de Kyoto.

Les clauses de ce plan sont indicatives sauf pour les pouvoirs publics pour lesquels elles sont obligatoires.

1.3.3 Le PRAS / Plan régional d'affectation des sols

Le PRAS, également établi par le Gouvernement, complète le PRD, et explicite la situation existante et détermine l'affectation générale des différentes zones sur le territoire de la Région, ainsi que les prescriptions y afférentes. Outre la description de la situation de fait et juridique existante, nous y trouvons une série de cartes, dont une carte "classique" de l'affectation du sol, ainsi qu'une "carte des superficies de bureaux admissibles".

Sur le plan de la mobilité, le PRAS règle la politique de localisation au niveau régional et prend un certain nombre de mesures concernant les principaux axes de circulation et les transports en commun.

Les clauses sont contraignantes.

1.3.4 Les Plans communaux de développement

Le PCD est également un plan indicatif – dans la lignée du PRD et du PRAS – qui fixe pour chaque commune les éléments d'intervention des autorités locales.

Sur le plan de la mobilité, il précise les objectifs et les moyens en ce qui concerne les besoins de déplacement et environnementaux. La plupart des communes établissent aussi un plan de mobilité ou de déplacement.

Les clauses de ces plans sont indicatives sauf pour les pouvoirs publics pour lesquels elles sont obligatoires.

1.3.5 Les Plans particuliers d'affectations du sol (PPAS)

Le PPAS décrit l'aménagement du territoire dans les quartiers de façon détaillée et comporte l'affectation du sol la plus précise.

Sur le plan de la mobilité, ce plan d'affectation joue un rôle dans la politique de localisation, et fixe en outre le tracé et les mesures d'aménagement des routes.

Les clauses sont contraignantes.

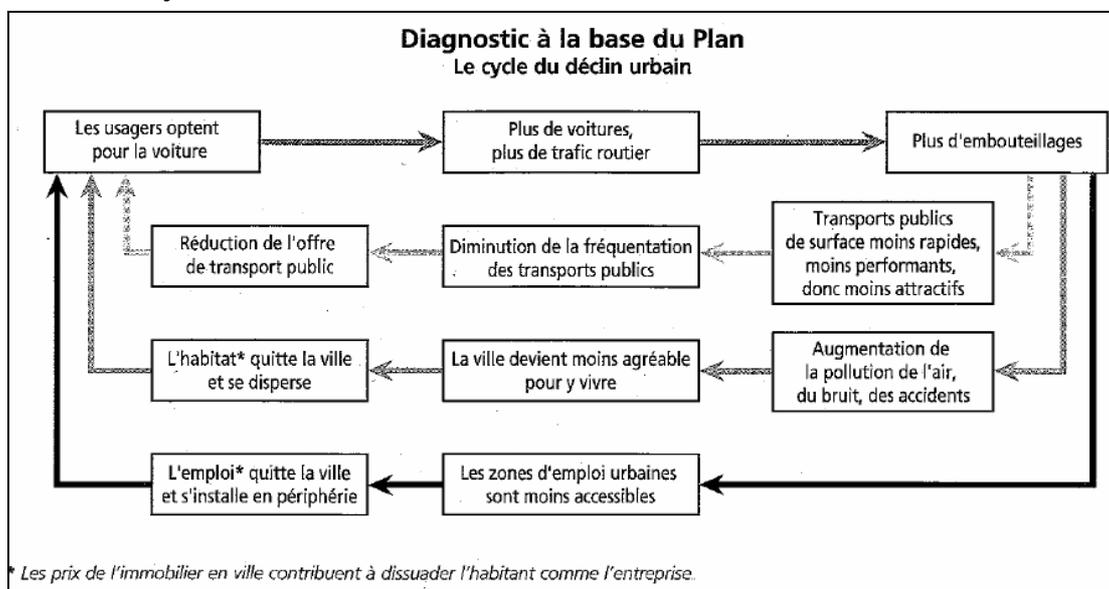
1.3.6 Le Plan IRIS

Le Plan Iris, plan régional des déplacements, adopté par le Gouvernement bruxellois en 1998, traite d'un ensemble d'actions sur les structures urbaines, les transports en communs (métro, RER), la circulation automobile, les piétons, les deux roues et le transport des marchandises afin de diminuer les besoins en déplacements motorisés (73% pour la voiture, 27% pour le transport public - 1991). S'il est pour le moment en phase d'actualisation, sa stratégie et ses objectifs qualitatifs restent d'application.

Ce plan des déplacements se caractérise par son absence de caractère réglementaire opposable mais constitue néanmoins une synthèse opérationnelle et détaillée de la décision du gouvernement en matière de mobilité.

Il propose des lignes directrices afin d'améliorer les déplacements dans la Région et de diminuer leur impact sur l'environnement. On constate en effet que les choix de mode de déplacement individuels contribuent à entraîner la ville dans une spirale de déclin économique et démographique comme présenté à la figure suivante.

Figure 15. Cycle du déclin urbain



Source : MRBC (1998)

L'un des objectifs du Plan Iris est de briser le cycle de déclin. La gestion de la demande de déplacements de manière globale nécessite donc la mise en œuvre d'un ensemble cohérent d'actions portant notamment sur :

- Les structures urbaines, de manière à diminuer les besoins de déplacements motorisés, à améliorer l'accessibilité des lieux de travail, des commerces, des services, des équipements collectifs et des écoles, à faciliter les déplacements en cours de journée ;
- Les transports en communs : donner la priorité à un réseau de transport public cohérent, attractif et réuni en une communauté d'exploitation, développer un R.E.R., tirer parti des infrastructures existantes de chemin de fer, de métro et de pré-métro, améliorer en surface la vitesse commerciale des tramways et des autobus, faciliter l'usage des taxis ;
- La circulation automobile : préserver la qualité de vie des zones résidentielles, gérer la congestion ;
- Le stationnement automobile : agir sur la demande en favorisant le stationnement pour les riverains et les commerces, créer des parkings de transit en périphérie, faire respecter le code de la route ;
- La marche à pied : en agissant sur la sécurité, le confort et la lisibilité de la signalétique
- La circulation des vélos : par la réalisation d'itinéraires cyclables, la promotion des déplacements combinés vélo/transports en commun ;

- Le transport de biens et de marchandises : en agissant sur les livraisons et le trafic lourd, en favorisant l'usage de la voie d'eau et de la voie ferrée ;
- L'aménagement de l'espace public : en améliorant sa qualité, en équilibrant les fonctions de séjour et de circulation des espaces publics.

Le plan IRIS, qui n'est pas publié au Moniteur belge, n'a aucune portée réglementaire et n'est pas contraignant pour les administrations régionales et communales.

1.3.7 Plan IRIS II

La mise à jour du plan IRIS, le plan IRIS II, est en cours. Il devrait programmer l'objectif ambitieux de diminution du volume de trafic de 20% entre 1999 et 2010.

Une première analyse environnementale des scénarios du plan IRIS est présentée plus loin.

1.3.8 Les plans environnementaux en lien avec la mobilité

Le Plan Air Climat vise une diminution des polluants émis par le transport routier via notamment une politique de réduction du volume du trafic routier et d'amélioration technologique du parc de véhicules.

Le Plan Bruit a pour objectif de diminuer les nuisances sonores liées au transport via notamment l'étude et la gestion des points noirs de la Région, la prise en compte de la composante sonore dans tout projets de réaménagement, l'amélioration technologique des véhicules ou, en dernier recours par des mesures de protection acoustique des bâtiments.

Le Maillage vert, programme inscrit au PRD, vise à construire progressivement un réseau d'espaces verts en ville et à rééquilibrer leur répartition spatiale par la création de nouveaux espaces et de liens verdurisés. Principaux objectifs : répondre à la demande des habitants, favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes, améliorer les qualités paysagères de la ville, préserver le patrimoine naturel et accroître la biodiversité.

1.3.9 Quelques outils régionaux sous la loupe

1.3.9.1. Politique appropriée en matière de stationnement

En ce qui concerne le stationnement en voirie, les communes peuvent actuellement percevoir des redevances sur le stationnement licite payant sur la voie publique, même si celles-ci sont des voies régionales. L'argent récolté alimente les ressources communales. Un système bi-tarif permet à l'automobiliste de choisir soit de verser immédiatement une somme dans l'horodateur ou le parcmètre, soit de payer une somme forfaitaire qui correspondra au prix à payer pour un stationnement de longue durée, dans ce cas, la facture sera envoyée à son domicile, si un agent a constaté le stationnement.

Selon le Plan Régional de Développement (cahier 8), une politique tarifaire progressive et intégrée doit être instaurée afin de dissuader le stationnement ventouse en surface, grand consommateur d'espace public. Cela favorisera le stationnement de courte durée en voirie et y limitera le nombre d'emplacements de longue durée pour le reporter dans les parkings publics hors voirie. Les emplacements ainsi libérés seront affectés à d'autres volets de la politique de mobilité et de transport : amélioration de l'espace public (élargissement des trottoirs, plantations d'arbres, ...), emplacements réservés aux riverains ou aménagement de sites propres pour les transports en commun.

En ce qui concerne le stationnement hors voirie, la Région a adopté la circulaire 18 en décembre 2002, relative à la limitation du nombre de parking lors de la construction d'entreprises en fonction de la zone dans laquelle elle est implantée (qualité de la desserte des transports en commun) et son nombre de m² de plancher. Jusqu'à présent, le nombre d'emplacements de parkings était réglementé par une circulaire de 1970 qui imposait au minimum un emplacement par 50 m² de bureau.

Depuis, la circulaire 18, a été transposée dans le cadre du titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU). Ce titre prévoit un nombre de places de stationnement maximum par m² de bureau et par logement en fonction de la zone où est implanté le bâtiment. Ces dispositions s'appliquent dans le cadre des Permis d'Urbanisme. Il reste que l'application de ces dispositions ne concerne qu'une minorité de parkings. En effet, seules les nouvelles constructions y sont soumises, les « rénovations » à partir d'un socle existant y échappent. Or la grande majorité des permis d'urbanisme délivrés concernent ces bâtiments sur socle existant.

En complément à l'utilisation des permis d'urbanisme, l'IBGE étudie l'opportunité d'utilisation du permis d'environnement et les conditions éventuelles de son utilisation pour réglementer le stationnement hors voirie et ce via un arrêté d'exécution à l'ordonnance "Permis d'environnement" (voir ci-dessous).

1.3.9.2. Politique pour favoriser les déplacements doux

1.3.9.2.1. Aménagements vélos

L'AED met en oeuvre un réseau cyclable comprenant les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR), les pistes cyclables régionales et les aménagements pour cyclistes lors de tous les travaux sur voiries régionales souvent en accompagnement d'aménagements pour les transports publics.

Les communes participent à cet effort par la mise en zone 30 de leurs voiries locales (voir prescription 15) et la mise à double sens pour les vélos des sens-uniques avec le soutien financier et technique de la Région et par la création de certains Itinéraires Cyclables Communaux (ICC). Ces mesures sont reprises dans les Plans Communaux de Mobilité pour lesquels la Région donne son avis via les concertations Communes-Région.

1.3.9.2.2. Développement des ICR

L'AED a publié sur une carte reprenant de façon précise les itinéraires cyclables régionaux (ICR). Trois ICR ont été réalisés complètement (n° 13, 15 et 1, soit 45 km), un est en cours d'aménagement (n° 12, soit 18 km), 4 sont en projet ou à l'étude (n° 7, 16, 11, 5, soit 50 km). L'AED a également mis sur pied une *Task Force Vélo* où différents acteurs régionaux, dont l'IBGE, mais aussi fédéraux sont présents.

De plus, en 2007, 50km d'ICR ne posant pas de problème d'aménagements lourds seront balisés après sécurisation par marquages et par toutes autres mesures de police ne demandant pas de permis d'urbanisme.

La carte est consultable sur le site internet : www.velo.irisnet.be.

1.3.9.2.3. Parkings vélos - RRU

Le Titre VIII du RRU intègre la volonté régionale de développer l'usage du vélo par l'obligation de créer des "parkings vélos" et ce via un quota de parkings vélos inscrits dans les permis d'urbanisme.

1.3.9.2.4. Plan directeur Vélo

Un Plan directeur vélo a été lancé en 2005 reprenant les priorités en matière de création d'aménagements et d'entretien. Ce plan comprend en outre de nombreuses mesures de promotion et d'information sur le vélo quotidien ainsi qu'un volet éducation. Le plan est piloté par un manager vélo à l'AED.

1.3.9.2.5. Renforcement de l'intermodalité « vélo - transports publics »

La Région assure l'intermodalité vélo - transports publics par différents moyens :

- L'installation de parkings pour vélos de qualité, aux abords des stations de métro et de certains arrêts de surface (voir site: www.velo.irisnet.be).
- L'installation de parkings pour vélos de qualité à toutes les gares de la ligne 26
- Le développement des possibilités d'accès des vélos aux différents modes de transport public (notamment formule d'abonnement STIB « vélo » et accès aux vélos dans le métro et trams)
- L'établissement d'accords et de collaborations avec les associations représentatives des cyclistes.

Bilan fin décembre 2005 :

- 57 stations de métro, prémétro ou gares ont été équipées de parkings pour vélo, soit plus de 934 places, la plupart couvertes (la STIB a repris en gestion les parkings liés aux stations de métro)
- L'accès étendu de vélos au métro, depuis le 9 mai 2004, n'a pas suscité de problèmes, de même que l'expérience d'autorisation de l'accès des vélos aux trams à plancher bas. Par conséquent, un nouveau règlement commun au métro et aux trams à plancher bas (yc. les nouveaux trams de la série 3000) a vu le jour en 2006
- On constate que de nombreux parkings pour vélos aux abords des stations de métro sont bien utilisés
- Une étude est en cours pour l'établissement de parkings pour vélos à proximité de certains arrêts du réseau de surface (Tram et Bus)
- Les négociations sont en cours depuis plusieurs années avec la SNCB pour installer des parkings vélos aux gares Nord, Midi, Centrale et Etterbeek.

1.3.9.2.6. Investissements régionaux dans le car-sharing

La Région a décidé en mars 2002 d'investir dans un projet de car-sharing bruxellois afin de soutenir la promotion de l'intermodalité et permettre entre autres aux vélocistes et piétons de recourir le cas échéant à une voiture.

Bilan fin janvier 2006 :

- 16 stations ouvertes et 45 voitures
- Près de 1200 clients (dont 130 au nom d'environ 50 entreprises)
- La majorité des stations établies fonctionnent à un niveau permettant à terme la rentabilité économique du projet (taux d'occupation de 30 à 40%, voire davantage - les stations les plus récentes n'atteignent pas immédiatement ce taux, de même qu'une station mal située)
- Une importante campagne de publicité, co-financée par la Région de Bruxelles-Capitale a été organisée en novembre 2005, mettant notamment en évidence la complémentarité entre le transport public et le car -sharing.

Développements attendus:

- une offre combinée abonnement STIB + adhésion à Cambio a été lancée en février 2006
- plusieurs nouvelles stations seront ouvertes en 2006.

1.3.9.2.7. Développement des parkings de transit

La Région a mis à disposition des parkings de transit situés sur les sites de transports publics suivants : CERIA, Delta, Roodebeek, Reyers, Erasme, Stalle et Crainhem.

"Bruxell'Air" propose d'élargir l'offre de ces parkings de transit. Dans un premier temps, la construction ou l'extension de 6 parkings a été envisagée, ce qui correspond à environ 6.000 emplacements supplémentaires.

Tableau 3. Parkings de transit : élargissement envisagé dans les mesures « Bruxell'Air » (mai 2006)

Parking	Capacité actuelle	Capacité visée
Delta	350	1.350
Crainhem	190	1.000
Roodebeek	200	700
Heizel	0	1.000
Bempt	0	1.000
Ceria	200	1.350
Total	940	6.400

L'aménagement des parkings de transit est également reconsidéré. Ainsi, il est prévu d'améliorer l'éclairage et la surveillance des aires de stationnement.

1.4. Actions de l'IBGE visant à réduire l'impact environnemental des transports

1.4.1 Le Plan Air-Climat et Bruxell'Air

Partant de la situation bruxelloise de la pollution atmosphérique, des engagements internationaux et européens et de la répartition des responsabilités au niveau belge, le Gouvernement bruxellois s'est engagé à respecter les objectifs suivants:

- En terme de qualité de l'air, les objectifs prioritaires doivent viser à réduire les émissions des précurseurs de l'ozone (COV et NO_x), les émissions de benzène (lié à l'essence), des particules fines (PM10 et PM2.5) et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (principalement liés à la combustion du diesel et du mazout);
- En terme de quantités de polluants émis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, il existe des objectifs chiffrés de réduction des émissions à atteindre d'ici 2010 par rapport aux émissions de 1999 (voir chapitre « Air extérieur »).

Le transport routier est une source considérable de pollution atmosphérique en Région bruxelloise. C'est donc un des axes majeurs de la stratégie d'action du Plan Air Climat. Les mesures prises dans ce domaine doivent conduire à une réduction significative des quantités de polluants émis dans l'air, principalement par une baisse de la consommation de carburant. Qui consomme moins, pollue moins...

Par ailleurs, un ensemble de mesures, dit [Bruxell'Air](#)¹³, a été présenté par la Ministre de l'Environnement et le Ministre de la Mobilité le 11 mai 2006¹⁴. Bruxell'Air, d'une part, porte sur le développement de mesures d'urgence en cas de pic de pollution en définissant les principes de déclenchement d'actions ponctuelles pour prévenir un pic annoncé et, d'autre part, coordonne et renforce la mise en oeuvre d'actions opérationnelles structurelles prioritaires pour réduire les émissions atmosphériques causées par la circulation automobile. Les actions opérationnelles précisent certaines prescriptions du Plan Air-Climat 2002-2010.

Elles portent essentiellement sur la politique de stationnement, les plans de déplacement d'entreprises et des grands événements, l'intermodalité et la lutte contre l'utilisation des véhicules les plus polluants.

- politique de stationnement : instauration d'une planification régionale du stationnement en voirie et hors voirie ce qui permettrait d'assurer une meilleure coordination de cet outil de dissuasion.
- plans de déplacement d'entreprises et des grands événements : il s'agit de poursuivre les actions entreprises et garantir des résultats significatifs en terme de rationalisation des déplacements et de transfert modal ;
- intermodalité : le renforcement de l'offre de transport en commun (en terme de temps de parcours, de fréquence, de capacité, ...) mais également le développement d'autres modes constituent assurément une priorité dans la lutte contre la pollution atmosphérique ;
- développement de mesures d'urgence en cas de pic de pollution qui définit les principes de déclenchement d'actions ponctuelles pour prévenir un pic annoncé
- lutte contre l'utilisation des véhicules les plus polluants : est visée l'accélération du renouvellement du parc automobile le plus ancien et donc le plus polluant (véhicules antérieurs à Euro II - arrêté régional du 7 septembre 2006), au profit de véhicules plus performants au niveau environnemental.

En 2004, l'IBGE a financé une étude « Stratégie Environnement Mobilité¹⁵ » dont l'objectif - fixé par le Plan Régional de Développement - est de réduire en Région bruxelloise le trafic de 20% en 2010 par rapport à 1999. Dans un premier temps, l'étude analyse une dizaine d'expériences étrangères en terme d'efficacité de réduction du trafic et, dans un second temps, elle considère la possibilité de transférer ces expériences en Région de Bruxelles-Capitale.

1.4.2 Citoyens

1.4.2.1. Sensibilisation

Pour sensibiliser les citoyens à l'utilisation de modes de déplacements moins polluants et les performances environnementales des véhicules à moteur, l'IBGE a utilisé de nombreux moyens de communication:

- Un dépliant « Se déplacer autrement » donne quelques conseils sur la conduite et fait de nombreux liens vers des sites intéressants ;
- Une campagne de panneaux publicitaires a eu lieu en septembre 2002 : « Demain, je me déplace autrement » ;
- Une brochure « 1000 solutions et la vôtre » donne de nombreux conseils sur la mobilité, et notamment les modes de conduite moins polluants, le choix de véhicules propres, la nature et l'impact des polluants, y compris sur la santé ;
- La page internet « Eco-mobilité des ménages » de l'IBGE donne des conseils sur les modes de déplacements moins polluants et informations utiles sur les véhicules propres.
- L'IBGE expose plusieurs fois par an son stand « Air » : aux *Journées de l'Environnement* (en juin), aux *Brussels Eco-week-end* (en juin), à l'inauguration de la nouvelle rue de la Loi (7 septembre 2003), et durant les *Journées sans Voiture* (en septembre). Ce stand informe le public des différentes démarches entreprises en la matière par la Région bruxelloise et présente quelques expériences pratiques de pollution atmosphérique. L'association « Les petits débrouillards » présentent quelques expériences pratiques de pollution atmosphérique et son impact sur l'environnement et la santé.

¹³ http://evelyne.huytebroeck.be/IMG/doc/20060512_dossier_presse_final_plan_Air.doc,

¹⁴ Prise d'acte au gouvernement le 11/05/2006

¹⁵ Transport & Mobility Leuven (2004) « Verkennende en vergelijkende studie voor een mobiliteitstrategie in functie van het milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », 83 p. L'étude ainsi qu'un résumé sont [disponibles sur le site Internet de l'IBGE](#).

- Durant le Brussels Eco-week-end, un concours de véhicules à moteur à explosion les plus économes en carburant est organisé et des cours de conduites propres sont dispensés par D'I eteren.
- Un sondage d'opinion a eu lieu en 2002 : « Enquête auprès des habitants et des navetteurs sur la qualité de l'air en Région bruxelloise » (SONECOM) ;
- Des spots radios sont diffusés lors de pics de pollution ;
- La brochure « La qualité de l'air à Bruxelles » de 1998 a été rééditée en 2004.
- Dans le cadre de l'opération « Défi Energie » ¹⁶, plusieurs ménages ont décidé de tester des comportements d'écomobilité (pour le bilan : voir chapitre Information et sensibilisation des citoyens). Une soixantaine de ménages ont été récompensés par des cours de conduite écologique. Ce projet est renouvelé en 2007.
- Une nouvelle brochure « Mes déplacements et l'environnement » sera développée en 2007
- Le « Modèle de cahier des charges pour l'acquisition de véhicules propres » est disponible sur demande à l'IBGE. Il est destiné aux entreprises publiques mais peut être utilisé également par les particuliers.
- Près de 100.000 tracts ont été distribués aux automobilistes les 21, 22 et 23 juin 2005, afin de les inciter à adopter une conduite plus souple. Le tract a été édité de manière à pouvoir être accroché au rétroviseur intérieur d'une voiture. L'objectif de cette action était de favoriser le passage à l'acte en informant les automobilistes sur des gestes simples, accessibles à tous, à adopter au quotidien et qui permettent de réaliser des économies.

1.4.2.2. Pollumètre

Le site Internet de l'IBGE comporte un "Pollumètre". Il s'agit d'une échelle de mesure de la pollution qui tient compte de différents polluants et visualise chaque jour les valeurs de deux indices. L'indice global indique la qualité de l'air pour l'ensemble de la Région. L'indice trafic indique celle des zones de grande circulation. Ce "pollumètre" est également consultable au guichet d'information de l'IBGE aux Halles St-Géry. Les valeurs journalières de ces indices sont également accessibles par téléphone, au 02/775.75.99.

Le site Internet de l'IBGE présente les résultats complets du réseau de mesures de la qualité de l'air réalisées par le laboratoire de recherche en environnement de l'IBGE.

1.4.2.3. Développement du maillage vert

En Région bruxelloise, les surfaces vertes occupent environ 53% du territoire régional. On estime par ailleurs qu'environ 80% de la population dispose d'un espace vert public à moins de 300 mètres, à vol d'oiseau, de son domicile. Ces indicateurs ne doivent cependant pas masquer des disparités locales très importantes tant en termes qualitatifs que quantitatifs.

Le concept de Maillage vert, initié en 1996, a été introduit en 1995 dans le premier Plan Régional de Développement. Ce concept s'appuie sur la notion de « continuité verte » concrétisée sur le terrain par une suite de sites relais assurant une fonction paysagère, sociale et/ou écologique. L'intégration de ce concept dans l'aménagement du territoire et la gestion de l'environnement urbain indique la nécessité de développer les espaces verts dans la ville pour accroître la qualité de l'environnement, la qualité de la vie et l'embellissement de l'espace urbain.

La réalisation de la "Promenade Verte" régionale constitue l'une des priorités de la politique de Maillage vert (voir aussi chapitre « Environnement semi-naturel et espaces verts publics »). Depuis 1999, l'IBGE a installé 4 passerelles et restauré un pont sur le tracé de cette promenade, réalisant ainsi une continuité verte accessible aux piétons et cyclistes sur plus de 5 km. Trois autres tronçons de cette promenade sont en cours d'exécution, d'autres sont à l'étude.

Par ailleurs, 14 itinéraires radiaux ont été définis pour lier au maximum des espaces verts existants et de combler les lacunes dans leur distribution générale, connecter les grands espaces verts de la périphérie à ceux du centre et de l'extérieur de la Région Bruxelles-Capitale, utiliser les espaces verts publics et privés ainsi que les voies de chemin de fer comme éléments de connexion, assurer la continuité écologique et ainsi rattacher le réseau radial au réseau concentrique, de privilégier les tracés les plus directs et les plus

¹⁶ l'IBGE a donc lancé un défi à 250 ménages bruxellois : adapter pendant six mois (du 1er novembre 2005 au 30 avril 2006) leurs comportements quotidiens pour économiser l'énergie. Objectif : réduire chacun "leurs" émissions annuelles de CO2 d'une tonne

logiques possible, et de les organiser de manière à permettre à des itinéraires plus locaux de venir s'y greffer.

Pro Vélo asbl promeut certains itinéraires inclus dans le Maillage vert via des promenades guidées.

1.4.2.4. Impact des styles de conduite sur les émissions atmosphériques

Le mode de conduite d'un véhicule a une influence importante sur ses émissions à l'échappement.

Une étude¹⁷ destinée à déterminer les chiffres de diminution des rejets (via notamment la diminution de la consommation) suivant différents scénarii de conduite devait permettre d'avoir une base sérieuse et spécifique à la situation bruxelloise (trajets très courts, etc.) susceptible de soutenir une communication sur le sujet, basée par exemple sur l'organisation de cours d'éco-driving.

Cette étude s'est déroulée en trois phases :

- recherche et analyse de données et expériences disponibles en RBC ;
- mesures sur un parcours typiquement bruxellois et analyse des résultats ;
- recherche des mauvais comportements des automobilistes bruxellois (enquête qualitative).

L'analyse des résultats des mesures montre très clairement une augmentation de la consommation de carburant de 20 à 40% en mode sportif par rapport au mode « éco-drive », quelque soit le type de carburant utilisé. Avec un moteur froid, une conduite sportive donne une consommation supérieure de 40 à 70% par rapport à une conduite « éco-drive ». Adopter une conduite agressive sur les premiers kilomètres est très néfaste en termes de consommation de carburant et d'émissions de polluants.

Les auteurs ont aussi rédigé une série de recommandations adaptées au contexte urbain de la RBC :

- Adopter un style de conduite "éco-drive" représente une économie de carburant de 20 à 40%
- Pas d'utilisation de la voiture pour les trajets courts
- Il est préférable de démarrer tout de suite et en douceur
- Utiliser rationnellement l'air conditionné
- Veiller à la pression des pneus
- Une voiture mal entretenue peut consommer jusqu'à 50% de plus
- Eviter de surcharger le véhicule

L'étude est disponible sur Internet et a fait l'objet d'une synthèse distribuée sous forme de tracts.

1.4.2.5. Démarche citoyenne « Air bruxellois et Transport »

L'opération « *J'inspire ma ville..., Bruxelles Capitale-Santé* »¹⁸ s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre et de l'évaluation du Plan Air-Climat. Le champ d'action du projet est circonscrit à la pollution atmosphérique générée par la circulation automobile en ville. Les mesures à prendre en cas de pics de pollution constituent la porte d'entrée des débats.

La qualité de l'air et son lien avec la santé sont des préoccupations croissantes pour les Bruxellois. Réduire la pollution due au trafic routier implique de prendre des mesures structurelles mais aussi et surtout de modifier les comportements individuels si on veut des résultats durables. C'est pourquoi la Région a décidé d'impliquer ses habitants dans le débat sur les mesures à prendre pour lutter contre la pollution de l'air. Cette démarche est d'autant plus symbolique et importante que le Plan Air-Climat n'a fait l'objet d'aucune enquête publique.

L'opération « j'inspire ma ville », sorte de parlement citoyen avec 20 individus informés dans une première phase et des rencontres entre parties prenantes dans une seconde phase, a abouti à la remise d'un rapport d'avis des citoyens à la Ministre et à diverses propositions concrètes émanant des parties prenantes.

Dans le cadre de cette démarche citoyenne portant sur les mesures à mettre en œuvre et leur acceptabilité pour lutter contre la pollution de l'air générée par la circulation automobile, l'IBGE a réalisé un document de synthèse sur la problématique Air et Transport afin d'en alimenter les débats.

¹⁷ "Etude comparative analysant les impacts environnementaux de différents styles de conduite en voiture en situation réelle et sur un parcours typique de la Région de Bruxelles-Capitale » réalisée en 2005 par RDC-Environnement et Stratec, pour le compte de l'IBGE.

¹⁸ en NL : « *Gezond ademen in Brussel ! Brussel Hoofdstad – Gezonde stad* ».

Le principal objectif de ce projet était de favoriser la prise de conscience des citoyens face aux enjeux relatifs à la pollution de l'air et principalement l'impact de leurs comportements individuels : Quels sont les changements de comportements que la population est prête à accepter ?

1.4.2.6. Primes "Bruxell'Air"

Afin de favoriser le renouvellement du parc automobile mais également le transfert modal vers d'autres modes de transport que l'automobile, le système de la prime "Bruxell'Air" incite les bruxellois à abandonner leur voiture et à procéder à sa destruction au profit du transport en commun, du vélo, des voitures partagées, ...

Le principe consiste à octroyer un « package air-mobilité » aux Bruxellois qui renoncent à leur véhicule. Ce package doit permettre de remplacer avantageusement l'usage du véhicule. Il comporte un abonnement MTB (Métro-Tram-train-bus) valable sur tous les opérateurs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (STIB, TEC, De Lijn et SNCB) et/ou un abonnement Cambio, opérateur des voitures partagées et/ou un package vélo, le tout d'une valeur de 525€ dans le cas de la radiation de plaque d'un véhicule EURO 0 et EURO 1.

Depuis le lancement de la prime Bruxell'Air début octobre 2006, un peu plus de 550 Bruxellois en ont bénéficié :

- la majorité des bénéficiaires (382) ont choisi la combinaison de l'abonnement MTB, valable pour tram, bus, métro et train sur tous les réseaux à Bruxelles, à l'abonnement Cambio. 115 personnes ont opté pour la combinaison abonnement Cambio et chèque vélo (d'une valeur de 400 euros).
 - 71 personnes ont bénéficié de la double prime puisqu'ils ont fait détruire leur vieux véhicule. 33 d'entre elles ont choisi un abonnement de deux ans pour le transport public, combiné à un abonnement Cambio.
 - Vingt autres ont choisi un abonnement d'un an au transport public et à Cambio combiné à une prime vélo et 18 personnes ont choisi l'abonnement au transport public pour deux ans, combiné à la double prime vélo.
- 159 dossiers ont été refusés.

1.4.2.7. Ecoscore : performances environnementales globales des voitures particulières

Afin de pouvoir comparer les véhicules non pas sur base uniquement de leurs émissions prises individuellement mais également sur base des dommages qu'occasionnent ces émissions sur les différents compartiments de l'environnement naturel, humain et bâti, un outil d'évaluation environnementale des véhicules routiers a été développé. Il s'agit de la méthodologie Ecoscore dont le principe consiste à intégrer l'ensemble de ces dommages y compris le bruit en un seul score global caractérisant le véhicule neuf.

D'un point de vue environnemental, les voitures électriques constituent incontestablement la meilleure option disponible actuellement comme l'a révélé l'évaluation menée à l'aide d'Ecoscore. Les véhicules au gaz naturel suivis de ceux au LPG représentent également de bonnes solutions alternatives répondant à la définition de « véhicules propres » même si elles présentent un moins bon bilan environnemental. Avec un score de 40, les voitures électriques réalisent un score environnemental de 33% inférieur à celui des véhicules au gaz naturel et plus de 2 fois plus faible que celui des véhicules au LPG.

Le choix d'un véhicule propre dépend également de la prise en compte d'autres aspects tels que la disponibilité de véhicules sur le marché, la disponibilité d'infrastructures et surtout des coûts. Le type d'utilisation qui est faite du véhicule est également important surtout par le biais de son impact sur le coût au kilomètre parcouru.

Sur base de ces critères complémentaires, les voitures au LPG apparaissent comme l'alternative la plus complète aux technologies traditionnelles dans la situation actuelle. Caractérisés par une offre assez importante surtout en deuxième monte et un réseau de ravitaillement assez étendu, les véhicules LPG se caractérisent par les coûts au kilomètre les plus faibles à partir d'un kilométrage annuel de 10000 km. Ils disposent d'une autonomie suffisante pour les usages courants en milieu urbain et ne présentent pas de problèmes d'utilisation ou de sécurité particuliers.

A côté des véhicules LPG, les véhicules au GNC (gaz naturel comprimé) présentent également un intérêt au niveau des coûts mais seulement à partir d'un kilométrage de 15000 km par an. L'offre est par contre encore réduite au niveau des voitures particulières et le manque d'infrastructures risque de limiter le recours à cette technologie au cas de flotte suffisamment importante pour justifier l'investissement dans des infrastructures de ravitaillement propres.

L'utilisation de véhicules électriques est quant à elle contrariée par des coûts au kilomètre plus élevés. L'importance de ce surcoût par rapport aux véhicules à essence pris comme référence a pu être évalué à environ 20% pour une utilisation de 10.000 km/an (sur 7 ans) et 10% à partir de 15.000 km/an.

Il est clair cependant que ces surcoûts sont largement compensés par les réductions importantes des coûts externes (coûts des dommages à l'environnement) que ces véhicules procurent, en milieu urbain, par rapport aux véhicules traditionnels (surtout diesel) et aux autres technologies propres. Une analyse détaillée de ces coûts sort du cadre de cette étude mais nous pouvons néanmoins renvoyer à l'étude de Favrel¹⁹ et al. (2001) pour des estimations de ces coûts et des avantages comparés de différentes technologies de véhicules. Cette étude avait notamment permis d'estimer la réduction des coûts externes locaux (c'est-à-dire sur la Région bruxelloise elle-même) associée à l'introduction de nouvelles technologies de véhicules dans le parc bruxellois. Une introduction de 10% de véhicules légers (voitures et camionnettes) électriques permettrait de réduire de plus de 6% ces coûts par rapport à la situation existante en 1998, ce qui correspond, selon les estimations, à un bénéfice environnemental de plus de 55 M€. Une introduction équivalente de véhicule LPG permettrait quant à elle un bénéfice environnemental annuel de 41 M€ par rapport à la situation de référence.

Au niveau des coûts, l'utilisation d'un véhicule hybride (Prius) est plus avantageuse que son équivalent électrique avec un surcoût de l'ordre de 10% pour une utilisation de 10.000 km/an et de 5% à partir de 15.000 km/an par rapport au véhicule à essence.

Les réductions importantes de coûts externes environnementaux que permettent de réaliser les nouvelles technologies de véhicules justifient le fait que ces technologies puissent être soutenues financièrement et favorisées au premier stade de leur introduction.

1.4.3 Entreprises

1.4.3.1. Stationnements via le Permis d'Environnement : Ordonnance du 5 juin 1997

Il existe une relation relativement simple entre le choix du mode de transport et la facilité de stationnement. Plus le stationnement est aisé, plus le choix modal se portera sur la voiture.
--

L'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement vise les parkings dans la mesure où il s'agit d'installations classées c'est-à-dire soumises à l'obligation d'obtenir, préalablement à leur mise en place, un permis d'environnement (rubriques 62, 152, 224 et 233 de la nomenclature des installations classées).

A l'égard d'installations classées, l'IBGE ou les communes et, sur recours, le Collège d'environnement et le Gouvernement, disposent de pouvoirs importants lorsqu'ils statuent sur des demandes ponctuelles de certificats ou permis d'environnement. Dans le cadre de l'octroi d'un permis d'environnement, il n'est pas contestable que l'autorité puisse imposer des conditions ayant trait au trajet à suivre par le charroi qui accède ou part de l'installation classée. A plusieurs reprises également, le Gouvernement a pris des décisions admettant la variation de la capacité du parking faisant l'objet d'une demande de permis d'environnement.

En plus du pouvoir détenu par les autorités lorsqu'elles statuent ponctuellement sur des demandes de permis d'environnement, il convient également de rappeler le pouvoir réglementaire du Gouvernement pour fixer des normes encadrant toutes installations classées et donc, fatalement, tout parking en tant qu'ils constituent une installation soumise à permis d'environnement. Ce pouvoir réglementaire est défini en des termes très larges par l'article 6 §1° de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

L'IBGE propose que le permis d'environnement puisse être utilisé pour revoir à la baisse les capacités des parkings existants et ceux d'immeubles en rénovation comme cela est proposé dans le projet de Plan Régional de Développement.

1.4.3.1.1. Ordonnance Stationnement

Des mesures "stationnement en voirie" sont prévues dans "Bruxell'Air". Elles comprennent une politique de régulation du stationnement en voiries consistant à favoriser pour le stationnement de longue durée, les

¹⁹ « Mobilité durable en Région bruxelloise. Analyse des impacts sur l'environnement - Evaluation des externalités physiques et monétaires ». Étude réalisée par Vincent Favrel, Thais Pons, Kevin Marechal, Priscilla Claeys, Christian Ferdinand, Dr. Walter Hecq (CEESE, ULB) et Prof. Ph. Vincke (ULB) dans le cadre d'un programme financé par les SSTC. Août 2001

places dans les parkings publics et réserver le stationnement en voirie pour les courtes et les moyennes durées.

L'application de cette politique impose une vision globale au niveau de la Région impliquant notamment les Communes et les exploitants de parkings. Une ordonnance « Stationnement » devrait être adoptée dans ce cadre. Cette ordonnance proposerait la création d'une Agence régionale du Stationnement qui serait, entre autres, chargée de coordonner les politiques communales de stationnement.

Dans l'attente de cette ordonnance, une convention portant sur les mêmes principes mais circonscrits au pentagone, serait finalisée entre la Ville de Bruxelles, les exploitants, la STIB et la Région.

1.4.3.2. Plan de déplacements d'entreprises

Le 5 février 2004, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté l'arrêté relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site. (MB 18.03.2004). Une cellule de suivi a été mise en place par la Circulaire du 5 mars 2004 relative au Plan de Déplacements d'Entreprises (MB 22.03.2004).

Depuis le 1^{er} juillet 2004, la réalisation de plans de déplacements d'entreprises est obligatoire pour les organismes, privés et publics, occupant plus de 200 personnes sur un même site.

Un Plan de Déplacements d'Entreprise ou PDE définit donc les actions à entreprendre au sein d'une entreprise afin d'optimiser les déplacements de tout le personnel et les transports de matières. Il a pour objectif la proposition d'un plan d'actions favorisant les alternatives à l'utilisation personnelle de la voiture

Des avantages pour les employés :

- Déplacements moins stressants
- Meilleure qualité de vie
- Meilleur environnement
- Réduction des frais de transport notamment ceux liés à l'usage d'une voiture
- Voire un gain de temps dans les déplacements

... mais aussi pour les entreprises

- Moins de problèmes de parking
- Réduction des frais de transport et de parking
- Réduction des retards dus au trafic routier
- Plus grande cohésion sociale
- Plus grande accessibilité et donc plus grand attrait pour l'entreprise (recrutement facilité)
- Meilleure image de marque : respect de l'environnement et du voisinage

Aujourd'hui, plus de 230 diagnostics de PDE (phase 1) ont été transmis à l'IBGE, ils concernent plus de 200.000 travailleurs. Les dossiers font l'objet d'un avis circonstancié de la cellule de suivi IBGE/AED. Ces avis offrent un « return » concret aux entreprises et ont pour objet de les aider à établir leurs plans d'actions (phase 2 de l'obligation).

Pour l'ensemble de Bruxelles, la répartition modale des déplacements domicile-travail est la suivante : 48% en voiture, 32% en train, 14% en métro/tram/bus, 5% à vélo et à pied et moins d'1% en transports collectif privés. Dans l'hypercentre où l'offre de transport public est maximum, 71% des employés se déplacent en transport en commun pour moins de 30% en voiture. Ces chiffres sont extraits de l'analyse des données transmises par les entreprises. Les principaux leviers d'action sont le temps de parcours et le coût du déplacement. C'est en agissant sur ces facteurs que pourront être favorisés les autres modes que la voiture.

"Bruxell'Air" propose pour rallier les entreprises qui ne se sont pas encore investies :

- un renforcement de l'information en insistant sur les avantages pour l'entreprise. L'approche privilégiée est l'encouragement par la mise à disposition d'outils d'information et d'aide à la réalisation des plans. La rationalisation et l'amélioration de la mobilité bénéficient directement aux entreprises.
- la mise en place de mesures contraignantes. S'il s'agit d'une démarche partenariale, elle n'en est pas moins légalement obligatoire et les entreprises qui refusent de l'appliquer se verront sanctionnées. L'ordonnance relative à la qualité de l'air ne prévoit pas de sanctions explicites en cas de non

réalisation du Plan de Déplacement de l'Entreprise (PDE) mais celles-ci pourraient être prises via les permis d'environnement (présentation d'un PDE valide pour tout renouvellement de permis et/ou pour la poursuite de permis en cours).

1.4.3.2.1. Outils méthodologiques

Depuis juillet 2003, l'IBGE et l'AED ont mis au point différents outils d'aide et de sensibilisation des entreprises. Les sites Internet ont dès le départ constitué la base de l'information, ils ont été complétés par plusieurs séances de formation et d'information (rencontre des entreprises avec les partenaires STIB, SNCB, TEC, De Lijn, Taxistop, Cambio, Provélo et tours guidés). Le site et les formations ont pour objet d'aider les entreprises à réaliser elles-mêmes leur diagnostic et leur plan d'actions. De plus, des outils spécifiques ont été développés par la Région pour aider les entreprises à mettre en œuvre leur PDE : la gratuité de l'affiliation à la banque de données de covoiturage de Taxistop, la prise en charge de la moitié du coût des fiches d'accessibilité réalisées par la STIB, ...

En 2003, mise en ligne d'un « Manuel pour les plans de déplacements d'entreprise, les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels » (site IBGE).

En 2004, mise en ligne d'un formulaire interactif permettant de répondre via internet à l'obligation (site IBGE) et réalisation de plusieurs pages d'information sur l'obligation et de conseils sur la réalisation du diagnostic.

En 2005, via le site IBGE : mise en ligne d'un outil cartographique permettant de représenter la répartition des domiciles des travailleurs et leur mode de déplacement, amélioration du formulaire en ligne (site IBGE), réalisation de manuels pour la réalisation d'un plan d'accès multimodal et pour remplir l'obligation fédérale de collecte de données ; l'AED a publié une brochure « A vélo au boulot ».

En 2006, réalisation d'un film de sensibilisation (IBGE) et publication du cahier de l'IBGE n°24 « Plans de déplacements d'entreprise : les mesures à prendre ».

L'IBGE et l'AED ont fait des exposés sur le sujet pour les communes, les CPAS, l'Union Wallonne des Entreprises, la Commission Régionale de la Mobilité, Agoria, les syndicats, les conseillers en mobilité,...

1.4.3.3. Plans de déplacements événements

Les exploitants de lieux accueillant des événements payants regroupant simultanément plus de 3000 participants doivent également mettre en place un plan d'action visant à l'encouragement de l'utilisation des moyens de transports en commun et des moyens de déplacements économes et peu polluants par les participants.

La STIB a mené une expérience pilote encourageante avec Couleur Café 2005 et 2006.

En 2006, l'IBGE a lancé une étude exploratoire de la problématique (nombre d'événements, types, mesures déjà prises, mesures à prendre) afin de définir le contenu de l'arrêté à prendre. Le Comité d'accompagnement comprend les représentants de l'IBGE, l'AED, la STIB et des cabinets environnement et mobilité.

1.4.3.4. Véhicules "moins polluants"

L'Article 22 de l' « Ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant » du 25 mars 1999 (MB, 24.06.1999) contraint, dans un délai de 5 ans, les pouvoirs publics gérant des flottes de plus de cinquante véhicules à atteindre au moins 20% en « véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement » d'ici 2008.

Les administrations concernées par cette mesure sont clairement identifiées par l'arrêté d'exécution du 3 juillet 2003, dit arrêté « véhicule propre ».

Cet arrêté définit les véhicules propres comme tout véhicule utilisant un des moyens de propulsion suivants :

- Gaz naturel comprimé
- LPG
- Biodiesel
- Méthanol
- Ethanol
- Electrique (batterie et pile à combustible)

- Moteur hybride (parallèle, de série, combiné)
- Air comprimé
- Essence ou diesel anticipant la norme EURO en vigueur

Afin d'aider les organismes publics dans leur acquisition de véhicules propres, l'IBGE a développé un modèle de cahier spécial des charges sur lequel les administrations peuvent s'appuyer pour rédiger un appel d'offre.

Tableau 4. Part des véhicules « propres » dans la flotte des administrations RBC concernées par l'Ordonnance du 25/03/1999

Organismes	Flotte de véhicules au 31 décembre 2005							
	TOTAL M	TOTAL N	TOTAL M+N	Obligation (oui/non)	Véhicules propres M	Véhicules propres N	Total véhicules propres	% VP Total
ABP	35	437	472	Oui	15	72	87	18,43
CIRB				?				
IBGE	47	52	99	Oui	32	2	34	34,34
MRBC	98	34	132	Oui	40	10	50	37,88
ORBEm	6	0	6	Non	2	0	2	33,33
Port	12	2	14	Non	0	0	0	0,00
SDRB	11	0	11	Non	2	0	2	18,18
SIAMU	108	93	201	Oui	0	9	9	4,48
SLRB				?				
SRI B	13	0	13	Non				
STIB	658	152	810	Oui	92	0	94	11,60
TOTAL	988	770	1758	0	191	95	286	16,27

véhicules M : véhicules destinés au transport de personnes

Véhicules N : véhicules destinés au transport de marchandises

Cet arrêté va être revu et renforcé en 2007.

1.4.4 Collaboration avec d'autres acteurs de la mobilité

1.4.4.1. Accord de coopération STIB - IBGE

Le 19 novembre 2004, l'IBGE et la STIB ont signé un accord de coopération relatif aux missions complémentaires d'environnement et de développement durable 2004-2009. Il fixe les orientations principales de collaboration entre les deux organismes. Il constitue les bases des actions en environnement qui seront réalisées durant la période 2004-2009.

1.4.4.2. Offre accrue de la STIB lors des plans de crise

En situation de pics de pollution, il revient aux autorités publiques de prendre les mesures d'urgence qui s'imposent afin de limiter au maximum les effets immédiats sur la santé de la population. Le transport constitue le principal levier sur lequel il est possible d'agir pour obtenir des effets immédiats de réduction des concentrations de certains polluants.

Un ensemble de mesures, dit « Bruxell'Air », a été présenté par la Ministre de l'Environnement et le Ministre de la Mobilité le 11 mai 2006²⁰. Bruxell'Air, d'une part, porte sur le développement de mesures d'urgence en cas de pic de pollution en définissant les principes de déclenchement d'actions ponctuelles pour prévenir un pic annoncé et, d'autre part, coordonne et renforce la mise en oeuvre d'actions opérationnelles structurelles prioritaires pour réduire les émissions atmosphériques causées par la circulation automobile. Les actions opérationnelles précisent certaines prescriptions du Plan Air-Climat 2002-2010.

"Bruxell'air" définit les différentes mesures du plan d'urgence dont le principe consiste à mettre en oeuvre des mesures dont la portée varie avec l'intensité de l'évènement de pollution à contrer. L'action exécutée est d'autant plus sévère que le niveau de la qualité de l'air est détérioré.

La mise en oeuvre de ces mesures de restriction de la circulation implique un renforcement de l'offre de transport en commun, comme une des alternatives à offrir pour les déplacements les jours de pics de pollution. Il est entendu que les mesures de restriction ne concernent pas les transports en commun. Au

²⁰ Prise d'acte au gouvernement le 11/05/2006

contraire, ils doivent voir leur capacité et leur fréquence augmenter les jours de pic pour pouvoir accueillir dans les meilleures conditions les usagers ayant renoncé à leur voiture particulière ce jour-là. Comme prévu par les principes du plan d'urgence, le renforcement de l'offre serait progressif en fonction des niveaux de pollution atteints.

Le nouveau contrat de gestion de la STIB doit donner le cadre de la mise en œuvre de ces points.

1.4.4.3. Audit environnemental des voiries

"La spécialisation des voiries est issue des premières réflexions du Plan IRIS en 1991-1992 dans le but de conserver voire de ramener des habitants à Bruxelles. A l'époque une enquête avait montré que le choix de quitter la Région était la conséquence d'une aspiration à la tranquillité et à la sécurité routière.

L'idée était de compartimenter la Région en cellules de contenance homogène en nombre d'emplois et d'habitants en prenant les « grandes voiries » en compte comme limites de cellules. Partout où les cellules étaient trop grandes, il a été cherché une voirie apte à leur réduction. L'étude a été menée sur base d'un modèle statique et sur l'affirmation que l'excédent de trafic s'évaporerait vers d'autres modes. Le PRD de 1995 a arrêté une carte basée sur les réflexions. Les voiries ont été hiérarchisées de la manière suivante : métropolitaines, principales, interquartiers, collecteurs de quartier et locales." Source Plan IRIS, AED

L'IBGE a lancé en juin 2006 un CSC "audit environnement air et bruit des voiries" afin de mener une réflexion globale sur le sujet. Le CA de cette étude - commencée début février 2007 - comprend l'AED, l'IBSR et l'AATL.

Les résultats de cette étude devront être mis en lien avec la hiérarchisation des voiries développée dans le cadre du plan IRIS II pour protéger les quartiers résidentiels.

1.4.4.4. CEMA

Dans le cadre de la formation annuelle des conseillers en mobilité organisée par l'AED, une matinée présentée par l'IBGE est consacrée à la problématique de l'impact des transports sur la qualité de l'air.

1.4.5 Le Plan IRIS II

La mise à jour du plan IRIS, le plan IRIS II, est en cours. Il devrait programmer l'objectif ambitieux de diminution du volume de trafic de 20% entre 1999 et 2010.

Pour chaque scénario du plan (voir ci-dessous), son impact sur l'environnement a été étudié. En effet, les émissions liées au trafic ainsi que la qualité de l'air ont été modélisées. Une attention particulière a cependant aussi été portée au caractère viable de la Région pour ses habitants, c'est-à-dire l'impact des flux sur les quartiers résidentiels par exemple.

Les modélisations environnementales (émissions et immissions) ont été effectuées sur base des flux de transport étudiés à la pointe du matin (6h-10h) et en considérant successivement les parcs automobiles 2001 et 2015 afin de discriminer l'impact des flux et de la technologie sur l'impact environnemental.

1.4.5.1. Zone étudiée par le plan IRIS

L'étude du plan Iris analyse l'évolution des déplacements pour la Région de Bruxelles Capitale. La zone administrative de Bruxelles-Capitale est ainsi traditionnellement découpée en couronnes concentriques :

- un *hypercentre*, le Pentagone,
- la *1^{ère} Couronne*, formée par les 11 communes entourant l'hypercentre.
- une *2^{ème} Couronne* traçant les limites régionales.

La zone urbaine de Bruxelles s'étend cependant bien au-delà de ses limites institutionnelles avec une 1^{ère} et une 2^{ème} Périphérie. La Zone RER à proprement parler englobe ces différents anneaux, depuis le Pentagone jusqu'à la 2^{ème} Périphérie.

Cette zone d'étude est présentée à la figure ci-dessous.

Figure 16. Zone étudiée par le plan de déplacements Iris2 (Source – Mobil 2015)



L'analyse porte uniquement sur les incidences environnementales en zone RBC.

1.4.5.2. Scénarios mobilité étudiés

1.4.5.2.1. 2001 – Situation observée (Scénario transport 1)

Ce scénario modélise la situation en 2001. C'est à ce scénario que seront comparées les évolutions des flux, des émissions et des immissions des autres scénarios étudiés.

1.4.5.2.2. 2015 – Tendanciel 2015 (Scénario transport 2)

Ce scénario modélise la situation tendancielle en 2015 (c'est-à-dire sans politique de gestion de la demande de déplacement). Les évolutions connues en termes de population, taux de motorisation, localisation de l'habitat, des entreprises, du télétravail sont intégrées.

Le scénario tendanciel 2015 comporte le réseau de transport existant ainsi que les mesures « en chantier » qui relèvent purement de l'organisation des transports, c'est-à-dire les décisions concrètes qui ont été prises par les autorités compétentes et qui sont arrivées à un degré de maturation tel que les montants nécessaires ont été engagés ou budgétés.

1.4.5.2.3. 2015 – Volontariste

Les scénarios volontaristes ont pour objectifs de :

- maintenir pour 2015 l'objectif de répartition modale 2005 du plan Iris 1, à savoir : 41% d'utilisation des transports en commun pour les déplacements mécanisés Domicile-Travail, 50% pour les déplacements Domicile-Ecole et 37% pour les déplacements Domicile-Autres ;
- réduire de 20% les véhicules*km par rapport à 2001

Les scénarios présentés ci-après (3, 7, 8, 9, 10, 11, et 12) constituent les scénarios volontaristes c'est-à-dire pour lesquels une solution a été cherchée pour répondre aux deux objectifs mentionnés ci-dessus.

Différentes mesures ont été testées pour essayer d'arriver à une solution satisfaisante en termes de répartition modale et de véhicules*km. Ces solutions allant de l'internalisation des coûts de l'automobile (tarification du stationnement public et privé, péage entrée/sortie et/ou kilométrique, hiérarchisation des voiries, ...). Ces différentes mesures n'ont pas systématiquement été cumulées.

1.4.5.2.4. Scénario 2015 volontariste (transport 3) = 2015 PRD + RER

Ce scénario comporte :

- la mise en service du RER selon le schéma d'exploitation de la SNCB de mars 2001 ;
- la mise en place de la hiérarchisation des voiries définies par le PRD et la coupure des voiries locales et des collecteurs de quartier. Cette hiérarchisation a pour objet de sortir le trafic de transit des

quartiers résidentiels afin de conférer à ceux-ci leur caractère résidentiels et davantage de sécurité. En effet, l'objectif in fine est de rendre la ville plus viable en sortant le trafic de transit des quartiers résidentiels.

- la gestion du stationnement dans le Pentagone et la première couronne par la mise en place d'une tarification du stationnement en voirie (13€/jour).

1.4.5.2.5. Scénario volontariste transport 7 = 2015 Volontariste + péage E/S forfaitaire + stationnement 2ème C

Ce scénario comporte les éléments du scénario 2015 volontariste (scénario transport 3) auxquels sont ajoutés les éléments de gestion du stationnement suivants :

- Mesure de tarification du stationnement en voiries dans la deuxième couronne ;
- Mesure de tarification de la navette entrante et sortante à l'entrée de la Région à la pointe du matin.

1.4.5.2.6. Scénario volontariste transport 8 = 2015 Volontariste + péage E/S forfaitaire-km

Ce scénario comporte les éléments du scénario 2015 volontariste (scénario transport 3) auxquels sont ajoutés les éléments de gestion du stationnement suivants :

- péage pour les résidents;
- péage pour les navetteurs.

1.4.5.2.7. Scénario volontariste transport 9 = 2015 volontariste + péage E/S forfaitaire-km + taxes parkings de bureaux

Ce scénario comporte les éléments du scénario 2015 volontariste (scénario transport 3) auxquels sont ajoutés les éléments de gestion du stationnement suivants :

- péage pour les résidents;
- péage pour les navetteurs en entrée et en sortie ;
- taxe sur les parkings de bureaux.

1.4.5.2.8. Scénario 10 – Scénario 2015 arrêté par le CA

La composition de ce scénario a été arrêtée par le Comité d'Accompagnement (CA). Il comporte principalement :

- La mise en service de certaines des lignes du RER.
- La mise en place de la hiérarchisation des voiries définie par le PRD et la protection des quartiers résidentiels.
- La gestion du stationnement en voirie dans toute la Région de Bruxelles - Capitale par la mise en place d'une tarification du stationnement.
- La gratuité des transports en commun pour les déplacements domicile - travail et domicile - école

Un scénario « CA » a été décidé afin de définir un scénario réaliste à l'horizon 2015 en terme de mise en œuvre. Le réseau de transport en commun est basé sur le plan 2008 de la STIB approuvé par le Gouvernement, ce compris les modifications décidées par le Comité d'Accompagnement.

1.4.5.2.9. Scénario 11 – Scénario 2015 arrêté par le CA – Test 1 sans hiérarchie de voiries

Ce scénario comprend les mesures arrêtées par le CA sans la mise en place de la hiérarchie des voiries PRD.

1.4.5.2.10. Scénario 12 – Scénario 2015 arrêté par le CA – Test 1 avec hiérarchie modifiée Stratec

Ce scénario reprend également les mesures du CA avec la mise en place de la hiérarchie des voiries PRD modifiée par Stratec.

Cette hiérarchie est caractérisée par une réouverture de certains quartiers à la circulation. Il est à noter que même si certains quartiers et voiries locales sont rouverts, ceux qui avaient le statut de zones 30, le maintiennent néanmoins.

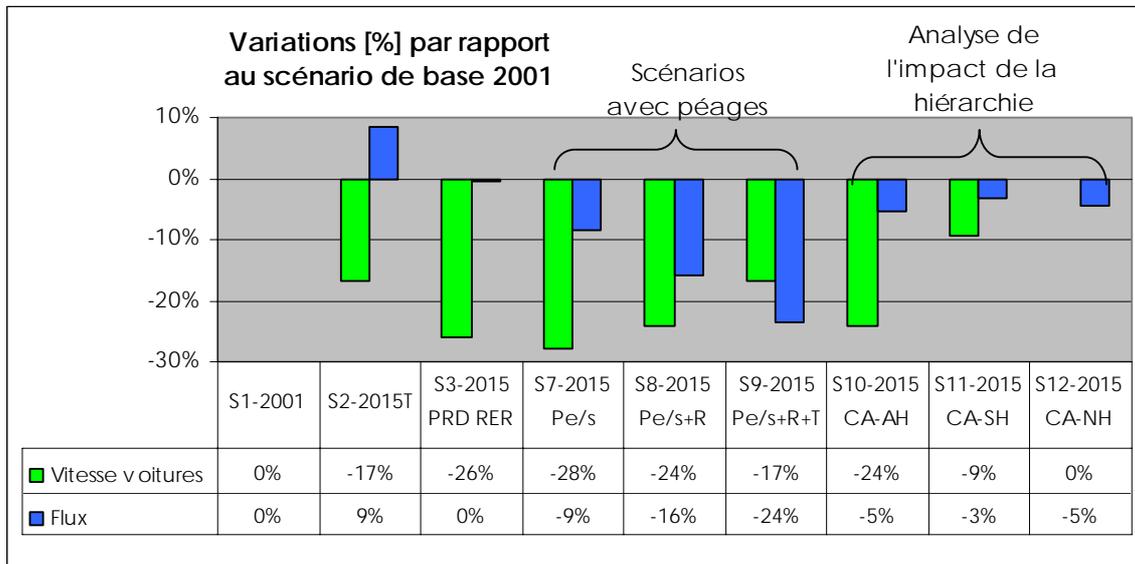
Une amélioration des indicateurs vitesses et flux devra par définition être observée étant donné que ce scénario ouvre les quartiers et met à disposition des automobiles davantage de km de voiries.

1.4.5.3. Evolution du trafic pour les différents scénarios

Pour chacun des scénarios, l'évolution des flux de trafic et de vitesse a été calculée. Le trafic a été calculé en véhicules*km. Le trafic a été modélisé pour la période de 4h de la pointe du matin, à savoir entre 6h et 10h. Les tableaux et figures suivantes permettent d'évaluer ces évolutions.

A noter : le trafic dans la zone RBC équivaut environ à 11% du trafic observé dans la zone RER.

Figure 17. Variations (en %) dans la vitesse et le flux du trafic selon les différents XE scénarios



Les diminutions de flux les plus importantes sont observées lorsqu'un système de péage est mis en place (S7-S8-S9).

Les diminutions de vitesses les plus faibles sont observées lorsque la hiérarchie PRD n'est pas appliquée (S11 et S12). Le scénario 12 (CA) permet de maintenir la vitesse de base de 2001. Comme mentionné ci-dessus, il est logique que ce scénario fournisse les meilleurs indicateurs en termes de vitesses étant donné le plus grand nombre de km de voiries laissés aux automobilistes. Néanmoins, le maintien de la vitesse 2001 ne peut être un objectif en soi.

Pour des trajets urbains, la perte de vitesse moyenne change la durée du temps de parcours : si la vitesse moyenne tombe de 25km/h à 20km/h (vitesse modélisée dans les scénarios internalisant une partie des coûts externes des transports), cela signifie une perte de temps équivalente à 2 minutes pour un trajet de 3km et pour un trajet de 10 km, une perte de 6 minutes.

Cette augmentation du temps de parcours moyen doit être utilisée pour soutenir le changement de comportement des citoyens vers l'utilisation des modes de transports durables.

1.4.5.3.1. Analyse des incidences sur l'air

L'analyse des incidences sur l'air recouvre deux objectifs :

- la qualité de l'air les émissions de NO_x (directive NEC²¹) ainsi que le respect des normes de la qualité de l'air ont été étudiées (directive 96/62 et directives filles)
- les incidences des émissions sur le climat (Objectif de Kyoto) : cet objectif vise à obtenir une réduction de 20% des émissions de GES²² (CO₂ uniquement dans cette analyse) par rapport à 2001.

1.4.5.3.2. Les émissions de NO_x

Les émissions ont fait l'objet de deux analyses.

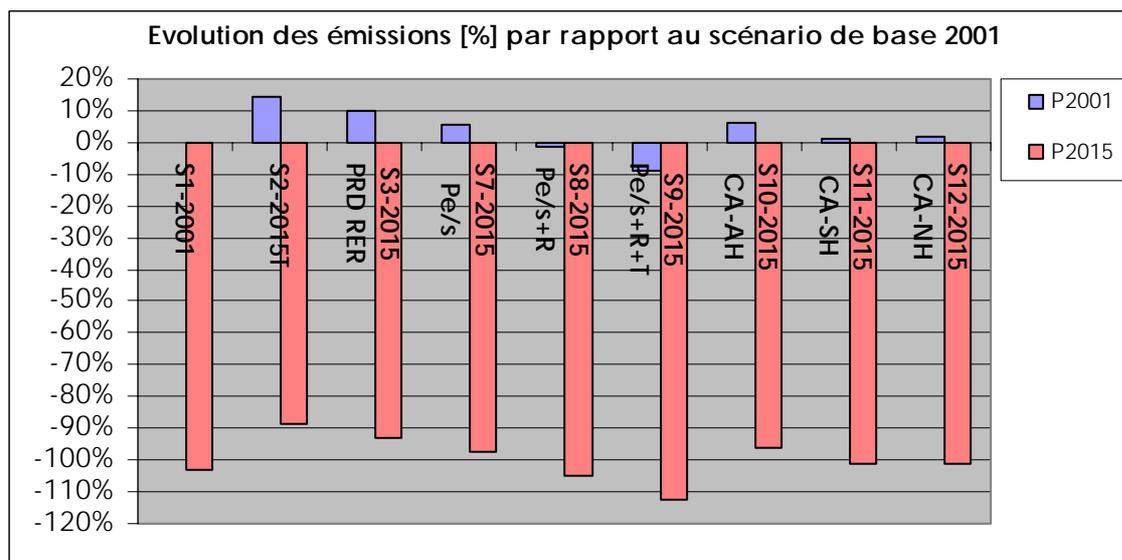
- La modélisation sur base du parc 2001 permet d'analyser *l'impact de l'évolution des flux sur les émissions.*
- La modélisation sur base du parc 2015 permet alors d'analyser *l'impact de l'évolution des technologies.* (Analyse 2)

Les deux graphes suivants permettent d'évaluer l'évolution des émissions de NO_x en % par rapport à la situation 2001 pour les deux analyses. Ces données relatives sont issues des émissions horaires moyennes calculées sur base des émissions des 4 heures de la pointe du matin (6h-10h).

²¹ National Emission Ceiling directive 2001/81/CE

²² Gaz à Effet de Serre

Figure 18. Emissions NOx en RBC pour les différents scénarios étudiés par rapport aux émissions NOx en 2001



Sans tenir compte de l'évolution technologique, on observe que l'évolution tendancielle des transports accentue les émissions émises d'environ 15%. On observe également que ce n'est qu'en instaurant un péage pour les résidents et les navetteurs qu'on parvient à contrer l'augmentation tendancielle de la pollution. L'ajout de la mesure de taxation sur les parkings de bureaux permet de réduire la demande suffisamment que pour que l'augmentation de la pollution soit significative.

On observe cependant qu'en **tenant compte de l'évolution technologique** des véhicules (passage du parc 2001 au parc 2015) les émissions sont réduites de plus de 100%.

1.4.5.3.3. Les immissions de NOx

Ci-dessous sont présentées des cartes à l'immission à la pointe du matin ainsi qu'une analyse plus fine des immissions journalières.

i. Immissions à la pointe du matin

Ci-dessous se trouvent trois cartes d'immission de NO_x:

- Situation 2001 modélisée avec les facteurs d'émission correspondant au parc 2001
- Situation tendancielle 2015 modélisée avec les facteurs d'émission correspondant au parc 2001
- Situation tendancielle 2015 modélisée avec les facteurs d'émission correspondant au parc 2015

Les pixels rouges sont les pixels pour lesquels un dépassement du seuil de 40µg/m³ est observé.

Figure 19. Concentrations de NOx - Scénario 1 (2001) - Parc 2001

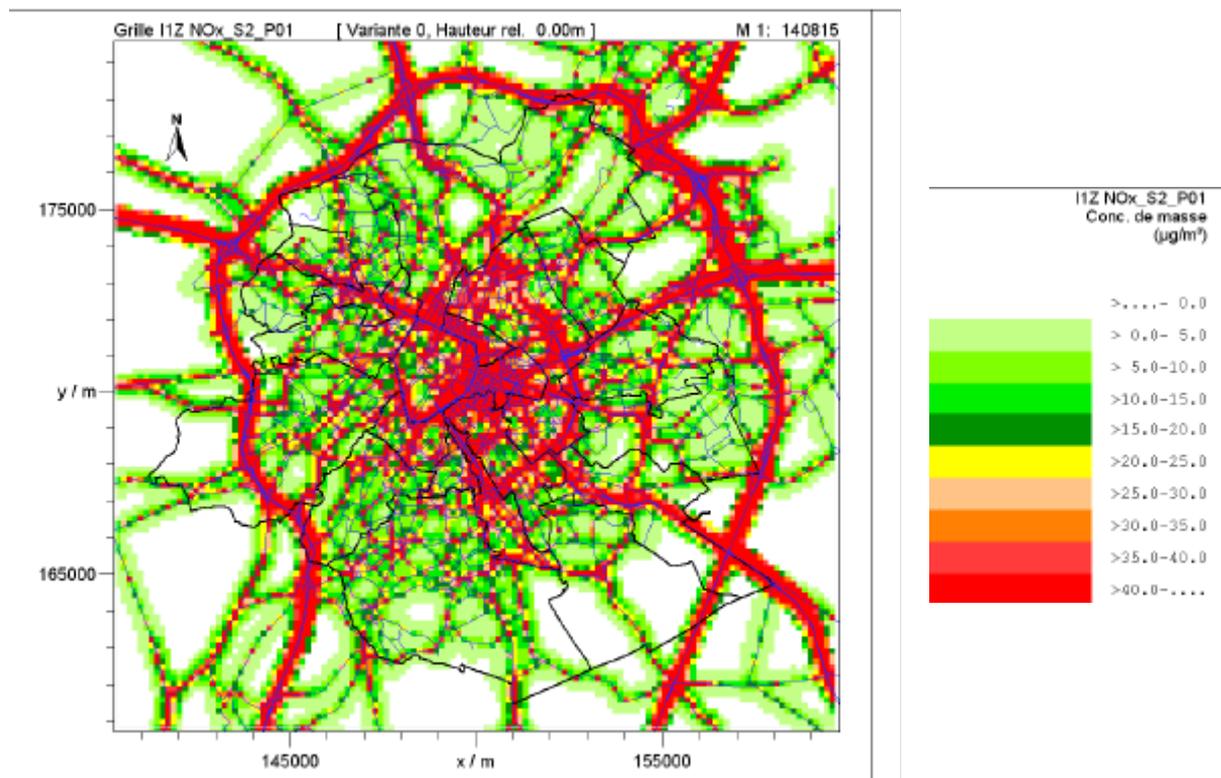


Figure 20. Concentrations de NOx - Scénario 2 (Tendancier 2015) - Parc 2001

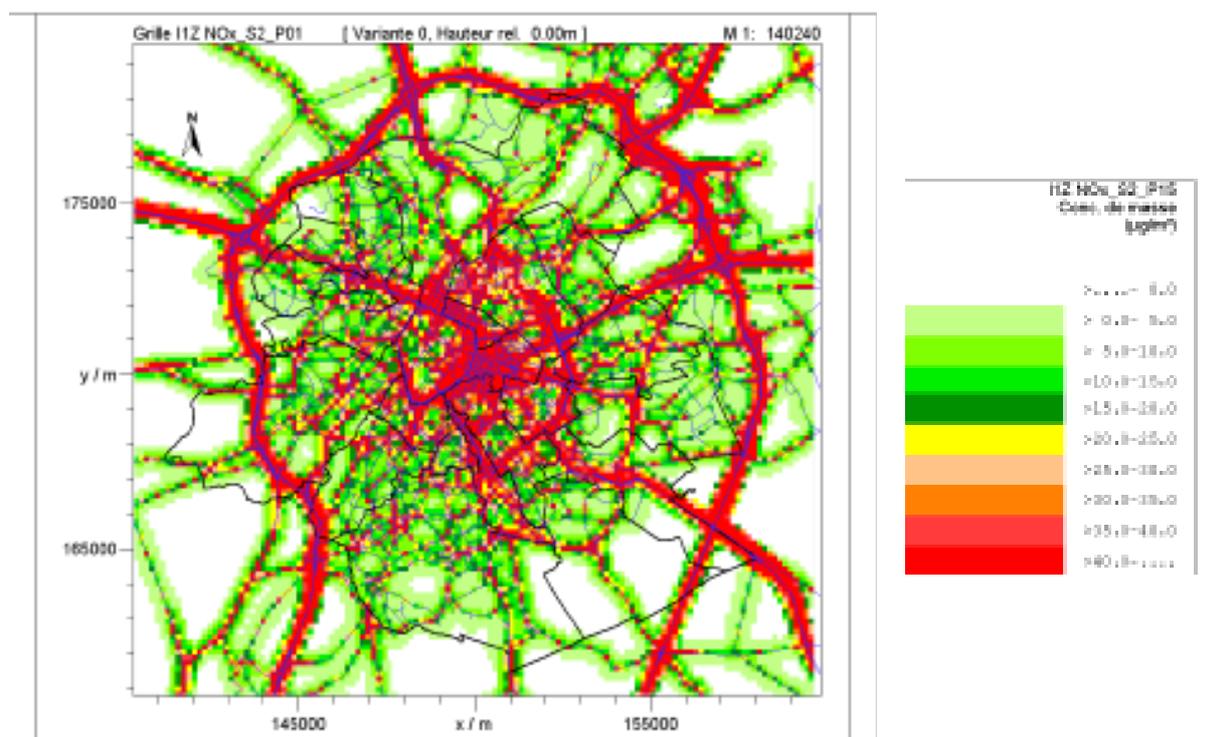
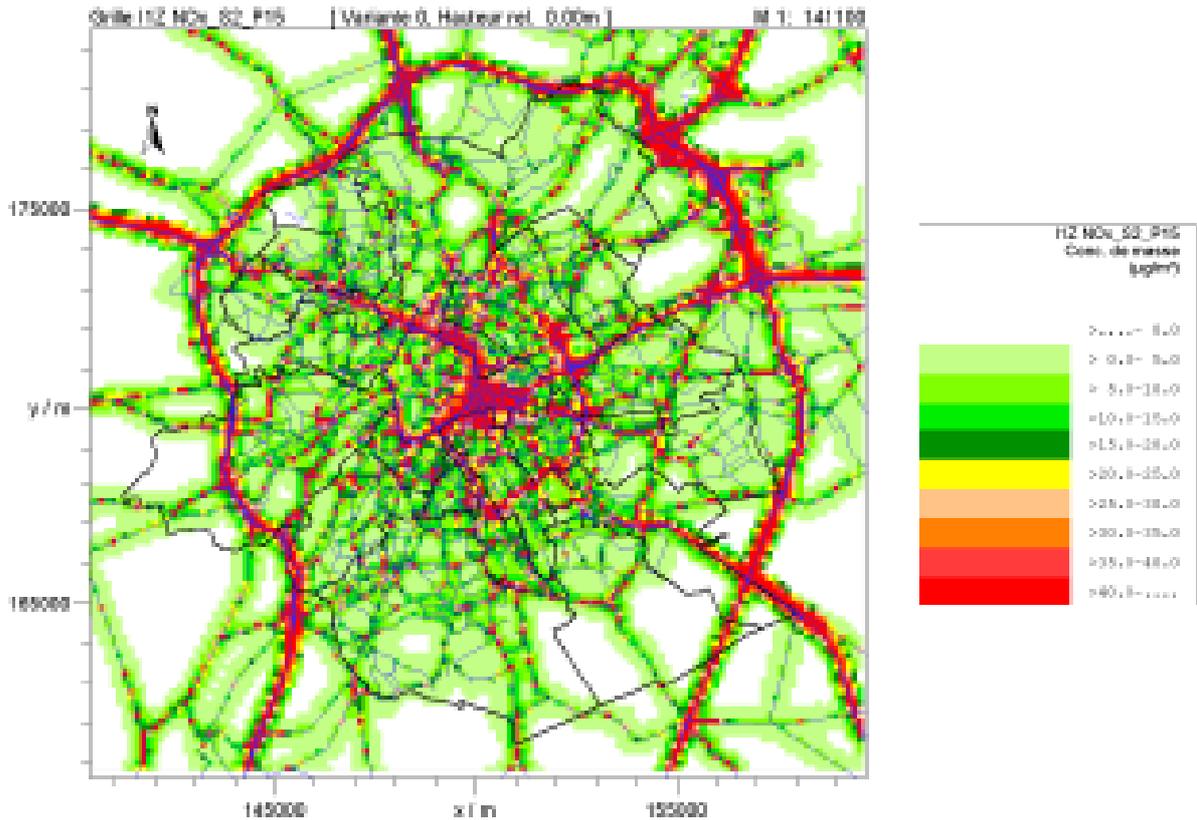


Figure 21. Concentrations de NOx - Scénario 2 (Tendancier 2015) - Parc 2015



Ces cartes permettent d'avoir une vue d'ensemble de la Région et de cibler les zones davantage soumises à la pollution atmosphérique.

La comparaison des cartes 2015 pour les deux parcs automobiles (2001 et 2015) permet de voir l'importance de l'impact de l'amélioration de la technologie automobile sur la qualité de l'air.

ii. Immissions moyennes journalières

Les graphiques ci-dessous présentent

- la concentration moyenne ;
- le pourcentage de zones modélisées où un dépassement du seuil santé est à observer (seuil NO_x = 40 µg/m³).

Figure 22. Concentrations moyennes journalières en NOx en RBC pour les divers scénarios

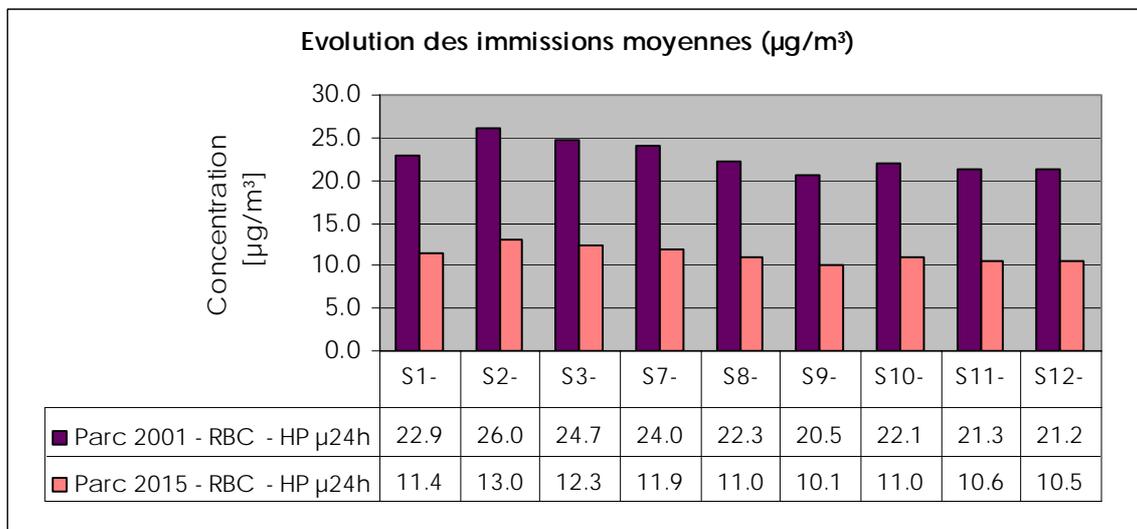
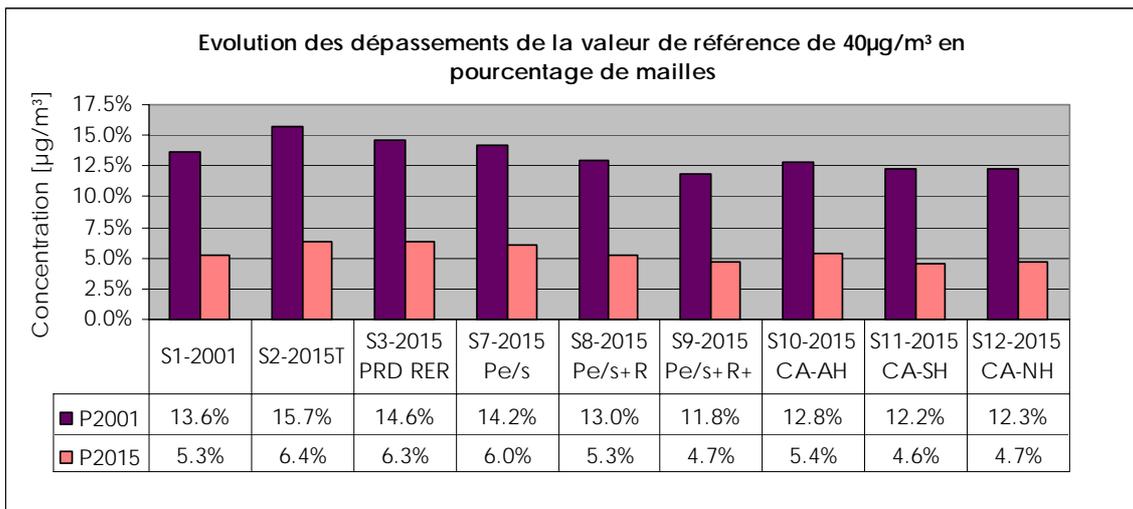


Figure 23. Importance des zones de dépassement du seuil santé NOx pour les divers scénarios



Les moyennes présentées sont bonnes (c'est-à-dire en deçà du seuil de 40µg/m³) dans tous les scénarios étudiés. Il s'agit cependant de données moyennes.

Lorsque l'on compare l'évolution du nombre de zones caractérisées par un dépassement de seuil, on constate les points suivants :

- en considérant le parc 2001, tous les scénarios présentent un taux de dépassement de seuils compris entre 11.8% et 15.7%.
- en considérant le parc 2015, le même constat est à observer, le nombre de dépassements étant cependant moins élevé, il est compris entre 4.7% et 6.4%.

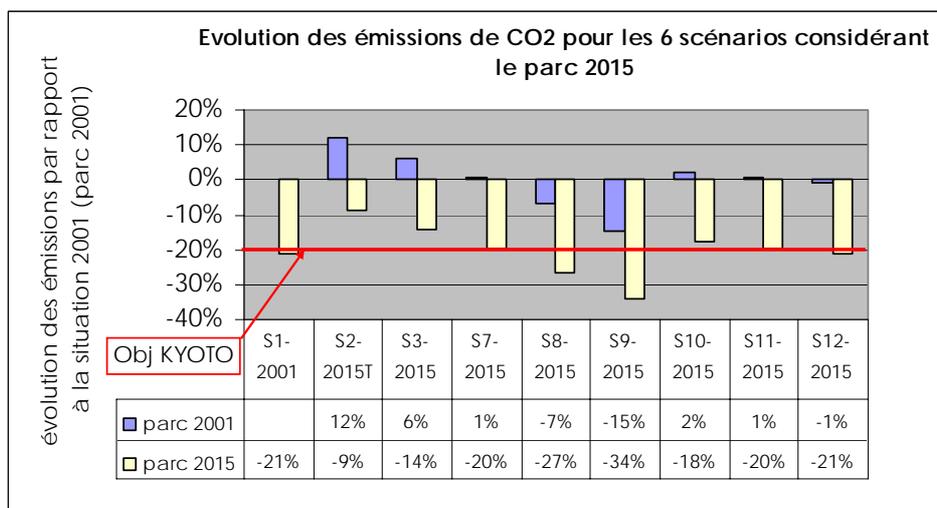
L'amélioration technologique des véhicules ne permet pas d'éviter les dépassements de seuils.

En effet, d'autres facteurs que la réduction des flux et l'évolution technologique sont à considérer. La diminution des concentrations est moindre que celle des flux en raison de la diminution des vitesses qui tend à augmenter pour un même flux les émissions aux vitesses moyennes considérées.

1.4.5.3.4. Gaz à effet de serre (CO₂)

La figure suivante présente pour les parcs 2001 et 2015 étudiés l'évolution [%] des émissions de CO₂ pour les différents scénarios. L'évolution est présentée en comparaison avec la situation 2001 parc 2001.

Figure 24. Comparaison des émissions CO₂ pour la situation 2001 (parc 2001, heures de pointe) et pour la situation 2015 (pour 6 scénarios)



On constate donc qu'en ne considérant pas d'évolution technologique :

- les scénarios 2 et 3 présentent des émissions supérieures à celles de 2001 ;

- les scénarios 7, 10, 11 et 12 stabilisent les émissions ;
- les scénarios 8 et 9 permettent de diminuer les émissions de CO₂.

On peut donc conclure en ne considérant pas l'évolution technologique, qu'aucun scénario, ce compris le plus contraignant ne permet d'atteindre les objectifs de KYOTO de réduction de 20% des émissions de GES par rapport à la situation 2001.

Cependant, en considérant l'évolution technologique des véhicules, on constate que cette évolution technologique des véhicules permet d'atteindre les objectifs de KYOTO dès que :

- ou un système de péage est introduit : scénarios 7 à 9
- ou lorsque la hiérarchie PRD n'est pas appliquée : scénario 11 et 12..

1.4.5.4. Analyse de l'influence de la hiérarchie des voiries telle que définies par le PRD

L'influence de la hiérarchie sur l'environnement a été étudiée aux scénarios 10, 11 et 12.

Une protection des quartiers est indispensable tant pour le maintien de la qualité de vie en ville que pour favoriser les déplacements à vélo, à pied.

Comme prévu initialement par le PRD lors de la hiérarchisation des voiries, sur base des PCM, des collecteurs peuvent être précisés pour mieux connecter les quartiers au réseau principal.

Ces scénarios sont différenciés par la mise en place (SC10) ou non (SC11) de la hiérarchisation des voiries définie par le PRD et donc la protection des quartiers résidentiels. Le scénario 12 met quant à lui en place la hiérarchie du PRD modifiée par l'ouverture de certains quartiers à la circulation (tout en maintenant les zones 30 en vigueur).

Les flux et les vitesses toutes voiries confondues ont été présentées précédemment. En résumé, les flux totaux sont assez comparables pour les trois scénarios. Par contre, ne pas appliquer la hiérarchie PRD permet d'améliorer très nettement les vitesses et ce, surtout lorsque la nouvelle hiérarchie est appliquée.

Lorsque les flux et les vitesses sont analysés par voiries, les éléments suivants sont à observer.

Ne pas appliquer la hiérarchie PRD :

- diminue les flux sur les voiries de type Interquartier, métropolitaines et principales
- augmente sensiblement ces flux sur les voiries locales et de quartier
- augmente de façon très significative la vitesse des voiries locales et de quartier

On n'observe pas de différence significative en termes d'émissions tant de CO₂ que de NO_x entre les trois scénarios.

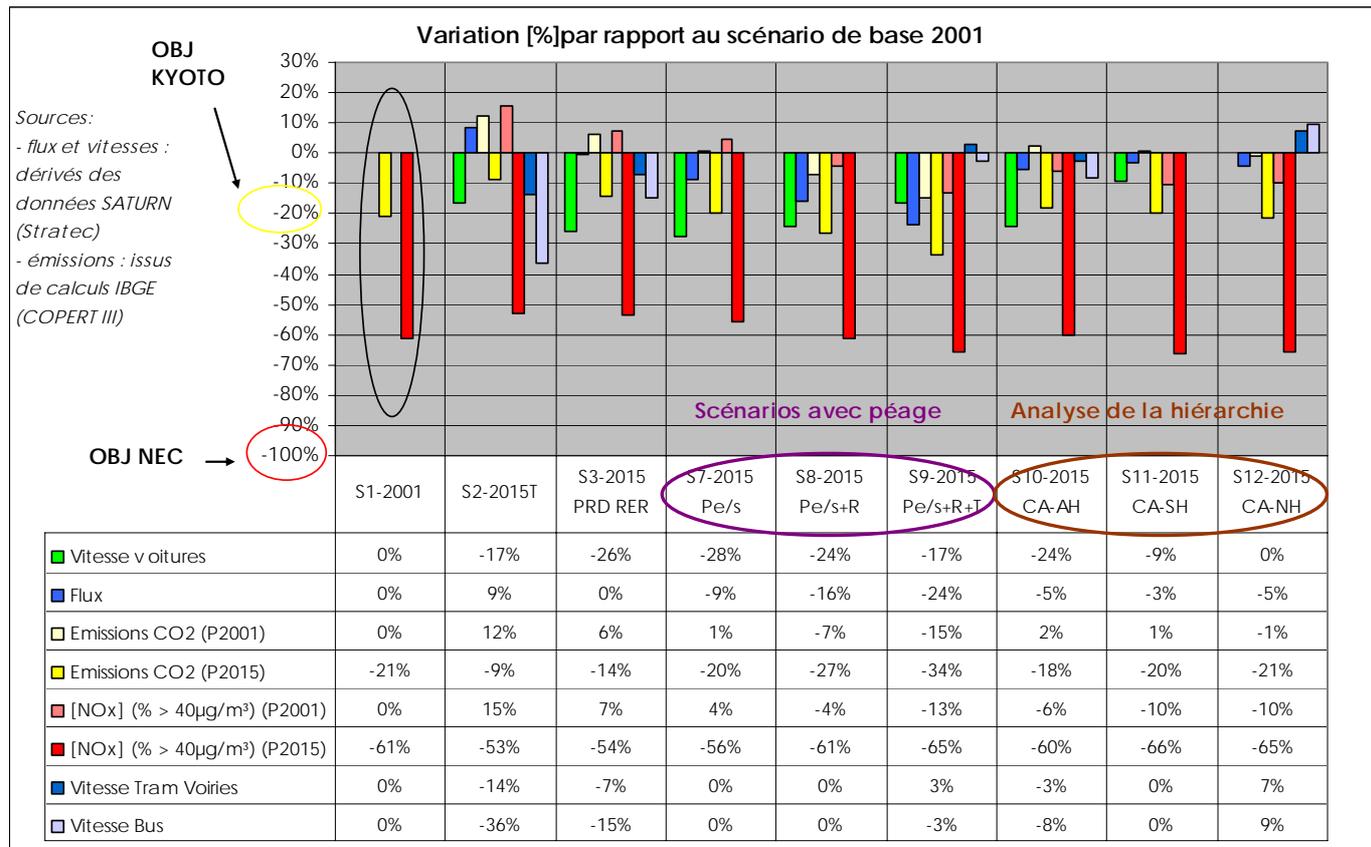
On observe une très légère amélioration de la qualité de l'air lorsque la hiérarchie PRD n'est pas appliquée.

Mais les nouvelles connections ne peuvent cependant avoir pour effet une augmentation de 25% du trafic sur le réseau local. Les quartiers à protéger (habitat dense) ne peuvent être soumis à la dégradation des qualités sonore et atmosphérique ambiantes liées à cette augmentation du trafic local. Pour rappel, les émissions atmosphériques de poussières fines liées au transport sont considérées comme très dangereuses pour la santé de part leur composition particulière et leur finesse.

Dès lors, la proposition doit faire l'objet de modifications pour réduire cette augmentation substantielle du trafic sur le réseau local.

1.4.5.5. Indicateurs généraux (Transport - Air)

Figure 25. Validation globale des divers scénarios (en %) par rapport au scénario de base 2001



En conclusions :

Si l'amélioration de la technologie permet de diminuer énormément les émissions de NOx et d'améliorer la qualité de l'air, elle ne suffit pas à elle seule pour que la Région puisse sur base journalière voir les seuils santé respectés en tout point. Une diminution de la demande est nécessaire. Elle peut être obtenue de différentes façons :

- internaliser suffisamment les coûts de l'utilisation de l'automobile. En effet, l'objectif Kyoto n'a pu être atteint que par la mise en place d'un péage adressé tant aux Bruxellois qu'aux navetteurs mais également par la mise en place d'une taxation du stationnement privé. Des études ont également montré que la mise en place d'une offre de transports en commun large ne suffit pas au transfert modal, l'internalisation des coûts est le levier le plus efficace.
- jouer sur la congestion (mise en place du PRD), si celle-ci a un impact négatif au point de vue environnemental à court terme, elle peut néanmoins rendre la ville plus viable en permettant aux quartiers résidentiels d'en conserver le statut. La hiérarchie pourrait cependant être revue tout en maintenant son objectif de base. Si cet outil est utilisé, il est cependant impératif de veiller à ce que des bandes bus et trams soient réservées afin que les transports en commun voient leurs vitesses commerciales améliorées. La différence de vitesse entre transports en commun et voitures pourrait inciter certains automobilistes au transfert modal et par là diminuer la demande de déplacements motorisés, ce qui contribuerait à atteindre l'objectif KYOTO et qualité de l'air.

1.4.5.6. Mesures en matière de fiscalité visant une internalisation des coûts externes

Les instruments économiques peuvent également contribuer à réduire l'utilisation des modes de transport les moins viables (transport routier et aérien) et à favoriser les transports les plus écophiles. Le paragraphe 4.1.6. du chapitre Instruments économiques et dépenses environnementales est consacré aux taxes sur les véhicules automobiles.

Les déplacements sont à l'origine d'une série de coûts externes liés aux nuisances qu'ils occasionnent et qui sont supportés par la collectivité dans son ensemble.

L'idée d'une variabilisation des frais automobiles part du constat qu'actuellement la structure des coûts est telle que ²³ :

- elle ne mène pas le consommateur à s'interroger *obligatoirement* sur son mode de déplacement et à envisager éventuellement d'utiliser des alternatives à la voiture ou des voitures dites propres, si celles-ci sont disponibles;
- elle ne favorise pas suffisamment ceux qui optent pour d'autres modes de déplacement que la voiture, même si quelques dispositions intéressantes semblent amorcer un changement dans le bon sens (exonération fiscale des éventuels remboursements offerts pour les déplacements en vélo, par exemple).

1.4.5.7. La variabilisation de la taxation des véhicules²⁴

Cette variabilisation peut être opérée tant au niveau de la taxe de mise en circulation que de la taxe de circulation. Suite à l'adoption de la loi spéciale du 13/07/2002 (accords du Lambermont), ces taxes sont devenues de compétences régionales.

Cette idée est reprise dans la prescription 13 du plan Air - climat qui précise entre autres que le gouvernement bruxellois adoptera des mesures en matière d'éco-fiscalité visant à favoriser le remplacement des véhicules les plus polluants par des véhicules moins polluants.

Cette volonté a été renforcée dans "Bruxell'Air" qui intègre l'idée de plaider en faveur d'une large concertation impliquant les ministres des Finances, de l'Environnement et de la Mobilité des Régions et du fédéral, pour réformer en profondeur le système en ce compris les voitures de société, dans un sens plus environnemental et plus social.

1.4.5.7.1. Taxe de mise en circulation adaptée

La Région bruxelloise a adopté, le 13 juin 2002, l'Ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération (...) relatif à l'introduction d'une **réduction de la taxe de mise en circulation** sur base de la norme d'émissions des moteurs (...) ou de la nature du combustible (...), paru au Moniteur belge le 12.07.2002. Cette ordonnance ne concerne que les véhicules à essence ou diesel de norme EURO 4 ou à LPG. Il serait intéressant de proposer une modification de cet arrêté afin d'élargir la liste des véhicules (propres) méritant une réduction de la taxe de mise en circulation.

La taxe d'immatriculation est totalement supprimée depuis 2006.

1.4.5.7.2. Taxe de circulation modulée en fonction des performances environnementales globales de véhicules

Il convient de prendre en compte d'autres critères que l'âge et la puissance des véhicules pour fixer les taux de taxation, comme par exemple les émissions de polluants, le kilométrage parcouru, l'entretien du véhicule, etc...

L'IBGE étudie la modulation de la taxation régionale en fonction de critères écologiques par une combinaison des performance environnementale (éco-score) et énergétique (km parcourus). Un projet de réforme - concerté avec les autres Régions devrait aboutir pour 2009.

1.4.5.8. Introduction de droits de péages²⁵

L'instauration de droits d'usage du réseau routier (péages), dans et/ou autour de Bruxelles pourraient utilement contribuer à stimuler les navetteurs à utiliser les transports en commun ou à ne pas choisir d'habiter loin de la ville et se superposer au système de variabilisation, particulièrement dans les zones connaissant une congestion récurrente et donc, une pollution accrue.

Dans son principe, un péage urbain vise tous les véhicules qui contribuent aux encombrements. Il peut être modulé pour différentes catégories de véhicules et en fonction de l'encombrement. Différentes modalités d'application existent (péages classiques, tarification électronique ou vignette locale d'accès) mais leur mise

²³ Remèdes juridico-institutionnels pour une mobilité durable en milieu urbain et péri-urbain : le cas de Bruxelles ; SSTC - Programme "Mobilité durable" ; Contrats de recherche MD/15/033 et MD/03/034)

²⁴ Remèdes juridico-institutionnels pour une mobilité durable en milieu urbain et péri-urbain : le cas de Bruxelles ; SSTC - Programme "Mobilité durable" ; Contrats de recherche MD/15/033 et MD/03/034)

²⁵ Remèdes juridico-institutionnels pour une mobilité durable en milieu urbain et péri-urbain : le cas de Bruxelles ; SSTC - Programme "Mobilité durable" ; Contrats de recherche MD/15/033 et MD/03/034)

en œuvre présente des difficultés ou limitations (acceptabilité, faisabilité, modulation des prix insatisfaisante, etc.).

Si l'on souhaite que le coût du péage se répercute sur le comportement du conducteur, il faut veiller à ce que celui-ci ne puisse déduire fiscalement ces frais supplémentaires ou se les voir rembourser par son employeur.

Il conviendrait dès lors:

- de ne pas augmenter le forfait des 6 F/km pour les trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail (art.50 CIR) : ne pas prévoir une augmentation spéciale pour les "victimes" du péage;
- de ne pas permettre la déduction de ce coût à titre de frais professionnels, pour les trajets effectués dans l'intérêt de la profession (art.66 CIR);
- de ne pas inclure dans les exonérations fiscales les éventuels remboursements de ces frais de péage par les employeurs (art.38 CIR).

Les droits de péages sont de compétences régionales et fédérales.

1.4.5.9. Primes "Bruxell' Air"

La prime bruxell' Air (voir précédemment) est une collaboration entre la STIB, l'AED, l'IBGE, Cambio et Pro-vélo.

Bibliographie et publications IBGE connexes

- Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable asbl, mai 2006, Bilan énergétique global 2004 de la RBC, Etudes IBGE - BIM Studies
- Fiche documentée Bruit n° 9. Exposition de la population au bruit du trafic routier, IBGE dpt Données et Plans, 2006
- Transport & Mobility Leuven (2004) « Verkennende en vergelijkende studie voor een mobiliteitstrategie in functie van het milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », 83 p.

Les publications ci-dessus sont consultables sur le site internet de l'IBGE

- RDC-Stratec, juin 2005, Etude comparative analysant les impacts environnementaux de différents styles de conduite en voiture en situation réelle et sur un parcours typique de la Région de Bruxelles-Capitale ", Rapport final, Etudes IBGE - BIM Studies
- Juliette de Villers et Jean-Michel Reniers (avec la participation de Tom Bauler), Élaboration et application de sets d'indicateurs de développement durable : approche sectorielle (agriculture et transports) » (contrat de recherche n°HL/DD/017) Directeur : Dr Walter HECQ (coordinateur) ; Centre d'Etudes Économiques et Sociales de l'Environnement (CEESE) ; Université Libre de Bruxelles
- Remèdes juridico-institutionnels pour une mobilité durable en milieu urbain et péri-urbain : le cas de Bruxelles ; SSTC - Programme "Mobilité durable" ; Contrats de recherche MD/15/033 et MD/03/034)
- Mesures dites "Bruxell' Air"
http://evelyne.huytebroeck.be/IMG/doc/20060512_dossier_presse_final_plan_Air.doc

Auteurs

Marianne Squilbin

Contributions à la relecture : Marie-Hélène Noël, Vincent Carton, Katrien Debrock

Responsables du contenu : Vincent Carton

2. Eco-Construction

Lignes de force

- Favoriser l'essor d'une approche globale de l'éco-construction en proposant une vision et des outils intégrant les divers enjeux environnementaux liés à la construction, tels que :
 - Réduction des impacts du bâtiment sur l'environnement et la santé sur toute sa durée de vie, de la construction à la démolition et passant par son occupation (utilisation des ressources, émissions de gaz à effet de serre et polluants, production de déchets, transport, consommation d'eau, etc.)
 - Réduction de l'impact de l'environnement sur le bâtiment et ses occupants (nuisances sonores, confort thermique, pollution de l'air, etc.)
- Favoriser l'émergence de bâtiments de qualité environnementale en Région de Bruxelles-Capitale

Actions privilégiées

- Développer une stratégie en matière d'éco-construction et les leviers d'actions relatifs
- Information, sensibilisation et formation pour les professionnels et pour les particuliers : guides conseils pour le logement collectif, guide pratique, outil de caractérisation green building brussels, brochures, présence à batibouw, mise au point d'un guide pour l'élaboration d'éco-quartiers, etc
- Mise en œuvre d'un réseau démonstratif : guidances pour bâtiments du secteur public, patrimoine bâti géré par Bruxelles Environnement, projet d'éco-centre régional, collaboration avec d'autres organismes tels que la SLRB ou la STIB, répertoire des bâtiments exemplaires, organisation d'une journée portes ouvertes, etc
- Collaboration à l'élaboration d'instruments de reconnaissance, de guidances aux professionnels, d'un cluster éco-construction, d'incitants financiers ou de réglementations...

2.1. Introduction

Construire, rénover ou gérer un bâtiment en harmonie avec l'environnement sont des notions en pleine évolution, liées à la prise de conscience de l'importance des enjeux du développement durable (effet de serre, épuisement des ressources, pollution de l'air, de l'eau et du sol, iniquité dans le partage des richesses). La qualité du bâtiment pour ses utilisateurs, l'impact de la construction sur l'environnement, le recours à des matériaux sains ou écologiques, l'intégration d'un bâtiment dans son environnement et son impact sur un quartier, une ville, ... sont des questions de plus en plus présentes pour les acteurs de la construction²⁶.

Il s'agit pour Bruxelles Environnement de proposer des pistes permettant de réduire l'impact environnemental d'un des secteurs consommant, en Europe, environ 50% des ressources, responsable d'environ 40% des déchets produits et de 42% des consommations d'énergie (dont 70% en chauffage et climatisation), de 30% des émissions de CO₂ et de 16% des consommations d'eau.²⁷ C'est un secteur clé de l'avancée de l'environnement, de l'énergie et plus globalement du développement durable, qui offre un potentiel non négligeable.

D'autre part, de nombreux engagements pris au niveau européen ou international doivent être respectés par la Belgique et la Région de Bruxelles-Capitale. Aborder la construction²⁸ selon une approche respectueuse de l'environnement est une des réponses à ces engagements.

Dans notre ville-région très fortement urbanisée, l'impact des bâtiments est particulièrement important, tant au niveau de l'entretien des bâtiments que de leur construction, leur réfection (plus d'1 million de m² rénovés ou construits chaque année en RBC) ou même leur démolition.

²⁶ La notion d'acteurs de la construction comprend les maîtres d'ouvrage, les professionnels, les occupants et gestionnaires du bâtiment, les pouvoirs publics, les organismes de formation, etc.

²⁷ Sources : UNEP - Sustainable building and construction - avril - septembre 2003 et "La construction... un aspect essentiel du développement durable" du Cifful

²⁸ La notion de construction est comprise ici et dans tout le document au sens large, et inclut toutes les phases de vie du bâtiment, y compris la rénovation et la gestion du bâtiment.

Par ailleurs, la ville dense et la mixité de ses quartiers sont des facteurs de développement durable, tant par rapport à l'économie d'échelle en matière d'infrastructures que par rapport à l'aménagement du territoire.

Ces potentialités et les défis environnementaux à relever se traduisent dans divers domaines et définissent des champs d'action, tels qu'un accent à porter sur la rénovation en regard de la construction, une lutte contre les nuisances caractéristiques des villes, contre la pauvreté et l'insalubrité, le manque de logements sociaux, le combat contre les chancre, les quartiers monofonctionnels, etc.

L'éco-construction consiste en une approche globale des différents enjeux environnementaux liés à la construction :

- Aménagement du territoire, accessibilité, mobilité douce ;
- Utilisation rationnelle de l'énergie (notamment via une bonne isolation et une bonne étanchéité à l'air), utilisation des énergies renouvelables, orientation du bâtiment et des locaux;
- Qualité de l'air intérieur, ventilation hygiénique ;
- Minimisation de la demande de froid, éviter l'air conditionné par une bonne conception du bâtiment ;
- Utilisation rationnelle de l'eau et réutilisation de l'eau de pluie ;
- Gestion des espaces verts et gris en tenant compte du cycle de l'eau (évaporation, ruissellement & inondations, infiltration & réapprovisionnement de la nappe, épuration, etc.) et de la biodiversité ;
- Utilisation de matériaux peu énergivores, de provenance locale, sains, recyclés, recyclables, présentant une longue durée de vie, labellisés,... ;
- Limitation des nuisances dues aux chantiers (déchets, bruit, charroi, poussière, pollution des sols et de l'eau) ;
- Bonne gestion du bâtiment;
- Cela tout en minimisant les coûts et en assurant un bon confort.

Pour qu'elle soit le plus efficace, cette approche doit être permanente, à toutes les phases de la vie d'un bâtiment, tant à la conception qu'à l'exploitation du bâtiment, tant à la construction qu'à la démolition, déconstruction ou réaffectation.

Le concept d'éco-construction en tant qu'approche globale prend beaucoup d'ampleur ces dernières années : il existe un terreau favorable au développement de l'éco-construction en Région bruxelloise.

De plus, on peut y coupler un impact économique intéressant via le développement de nouvelles techniques et professions. Une étude récente²⁹ a en effet montré qu'en offrant de nouveaux marchés à ce secteur et en investissant dans la formation, un grand potentiel d'emploi pourrait être exploité. La réalisation d'objectifs de construction durable présentant le meilleur potentiel d'emplois endogènes sur la région (selon les scénarii utilisés dans l'étude) amènerait au minimum à 2.500 emplois créés d'ici 2010.

On peut ainsi constater que le secteur est porteur d'un triple dividende : créer de l'activité économique et de l'emploi, répondre aux besoins des bruxellois et améliorer l'état de l'environnement.

Bruxelles Environnement, par son action dans ce domaine, contribue à favoriser l'émergence de bâtiments de qualité environnementale en Région de Bruxelles-Capitale.

2.2. Actions de Bruxelles Environnement - IBGE visant à réduire l'impact environnemental du secteur de la construction

Bruxelles Environnement, en tant qu'administration de l'environnement et de l'énergie de la Région de Bruxelles-Capitale, touche le secteur de la construction sous de multiples angles. De nombreux projets y sont menés, notamment en matière d'énergie, d'actions volontaires pour les entreprises, de gestion du patrimoine bâti et des espaces verts, de santé environnementale, de déchets de construction et de démolition, mais aussi de formation continue pour les acteurs de la construction, d'actions s'adressant aux étudiants en architecture, ou encore d'information et de sensibilisation vis-à-vis des ménages, ...

Pour s'inscrire dans une perspective globale en matière de construction durable, Bruxelles Environnement a développé une vision stratégique pour la Région afin de proposer des outils complémentaires, pertinents et efficaces qui permettront de promouvoir la construction durable. Cette réflexion a mené en 2004 à un

²⁹ "Inventaire des emplois dans la construction et impact d'une orientation plus durable de la construction sur l'emploi" - RDC Environnement pour l'IBGE (déc. 2004)

document s'intitulant "Vers une stratégie construction et environnement pour le développement durable en Région de Bruxelles-Capitale".

Cette stratégie comprend différentes facettes que sont l'information et la sensibilisation ; la formation; la mise en œuvre d'un réseau démonstratif ; la création d'instruments de reconnaissance, d'incitants financiers ou de réglementations contraignantes.

Sur base de cette note, une étude ayant pour objectif de proposer un ensemble d'actions prioritaires en matière de construction durable à Bruxelles a été finalisée fin 2004.

2.2.1 Information et sensibilisation du public

En matière d'information et de sensibilisation du public, diverses actions ont été menées, notamment :

- Diverses brochures relatives à l'éco-construction ont vu le jour : « 100 conseils pour économiser l'énergie », « rénover ou construire : 100 conseils pour respecter l'environnement et économiser l'énergie », « ma maison au quotidien : 100 gestes pour vivre mieux chez soi en respectant l'environnement », « la rénovation acoustique », « l'utilisation rationnelle de l'eau », etc.
- Le service Info-environnement informe les particuliers par téléphone ainsi que via son guichet info situé aux Halles St-Géry.
- L'institut finance également le centre urbain pour dispenser conseils et formations aux particuliers via l'ABEA et le guichet bruit. (www.curbain.be)
- Des « ambulances vertes » mesurent la pollution intérieure chez les patients à la demande de leur médecin. (voir chapitre santé environnementale- CRIPI) (www.bruxellesenvironnement.be - pages santé environnementale)
- D'autre part, divers articles ou interviews ont permis une présence dans la presse écrite, électronique, visuelle ou audio ; divers événements ont permis de faire de communiquer les résultats de projets menés à BE, dont une conférence de presse en 2006 concernant le répertoire « éco-constructions » et les guidances ; le site Internet de Bruxelles Environnement s'est enrichi d'une rubrique construction durable ; les outils développés par Bruxelles Environnement ont pu être présentés dans diverses circonstances, notamment les conférences logement durable à Batibouw, des visites de délégations étrangères, Bruxelles Environnement est également présent à Batibouw sur le stand de la Région bruxelloise, etc.

2.2.1.1. Formation et outils destinés aux professionnels

En matière de formation et d'outils destinés aux professionnels, diverses actions ont été menées, telles que

- Entre 2002 et 2004, l'institut et les Directions des Instituts et Facultés formant les architectes et ingénieurs-architectes en Région de Bruxelles-Capitale se sont rencontrés régulièrement dans le cadre d'un réseau de collaboration permettant d'initier des actions des formations des concepteurs (étudiants ou praticiens) sur des thèmes relatifs à l'éco-building et à l'architecture durable.
- Une des actions via ce réseau est le soutien à l'organisation de séminaires, par exemple, en 2004, le séminaire consacré à la « Sensibilisation des Maîtres d'ouvrage et des Maîtres d'œuvre » et intitulé « Qualité environnementale des bâtiments, quels bénéfices ? - Économies du projet, démarche intégrée ». La publication d'un Cahier de La Cambre « Eco-logiques, les bénéfices de l'approche environnementale - How green buildings pay », est issu des suites du séminaire.
- Dans le cadre de cette collaboration a été mis en place le Prix « Architecture et Développement Durable en Région de Bruxelles-Capitale », en 2003-2004, qui s'est adressé aux étudiants des six établissements du Réseau. Ce prix, dénommé « J'esquisse pour demain », visait à faire émerger des projets créatifs et réalistes pour améliorer l'intégration des principes de Développement Durable dans le tissu urbain bruxellois. 33 étudiants ont rentré des travaux. Le prix a été remis à 8 étudiants pour 5 projets lauréats (dont 3 ex aequo à la troisième place).
- Divers séminaires sont régulièrement organisés, pour des publics diversifiés (par exemple en matière d'énergie, de pollution intérieure, de récupération de l'eau pluviales, etc). La réponse est excellente.
- Une collaboration avec l'AVCB dans le cadre d'une subvention a permis l'organisation d'ateliers thématiques destinés aux communes, dont 2 ateliers ont porté sur l'éco-construction.
- L'ouvrage « Eco-constructions », paru début 2007, présente 11 bâtiments sélectionnés pour leurs bonnes pratiques en matière d'éco-construction. Ces bâtiments ont fait l'objet d'une conception

attentive et sont dotés des technologies efficaces, leur permettant de limiter au maximum leurs impacts environnementaux. Cet ouvrage a pour but de mettre en avant les bonnes pratiques déjà mises en oeuvre au sein de la Région en matière de conception et de gestion de grands bâtiments. Plus largement, les objectifs sont de constituer un réseau démonstratif, informer et sensibiliser maîtres de l'ouvrage et maîtres d'oeuvre à la faisabilité pratique et économique de la démarche éco-construtive et reconnaître les efforts déjà consentis par des entreprises ou institutions.

- L'outil de caractérisation des bâtiments Green Building Brussels (GBB), créé dans le cadre de la réalisation du recueil « éco-constructions », permet d'objectiver les spécificités environnementales d'un grand bâtiment. Il s'agit d'un tableur Excel, se basant sur des informations quantitatives (consommations d'eau, de combustible et d'électricité) ainsi que sur une description du bâtiment et de caractéristiques relevant de son architecture, de ses installations techniques et de son fonctionnement.
- Deux "guides conseils pour la conception énergétique et durable des logements collectifs" ont été finalisés en 2006. Le premier, destiné aux gestionnaires, propose des fiches pratiques qui doivent permettre aux maîtres d'ouvrage de clarifier leurs demandes en matière de performance énergétique ou environnementale vis-à-vis de leurs fournisseurs. Il a été rédigé de manière à mettre en évidence, pour chaque phase d'un projet de construction, à la fois les exigences à établir et les actions concrètes à mettre en oeuvre. Le second, destiné aux concepteurs, précise les critères techniques à mettre en oeuvre pour atteindre les performances dont il est question dans le guide-conseil gestionnaires.
- Le "guide pratique pour la construction et la rénovation durables de petits bâtiments", qui sera finalisé en 2007, se composera d'une soixantaine de fiches pratiques destinées aux architectes. Ce guide a pour objectif d'identifier dans les divers domaines de la construction durable, pour les petits bâtiments, les différentes pratiques et solutions concrètes, les potentialités opérationnelles, pertinentes et performantes d'un point de vue technique, environnemental et économique en matière de construction et rénovation durables dans une région urbanisée comme Bruxelles.
- Le cahier 22 de l'IBGE "Des propositions concrètes pour intégrer le développement durable dans les logements sociaux de la Région de Bruxelles-Capitale" a été élaboré et publié en 2004 en vue de promouvoir une démarche environnementale pour les opérations de construction et de rénovation dans le logement social. Il propose un panel d'actions concrètes d'améliorations environnementales.
- En matière de déchets de construction, Bruxelles Environnement a coordonné le projet européen APPRI COD qui a mené à un séminaire et à l'élaboration par l'ACR+ du « Guide Appricod – Pour une gestion durable des déchets plastiques de construction et de démolition en Europe – 2006 ». Le projet APPRI COD (<http://www.appricod.org/>) visait à estimer le potentiel de recyclage de déchets plastiques provenant d'activités de construction et de démolition en mettant en place, à l'aide de projets pilotes, des scénarii de collecte de déchets plastiques de construction et de démolition.
- De nombreux autres outils relatifs notamment à l'énergie, aux déchets, au bruit, à la pollution intérieure, etc. ont également été développés (voir chapitres relatifs).

2.2.2 Mise en oeuvre d'un réseau démonstratif

La mise en oeuvre d'un réseau démonstratif comprend deux volets :

D'une part l'incitation à la construction ou la rénovation de bâtiments de qualité, par une action directe sur ces bâtiments ou une collaboration avec leurs maîtres de l'ouvrage, notamment via :

- La rénovation et la gestion du patrimoine géré par l'institut dans une optique d'éco-construction
- Le financement de guidances pilotes pour trois projets publics : une construction neuve de logements, une rénovation de bureaux et une rénovation de logements.
- Un partenariat mis en place avec la SLRB, visant à développer une série d'actions pilotes permettant d'intégrer le développement durable à tous les niveaux du logement social. Cette collaboration s'est concrétisée par un séminaire, des articles dans le SLRB info, l'élaboration du cahier de l'IBGE n°22, des audits énergétiques et des campagnes de sensibilisation à l'utilisation rationnelle du chauffage,
- Le soutien au développement d'éco-quartiers à Bruxelles. Une assistance à auteurs de projet de plan d'aménagement a été mise au point par le biais d'un guide intitulé "Introduction de critères

développement durable lors de l'élaboration de plans d'aménagement". Afin de clarifier les idées sur le sujet, un séminaire a également été organisé en 2006.

- Le choix et développement du futur siège de l'institut, les critères de choix de cet immeuble étant d'une part sa bonne accessibilité en transports en commun, d'autre part les qualités éco-constructives de celui-ci, qu'il s'agisse d'une rénovation ou d'une construction neuve.

Le second volet est l'inventorisation des bâtiments éco-construits existants et en projet sur le territoire de la Région. Dans ce cadre, deux types d'inventaires ont été menés, en fonction de la taille des bâtiments :

- Un recueil de bâtiments exemplaires intitulé "éco-constructions" a été élaboré. Suite un appel à candidatures pour projets démonstratifs de plus de 1.000 m², 22 bâtiments ont été analysés grâce à l'outil "Green Building Brussels" réalisé pour l'occasion, et 11 ont été sélectionnés par un jury composé d'une vingtaine de personnalités de la construction et du développement durable. Depuis, nous avons pu identifier une douzaine de projets ou grands bâtiments existants qui pourraient également se porter à l'avenir candidats pour faire partie de ce recueil.
- Une recherche et un appel à projets ont aboutis à l'identification de quelque 90 petits bâtiments présentant des caractéristiques environnementales, pour lesquelles des fiches ont été dressées. Une trentaine de ces bâtiments sont visitables. Cet inventaire réalisé pour la première fois en Région bruxelloise en 2006 pourra être étoffé au fur et à mesure. Il a permis l'organisation d'une journée "maisons vertes" qui aura lieu en mars 2007 et permettra la visite de 24 bâtiments intéressants d'un point de vue énergie et éco-construction. Dans le cadre de cette journée sont également proposés 4 séminaires et la rencontre d'organismes et d'experts.

Par ailleurs, d'autres manifestations « démonstratives » ont vu le jour, telles que le week-end du développement durable en 2005, lors duquel divers projets bruxellois ont pu être mis en évidence, dont le projet de la rénovation de la ferme Fond'Roy à Uccle actuellement rénové par Bruxelles Environnement.

2.2.3 Collaboration à l'élaboration d'instruments de reconnaissance, d'incitants financiers ou de réglementations...

2.2.3.1. Mécanismes financiers

Notons plus spécifiquement deux actions :

- Une étude exploratoire sur le potentiel de mécanismes économiques tels le tiers-investisseur pour développer la qualité environnementale des bâtiments (principalement du secteur tertiaire) à Bruxelles et induire une multiplication de projets de construction / rénovation durable a été menée. Une synthèse de présentation du mécanisme de tiers investissement et des pistes d'action ont été proposées suite à cette étude.
- Les primes énergie se sont progressivement étendues et ont été revues à la hausse. Elles permettent de soutenir des investissements divers tels que les toitures vertes, les bâtiments passifs, des systèmes de ventilation mécaniques avec récupération de chaleur, des chaudières performantes, les énergies renouvelables, etc. mais également diverses études et audits pour les plus grands bâtiments. Elles sont déclinées par public cible : ménages, logements collectifs et tertiaire. (voir chapitres relatifs à l'énergie)

2.2.3.2. Mécanismes réglementaires

Nous pouvons notamment noter que la collaboration à la révision du RRU (Règlement Régional d'Urbanisme) a soutenu l'intégration de certains principes d'éco-construction (lutte contre les inondations, réduction de la consommation d'eau potable,...). Le RRU actuel (2006) intègre certaines avancées notamment dans le domaine des toitures vertes et de la gestion et la réutilisation des eaux pluviales. Il impose aux propriétaires de « verduriser » leurs toitures plates non accessibles de plus de 100 m² (toiture d'une entreprise ou d'un immeuble collectif, etc.).

2.2.3.3. Mécanismes de reconnaissance

Aucun mécanisme de reconnaissance permettant d'évaluer et valoriser les performances environnementales d'un bâtiment, d'un acteur ou d'un matériau n'est actuellement généralisé et reconnu en Région bruxelloise, mais on peut noter divers types de reconnaissances, qui portent sur diverses facettes liées au secteur de l'éco-construction :

- Le label bruxellois "Entreprise éco-dynamique", érigé à l'initiative de Bruxelles Environnement, s'adresse aux organismes ayant un site d'activités en Région de Bruxelles-Capitale et combine des critères relatifs à la démarche et des critères relatifs aux résultats c'est-à-dire les performances en tenant compte à la fois de caractéristiques initiales du bâtiment (choix constructifs "éco" ou pas) et de choix de l'occupant. Donc, par exemple, les choix en matière d'isolation, d'HVAC, de production de froid, de châssis, de chasses d'eau, de dispositifs d'éclairage, ..., sont pris en compte tant du point de vue de leur existence que du point de vue de leur conséquence sur les consommations du bâtiment (plus d'information sur le label EED dans le chapitre Information et sensibilisation des citoyens et autres stakeholders et dans le chapitre Instruments économiques et dépenses environnementales).
- Bruxelles Environnement est impliqué dans le cluster bruxellois « Ecobuild ». Celui-ci permet aux professionnels, installateurs, entreprises déjà actifs en éco-construction d'accéder à certains services, mais également une certaine reconnaissance et visibilité. D'autres organismes tels que le cluster wallon en éco-construction, la plate-forme maison passive ou la passiefhuisplatform, l'asbl VIBE, l'asbl Nature et progrès, ... offrent également à leurs membres certaines facilités et une certaine visibilité.
- La certification PEB actuellement en cours de préparation, permettra également une évaluation de la performance énergétique des bâtiments pour lesquels elle sera obligatoire.

D'autres initiatives présentées dans le paragraphe "mise en œuvre d'un réseau démonstratif" sont également à mettre en évidence ici, il s'agit entre autres de l'outil de caractérisation "Green Building Brussels (GBB)" et du recueil "Eco-constructions".

2.3. Tendances à la hausse : tant dans l'offre que dans la demande

D'autres projets, initiatives, outils, formations, ... sont proposés par des organismes autres que Bruxelles Environnement. En voici quelques exemples :

- Le CSTC (Centre scientifique et technique de la construction) a organisé en octobre 2006 sa « 4ème Journée de l'Innovation » autour du thème de la construction durable. Le président du CSTC y a affirmé sa conviction pour la construction durable "Duurzaam bouwen : Een visie voor een innovatieve, competitieve en duurzame bouwindustrie die producten aflevert die de levenskwaliteit van de gebruiker verhogen en die zorgt voor een veilige, gezonde en stimulerende werkomgeving voor zijn werknemers." (www.cstc.be)
- Dans le but de soutenir les entreprises bruxelloises face aux défis futurs liés à l'éco-construction et au développement durable, la Région de Bruxelles-Capitale a, via le soutien financier de l'IRSIB (Institut d'encouragement de la Recherche Scientifique et de l'Innovation de Bruxelles), récemment confié une mission de « Guidance Technologique "Eco-construction et développement durable" au CSTC. (www.cstc.be)
- La confédération construction Bruxelles-Capitale soutient et s'investit de diverses manières dans la promotion de l'éco-construction au sein du secteur et auprès des entreprises de la construction, matière qu'elle a intégrée dans sa politique de base. (www.cobobru.be).
- Le cluster éco-construction bruxellois « ecobuild », fondé en 2006, propose désormais aux entreprises et aux organismes bruxellois actifs dans l'éco-construction d'y valoriser leur activité et d'y trouver des opportunités de développement. (www.EcobuildInBrussels.be). Des organismes tels que le CSTC, la CCB-C et Bruxelles Environnement sont impliqués dans le comité d'accompagnement.
- La création d'un centre de référence visant entre autres à identifier et organiser les formations nécessaires aux professionnels de l'éco-construction est projetée pour 2007.
- La fondation solidarité propose depuis 4 années des conférences sur le logement durable lors du salon international Batibouw (www.fondation-solidarite.be et www.observatoiredulogementdurable.be.)
- Le salon international Batibouw met l'accent depuis quelques années sur la construction durable, notamment via un parcours « milieu », les conférences « logement durable », une image plus verte des exposants, etc. Des salons comme bois et habitat et Valériane en font également leur thème prioritaire.

- Vu le succès croissant de la passiefhuisplatform, visant la promotion de la construction passive, son pendant francophone, la plate forme maison passive a été créée en été 2006. (www.maisonpassive.be et www.passiefhuisplatform.be)
- Les professionnels de la construction, tant du secteur public que privé, sont en demande de formations adaptées. Des organismes comme l'ordre des architectes, des communes, des SISP, etc. en ont déjà témoigné. Le centre urbain habilité à répondre aux questions des particuliers, note également une demande d'information importante de la part des architectes. Les formations ou informations proposées dans le domaine de l'éco-construction via des asbl ou organismes divers rencontrent un vif succès. Il s'agit entre autres de Nature et progrès, du VIBE, du centre urbain, du CSTC, de l'AVCB, de la Fondation Solidarité, du CERAA, de St-Luc, d'Etopia, etc. ainsi que les formations proposées par Bruxelles Environnement, dans les domaines de l'énergie, de la pollution intérieure, de l'éco-construction, du bruit, etc.
- Le SECO et le CSTC unissent leurs compétences pour mettre au point un « label construction durable », qui sera disponible dès juin 2007 dans sa première version partielle et dès juin 2008 pour sa version intégrale.
- Divers bureaux d'étude proposent leurs services pour assumer des guidances en éco-construction ayant pour objectif de soutenir le maître de l'ouvrage ou le maître d'œuvre dans ses choix durables tout au long d'un projet de construction ou de rénovation
- Le prix de l'énergie et de l'environnement EEAward, s'adressant aux particuliers, aux entreprises et aux pouvoirs publics reprend dès 2007, un prix spécial "Eco-Building" s'adressant particulièrement à tous ceux qui ont fait construire ainsi qu'aux architectes ou entrepreneurs qui ont conçu un ou des bâtiments intégrant les principes de l'éco- et bio-construction.
- La construction durable est un sujet de plus en plus présent dans la presse, spécialisée ou pas, via des articles ou dossiers. (Ex : Le soir immo, Tu bâtis, je rénove, Article 23 du RBDH, Imagine, SLRB info, La libre Belgique, Bruxelles en mouvement, etc.)

D'autres nombreuses initiatives voient également le jour en dehors de la Région bruxelloise, citons par exemple la charte construire avec l'énergie proposée en Wallonie ; des guides sur la gestion de l'eau élaborés en Flandres ; des primes toitures vertes très intéressantes en Flandres ; des projets démonstratifs comme le centrum duurzaam bouwen (www.cedubo.be), l'Ecohuis à Antwerpen (www.ecohuis.be), la recyhouse (www.recyhouse.be), le centre de démonstration Kamp C (Provinciaal Centrum Duurzaam Bouwen en Wonen), les constructions de quartiers « l'île aux oiseaux » à Mons et ELEA à Mouscron (www.lanaturemamaison.be); le concours de l'environnement organisé par la confédération construction wallonne (www.ccw.be); les formations et bouwteams proposés par l'asbl Dialogo en Flandres ; etc

2.4. Conclusion

Malgré des freins encore importants et la présence encore timide de bâtiments ou d'offre en éco-construction aujourd'hui, force est de constater que la demande et l'offre vont croissantes.

Les initiatives dans le domaine s'accroissent. L'éco-construction émerge comme une voie qui, outre l'amélioration du confort, de la santé et de l'environnement, peut devenir compétitive et contribuer à créer de l'emploi et de l'innovation.

Publications IBGE connexes

- La Renaissance du Livre, 2007, Eco-constructions : 11 bâtiments remarquables à Bruxelles, Service Eco-construction de la Direction Développement durable et Eco-construction de l'IBGE.
- Greenarch Architecture & Environnement et Architecture 2006, Outil de caractérisation des bâtiments Green Building Brussels, Etudes IBGE-BIM Studies.
- Cahier 22 de l'IBGE, Des propositions concrètes pour intégrer le développement durable dans les logements sociaux de la Région de Bruxelles-Capitale, rapport de stage de Marc Brosius, 2004.
- Matriciel et CERAA, 2007, Guide pratique pour la construction et la rénovation durables de petits bâtiments, Etudes IBGE-BIM Studies

- Architecture et climat, 2006, Guides conseils pour le logement collectif, Etudes IBGE-BIM Studies : guide conseil destiné aux gestionnaires, guide conseil destiné aux concepteurs
- Label entreprise éco-dynamique : Catalogue de pratiques environnementales en entreprise, 2006
- Label entreprise éco-dynamique : Entreprises et gestion environnementale – Gestion des espaces non bâtis, gris et verts, 2003
- Esher & IBGE (B. Dewulf), 2000, Guide des déchets de construction et de démolition, Etudes IBGE – BIM Studies
- Vade-mecum du bruit routier urbain – chapitre 10 : l'étude acoustique dans l'urbanisme et l'architecture, 2005
- Fédération des Maisons médicales et Ecole Santé publique ULB, avril 2004, Qui Squatte la demeure de votre patient ? Santé et pollution intérieure : outil internet développé pour le compte de l'IBGE

Les publications et outils énumérés ci-dessus sont publiés sur le site internet de l'IBGE dans les rubriques suivantes : Développement durable > Construction durable; Entreprises > Energie ; Bruit > Sources de bruit > Transport routier ; Déchets > Déchets non-ménagers > Déchets de construction ; Santé environnementale > Peste

- Virginie Lambert 2004, Vers une stratégie construction et environnement pour le développement durable en Région de Bruxelles-Capitale, note interne du dép. Programme de travail et actions transversales de l'IBGE
- RDC Environnement, déc. 2004, Inventaire des emplois dans la construction et impact d'une orientation plus durable de la construction sur l'emploi, Etudes IBGE – BIM studies.
- Les cahiers de la Cambre, Architecture n°4 – Eco-logiques : les bénéfices de l'approche environnementale / How green buildings pay, 2005, partenariat IBGE-ISACF La Cambre – 224 pages
- CLI janvier 2005, Tiers investisseur et construction/rénovation durable, études IBGE – BIM-studies, 2004
- IBGE mai 2005, Mécanisme de Tiers-investissement – Synthèse à partir principalement de l'étude de CLI, dép. Entreprises durables & actions incitatives
- Guide projet LIFE Appricod: Pour une gestion durable des déchets plastiques de construction et de démolition en Europe, 72 pages: http://www.appricod.org/spip/IMG/pdf/Guide_FR_6.pdf

Auteurs

Virginie Lambert

Responsable du contenu : Vincent Carton

3. Emploi

3.1. Introduction

Avec plus de 650.000 emplois, la Région de Bruxelles-Capitale est le plus grand bassin d'emploi du pays. Elle affiche néanmoins un taux de chômage en augmentation importante ces dernières années (voir chapitre Constat socio-économique : facteurs-clés pour l'environnement bruxellois).

C'est pourquoi, parmi les objectifs inscrits dans l'accord du Gouvernement de juin 2004, président à la nouvelle législature régionale bruxelloise 2004-2009, figure le « Contrat pour l'Economie et l'Emploi 2005-2010 », lequel met notamment l'accent sur le renforcement de l'accès des Bruxellois à l'emploi.

Tenant compte des récents travaux menés par l'OCDE et particulièrement par l'Observatoire et Réseau des Métiers et emploi de l'Environnement de l'IFEN - France, il a été démontré que la politique de l'environnement est source d'emplois, que ce soit en raison d'activités de lutte contre la pollution (air, bruit, déchets, ...), de l'utilisation rationnelle des ressources (énergie, eau, sol, ...), de travaux en R&D, de la mise en place d'instruments économiques (aides, incitants, taxes) ou d'actions en matière d'éducation et de formation.

3.2. En Région de Bruxelles-Capitale

L'Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications suit les évolutions de l'emploi et du chômage mais ne dispose pas encore de données relatives à l'emploi dans l'environnement.

L'ABE développe actuellement un « inventaire des métiers de l'environnement ».

L'Agence régionale pour la propreté (ARP) est le premier employeur de main-d'oeuvre peu qualifiée de la Région (soit un peu plus de 1800 agents chargés de la collecte des immondices au 1^{er} août 2006); elle participe activement aux programmes de réinsertion des jeunes bruxellois en difficulté issus des quartiers défavorisés (soit environ 70% du personnel).

L'IBGE occupait 674 agents chargés de la gestion de l'environnement au 1^{er} juin 2006 dont 48% d'agents peu qualifiés ; 58% du personnel peu ou pas qualifié est domicilié en Région bruxelloise.

Par ailleurs, la Région intervient auprès des PME dans la rémunération des chômeurs engagés pour des projets d'expansion économique (AR 123) en vue de :

- la mise au point d'une sensible amélioration de produits ou de procédés nouveaux ;
- la promotion des exportations hors Union européenne ;
- l'économie de matières premières ou d'énergie.

Elle subventionne également les communes pour :

- le recrutement et l'occupation de personnel complémentaire pour la gestion des dossiers de permis d'environnement (soit 16 emplois temps plein chaque année depuis 2003) ;
- l'engagement de personnel pour la maintenance des parcs à conteneurs communaux à raison d'un montant maximum de 27.000€/an.

En 2005, le Gouvernement bruxellois a débloqué 2,9 millions d'euros pour lancer une « expérience d'emploi formatrice » (accord du 20/07/2005).

Ce projet-pilote, mis en œuvre au sein des pouvoirs publics régionaux (organismes d'intérêt public et Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale) sous la coordination de Actiris (ancienne appellation ORBEM), offre aux jeunes Bruxellois peu qualifiés un premier emploi doublé d'une formation qualifiante. Les postes réservés à ce projet-pilote viennent en surplus du quota de 1,5% de postes Rosetta en vigueur dans les OIP et au Ministère.

Dans le domaine de l'environnement, vingt jeunes demandeurs d'emploi ont été engagés auprès de l'IBGE dans des fonctions liées à la gestion des espaces verts.

Une formation en horticulture est dispensée à tiers temps par « Les Jeunes Schaerbeekoises au Travail » ; cette formation couvre le programme pratique officiel de la Communauté française (niveau secondaire inférieur). Un tutorat est assuré par un agent expérimenté dans le domaine de la valorisation du patrimoine vert (chef de secteur ou chef d'équipe).

A l'ARP, trente postes d'ouvriers de propreté publique ont également été attribués et une formation au permis de conduire poids lourd dispensée (*Source : Actiris, ex-ORBEM*).

Auteurs

Véra Mombeek

Relecture : A. Meurrens

Responsable du contenu : Vincent Carton

TABLE DES MATIERES DETAILLEE DU CHAPITRE (IN)FORMATION ET SENSIBILISATION DES CITOYENS

Table des matieres detaillee du chapitre (In)formation et sensibilisation des citoyens	52
(In)formation et sensibilisation des citoyens & autres stakeholders	53
1. Constats 53	
2. Où en est-on en matière d'accès à l'information ?.....	54
2.1. Le service Info-Environnement	54
2.2. Le site Internet de l'IBGE.....	56
2.3. Les publications de l'IBGE	57
2.4. Le gardiennage de parcs.....	57
2.5. Autres réponses aux dispositions de la convention d'Aarhus :.....	57
3. Susciter les changements de comportements : approche intégrée.....	57
3.1. Les journaux trimestriels et lettres d'information électroniques	57
3.2. L'empreinte écologique.....	58
3.3. Les événements.....	58
3.4. Les journées de sensibilisation à une mobilité sans voiture.....	59
3.5. La promotion de l'éco-management dans les entreprises.....	59
3.5.1 Guidance	60
3.5.2 Formations	60
3.5.3 Echanges.....	60
3.5.4 Outils.....	60
3.6. L'éducation scolaire à l'environnement.....	60
3.6.1 Le projet « Medere ».....	61
3.6.2 Outils pédagogiques spécifiques aux objectifs environnementaux	61
3.6.3 Autres	62
3.7. Les formations	62
4. Susciter les changements de comportements : approche thématique	64
4.1. Consommation durable	64
4.1.1 La recherche pour l'information des consommateurs	64
4.1.2 La journée européenne de la consommation durable.....	64
4.1.3 Campagne pour du matériel scolaire respectueux de l'environnement	65
4.2. Air extérieur	65
4.3. Environnement sonore.....	66
4.4. Environnement semi-naturel et espaces verts publics	66
4.4.1 L'accueil d'évènements et de manifestations.....	67
4.5. Santé et environnement	68
4.5.1 Formation et sensibilisation des professionnels de la santé	68
4.5.2 Sensibilisation des associations relais et des habitants	68
4.6. Eau 69	
4.7. Energie.....	69
4.7.1 Le soutien financier aux associations	69
4.7.2 Les guichets d'information.....	69
4.7.3 Les projets pilotes.....	71
4.8. Ressources et déchets.....	72

(I)NFORMATION ET SENSIBILISATION DES CITOYENS & AUTRES STAKEHOLDERS

Signée par la Belgique le 25 juin 1998, la convention d'Aarhus a été adoptée en application de l'article 10 de la déclaration de Rio. Elle est entrée en vigueur en Belgique le 21 avril 2003.

Elle constitue l'un des textes les plus importants adoptés dans le domaine de l'environnement à ce jour. Elle donne à tous les leviers d'une action démocratique : s'informer pour agir soi-même, pour participer aux processus décisionnels, pour faire cesser des infractions, que ces dernières soient le fait de particuliers ou des pouvoirs publics.

La convention d'Aarhus s'inscrit dans une idéologie participative puisque l'autorité publique et le public collaborent à la gestion du bien commun.

Elle est ainsi source de bonne gouvernance environnementale.

Elle propose une intervention dans trois domaines :

- développer l'accès du public à l'information détenue par les autorités publiques,
- favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement
- étendre les conditions d'accès à la justice.

En septembre 2006, le Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement a coordonné la rédaction et la mise en ligne du site Internet <http://www.aarhus.be> destiné à informer le citoyen sur les objectifs de la convention et leur concrétisation au niveau belge (voir à ce propos le « Rapport de mise en œuvre de la Région bruxelloise – décembre 2004 »).

Force est de constater que, depuis sa création, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) a toujours mis en avant les principes actuellement repris dans la convention d'Aarhus. En effet, dès le début, une division ayant comme mission principale l'information de la population a été active au sein de l'IBGE.

Si des activités en matière d'information et de sensibilisation de la population - mais aussi des entreprises, administrations, ... - ont dès le début constitué l'un des objectifs de l'Institut, il est néanmoins clair que la convention d'Aarhus forme actuellement un véritable levier pour orienter ses actions dans ce domaine.

1. Constats

Afin d'évaluer dans quelle mesure les Bruxellois sont préoccupés vis-à-vis de problématiques environnementales, l'IBGE organise régulièrement des sondages.

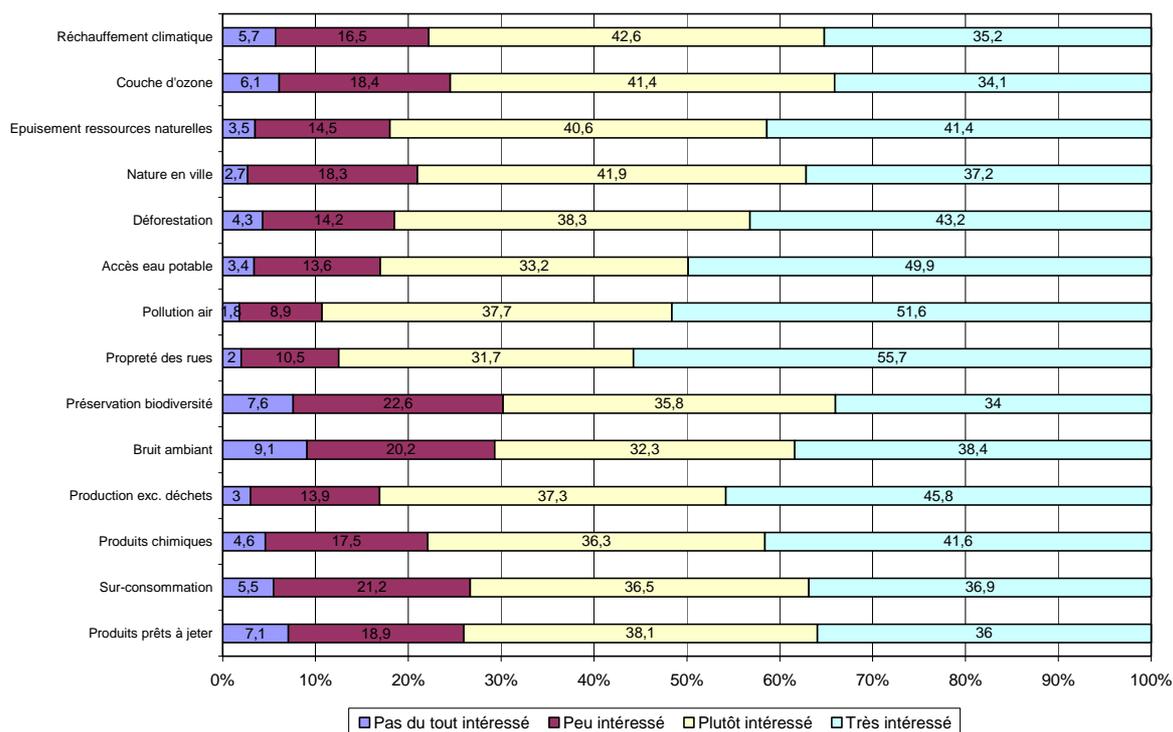
Ainsi, une enquête réalisée en décembre 2004 fournit, entre autres, les indications suivantes :

- 85% des Bruxellois estimaient que la qualité de l'environnement est un problème prioritaire;
- 87% souhaitaient d'être davantage informés sur l'environnement et l'énergie;
- 91% estimaient qu'il faudrait changer le comportement quotidien pour préserver l'environnement.

Une autre enquête, datant de mai 2005, a confirmé ces constats, notamment en indiquant que :

- 63% des Bruxellois estimaient que la qualité de l'environnement est inquiétante;
- 52% estimaient que cette qualité tendait encore à se dégrader;
- 66% estimaient qu'il existe une étroite relation entre la qualité de l'environnement et la santé.

Figure 1. Intérêt manifesté par la population bruxelloise pour les problématiques environnementales



Source : sondage « Energie et Environnement » - Sonecom sprl - décembre 2004

Les avis sont partagés quant aux améliorations que permettrait une meilleure gestion de l'environnement au niveau régional. 33% pensent que l'amélioration principale serait la limitation des pollutions, des nuisances, 30% l'amélioration du cadre de vie, 30% la préservation de la santé et seulement 4% estiment qu'une meilleure gestion contribuerait à faire des économies financières.

Des citoyens prêts à agir...

Tant la sensibilité à l'environnement que le fait que la population déclare être prête à faire des efforts pour améliorer la situation en changeant ses comportements au quotidien constituent des éléments importants dans le cadre du développement d'une politique environnementale régionale.

Ceci signifie que, non seulement, il faut informer et (continuer à) sensibiliser la population mais qu'il faut également lui fournir les outils nécessaires pour qu'elle puisse véritablement s'investir dans ces démarches.

2. Où en est-on en matière d'accès à l'information ?

Depuis sa création, l'Institut Bruxellois pour l'Environnement a développé différents outils pour informer la population.

2.1. Le service Info-Environnement

Le service Info-Environnement – téléphone et guichet - a été créé afin de répondre en première ligne aux demandes d'information du public (professionnel, scolaire et particuliers).

En 2004, il a enregistré 7.369 appels au n° 02/775.75.75 et 7.500 courriels (via l'adresse info@ibgebim.be), principalement pour la commande de publications.

Les thématiques les plus demandées ont été l'énergie (22,6%), l'éco-comportement (19,6%), les espaces verts (15,4%) et les déchets (13,2%). Le public est très majoritairement constitué par les ménages (67,1%) et, dans une moindre mesure, les entreprises (19,9%).

Si les trois premiers thèmes (énergie, éco-comportement, espaces verts) ont bénéficié de différentes campagnes, publications,... pour soutenir l'intérêt du public, ce ne fut cependant pas le cas pour le thème déchets en 2004. Ce qui signifie que ce thème reste majeur dans l'intérêt du public même en l'absence de

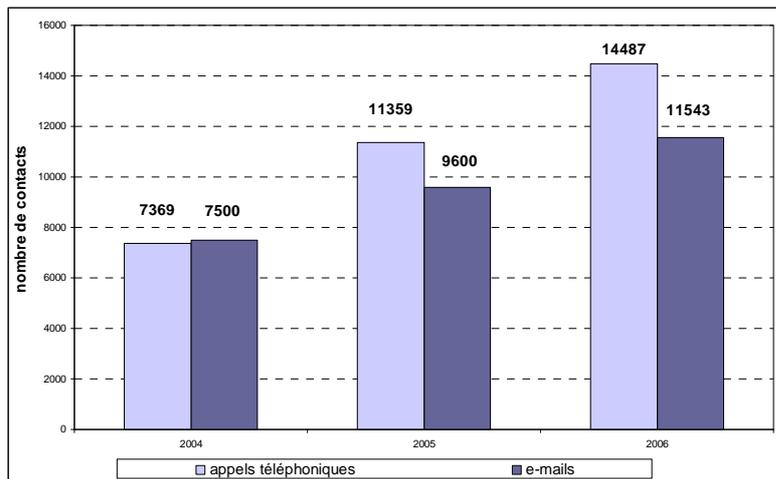
campagnes d'information ou de sensibilisation. Si on ajoute le compost à la thématique déchets, le thème passe en troisième position avec 15,7% des demandes.

En 2005, le nombre d'appels est passé à 11.359, soit une augmentation de 53% du nombre d'appels. L'intensification de l'usage d'Internet a eu pour conséquence d'enregistrer 9597 courriels, soit 28% de plus qu'en 2004.

En raison d'une importante campagne de communication, le thème énergie est le plus souvent abordé (38%). Les autres thèmes se maintiennent néanmoins, et ce, indépendamment de l'actualité.

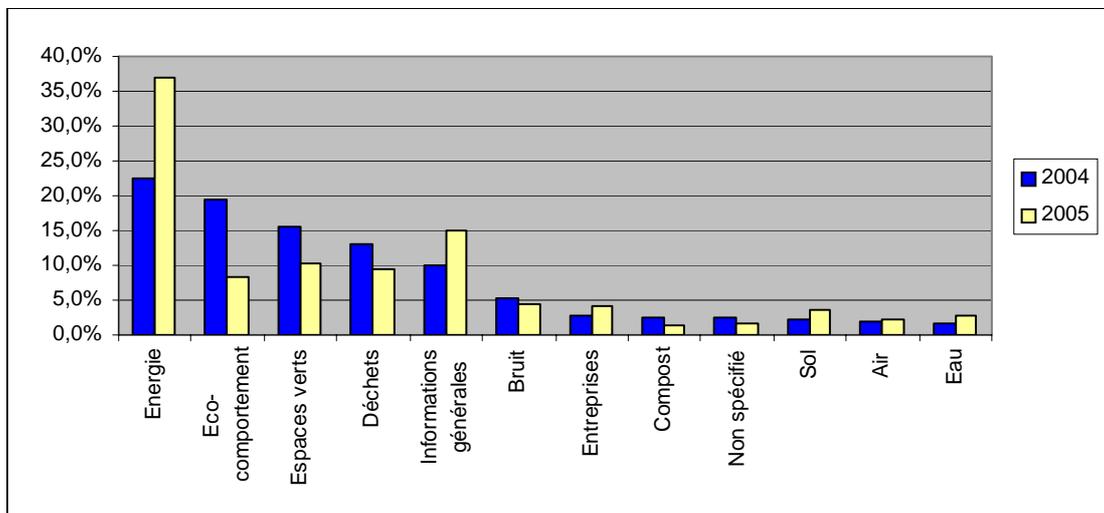
Cette même tendance se prolonge en 2006, avec 14.487 appels et 11.543 courriels.

Figure 2. Evolution des contacts du public avec le service Info-Environnement de l'IBGE



Source : IBGE, 2007

Figure 3. Evolution des appels enregistrés par le service Info-Environnement de l'IBGE



Sources : IBGE, Division Information, Actions volontaires et de proximité - Rapport d'activités 2004 ; IBGE, Sous-division « Information et éco-comportement » - Bilan 2005

Quant au guichet « Info-Environnement » des Halles St-Géry, les thématiques les plus demandées sont les espaces verts et une information générale (reflet, en 2004, de l'expo Parcs historiques et du fait que nombre de visiteurs arrivent au guichet un peu par hasard).

En 2005, les espaces verts, l'éco-comportement, les déchets et l'énergie sont les thèmes les plus cités ; on notera toutefois que l'énergie, thème dominant au niveau des appels téléphoniques, ne l'est pas du tout au niveau des visiteurs du guichet des Halles.

2.2. Le site Internet de l'IBGE

Mis en ligne en mai 2003, le site Internet de l'IBGE (<http://www.ibgebim.be/>) intervient en appui de toutes les actions de l'IBGE, qu'il s'agisse de campagnes de sensibilisation, de la participation à des événements, de l'organisation d'événements,...

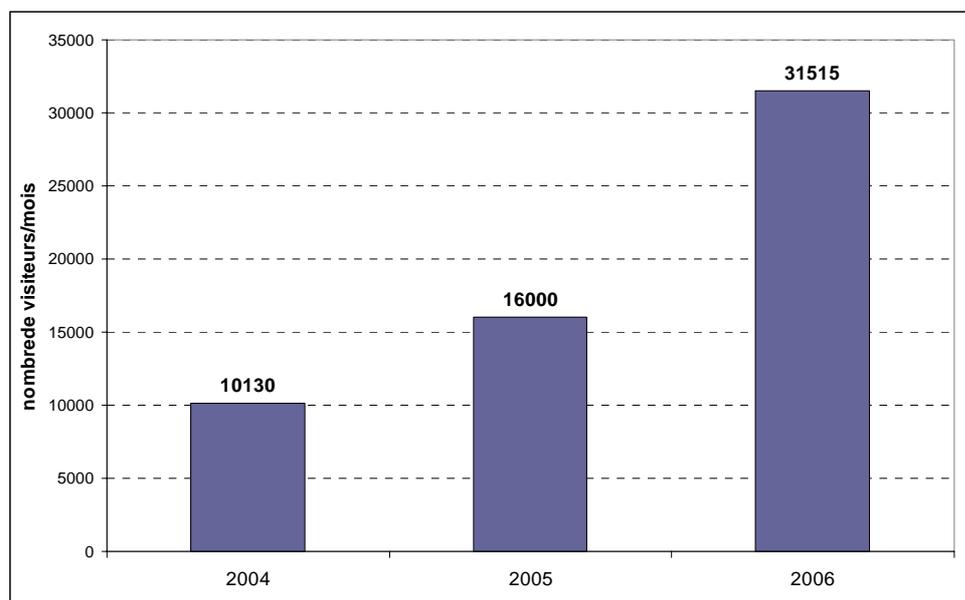
Selon un sondage de satisfaction effectué en mai et juin 2005, les informations les plus demandées par les utilisateurs professionnels sont la législation, les données sur l'état de l'environnement, les actualités, et les documents à télécharger ou imprimer. Les particuliers demandent prioritairement des actualités, des informations sur l'éco-comportement et des informations générales. L'administration en ligne, la commande de documents ou « l'e-learning » remportent actuellement encore peu de succès.

En ce qui concerne les thématiques les plus demandées, le thème « Déchets » arrive en tête, suivi des « Espaces verts » et de « l'Energie ».

Globalement, la demande s'oriente vers les informations concrètes, pratiques (liste et mode d'emploi des primes, liste des installations classées, mesures d'éco-gestion, autocollant anti-pub...) et vers les plans (particulièrement les plans « Air », « Déchets » et de « Gestion de la forêt de Soignes »).

Comme pour le Service Info-Environnement, on constate une augmentation importante du nombre de visiteurs du site :

Figure 4. Evolution du nombre de visiteurs du site Internet de l'IBGE



Source : IBGE, 2007

Une analyse plus pointue, effectuée en 2006, a relevé que sur un nombre total de 378.170 visiteurs, (seuls) 42.377 d'entre eux (soit 11,2%) venaient de la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci correspond à 4% de la population régionale.

Signalons qu'en 2005, la rubrique « Données » du site IBGE a été structurée pour permettre un accès plus aisé aux informations chiffrées. Celles-ci sont désormais présentées en plusieurs catégories, en fonction du public ciblé : les indicateurs (sélection d'informations politiquement significatives présentées sous forme de « Tableau de bord bruxellois d'Indicateurs environnementaux pour un Développement Durable ») et l'Etat de l'environnement (situation environnementale globale de la Région, présentée dans un rapport contenant textes, tableaux, graphiques et cartes) pour le grand public, les données documentées (informations spécifiques présentées sous forme de factsheets classées selon le thème abordé) pour un public averti, le Compendium (données chiffrées brutes classées par thème, présentées dans des tableaux) et les rapports techniques (bilans énergétiques régionaux, rapports du laboratoire de mesures de la qualité de l'air et des mesures de bruit, rapport sur le calcul de l'empreinte écologique, rapports d'émissions atmosphériques et rapports technico-économiques liés au Plan Air Climat) pour un public de spécialistes.

2.3. Les publications de l'IBGE

Chaque année, de nombreuses publications, généralement gratuites, présentent l'environnement bruxellois et sa gestion. Destinées aux ménages, écoles et entreprises, elles sont mises à disposition sur le site Internet de l'IBGE.

2.4. Le gardiennage de parcs

Par leur présence, leur visibilité et leurs interventions, les gardiens remplissent un rôle crucial en matière de sécurité et d'information environnementale et comportementale dans les parcs : contrôle des utilisateurs, sécurisation des espaces verts offerts aux usagers (les plaines de jeux en tête), garantie de la pérennité du patrimoine confié et de ses équipements, conseil et information de l'usager.

En 2005, les missions d'informations et d'éducation, la tenue de stands d'information, l'organisation d'animations et de visites de sensibilisation à l'environnement se sont amplifiées.

Un effort considérable a également été consenti dans les tâches de prévention, de médiation et de gestion de conflits. Il s'agit, avant tout, pour les gardiens, de convaincre l'usager, par un dialogue positif, de la pertinence de l'obligation de respecter le règlement et l'environnement. Le gardien de parc voit donc accru ce rôle de « gardien-informateur-animateur » principalement dans les quartiers centraux et défavorisés de la Région (voir chapitres Espaces verts et Planification et implication du public à la prise de décision).

2.5. Autres réponses aux dispositions de la convention d'Aarhus :

Une collaboration entre l'IBGE et l'Agence Bruxelloise pour l'Entreprise (ABE) a été initiée en 2005 pour améliorer la mise à disposition électronique de l'information juridique. Par ailleurs, depuis 2004, l'IBGE développe un projet de bibliothèque virtuelle visant à rassembler sous une interface unique les ressources documentaires actuellement dispersées au sein des différents centres de documentation de l'Institut.

3. Susciter les changements de comportements : approche intégrée

3.1. Les journaux trimestriels et lettres d'information électroniques

Le journal "Ma ville... Notre planète" constitue un outil de sensibilisation de la population à la consommation durable. Il vise à informer les lecteurs (ménages et écoles) sur les nombreux gestes qu'ils peuvent poser pour limiter l'impact de leur consommation sur l'environnement.

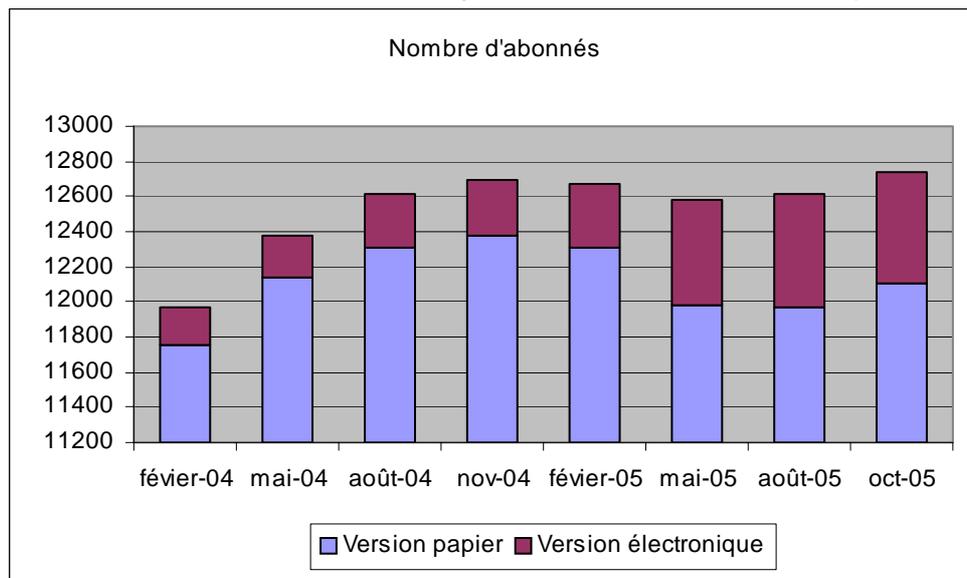
Le nombre d'abonnés est, depuis quelques années, relativement constant :

- fin 2005 : 12.851
- fin 2006 : 12.824

72% viennent de la Région bruxelloise, 21% du reste de la Belgique et 7% de l'étranger. Seuls 5,02% des abonnés ont demandé une version électronique (gratuite). 94,98% continuent à recevoir (également gratuitement) une version papier.

Le statu quo dans le nombre d'abonnées s'explique vraisemblablement par un manque de véritables actions promotionnelles en 2005.

Figure 5. Evolution du nombre d'abonnés au journal de l'IBGE « Ma ville...notre planète »



Source : IBGE, Sous-division « Information et éco-comportement » - Bilan 2005

Le « Bulletin des Entreprises et de l'Environnement », édité dans la série IBGEchocs et diffusé gratuitement, aborde des questions techniques et législatives pour les milieux professionnels.

3.2. L'empreinte écologique

L'empreinte écologique représente une estimation de la surface nécessaire à une personne ou un groupe de personnes pour se loger, produire ce qu'ils consomment et absorber ce qu'ils rejettent. La taille de l'empreinte écologique varie en fonction des modes de vie et de consommation de chacun (transport, taille du logement, isolation, alimentation, etc.).

L'IBGE a commandité un outil de calcul interactif de l'empreinte écologique des Bruxellois qui permet à tout un chacun d'évaluer son empreinte et de bénéficier de conseils pour la réduire.

Au moment du lancement de l'outil sur le site internet et en format papier de l'empreinte écologique en 2004, les utilisateurs étaient invités à s'inscrire pour participer à un concours. Très rapidement (sur une durée de 3 mois environ), cette fonction a généré plus de 100 inscriptions. L'inscription n'étant pas obligatoire, ces résultats sont probablement inférieurs au nombre total de personnes qui ont « joué » avec le calculateur.

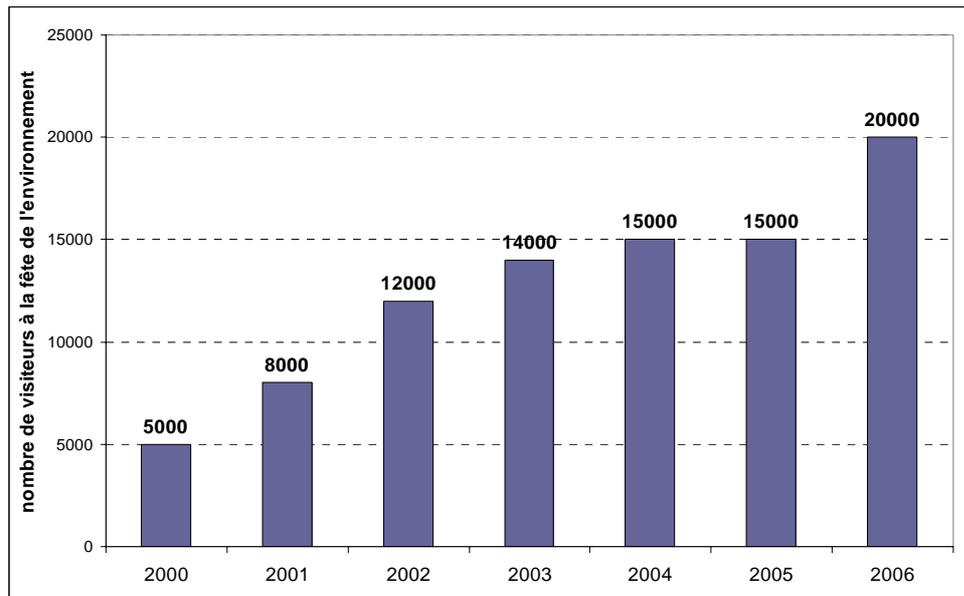
Actuellement, sans qu'il y ait d'actions de communication liées, le calcul de l'empreinte continue visiblement à être bien utilisé. On enregistre en moyenne un courrier par semaine à ce sujet.

3.3. Les évènements

Depuis l'année 2000, une "Fête de l'Environnement" est organisée par l'IBGE à chaque printemps dans un grand parc régional, avec la contribution de nombreuses associations de protection de l'environnement. Elle a pour objectif de présenter de manière ludique ce qui fait la réalité professionnelle et privée de l'environnement.

Le taux de participation va croissant :

Figure 6. Evolution du nombre estimé de visiteurs à la Fête de l'Environnement de la RBC



Source : IBGE, 2007

Elle est la manifestation qui accueille le public le plus nombreux et le plus varié.

D'autres événements sont décrits aux points suivants et abordés dans les chapitres thématiques ad hoc.

3.4. Les journées de sensibilisation à une mobilité sans voiture

Dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité qui a lieu chaque année du 16 au 22 septembre, la Région bruxelloise et les 19 communes organisent un dimanche « *En ville sans ma voiture* ». Cette journée a pour but de sensibiliser la population aux nuisances générées par la pression automobile.

Depuis sa première édition en 2000, le nombre de communes participantes a augmenté de manière significative : 3 communes en 2000, 17 en 2001, 19 depuis 2002.

Une enquête téléphonique réalisée par la sprl Sonecom et Brucall en septembre 2005 auprès de 1.205 Bruxellois révèle que le taux de personnes favorables à la journée sans voiture progresse : 76% en 2002, 80% en 2004, 90% en 2005.

Par ailleurs, 21,8% des personnes interrogées déclarent que cette journée les a incitées à utiliser davantage les transports publics.

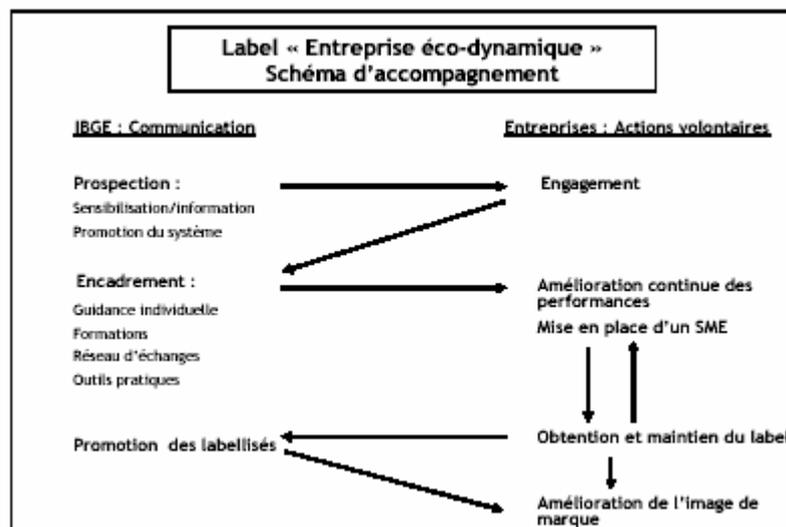
3.5. La promotion de l'éco-management dans les entreprises

Le développement d'Actions volontaires Entreprises repose sur des actions de communication plutôt que sur des actions contraignantes.

Le programme d'attribution des labels « Entreprise éco-dynamique » ne se résume pas à offrir une reconnaissance aux entreprises. Il développe un schéma complet d'accompagnement dont l'objectif est de favoriser l'appropriation de la démarche par les entreprises et de les rendre de plus en plus autonomes par rapport à une aide extérieure.

Informé, formé, aidé ou accompagné, l'IBGE met à disposition des entreprises plusieurs formules d'encadrement. Qu'il soit rapproché ou plus distant, cet encadrement est toujours gratuit.

Figure 7. Schéma d'accompagnement pour le label Entreprise Eco-dynamique



Les axes clés de ce schéma d'accompagnement sont évoqués brièvement ci-dessous :

3.5.1 Guidance

Depuis 2000, 69 sites d'entreprises candidates au label ont bénéficié d'un accompagnement individuel gratuit par des experts externes en management environnemental.

Des documents d'aide sont mis à disposition des entreprises sur le site de l'IBGE :

<http://www.ibgebim.be/francais/contenu/content.asp?ref=725>

3.5.2 Formations

Depuis 2000, les candidats au label «Entreprise éco-dynamique» ont eu l'occasion de participer à différentes formations sous forme de séance d'information et de workshops. L'objectif de ces formations est de permettre un échange autour d'un sujet concret de gestion environnementale, des initiatives, difficultés et questions des participants. Ces formations s'adressent, non seulement aux candidats au label, mais aussi à toute entreprise intéressée par le thème. En 2005, 112 organismes ont participé à ces formations.

3.5.3 Echanges

Début 2004, pour faciliter les échanges d'informations entre entreprises éco-dynamiques, l'IBGE a mis en ligne un réseau interactif, le forum de l'éco-dynamisme. Les candidats au label y trouvent documents et adresses utiles, ils peuvent également poser des questions et/ou partager des informations environnementales pratiques avec leurs « co-écodynamiques ».

3.5.4 Outils

L'IBGE a installé sur son site, un recueil d'exemples de pratiques d'éco-gestion vécues par des labellisés, qui démontrent, chiffres à l'appui, un retour économique évident pour l'entreprise. Ce recueil, « Exemples d'éco-efficience » est consultable dans la rubrique Entreprises / Management Environnemental : <http://www.ibgebim.be/francais/contenu/content.asp?ref=2418>

3.6. L'éducation scolaire à l'environnement

La Région bruxelloise compte quelques 656 établissements scolaires fréquentés durant l'année scolaire 2003-2004 par 214.394 écoliers, dont 178.739 dans des écoles francophones et 35.655 dans des écoles néerlandophones.

Tableau 1. Nombre d'élèves par type d'établissements scolaires en RBC (2003-2004)

Nombre d'élèves (données 2003-2004)	Maternel	Primaire	Secondaire
Francophones	35.703	68.774	74.262
Néerlandophones	10.454	13.041	12.160
Total	46.157	81.815	86.422

Source : IBSA

Ces 214.394 écoliers sont autant de futurs citoyens qui doivent être invités à adopter dès le plus jeune âge des comportements compatibles avec un développement durable de la ville.

Les actions vers les écoles sont axées autour de deux priorités : sensibiliser les enfants aux grands enjeux environnementaux et sensibiliser les directions d'école pour qu'elles limitent l'impact des activités éducatives sur l'environnement.

Les actions d'éducation à l'environnement fonctionnent principalement sur base d'un soutien financier annuel aux associations actives dans ce domaine (ex : animations par l'asbl « Tournesol-Zonnebloem », activités de la Ferme pour enfants de Jette, expositions du Centre Bruxellois d'Education à la Nature, ...).

A la demande de l'IBGE, les actions vers les écoles sont principalement coordonnées par le « Réseau Idée » (pour les actions dans les écoles francophones) et « Green Belgium » (pour les écoles néerlandophones).

Leur mission consiste à :

- encadrer les projets et valoriser les outils pédagogiques, les formations et les centres d'éducation à l'environnement ;
- développer des liens entre tous les acteurs de l'Education relative à l'Environnement (Ere) : enseignants de tous les niveaux, animateurs, formateurs, parents, éco-conseillers

3.6.1 Le projet « Medere »

Depuis 1999, l'IBGE soutient financièrement des actions d'éducation à la protection de l'environnement dans l'enseignement fondamental (projet « Medere »).

Entre 1999 et 2005, 217 projets ont été menés et ont impliqué plus de 32.000 élèves. Si d'année en année on observe une augmentation du nombre d'élèves impliqués alors que le nombre de projets demeure constant, cela s'explique par le nombre croissant de projets qui concernent un cycle complet voire même toute l'école (au lieu de projets réalisés avec une seule classe).

Tableau 2. Evolution du nombre de projets environnementaux et du nombre d'élèves ayant participé

Année scolaire	99-2000	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	Totaux
nombre d'enfants	3.151	3.725	4.832	7.930	6.600	6.404	32.642
nombre de projets	33	33	39	40	35	37	217

Source : IBGE, Division Information, Actions volontaires et de proximité - Rapport d'activités 2004

Avec l'arrivée des "projets clé sur porte" (qui demandent moins d'encadrement par école) (voir également 3.6.2.), le nombre de projets a augmenté considérablement :

- 2005-2006 : 60 projets
- 2006-2007 : 74 projets

3.6.2 Outils pédagogiques spécifiques aux objectifs environnementaux

L'IBGE a en effet développé, en fonction d'objectifs environnementaux spécifiques (moins de déchets, utilisation rationnelle de l'énergie,...), un certain nombre d'outils pédagogiques que l'enseignant peut utiliser avec ses élèves pour exploiter le thème en classe d'une façon plus autonome.

La démarche suivie par l'IBGE est, dans un premier temps, de confier aux associations spécialisées des projets pilotes pour préciser la demande des enseignants en matière de support pédagogique selon le thème choisi.

Suite à la réalisation de ces projets pilotes, les outils retenus sont multipliés et diffusés largement vers les écoles par des actions spécifiques de promotion.

Certains de ces projets pilotes sont décrits aux points suivants et abordés dans les chapitres thématiques ad hoc.

Tableau 3. Outils pédagogiques de l'IBGE utilisés dans les écoles bruxelloises

Thème	Outil
Bruit	Projet « clé sur porte » bruit
Consommation durable	Mallette pédagogique « consommation durable »
	« Cartable vert » (rentrée des classes écologiques)
Déchets	Mallette pédagogique « Moins de déchets à l'école »
	Projet « clé sur porte » papier
	Campagne « robinets fontaines »
Energie	Mallette pédagogique « L'énergie ? Je la consomme autrement »
	La « boîte énergie »
	Projet « clé sur porte » énergie
Eau	Parlement des Jeunes Bruxellois pour l'eau
	Classes d'eau
Nature	Animations diverses par des organismes subsidiés

Source : IBGE, Sous-division « Information et éco-comportement » - Bilan 2005

3.6.3 Autres

Notons également "La quinzaine de la forêt de Soignes", organisée chaque année (fin septembre) par l'IBGE pour les élèves des classes de 5ème et 6ème primaire des écoles de la Région de Bruxelles-Capitale. Ses objectifs sont la découverte de la forêt, l'apprentissage de quelques notions écologiques ainsi que le respect de la nature.

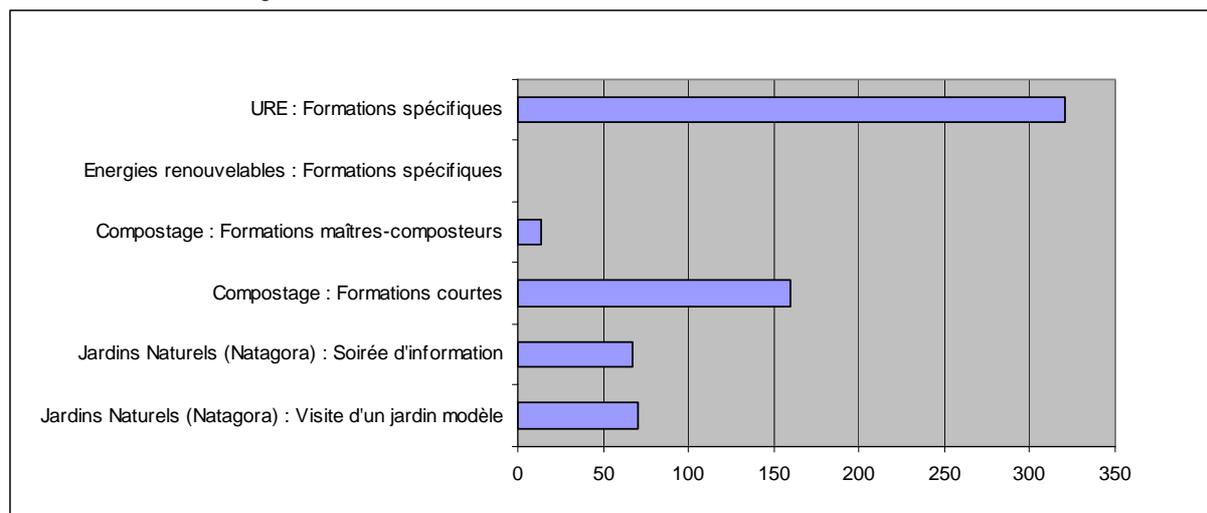
En 2005, près de 4.500 enfants et plus de 200 professeurs ont participé à la 23ème édition de la quinzaine de la forêt de Soignes.

3.7. Les formations

Les actions de formation constituent un axe privilégié de la politique de l'environnement de la Région.

Signalons que, faute de disposer de données précises d'autres acteurs, nous nous limitons dans ce chapitre - comme souvent d'ailleurs aussi dans d'autres parties du rapport - aux actions organisées par l'IBGE.

Figure 8. Nombre de participants aux formations organisées par l'IBGE en 2005 à destination des ménages



Source : IBGE, Sous-division « Information et éco-comportement » - Bilan 2005

Un exemple des formations proposées aux ménages, est la formation au compostage. En 2006, 128 personnes ont participé à la formation générale "compostage" et 84 à la formation "vermicompostage". Cette même année, 14 nouveaux maîtres composteurs ont été formés.

Pour les **enseignants**, les formations en matière de déchets ont été poursuivies. De nouvelles formations ont été initiées en 2005 notamment en matière d'Utilisation Rationnelle de l'Energie et d'Energies Renouvelables (projet « Feedu »). Le projet « Feedu », initié en 2005 par le Centre Urbain et soutenu par l'IBGE, est mené dans 9 pays européens par 13 centres régionaux d'information à l'énergie auprès de 130 écoles européennes et 380 enseignants. Il vise à rendre les enseignants aptes à mener un projet d'éducation en milieu scolaire en favorisant l'échange des expériences et des méthodes d'enseignement (ici sur l'Utilisation Rationnelle de l'Energie et les Energies Renouvelables). En Région de Bruxelles-Capitale le projet est mené dans 15 écoles primaires bruxelloises, dont 10 francophones et 5 néerlandophones.

Pour le **milieu professionnel**, une enquête réalisée par ICHEC-Entreprises en novembre 2005 a permis de déterminer les sujets qui répondent le plus à un besoin de formations au sein des entreprises : il s'agit de la sensibilisation et l'implication du personnel (62,5%) suivie par l'utilisation rationnelle de l'énergie/eau/prévention des déchets (60,3%) puis la comptabilité/cadastre/audit énergétique (50%). Les aides environnementales régionales ainsi que la gestion interne des déchets/organismes de collecte/revalorisation de certains déchets n'intéressent que 49,3% des entreprises interrogées. 47,1% des entreprises déclarent devoir bénéficier de formations à l'élaboration des procédures de management environnemental.

Cette enquête a permis d'adapter l'offre de formations proposée en 2005 par l'IBGE en raison de la mutation perpétuelle de la matière environnementale.

Tableau 4. Formations organisées par l'IBGE en 2005 à destination des milieux professionnels

Thème	Public cible	Contexte
Formation certifiante de responsables de l'énergie	Gestionnaires de bâtiments tant du public que du privé	Plan air : Ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air (MB du 24 juin 1999)
Séminaires énergie	Gestionnaires de bâtiments tant du public que du privé, décideurs	Plan Air: Ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant (MB du 24 juin 1999)

Gestion plans de déplacement	Représentants d'entreprises de plus de 200 travailleurs	Article 6 de l'Ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air (MB du 24 juin 1999)
Agenda 21 local	Agents communaux	Plan fédéral DD
Interface Santé	Médecins	Plan Air-Climat
Formations aux actions environnementales pro-actives	Responsables ou coordinateurs environnementaux internes, agents initiant des actions environnementales de terrain, porteurs de la démarche « éco-dynamique » de l'organisme	Charte et label bruxellois ENTREPRISE ECO-DYNAMIQUE et Plan Air-Climat
Sols pollués / accès à l'info	Tout public concerné	Ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués
Partenariat Entreprises (UEB-CCIB)	Membres de l'UEB-CCIB	Directives européennes énergie, climat, déchets

Source : IBGE, 2006

4. Susciter les changements de comportements : approche thématique

4.1. Consommation durable

4.1.1 La recherche pour l'information des consommateurs

Inauguré dans le cadre du plan de prévention des déchets de la Région Bruxelles-Capitale, l'Observatoire bruxellois de la consommation durable (OBCD) est une initiative du Centre de recherche et d'information des organisations de consommateurs (CRIOC) et de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE). Il a pour mission de :

- surveiller, éduquer et inciter à réagir pour dénoncer les contre-exemples de publicités et de phénomènes de mode par rapport à une saine évolution vers le développement durable ;
- rechercher, identifier et rassembler une information crédible, concrète et objective sur les alternatives écologiques aux produits, les labels... ;
- contribuer à l'élaboration d'un système d'information sur les caractéristiques écologiques des produits.

Au cours de ces sept dernières années, les recherches de l'OBCD ont porté sur les logos, lessives, cosmétiques, piles et chargeurs, nettoie-tout, produits avec javel, déboucheurs et nettoie-four, pesticides, collations, ampoules, produits WC et lingettes, gadgets, suremballages et denrées alimentaires. Les résultats de ces recherches sont diffusés auprès du grand public et des pouvoirs publics par des publications, des campagnes de communication et via une permanence téléphonique d'information et un site Internet (<http://www.observ.be>). Pour faire pression auprès des producteurs, il organise des tables-ronde entre tous les acteurs concernés, des communiqués de presse, des interpellations politiques...En 2004-2005, ses actions se sont portées sur l'alimentation durable.

4.1.2 La journée européenne de la consommation durable

En 2003, la Région bruxelloise et l'association Consumers International ont initié une journée européenne de sensibilisation à la consommation durable dans le cadre de la journée internationale du droit des consommateurs. Un Parlement citoyen pour la consommation durable a été organisé le 14 mars de la même année à l'issue duquel l'IBGE a lancé le « Manifeste pour une politique internationale intégrée, Consommation & Environnement ».

En signant ce manifeste, les membres participants se sont engagés à :

- respecter un certain nombre de principes de base visant à développer d'urgence une politique internationale intégrée « Consommation & environnement » ;
- à organiser, le 15 mars de chaque année, dès 2004, une action concrète visant à promouvoir la consommation durable. Ces initiatives font partie intégrante de la journée internationale des droits du consommateur.

Tableau 5. Actions menées par l'IBGE depuis l'année 2004 dans le cadre de la journée européenne de la consommation durable

<u>15 mars 2004</u>	
Action :	Animations de proximité sur les alternatives aux produits d'entretien dangereux.
Public cible :	Ménages et partenaires (manifeste/journée européenne).
<u>15 mars 2006</u>	
Action :	Distribution de fiches achats dans les grandes surfaces pour lutter contre le gaspillage alimentaire Conférence de presse
Public cible :	Ménages

Sources : IBGE, Division Information, Actions volontaires et de proximité - Rapport d'activités 2004 ; IBGE, Sous-division « Information et éco-comportement » - Bilan 2005

4.1.3 Campagne pour du matériel scolaire respectueux de l'environnement

Inaugurée lors de la rentrée scolaire 2000-2001, la campagne « Rentrée des classes écologiques » poursuit deux objectifs : augmenter la demande en matériel scolaire respectueux de l'environnement et augmenter l'offre en ce matériel dans les magasins en collaboration avec le secteur de la distribution.

Bien que l'intérêt des professeurs pour la campagne demeure, la participation effective des écoles est passé de 60.000 dépliant distribués par les écoles en 2000 (touchant 78% des élèves du primaire à Bruxelles) à 24.000 dépliant en 2005 (31,2 % du public cible).

De plus, les contacts avec les magasins n'ont pas été poursuivis en 2005 en raison de leur faible taux de participation en 2003 et 2004.

Toutefois, la sensibilisation des écoliers et des parents s'est poursuivie par une offre en dépliant, outils pédagogiques et affiches.

Par ailleurs, à la demande de la Ministre, une nouvelle action, axée sur le début de l'année scolaire, a débuté en septembre 2006 sous le titre "8 gestes pour ma planète". Un kit comprenant une boîte à tartines, un carnet de jeux pour les enfants, un dépliant pour les parents et un pour les professeurs, a été diffusé auprès de 14.000 enfants de la première année primaire (et a touché également 2885 professeurs).

4.2. Air extérieur

Un répondeur téléphonique diffuse 24 heures sur 24 des données sur la qualité de l'air à Bruxelles (numéro du répondeur en français : 02.775.75.99, en néerlandais : 02.775.75.98). Le message contient des informations sur l'état général de la qualité de l'air, une description des conditions météorologiques ainsi que des données polluant par polluant. Il est actualisé tous les jours ouvrables.

Depuis plusieurs années, l'évolution de la qualité de l'air peut également être suivie en permanence sur Internet grâce au « Pollumètre ». Il s'agit d'une échelle de mesure de la pollution qui tient compte de différents polluants et visualise quotidiennement les valeurs de deux indices :

- l'indice global indique la qualité de l'air pour l'ensemble de la Région ;
- l'indice trafic indique celle des zones de grande circulation.

Il s'agit avant tout d'indices d'information donnant une image vulgarisée de l'état de la qualité de l'air en Région bruxelloise. Ils ne sont donc pas appropriés à une « interprétation scientifique » du phénomène de la pollution atmosphérique.

Par ailleurs, diverses actions portant sur les changements de comportements susceptibles d'améliorer la qualité de l'air sont réalisées chaque année. On peut citer :

- les campagnes de préventions et d'avertissement des pics de pollution (pics d'ozone, pics hivernaux) ;
- le site Internet de l'IBGE qui comporte des pages en matière d'éco-comportement.

En 2005, une campagne de prévention des pics d'ozone a été mise en œuvre dans le cadre des prescriptions 19 (Sensibilisation des ménages à la pollution de l'air par l'ozone), 20 (Une conduite moins polluante) et 21 (Des campagnes d'information du public) du plan « Air - Climat ».

Près de 100.000 tracts ont été distribués aux automobilistes afin de les inciter à adopter une conduite plus souple.

Cette campagne est intervenue en complément d'une étude d'impact des styles de conduite au volant menée conjointement par les bureaux d'étude RDC et Stratec.

Les médias n'ont cependant pas assuré un relais efficace de l'information.

4.3. Environnement sonore

Dans le cadre de son « Plan de lutte contre le bruit en milieu urbain », la Région développe une approche préventive et une expertise vis-à-vis de la problématique du bruit routier.

A cette fin, l'IBGE a édité en 2005 le "Vade-mecum du bruit routier". Cet outil, destiné aux décideurs, aux acteurs et opérateurs de terrain, est un guide de bonnes pratiques qui intègre les enjeux acoustiques à la gestion des voiries et du trafic routier. Son objectif est de développer le « réflexe bruit » dans tout projet de réaménagements routier, qu'il s'agisse du renouvellement des revêtements, d'aménagement de zones 30, de projet d'urbanisme et d'architecture ou de la pose de murs anti-bruit. Il présente les grands principes qui devraient dorénavant être appliqués dans la Région pour la gestion et la planification du bruit du trafic routier.

Il s'agit également d'un outil de sensibilisation plus large destiné à l'ensemble des Bruxellois : le citoyen subissant une nuisance sonore originaires de transports routiers ou concerné par un projet d'infrastructure de transport peut s'y référer afin d'y trouver des éléments de réflexion.

Réalisé dans le cadre d'un projet européen "Life Bruit", en association avec l'AED, l'AATL, l'IBSR et l'AVCB, il se présente sous la forme de 12 fiches thématiques téléchargeables sur le site Internet de l'IBGE.

Le site Internet de l'IBGE met également à disposition du public une information réactualisée chaque semaine des niveaux de bruit mesurés par le réseau de surveillance du bruit des avions, la possibilité d'introduire on-line une réclamation sur le bruit des avions ainsi que les cartes d'exposition au bruit routier et de zonage acoustique. Les rapports de mesures du laboratoire sont également disponibles sur le site de l'IBGE.

Enfin, depuis 2004, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale octroie une subvention à l'asbl Le Centre Urbain pour la mise en place d'un service d'information générale, de conseils techniques et de guidance individuelle des particuliers en matière d'isolation acoustique dans le cadre de la rénovation de leur habitation (Point d'info Isolation acoustique). L'objectif de ce point d'info est de répondre aux attentes et questions des Bruxellois et de les accompagner dans leurs démarches de rénovation acoustiques.

En 2005, Le Centre Urbain a enregistré 643 demandes, soit le double de 2004.

Afin de sensibiliser le grand public au thème "bruit" et de lui fournir un outil pour agir concrètement, l'IBGE a édité deux brochures :

- Le bruit vous dérange : vos droits et devoirs (2004, 15 p)
- Rénovation acoustique : guide pratique (2004, 24 p)

4.4. Environnement semi-naturel et espaces verts publics

Les actions de sensibilisation du public bruxellois à la protection et à la promotion de la nature sont nombreuses : expositions, classes vertes, visites guidées...

Elles se concrétisent par :

- la publication régulière de petites brochures ou dépliants explicatifs traitant de sujets variés ;
- un soutien financier à diverses associations actives dans le domaine de la sensibilisation et de l'éducation à l'environnement dont le Jardin botanique universitaire Jean Massart, le Centre

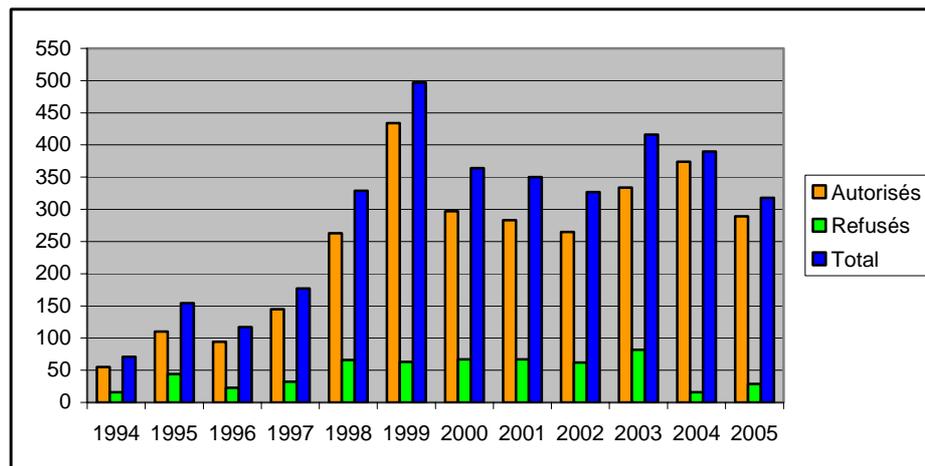
d'Information de la Forêt de Soignes (CIFS), le Centre Bruxellois d'Education à la Nature (CEBN), la Ferme pour Enfants de Jette, la Ferme d'Uccle, les Ateliers Nature de l'Institut royal des sciences naturelles belge ...

- l'accueil d'événements et de manifestations sur le terrain (ex : Dring-dring, Kyoto à vélo, la Nuit de la Chauve-souris, Bruxelles-champêtre, la bourse aux plantes...) ;

4.4.1 L'accueil d'événements et de manifestations

L'accueil d'événements et de manifestations dans les espaces verts publics fait partie intégrante de leur gestion.

Figure 9. Evolution du nombre d'événements accueillis dans les espaces verts publics gérés par l'IBGE (1994-2005)



Sources : IBGE, Division Espaces verts - Rapport d'activités 2005

En 2005, 318 demandes ont été introduites.

Depuis 1994, on assiste à une croissance du nombre d'événements, passant de 55 à plus de 390 en 2004. Une diminution est observée pour l'année 2005.

L'année 1999 présente un chiffre record de 434 événements acceptés et 63 refusés. Cette situation était liée, d'une part, au passage à l'an 2000 et à l'Euro induisant un développement des événements en Région de Bruxelles-Capitale et d'autre part aux garanties fournies par l'IBGE.

En 2005, le taux de refus est de 9%, ce qui confirme la tendance déjà observée en 2004 à savoir un taux de refus assez faible en regard des années précédentes. Ceci s'explique sans doute par une meilleure définition des règles d'octroi d'occupation en amont de la demande.

Les refus sont essentiellement motivés par une inadéquation de l'événement avec le site, par un caractère trop commercial, par une durée ou une emprise trop importante, ou par une occupation déjà autorisée durant la même période.

Les demandes concernent des activités sportives (marches, jogging, courses d'orientation, parcours cyclistes, parcours VTT,...), des concerts et grands regroupements, des événements protocolaires, des activités de mouvements de jeunesse, ...

Au titre des événements phares 2005, on retiendra la EuroFeria Andalusia (140.000 personnes), la fête de l'IRIS (100.000 personnes), les 20 km de Bruxelles (50.000 participants), la Fête de l'Environnement, les championnats du monde de cross country, la CrossCup, le concert « Rock in the city », etc.

Citons également :

- la première édition de la « Fête de la Promenade verte » qui a réuni environ 600 personnes ;
- la « Nuit de la chauve-souris » qui prend chaque année de plus en plus d'ampleur (près de 300 personnes en 2005) ;
- l'opération « Dring-Dring » qui recueille chaque année un grand succès de foule mais draine principalement des personnes déjà conscientisées aux problèmes de l'environnement. Elle permet

néanmoins d'offrir aux écoles participantes des informations sur le maillage vert et la gestion différenciée des espaces verts (soit près de 800 enfants en 2005) ;

- la quinzaine de la forêt de Soignes, organisée chaque année par l'IBGE pour les élèves de primaire (voir § consacré à l'éducation scolaire à l'environnement).

4.5. Santé et environnement

4.5.1 Formation et sensibilisation des professionnels de la santé

En 2003 et 2004, plusieurs cycles de formation et sensibilisation à la pollution intérieure ont été organisés en collaboration avec le professeur Jacques Kummer de l'Ecole de Santé Publique de l'ULB en association avec les experts des matières abordées.

Les deux premiers cycles ont eu pour public cible des agents communaux, des CPAS et des agences immobilières sociales. Les participants (au total une cinquantaine) ont suivi six demi-journées de formation et ont été réunis pour une séance complémentaire sur l'exposition aux composés chimiques multiples.

En 2004, un troisième cycle a été organisé pour les médecins généralistes. En tout, six médecins ont participé aux quatre demi-journées de sensibilisation à la pollution intérieure.

En 2005, une analyse des lieux de formation a conclu à l'importance d'intégrer cette thématique dans les formations existantes et à l'importance de l'accréditation pour récompenser les médecins.

Depuis, plusieurs groupes de médecins généralistes (groupe locaux d'étude de la médecine (GLEM) et dodécagroupes) et l'Ecole d'infirmières Prigogine ont invité l'équipe de CRIPI et l'interface santé à des débats et des présentations sur l'ambulance verte et les effets de la pollution intérieure sur la santé. Une stratégie plus systématique s'est dégagée à partir d'une étude de faisabilité réalisée pour Bruxelles Environnement par le Centre d'Education et de Recherche sur les liens Environnement Santé (CERES) de l'Université de Liège.

4.5.2 Sensibilisation des associations relais et des habitants

Plusieurs partenariats portent sur une sensibilisation et information d'associations et de professionnels qui interviennent sur le logement mais à terme des habitants.

4.5.2.1. Habitat Santé

L'asbl Habitat Santé est active depuis plusieurs années déjà en Région bruxelloise dans le domaine de la pollution intérieure. Cette association assure une permanence téléphonique à laquelle les habitants peuvent s'adresser pour toutes les questions relatives à la pollution intérieure. Des visites à domicile sont également faites à la demande, pour aider à résoudre des problèmes d'humidité, de moisissures ou de monoxyde de carbone dans l'habitation (Voir chapitre « Santé et environnement »).

Comme déjà indiqué précédemment, les problèmes d'humidité et de moisissures sont les principales causes d'intervention. Sur le terrain également, on peut observer clairement les effets néfastes d'un manque de ventilation de base et d'aération dans les habitations.

4.5.2.2. L'exposition 'Ma casa bon vivre'

L'asbl Habitat et Rénovation a développé, avec le soutien de Bruxelles Environnement, une exposition, un guide éducatif et un DVD sur le thème du logement et de la santé. En avril et mai 2006, les visiteurs ont pu découvrir de façon ludique les dangers de la pollution intérieure dans un appartement bruxellois typique. Les thèmes suivants étaient illustrés: humidité et moisissures, CO, cafards, produits d'entretien, acariens, installations électrique et de gaz. Plus de 500 personnes sont venues visiter l'exposition en 6 semaines.

Outre l'exposition, un guide pratique et un DVD éducatif ont été développés. Ils sont mis à la disposition des acteurs de terrain, en préparation et en soutien à des actions et à des séances d'information sur le thème du logement et de la santé.

4.5.2.3. Habitools

En 2006, le Rassemblement bruxellois pour le Droit à l'Habitat a réalisé un catalogue qui dresse l'inventaire de tout le matériel éducatif disponible au sujet du logement. Dans ce catalogue, disponible en version papier mais aussi via Internet, figurent toutes les informations utiles sur le matériel éducatif: qui l'a développé, à quel public il s'adresse, de quel type d'instrument il s'agit.

4.6. Eau

Célébrée le 22 mars de chaque année, la Journée mondiale de l'eau 2005, coordonnée par le Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies (ONU-DAES), a mis en exergue le thème de la Décennie internationale d'action, « L'eau, source de vie ».

A cette occasion, une brochure grand public sur l'utilisation rationnelle de l'eau a été conçue fin 2004 et promue par mailing auprès de 450 contacts (associations, communes, fédérations et autres relais actifs en matière d'eau et d'environnement).

Cette promotion a été associée à la diffusion d'un communiqué de presse. Les 5000 exemplaires imprimés en début d'année ont été diffusés via cette promotion. Une réimpression de 3000 exemplaires a été lancée en fin d'année.

4.7. Energie

Les actions d'information et de sensibilisation du public bruxellois à l'énergie sont nombreuses. Elles se réalisent essentiellement par :

- la publication de brochures ou dépliants explicatifs à destination de publics variés (ex : brochure générale « Economisez l'énergie, épargnez l'environnement et votre santé » éditée et diffusée à raison de 2500 exemplaires en 2005) ;
- un soutien financier à diverses associations dont l'APERe, les Ateliers de la Rue Voot, la Maison de quartier Bonnevie ;
- des guichets d'informations destinés aux particuliers soucieux de réduire leur facture énergétique ;
- des campagnes de communication grand public axées sur les économies d'énergie (ex : promotion des primes énergie, placement de vannes thermostatiques, week-end économies d'énergie...) ;
- la mise en œuvre de projets pilotes auprès des ménages (ex : le « Grand Défi Energie », la « Guidance sociale énergétique ») et d'actions URE dans les écoles (création d'outils pédagogiques, projet « clé sur porte » énergie) ;
- d'importantes formations à destination des milieux professionnels.

4.7.1 Le soutien financier aux associations

4.7.1.1. APERe

L'APERe est une association indépendante qui travaille pour le développement des énergies renouvelables (ER) dans un contexte d'utilisation rationnelle de l'énergie (URE) et d'évolution soutenable des activités humaines.

Soutenue financièrement par la Région, elle développe des activités d'information et sensibilisation (site Internet régulièrement mis à jour, centre de documentation, magazine trimestriel des énergies renouvelables « Renouvelle », courrier électronique bimensuel « @PERe info » ...), d'expertises et études d'intérêt collectif, de formations, conférences et éducation à l'énergie, de soutien au développement des énergies renouvelables. Elle constitue également une plate-forme d'échanges pour ses membres (centres de recherches, services universitaires, écoles, associations, entreprises, autorités locales et personnes intéressées).

En 2005, l'APERe rassemblait 22 membres effectifs, 6 membres associés et plus de 200 sympathisants.

Les réalisations de l'association peuvent être consultées sur le site Internet de l'APERe : <http://www.apere.org>.

4.7.1.2. Ateliers de la Rue Voot

Les Ateliers de la Rue Voot (in)forment le grand public sur la réalisation de panneaux solaires en proposant des ateliers pratiques, des permanences d'informations et des animations. Le public touché s'est élevé, en 2004, à plus de 800 personnes.

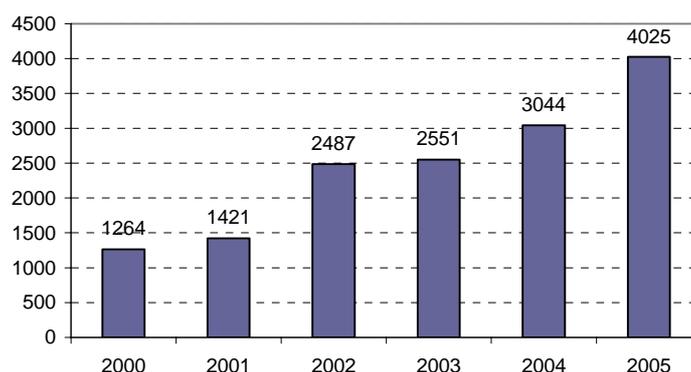
4.7.2 Les guichets d'information

En Région bruxelloise, la diffusion de l'information est assurée par des guichets dont l'objectif principal est de répondre aux questions des particuliers soucieux de réduire leur facture énergétique, sans diminution de confort.

A titre d'exemple, citons l'Agence bruxelloise de l'Energie (ABEA) qui assure depuis plusieurs années la sensibilisation des ménages bruxellois sur les thèmes de l'utilisation rationnelle de l'énergie (URE) et des énergies renouvelables (ER) en collaborant notamment à des campagnes médiatiques ou à des actions promotionnelles (conférences, présences à des événements comme Batibouw, soutien à des associations de quartier, ...).

Un « Point Info-énergie » propose une guidance individuelle, des informations neutres en matière d'isolation, d'installation de chauffage, de chauffe-eau solaire... Il éclaire les particuliers sur les aides existantes aux niveaux fédéral et régional. Depuis l'année 2000, les demandes sont en augmentation croissante. En 2005, elles ont porté sur le chauffage (21%), le châssis/double vitrage (15%) et l'isolation (14%).

Figure 10. Evolution du nombre de contacts enregistrés par le « Point Info-énergie » de l'ABEA

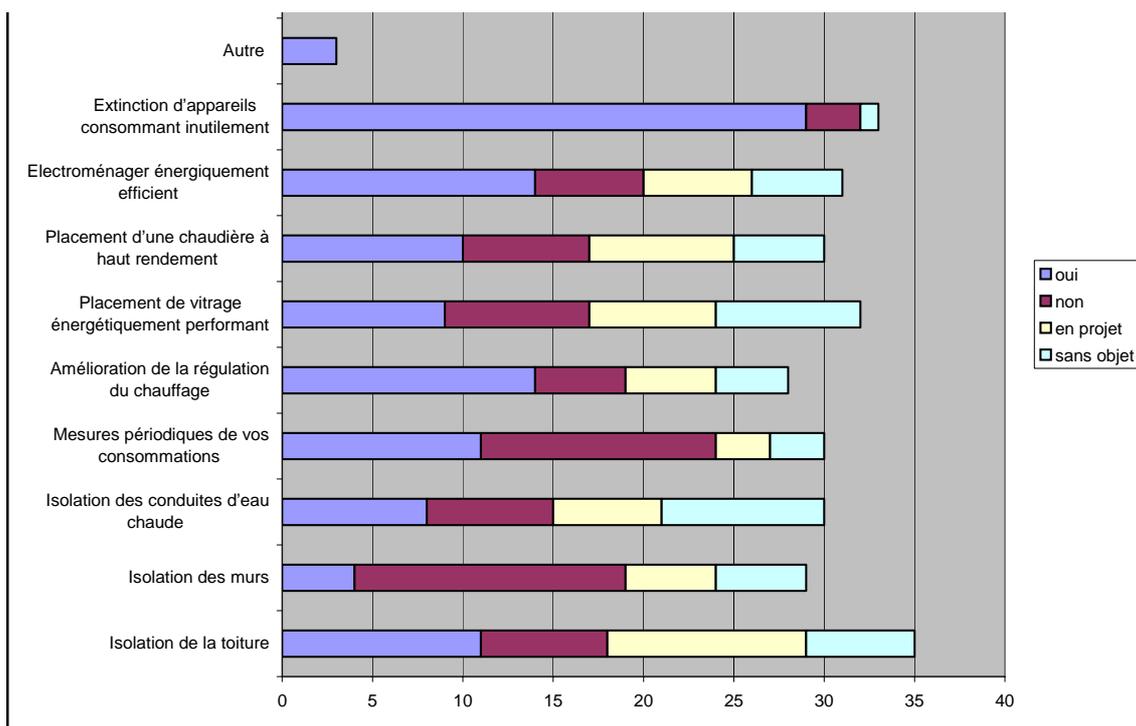


Source : IBGE, Sous-division « Information et éco-comportement » - Bilan 2005

L'ABEA réalise également un accompagnement technique gratuit de type audit énergétique personnalisé. Elle répond à une demande du public qui souhaite être informé sur les performances énergétiques de son logement, guidé dans les travaux à entreprendre, conseillé sur les changements de comportements efficaces. En 2 ans, le nombre d'audits énergétiques réalisés a fortement augmenté (126 audits en 2004, près de 200 en 2005).

Une enquête a été menée par l'ABEA auprès des habitants concernés pour connaître les investissements pris à la suite des audits énergétiques réalisés en 2004-2005.

Figure 11. Impact des audits énergétiques (2004-2005) sur la réalisation des investissements par les habitants



Source : IBGE, Sous-division « Information et éco-comportement » - Bilan 2005

4.7.3 Les projets pilotes

4.7.3.1. Le « Grand Défi Energie »

Du 1er novembre 2005 au 30 avril 2006, près de 200 ménages bruxellois ont participé au « Grand Défi Energie » lancé par l'IBGE, en collaboration avec deux associations spécialisées (Réseau Eco-Consommation et Négawatt asbl). Objectif : développer le concept de participation citoyenne à travers une dynamique d'engagement individuel visant à modifier les comportements quotidiens en matière de consommation énergétique domestique.

Au terme de ce projet pilote certains participants ont fortement réduit leur consommation d'énergie (jusqu'à 17 %), d'autres un peu moins et d'autres encore, pas du tout, voire ont carrément augmenté (jusqu'à 35%). La grande majorité d'entre eux (81%) ont réalisé des économies d'énergie sur tous les postes de consommation (chauffage, eau chaude sanitaire, électricité et carburant pour ceux qui ont une voiture). En moyenne, ceux-ci ont réduit de 13% leur consommation de gaz, électricité et/ou mazout, soit 950 kg de CO2 (très proche de l'objectif initial d'une tonne par ménage). Financièrement, cela représente une économie annuelle moyenne de 335 € par ménage.

En moyenne, sur la totalité des ménages, l'économie de CO2 est de 8%.

Au-delà des chiffres, il semble important de noter qu'une bonne partie des participants semble avoir développé ou consolidé un « réflexe énergie », qui s'étend d'ailleurs à l'économie d'eau et au tri des déchets.

Suite à une adaptation du système (offrant aux participants des modules "piano", "mezzo" ou "forte") ainsi qu'à un effort considérable en matière de recrutement, la deuxième édition a vu augmenter le nombre de participants de 200 (1^{ère} édition) à 1.217 (nombre de ménages inscrits pour la 2^{ème} édition, fin 2006).

4.7.3.2. La « Guidance sociale énergétique »

La guidance sociale énergétique a pour mission d'informer, par l'intermédiaire des communes, CPAS, Agences immobilières sociales et sociétés de logements sociaux, les ménages précarisés sur l'utilisation rationnelle de l'énergie et sur les maîtrises de consommation, de mener des actions préventives et curatives dans ces domaines et de diffuser une information visant à faciliter l'accès aux aides financières existantes.

Du 1er novembre 2005 au 30 avril 2006, près de 40 ménages à faible revenu et/ou en difficulté de paiements ont été guidés par les assistants sociaux qu'ils connaissent. Une 2^{ème} phase pilote visant à améliorer la qualité des résultats se déroule de mi 2006 à mi 2007.

Au terme de l'expérience, il s'est agit de comparer les consommations de ces ménages à 40 autres ménages « non sensibilisés » vivant dans des logements équivalents.

4.8. Ressources et déchets

Plus d'information sur ce sujet se trouvent dans le [chapitre Déchets](#).

La mise en œuvre du 3ème plan déchets a été poursuivie par les actions suivantes :

- Prévention : réalisée via différentes actions, à savoir : distribution de sacs réutilisables (près de 10.000 sacs en 2005, notamment via des acteurs locaux et des commerçants de quartiers), promotion de l'autocollant anti-publicités toutes-boîtes (via le démarrage d'actions avec les gérants d'immeubles), poursuite des actions relatives au gaspillage alimentaire (gaspillage diminué de 80% dans 6 familles pilotes).

En ce qui concerne l'autocollant anti-pub, nous devons constater qu'en matière de promotion seule une action réalisée avec des gérants d'immeubles a eu lieu ces dernières années, ce qui explique vraisemblablement le statu quo (voire une petite diminution en 2006) des autocollants utilisés en Région de Bruxelles-Capitale comme en attestent les chiffres suivants (source : comptages de la Poste) :

2001 :	51.513
2002 :	62.646
2003 :	61.958
2004 :	62.296
2005 :	60.823

- Réutilisation : soutien à l'asbl « Ressources » pour l'événement « le réemploi, c'est bien vu », avec la tenue du « Village informatique » de seconde main aux Halles St-Géry.
- Compostage : formations de la population (12 formations, 212 personnes en 2006), encadrement, actions du réseau de maîtres-composteurs (suivi par Inter-compost), formation de 14 nouveaux maîtres-composteurs (2006), tenue de 13 stands lors d'événements locaux, WE découverte jardins ouverts (en 2005 : 35 sites, 525 visiteurs, pas organisé en 2006), démarrage ou poursuite de plusieurs projets de compostage de quartier.

Auteurs

Véra Mombeek

Relecture et compléments d'information : Rik De Laet et Joëlle Van Bambeke

Responsable du contenu : Rik De Laet

PLANIFICATION ET IMPLICATION DU PUBLIC À LA PRISE DE DÉCISIONS

Planification et implication du public à la prise de décisions	73
1. Les processus de planification	73
2. Le « Panel Citoyen » bruxellois sur l'air	73
3. Accompagnement social des espaces verts.....	74
4. Plate-forme participative de la forêt de Soignes.....	74
5. Parlement des Jeunes Bruxellois pour l'eau.....	75
6. Le « Forum pour un développement durable ».....	75

1. Les processus de planification

Les processus de planification environnementale en Région de Bruxelles Capitale, sont essentiellement thématiques. Ainsi, la gestion des thématiques Air-climat, Bruit et Déchets est régie par des plans régionaux. Des actions telles que l'éco-construction et les inondations liées aux pluies d'orage sont également regroupées en stratégie.

Au niveau régional, des avis environnementaux stratégiques sont introduits dans le Plan Régional de Développement et dans d'autres plans tel que le plan de mobilité urbaine IRIS.

Certains avis environnementaux stratégiques sont introduits au niveau de la planification nationale: le plan climat, le plan Santé/Environnement (NEHAP), le plan fédéral de développement durable (PFDD)

Les avis environnementaux stratégiques qui sont transmis ou intégrés au niveau des stratégies européennes thématiques (par ex. AIR/CA FE) concernent l'environnement urbain et les ressources.

Indépendamment des processus de concertation liés aux permis d'environnement pour certaines installations classées soumises à études d'incidences, il existe une implication du public à la prise de décision au niveau de la planification d'actions.

Ainsi, lors de l'enquête publique réalisée en 2003 pour le 3^{ème} plan Déchets, l'IBGE a reçu 5200 réactions.

A côté des enquêtes publiques et concertations réalisées dans le cadre de l'élaboration de plans et programmes, plusieurs initiatives plus informelles peuvent être mises en évidence.

2. Le « Panel Citoyen » bruxellois sur l'air

Avec l'opération « J'inspire ma ville..., Bruxelles Capitale-Santé », mise en œuvre dans le cadre du plan Air Climat, une vingtaine de Bruxellois formant un « Panel Citoyen » ont été appelés à donner leur avis et à formuler des recommandations sur la pollution de l'air générée par le trafic routier.

Organisée à l'initiative de l'IBGE, cette démarche participative a eu lieu de mars à juin 2006. Elle s'est déroulée en trois étapes :

- sensibilisation et formation du panel aux enjeux, aux contraintes et aux réalités liées à la problématique de la pollution de l'air émise par la circulation routière ;
- organisation du débat citoyen proprement dit, alimenté par l'intervention d'experts, scientifiques et autres personnes ressources ;
- remise d'un avis officiel sur les orientations générales et les mesures que ces citoyens aimeraient voir appliquées (cet avis peut être consulté sur le site Internet de l'IBGE et sur le site de Mobil 2015 : <http://www.mobil2015.irisnet.be/Public/Page.php?ID=113&menuID=100&language=fre>).

Le Panel a été suivi à l'automne 2006 par l'organisation d'un « Atelier Air » regroupant des représentants des panélistes, des groupes d'intérêt, des administrations et des acteurs socioculturels. Cet atelier a pour mission d'identifier des mesures concrètes à prendre qui tiendront compte de l'avis des panélistes..

3. Accompagnement social des espaces verts

Depuis 1997, l'IBGE aménage, essentiellement dans les quartiers centraux et défavorisés de la Région, des espaces verts à vocation sociale en développant la participation des citoyens, de la conception à la réalisation des aménagements.

L'objectif de cette démarche est de susciter l'engagement et donc la « responsabilisation » de chaque citoyen dans la construction et la gestion de son quartier.

Jusqu'en 2005, 7 parcs bruxellois (dont 2 rétrocédés aux communes) ont fait l'objet d'une participation citoyenne (information, consultation, concertation, co-production, co-gestion) : en début de processus, une enquête menée auprès des habitants permet de définir leurs besoins et attentes ; des présentations publiques des avant-projets d'aménagement sont organisées ; des réunions de consultation sont régulièrement programmées.

En matière de production, l'IBGE assure l'encadrement des groupes de travail composés des habitants et autres acteurs concernés directement par le projet d'aménagement (examen des usagers, élaboration d'esquisse(s)...).

En matière de gestion, l'IBGE recrute sur place des gardiens-animateurs (action emploi) qui par leur connaissance du terrain et du tissu social jouissent d'une notoriété importante auprès des usagers (action prévention). Ces gardiens-animateurs ont un rôle de surveillance dynamique axé sur la mise en place d'un programme d'animation (tournoi de sport, jeux divers, etc..) essentiellement dirigé vers les jeunes usagers du parc (gestion différenciée des parcs à vocation sociale). En 2005, 8 gardiens ont été recrutés par l'IBGE et 6 animateurs proviennent d'associations sociales ou d'entreprises d'insertion professionnelle.

A l'heure actuelle, ce processus a été selon les cas, totalement (parc de la Rosée à Anderlecht, Square des Ursulines à Bruxelles-Ville) ou partiellement (parc Bonnevie et square Laekenveld à Molenbeek, parc Charlent et Cité Lambin à Auderghem, parc Gaucheret à Schaerbeek) mis en œuvre par l'IBGE. Selon les premières évaluations, les résultats obtenus sont bons. On aboutit en effet, très clairement, à un processus d'appropriation positive de l'espace par les habitants du quartier, générant un certain sentiment de fierté face au travail accompli et de respect de l'aménagement : diminution du vandalisme, amélioration de la propreté, organisation d'activités festives,...

A titre d'indication, le parc de la Rosée figure au « Répertoire des actions de développement durable à Bruxelles ». Il est consultable sur le site de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (<http://www.avcb.be>).

Le parc des Ursulines est finaliste 2006 du « Prix européen de l'espace public urbain » qui vise à reconnaître et à encourager les travaux de création ou de rénovation de lieux de cohésion au sein des villes.

4. Plate-forme participative de la forêt de Soignes

Suite à l'adoption en 2003 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du plan de gestion de la forêt de Soignes, une plate-forme participative a été mise en place : elle rassemble les usagers de la forêt, les forestiers, les gestionnaires, etc. L'objectif de cette démarche est de mieux gérer la forêt, dans la concertation, pour lui assurer un avenir à long terme.

De 2002 à 2005, la plate-forme s'est attachée à :

- favoriser le dialogue et la consultation entre les usagers et les gestionnaires de la forêt pour développer une gestion qui respecte à la fois le patrimoine naturel, les fonctions récréatives et les fonctions économiques ;
- sensibiliser et informer les usagers sur les différents aspects de la gestion forestière.

En 2005, la plate-forme a mis l'accent sur :

- les mouvements de jeunesse pour lesquelles des groupes de travail spécifiques ont été constitués en vue de mettre au point une charte d'usage ;
- les cavaliers qui sont demandeurs d'une plus grande cohérence dans le tracé des pistes qui leur sont dédiées.

Depuis octobre 2005, suite à une évaluation des deux premières années de fonctionnement de la plateforme, un site Internet a été développé ; il propose notamment une vitrine au service des organisations actives en Forêt de Soignes (<http://www.soignes-zonien.net/>).

5. Parlement des Jeunes Bruxellois pour l'eau

Le Parlement des Jeunes Bruxellois pour l'Eau se réunit tous les deux ans depuis mai 2001. Il s'inscrit dans un processus de participation de la jeunesse européenne à la gestion de l'environnement et de l'eau en particulier. Il vote le « Programme des Jeunes Bruxellois pour l'Eau » et désigne 6 à 7 jeunes élus qui le représentent et qui suivent les actions menées.

Au terme de 5 années d'activités, le « Programme des Jeunes Bruxellois pour l'Eau » a permis la réalisation de 424 projets concrets et touché près de 55.300 jeunes.

Tous ces projets sont inventoriés et consultables sur le site <http://www.parlementdejeunes.be>.

Deux projets importants sont reconduits chaque année :

- l'organisation de classes d'eau (visites, animations, activités sportives et culturelles portant sur la production et l'épuration des eaux, l'eau et la santé, les écosystèmes aquatiques, le cycle de l'eau) ;
- l'installation de robinets fontaines dans les écoles.

16 classes d'eau destinées aux établissements scolaires, maisons de jeunes et associations ont été réalisées durant l'année 2005-2006.

100 robinets fontaines ont été offerts durant l'année scolaire 2005-2006 à 48 écoles du primaire et du secondaire ainsi qu'à différents lieux culturels qui accueillent un public de jeunes. La Maison de l'Eau et de la Vie (MEV), le centre de ressources Bruxellois de GREEN Belgium asbl, assure un accompagnement pédagogique. Pour garantir le respect des robinets fontaines, toute la communauté scolaire est sollicitée et une classe relais est chargée d'animer sa campagne de promotion dans l'école (plus d'information dans le chapitre Déchets § 3.1.2.2.).

6. Le « Forum pour un développement durable »

Depuis 2001, l'IBGE soutient le « Forum pour un développement durable dans les communes bruxelloises », un projet développé en partenariat avec l'association Ville et Communes bruxelloises. Ce projet organise des échanges d'informations et d'expériences entre les communes et leur fournit des outils concrets pour faciliter la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable et valoriser les actions entreprises qui s'inscrivent déjà dans ce processus. Le Forum relaie également les informations issues des travaux effectués au niveau régional, fédéral et européen. (http://www.avcb-vsgeb.be/fr/mati/m_dev1_fr.htm)

Une enquête menée de janvier à mai 2005 conjointement par l'association et l'IBGE, auprès d'élus et de membres du personnel des administrations communales, révèle que la mise en œuvre du développement durable à Bruxelles se traduit par des actions marquantes principalement en matière de tri des déchets dans 14 des 19 communes (74%) ; en comptant les initiatives en cours, il est une réalité dans 18 communes sur 19 (95%).

Les actions d'utilisation rationnelle de l'énergie (URE) sont également bien présentes dans les communes bruxelloises bien qu'à un stade largement moins abouti. Il s'agit essentiellement d'actions en cours de réalisation (pour 10 communes, soit 53 %) ou prévues (pour 3 communes, soit 16 %) contre 26% d'actions réalisées, c'est-à-dire pour 5 communes.

ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

L'attention croissante que le législateur porte à l'impact des activités humaines sur l'environnement a engendré un foisonnement de textes législatifs visant à limiter les nuisances occasionnées par les activités humaines. Ceux-ci sont mis à disposition sur le site internet de Bruxelles Environnement - IBGE: <http://www.ibgebim.be>. L'annexe 1 quant à elle, reprend la liste des textes juridiques récemment adoptés ainsi que les motifs des principaux textes.

1. Transposition des textes européens

En Région de Bruxelles-Capitale, une large part de la législation en matière d'environnement résulte de la transposition en droit bruxellois de directives européennes. Cette transposition est une obligation : elle doit intervenir dans les délais impartis et sous la forme appropriée. Tout manquement à l'obligation de transposition peut exposer la Région à des sanctions contentieuses, y compris financières (voir plus bas l'encadré consacré aux articles 226 et 228 du Traité instituant la Communauté européenne).

Le tableau ci-dessous reprend l'état de transposition au 01/06/2007 des directives adoptées après le 01/01/2000 et qui concernent l'IBGE. La colonne à l'extrême droite mentionne également si une procédure d'infraction est en cours ou classée.

Tableau 1. Etat de transposition au 01/06/2007 des directives européennes adoptées depuis l'année 2000 et qui concernent l'IBGE

Etat de transposition au 01/06/2007 des directives européennes adoptées depuis l'année 2000					
Identifiant	Domaines d'application	Année	Délaï de	Date de	Procéd. d'infraction
		d'adoption	transposition	transposition	
Directive 2000/53/CE	Véhicules hors d'usage	2000	21/04/2002	15/04/2004	
Directive 2000/59/CE	Installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison	2000	28/12/2002	30/04/2003	
Directive 2000/60/CE	Directive-cadre sur l'eau	2000	22/12/2003	20/10/2006	oui
Directive 2000/69/CE	Valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant	2000	13/12/2002	05/07/2001	
Directive 2000/76/CE	Incinération des déchets	2000	28/12/2002	21/11/2002	
Directive 2001/42/CE	Evaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement	2001	21/07/2004	18/03/2004	
Directive 2001/77/CE	Promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité	2001	27/10/2003	01/04/2004 + 06/05/2004	
Directive 2001/80/CE	Grandes installations de combustion (GIC)	2001	27/11/2002	21/11/2002	
Directive 2001/81/CE	Plafonds d'émission de certains polluants atmosphériques	2001	27/11/2002	03/06/2003	
Directive 2001/91/CE	Hexachloroéthane	2001	31/12/2002	03/07/2003	
Directive 2002/3/CE	Ozone dans l'air ambiant	2002	09/09/2003	18/04/2002	
Directive 2002/49/CE	Evaluation et gestion du bruit dans l'environnement	2002	18/07/2004	01/04/2004	
Directive 2002/91/CE	Performance énergétique des bâtiments	2002	04/01/2006	en cours	oui
Directive 2002/96/CE	Déchets d'équipements électriques et électroniques	2002	13/08/2004	03/06/2004	classé
Directive 2003/4/CE	Accès du public à l'information en matière d'environnement	2003	14/02/2005	18/03/2004	
Directive 2003/35/CE	Participation du public	2003	25/06/2005	en cours	oui
Directive 2003/54/CE	Règles communes pour le marché intérieur de l'électricité	2003	01/07/2004	1/04/2004	oui
Directive 2003/55/CE	Règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel	2003	01/07/2004	1/04/2004	oui
Directive 2003/87/CE	Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté	2003	31/12/2003	03/06/2004	
Directive 2003/105/CE	Maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses	2003	01/04/2005	8/02/2007	oui
Directive 2003/108/CE	Déchets d'équipements électriques et électroniques (modification)	2003	13/08/2004	03/06/2004	classé
Directive 2004/08/CE	Promotion de la cogénération sur la base de la demande de chaleur utile dans le marché intérieur de l'énergie	2004	21/02/2006	14/12/2006	
Directive 2004/12/CE	Emballages et déchets d'emballages	2004	30/10/2005	en cours	oui
Directive 2004/35/CE	Responsabilité environnementale	2004	30/04/2007	en cours	
Directive 2004/42/CE	Réduction des émissions de COV dues à l'utilisation de solvants organiques dans certains vernis et peintures et dans les produits de retouche de véhicules	2004	30/10/2005	21/11/2006	classé
Directive 2004/101/CE	Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (modification)	2004	13/11/2005	en cours	
Directive 2004/107/CE	Evaluation et gestion de la qualité de l'air pour 5 polluants As, Cd, Ni, Hg et HAP	2004	15/02/2007	en cours	
Directive 2005/33/CE	Teneur S des combustibles marins	2005	05/08/2006	en cours	oui
Directive 2006/7/CE	Gestion qualité des eaux de baignade	2006	24/03/2008	en cours	
Directive 2006/32/CE	Efficacité énergétique dans les utilisations finales et aux services énergétiques	2006	17/05/2008	en cours	
Directive 2006/40/CE	Emissions provenant des systèmes de climatisation des véhicules à moteur	2006	04/01/2008	en cours	
Directive 2006/66/CE	Piles	2006	26/09/2008	en cours	
Directive 2006/123/EG	Services sur le marché interne (Bolkenstein)	2006	28/12/2009	en cours	
Directive 2007/02/CE	Infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE)	2007	15/05/2009	en cours	

Source : IBGE, Département International

Le tableau suivant en synthétise l'aspect respect ou non du délai de transposition.

Tableau 2. Transposition en droit bruxellois des directives européennes adoptées depuis l'année 2000 et qui concernent l'IBGE : respect ou non du délai de transposition (juin 2007)

	en retard	dans les délais	total
transposé	10	11	21
pas transposé	7	6	13
total	17	17	34

Source : IBGE, Département International

En juin 2007 donc, 75% (21/28) des directives qui devaient être transposées, l'étaient, mais dans la moitié des cas en retard, ce qui en tenant compte des directives non encore transposées donne un retard de transposition de 60% (17/28) environ, avec à la clé des procédures d'infraction déjà ouvertes ou à venir. Dans la grande majorité des cas, ce retard est dû à la lenteur du processus législatif.

Et au niveau des infractions maintenant?

La procédure d'infraction est décrite aux articles 226 et 228 du Traité instituant la Communauté européenne :

Article 226 : "Si la Commission estime qu'un État membre a manqué à une des obligations qui lui incombent en vertu du présent traité, elle émet un avis motivé à ce sujet, après avoir mis cet État en mesure de présenter ses observations.

Si l'État en cause ne se conforme pas à cet avis dans le délai déterminé par la Commission, celle-ci peut saisir la Cour de justice."

Article 228 : "Si la Cour de justice reconnaît qu'un État membre a manqué à une des obligations qui lui incombent en vertu du présent traité, cet État est tenu de prendre les mesures que comporte l'exécution de l'arrêt de la Cour de justice.

Si la Commission estime que l'État membre concerné n'a pas pris ces mesures, elle émet, après avoir donné à cet État la possibilité de présenter ses observations, un avis motivé précisant les points sur lesquels l'État membre concerné ne s'est pas conformé à l'arrêt de la Cour de justice.

Si l'État membre concerné n'a pas pris les mesures que comporte l'exécution de l'arrêt de la Cour dans le délai fixé par la Commission, celle-ci peut saisir la Cour de justice. Elle indique le montant de la somme forfaitaire ou de l'astreinte à payer par l'État membre concerné qu'elle estime adaptée.

aux circonstances.

Si la Cour de justice reconnaît que l'État membre concerné ne s'est pas conformé à son arrêt, elle peut lui infliger le paiement d'une somme forfaitaire ou d'une astreinte"

Ainsi selon l'article 226, si la Commission l'estime nécessaire, elle peut mettre un État en demeure de présenter ses observations puis émettre un avis motivé. Les principaux griefs concernent la non communication des mesures nationales de transposition (NC mnt), la non conformité de la transposition (Non Conf.) ou encore la mauvaise application de ces mesures nationales de transposition (MA).

Si l'État en cause ne se conforme pas à cet avis dans le délai déterminé par la Commission, celle-ci peut saisir la Cour de justice. Et si la Cour reconnaît effectivement le manquement d'Etat, celui-ci est tenu de prendre les mesures que comporte l'exécution de l'arrêt de la Cour de justice.

Ensuite selon l'article 228 on est reparti pour un tour (mise en demeure, avis motivé et saisine de la Cour) avec cette fois des amendes à la clé.

Les 2 tableaux ci-dessous dressent l'inventaire des infractions en matière d'environnement et d'énergie gérées par l'IBGE et qui ont fait l'objet d'une décision de la Commission depuis le 01/01/2005.

Tableau 3. Infractions en matière d'environnement et d'énergie (dossiers gérés par l'IBGE) par ordre chronologique des infractions (ayant fait l'objet d'une décision de la Commission depuis 01/01/2005)

N°Infraction	Type	Textes européens	Mot clé	Etat
199/2030	MA	Directive 91/271/CE	Eaux urbaines résiduaires	en cours
2003/4092	MA	Directive 85/337/CE	Evaluation Incidences projet (EIE) - Caserne Rolin	en cours
2004/005	NC mnt	Directive 2000/60/CE	Directive cadre eau	en cours - ok RBC
2004/0408	Non Conf.	Directive 2002/96/CE	Déchets équipements électriques et électroniques (DEEE)	classé
2004/2024	MA	Règlement CE 2037/2000	Ozone - techn. Frigoristes	en cours
2004/4139	Non Conf.	Directive 92/43/CE	Habitat	classé
2005/0542	NC mnt	Directive 2003/105/CE	Seveso	en cours - ok RBC
2005/0736	NC mnt	Directive 2004/12/CE	Emballages	en cours
2005/2311	Non Conf.	Directive 96/61/CE	IPPC	en cours
2005/2406	NC mnt	Directive 2003/35/CE	Participation public	en cours
2006/009	NC mnt	Directive 2002/91/CE	Performances énergétiques des bâtiments (PEB)	en cours
2006/0191	Non Conf.	Directive 2003/108/CE	Déchets équipements électriques et électroniques (DEEE)	classé
2006/195	NC mnt	Directive 2004/42/CE	Composés organiques volatils (COV)	classé
2006/2013	MA	Directive 76/160/CE	Eaux de baignade	en cours - ok RBC
2006/2050	Non Conf.	Directive 2003/54/CE	Libéralisation électricité	en cours
2006/2065	Non Conf.	Directive 2003/55/CE	Libéralisation gaz	en cours
2006/2269	Non Conf.	Directive 85/337/CE	Evaluation incidences projet (EIE)	en cours
2006/2477	Non Conf.	Directive 1999/31/CE	Mise en décharge	en cours
2006/2503	NC mnt	Directive 2005/33/CE	Teneur soufre combustible marin	en cours
2007/2062	Non Conf.	Directive 2003/105/CE	Seveso	en cours

NC mnt : retard de transposition
Non Conf. : non-conformité de la transposition
MA: mauvaise application
ok RBC: transposition est effective en Région de Bruxelles-Capitale

Source : IBGE, Département International

L'identification des infractions se fait à l'aide d'un numéro unique comportant l'année du constat. Une même transposition peut faire l'objet de plusieurs infractions (ex. la directive Seveso). L'on dénombre 20 infractions dont 7 concernent un retard de transposition (NC mnt), 9 concernent la non conformité de la transposition (Non Conf.) et 4 la mauvaise application (MA) de celle-ci.

Sur les 7 procédures d'infraction ouvertes pour retard de transposition, 1 est désormais classée, 3 devraient bientôt l'être étant donné que la transposition est maintenant effective en Région de Bruxelles-Capitale et 3 sont toujours en cours. Pour l'une d'entre elle cela risque de traîner étant donné le blocage qu'il y a entre la Région flamande et la Région wallonne pour la négociation d'un accord de coopération .

Tableau 4. Infractions en matière d'environnement et d'énergie (dossiers gérés par l'IBGE) suivant l'étape de la procédure et indication de la date de décision de la Commission

Service respons	Numéro directive	Nom de la directive	Type infraction	Numéro infraction	Etape de la procédure d'infraction						Classement		
					Article 226			Article 228					
					Mise en demeure	Avis motivé	Saisine	Mise en demeure	Avis motivé	Saisine			
ENVI	0076/160	Eaux de baignade	MA	2006/2013	4-avr-06								
	0085/337	Incidences projet (EIE) - Rolin	MA	2003/4092		13-déc-05							
		Incidences projet (EIE)	Non Conf.	2006/2269	28-juin-06								
	0091/271	Urban Waste Water	MA	1999/2030	23-avr-99	3-nov-00	26-juin-02	25-janv-06					
	0092/43	Nature	Non Conf.	2004/4139								28-juin-06	
	0096/61	IPPC	Non Conf.	2005/2311		28-juin-06	12-déc-06						
	0099/31	Mise en décharge	Non Conf.	2006/2477	12-déc-06								
	2000/60	Cadre eau	NC mnt	2004/0005	27-janv-04	7-juil-04	14-déc-04	25-juin-06	12-oct-06				
	2002/96	DEEE	Non Conf.	2004/0408									5-juil-05
	2003/105	Seveso	NC mnt	2005/0542	28-juil-05	13-déc-05	28-juin-06						
			Non Conf.	2007/2062	21-mars-07								
	2003/108	DEEE	Non Conf.	2006/0191									28-juin-06
	2003/35	Information : participation public	NC mnt	2005/2406		4-avr-06	12-déc-06						
	2004/12	Emballage	NC mnt	2005/0736		28-juin-06	12-déc-06						
	2004/42	COV	NC mnt	2006/0195		28-juin-06	12-déc-06						21-mars-07
	2005/33	Teneur soufre combustibles marins	NC mnt	2006/2503	12-déc-06								
2037/2000	Ozone-techniciens frigoristes	MA	2004/2024	30-mars-04	14-déc-04	28-juin-06							
TREN	2002/91	Perf. énergétique des bâtiments	NC mnt	2006/009		12-oct-06							
	2003/54	Libéralisation électricité	Non Conf.	2006/2050	4-avr-06	12-déc-06							
	2003/55	Libéralisation gaz	Non Conf.	2006/2065	4-avr-06	12-déc-06							

Source : IBGE, Département International

La Commission a déjà décidé de saisir la Cour de Justice à 8 reprises et dans 2 cas la procédure de l'article 228 a été entamée avec à la clé un risque d'amende.

2. Amélioration de la législation bruxelloise ... pour les entreprises

Si en Région de Bruxelles-Capitale, une large part de la législation en matière d'environnement et d'énergie trouve son origine dans la législation européenne, cela ne signifie pas que tout est joué pour autant.

Non seulement la Région a toujours lutté contre la multiplicité des diverses autorisations environnementales requises ("installations Seveso", "installations IPPC", "utilisation confinée d'OGM", "élimination de déchets dangereux", "utilisation de certains composés organiques volatils", "possession de PCB", "émission de CO2", rejet d'eaux usées dans l'environnement, ...) en les intégrant toutes dans le permis d'environnement, mais elle a également étroitement lié l'obtention du permis d'environnement et celle du permis d'urbanisme à travers la procédure dite "mixte" (voir le chapitre Prévention des risques liés aux installations classées). Le renforcement des liens entre le permis d'environnement et l'énergie est en cours d'élaboration.

D'autre part, c'est souvent au niveau des arrêtés d'exécution et de la pratique administrative que la majorité des simplifications est à trouver. Ainsi, au niveau du permis d'environnement par exemple, il importe que la classification d'une activité - de laquelle dépendra la charge administrative pour l'entreprise - soit le reflet le plus exact possible de l'impact potentiel de cette activité sur l'environnement et que les exigences posées par l'autorité soient nécessaires. Une révision régulière de la liste des installations classées est donc indispensable. Ainsi, cette liste a été fondamentalement réformée en 1993 puis allégée en 1999. En 2006, elle a fait l'objet d'une évaluation ponctuelle par des agents communaux.

Pour ce qui est de la pratique administrative, la question des délais souvent soulevée, concerne assez peu l'IBGE, des statistiques le prouvent. La question de la complexité des informations et documents à fournir par contre constitue un réel problème comme l'atteste la proportion toujours croissante de dossiers déclarés incomplets. Un toilettage du formulaire de demande du permis ne sera cette fois plus suffisant.

Auteurs

Catherine Squilbin

Relecture et compléments d'information : Katrien Debrock, Jean Delfosse

Responsable du contenu : Jean-Pierre Hannequart

TABLE DES MATIERES DETAILLEE « INSTRUMENTS ÉCONOMIQUES ET DÉPENSES ENVIRONNEMENTALES »

1. Le contexte financier régional.....	83
1.1. Budget régional.....	83
1.2. Recettes régionales.....	83
1.3. Dépenses régionales.....	84
2. Le contexte financier communal.....	84
2.1. Budgets communaux.....	84
2.2. Les recettes communales.....	84
2.3. Les dépenses communales.....	84
2.4. Pouvoir fiscal des communes.....	85
3. La classification OCDE des outils économiques relatifs à l'environnement.....	85
4. Les outils économiques au niveau de la Région.....	85
4.1. Les taxes, les droits, les cotisations et les charges environnementales.....	85
4.1.1 La taxe sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes.....	85
4.1.2 Le droit de dossier pour l'introduction d'une demande de permis d'environnement.....	86
4.1.3 L'ancienne taxe de propreté et de sécurité urbaine.....	87
4.1.4 Taxe sur le déversement des eaux usées.....	88
4.1.5 Tarification pour l'eau de distribution.....	89
4.1.6 Les taxes de circulation sur les véhicules automobiles.....	90
4.1.7 Amendes administratives.....	91
4.1.8 Taxe régionale sur les services de taxis et limousines.....	92
4.1.9 Taxe régionale sur les dépôts de mitraille ou de véhicules usagés.....	92
4.1.10 Taxe sur les panneaux d'affichage.....	92
4.1.11 Taxe sur les appareils distributeurs de carburants liquides ou gazeux.....	93
4.1.12 Les charges de collecte de déchets.....	93
4.1.13 La tarification de certains flux de déchets et les contrats commerciaux.....	93
4.1.14 La cotisation emballages.....	93
4.1.15 Les autres cotisations liées aux obligations de reprise.....	95
4.2. Les titres, quotas et permis négociables.....	98
4.2.1 Les quotas d'émission de gaz à effet de serre (GES).....	98
4.2.2 Certificats verts.....	98
4.3. Les systèmes de dépôts et consignation.....	100
4.4. Les primes et subsides motivés par le développement durable.....	100
4.4.1 La prime régionale à l'installation de panneaux solaires thermiques pour le logement.....	100
4.4.2 Primes Sibelga pour utilisation rationnelle de l'énergie (URE).....	100
4.4.3 Brureba.....	102
4.4.4 Aides aux entreprises.....	102
4.4.5 Subsides aux communes.....	103
4.4.6 Subventions aux asbl et aux entreprises d'économie sociale.....	104
4.4.7 Le mécanisme de tiers-investisseur.....	105
4.5. Les approches volontaires.....	105
4.5.1 Le label entreprise écodynamique.....	105
4.5.2 Les placements financiers durables.....	106
5. Les outils économiques au niveau des Communes.....	106
5.1. Taxes, droits et charges relatives à l'environnement.....	106
5.2. Subsides motivés du point de vue environnemental.....	109
5.2.1 Les primes à l'installation de panneaux solaires thermiques (ECS).....	109
5.2.2 Les primes à l'installation de citernes d'eau de pluie.....	110
5.2.3 Les primes à l'achat d'un fût composteur.....	112
5.2.4 Les primes à l'installation d'une toiture verte.....	113
5.2.5 Les primes à l'installation de plantes grimpantes et à la rénovation de jardinets de façade.....	114
5.3. Les placements financiers durables.....	115
6. Bibliographie et publications connexes.....	115

INSTRUMENTS ÉCONOMIQUES ET DÉPENSES ENVIRONNEMENTALES

Les outils économiques forment, avec les instruments financiers, l'une des trois catégories de techniques à la disposition des gouvernements pour atteindre des objectifs politiques et qui sont :

- les instruments juridiques (injonctions, normes, pénalités),
- les instruments économiques et financiers (incitation, entière liberté d'agir ou non),
- les instruments informatifs ou sociaux (campagnes d'éducation et de communication, base de connaissance et d'informations).

Les outils ou instruments économiques relatifs à l'environnement sont ceux qui visent à inciter les agents, par une action sur les mécanismes du marché, à adopter un comportement plus respectueux de l'environnement. Les autres dépenses et recettes à caractère environnemental ne sont donc pas des outils économiques mais plutôt des instruments financiers car elles visent davantage à répondre directement à des besoins collectifs ou à les financer. La limite entre les deux est toutefois parfois difficile à fixer, suivant l'impact effectif sur le comportement des agents économiques; raison pour laquelle nous avons maintenu la mention de "dépenses environnementales" également dans l'intitulé du chapitre.

En collaboration avec le bureau Développement-Environnement, un premier inventaire des instruments économiques relatifs à l'environnement a été dressé pour la Région de Bruxelles-Capitale et au niveau des 19 Communes qui la composent.

Le présent chapitre de l'Etat de l'Environnement rassemble les données chiffrées reprises dans cet inventaire.

1. Le contexte financier régional

1.1. Budget régional

La Région de Bruxelles Capitale gère en 2005 un budget de 2.280,02 millions d'euros de recettes prévues et 2.495,23 de dépenses prévues pour 1.006.749 habitants, soit un peu plus de 2.264,73 euros par habitant en recettes et 2.478,50 euros en dépenses budgétées. Comparativement à la Wallonie avec 1.580,40 euros en recettes et 1.710,80 en dépenses et à la Flandre avec 3.206,60 en recettes et 3.134,59 en dépenses.

Tableau 1. Budget des trois régions de la Belgique en 2005 (en millions d'euros)

Région	Nbre d'habitants	Recettes	Dépenses	Solde brut 2005 (- si à financer)
Bruxelles-Capitale	1.006.749	2.280,02	2.495,23	-215,21
Région wallonne	3.395.942	5.366,965	5.809,810	-442,85
Région Flamande	6.043.161	19.378,04	18.942,87	435,17

1.2. Recettes régionales

Les recettes de la Région sont composées d'une partie dite "non fiscale" (exercice des compétences de l'agglomération, versement au fond de réserve, dotation fédérale pour la remise au travail des chômeurs et la mainmorte ainsi que la part attribuée de l'Impôt sur les Personnes Physiques) et de recettes fiscales provenant d'une part de 12 taxes régionales et d'autre part d'impôts régionaux perçus par le pouvoir fédéral mais dont les recettes sont attribuées aux Régions.

Tableau 2. Recettes de la Région de Bruxelles –Capitale en 2005 (en millions d'euros)

	Montants des recettes en 2005	Pourcentage des recettes totales en 2005
Impôts régionaux (perçus par le fédéral)	893,36	39,18
Taxes régionales autonomes	142,13	6,23
Part IPP	696,03	30,52
Autres recettes propres non fiscales	329,90	14,46
Recettes affectées aux fonds organiques (dont gestion de la dette)	218,61	9,58
Total	2.280,02	100

1.3. Dépenses régionales

Parmi les dépenses régionales, le budget de l'eau et de l'environnement représente près de 8 % (193,67 millions d'euros en 2005). Les dépenses relatives à l'environnement ne se limitent toutefois pas à ce budget. Ainsi par exemple les dépenses pour les transports en commun (18,30% des dépenses régionales) sont comptabilisées séparément ou, dans d'autres cas comme les audits énergétiques qui seraient réalisés dans le secteur de l'enseignement ou de la santé, dans les budgets de ces secteurs et pas dans celui de l'environnement ou de l'énergie. Il est donc difficile de se faire une idée tout à fait complète de la dépense engagée en faveur de l'environnement ou plus largement du développement durable. Idéalement toute dépense publique devrait correspondre à ces critères.

Tableau 3. Dépenses sectorielles en Région de Bruxelles –Capitale en 2005 (en millions d'euros)

Secteurs	Moyens d'action	Moyens de paiement	Pourcentage des moyens de paiements régionaux
Transports publics	478,02	456,69	18,30
Aménagement du territoire	72,68	61,86	2,47
Monuments et sites	17,41	20,3	0,81
Environnement - eau	194,04	193,67	7,76
Energie	4,93	3,95	0,15
Recherche non économique	4,44	4,53	0,18
Sous-total	771,52	741	29,69
Total Région	2.730,42	2.495,23	100

2. Le contexte financier communal

2.1. Budgets communaux

Par rapport au budget régional de 2.495,23 millions d'euros, les budgets communaux représentent ensemble une somme de 1.531,10 millions d'euros au total pour les 19 communes soit un peu plus de 1.520,83 euros par habitant. La moyenne en Belgique se situe à 1.270 euros par habitant. Ce niveau moyen en Belgique varie surtout en fonction de l'importance de la population: il s'établit ainsi à EUR 964 par habitant dans les communes de moins de 10.000 habitants, à EUR 1.036 par habitant dans les communes de 10.000 à 50.000 habitants et à EUR 1.910 par habitant dans les communes de plus de 50.000 habitants.

2.2. Les recettes communales

Pour les communes comme pour la Région, les choix politiques organisant les sources de financement autonomes peuvent être plus ou moins inspirés par le souci du développement durable et éventuellement constituer de véritables outils économiques locaux, complémentaires des outils réglementaires.

2.3. Les dépenses communales

Dans les différentes communes, les budgets "environnement" ne recouvrent pas toujours les mêmes compétences. Les comparaisons intercommunales sont donc difficiles même à ce niveau. Comme ailleurs, les dépenses relatives à l'environnement ne se limitent pas à un budget particulier mais c'est la prise en compte de critères favorables au développement durable qui sera plus ou moins marquée ou plus ou moins efficace.

2.4. Pouvoir fiscal des communes

La fiscalité constitue la principale source de financement des communes belges; elle représente en moyenne 45,5 % des recettes ordinaires. Les recettes fiscales atteignent en moyenne en 2005 578 EUR par habitant. De 1990 à 2005, la fiscalité communale a connu une forte progression qui l'a vue passer de 35,8 % à 45,5 % des recettes ordinaires.

3. La classification OCDE des outils économiques relatifs à l'environnement

L'OCDE a développé une base de données en ligne sur l'Internet (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>) qui rassemble les outils économiques mis en oeuvre dans les différents pays adhérents à l'organisation. Cette base de données classe les outils suivant deux aspects : par domaine et par type.

Domaines environnementaux sur lesquels portent les outils

- Pollution de l'eau
- Pollution de l'air
- Changement climatique
- Contamination des sols
- Gestion des déchets
- Gestion des ressources naturelles
- Bruit
- Protection de la couche d'ozone
- Efficacité énergétique
- Transport
- Gestion (de l'affectation) des sols

Types d'outils

- Taxes, droits et charges relatives à l'environnement
- Permis négociables
- Système de consignation/garantie
- Subsidés motivés du point de vue environnemental
- Approches volontaires

Cette classification permet de situer les données collectées dans une grille d'analyse commune à l'ensemble des pays de l'OCDE. La Région flamande, la Région wallonne et le SPF Finances du Gouvernement fédéral ont déjà complété la grille OCDE et leurs données sont publiées dans la base.

4. Les outils économiques au niveau de la Région

La Région bruxelloise a mis en place une fiscalité spécifique. Certaines de ces taxes sont directement ou indirectement liées à l'environnement. Le plus souvent la motivation de ces taxes ne relève toutefois pas du pilier environnemental du développement durable. Le critère d'intentionnalité se retrouve davantage dans les primes que la Région octroie aux ménages et aux entreprises ou dans les aides attribuées aux Communes pour différentes missions ou projets relatifs à l'environnement.

4.1. Les taxes, les droits, les cotisations et les charges environnementales

4.1.1 La taxe sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes

La taxe sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes est l'une des douze taxes régionales autonomes qui contribuent aux recettes fiscales générales de la Région.

En principe, une taxe sur les établissements classés liée au permis d'environnement en Région bruxelloise correspond parfaitement au concept d'outil économique relatif à l'environnement et destiné à influencer le comportement des acteurs ou à internaliser des coûts environnementaux ou sociaux. Suivant l'activité classée et son impact sur l'environnement, les domaines concernés seront très variés. A priori la taxe

n'exclut donc aucun domaine de son champ d'application et c'est ce large champ que nous avons considéré pour la classer, bien que, in fine, sa base la rapproche davantage d'une taxe purement urbanistique. En ce qui concerne les groupes cibles, seuls les particuliers échappent totalement à la taxe, dans la mesure toutefois où ils n'exercent aucune activité soumise à un permis d'environnement.

La taxe est due pour une année entière et déterminée par la situation au 1er janvier de l'année concernée. Le montant est proportionnel à la superficie occupée par l'établissement (2006):

- moins de 5 ares : 153,30 EUR (125 EUR index 1995)
- 5 à 10 ares : 306,60 EUR (250 EUR index 1995)
- 10 à 100 ares : 613,10 EUR (500 EUR index 1995)
- plus de 100 ares : 1.532,80 EUR (1250 EUR index 1995).

Le tableau suivant présente l'évolution des recettes régionales liées à la taxe sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes (en milliers d'euros). Elles ont été sans cesse croissantes au cours des dernières années.

Tableau 4. Evolution des recettes régionales liées à la taxe sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes (en milliers d'euros)

	2005	2004	2003	2002
Recettes	1 607	1 514	1 202	865
Budget	1 317	983	850	814

Source: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction du Budget.

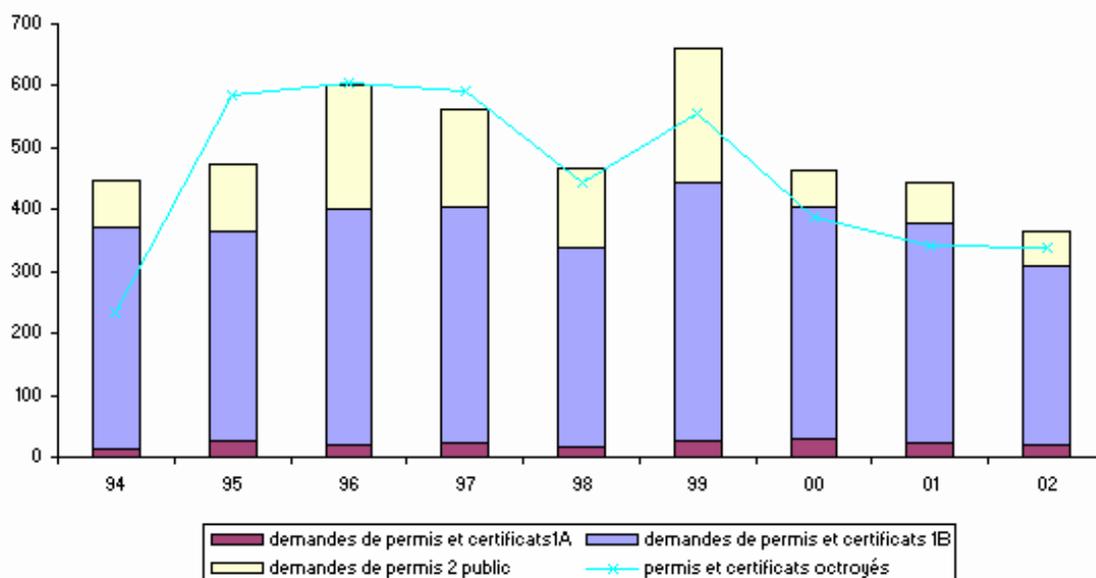
Alors qu'elle n'était que de 0,04 % en 2002, la part occupée par cette taxe dans les recettes totales de la Région représentait 0,07 % en 2005. C'est la troisième en importance parmi les douze taxes régionales autonomes, après la taxe régionale forfaitaire à charge des chefs de ménage, des entreprises et des indépendants (3,07 %) et la taxe régionale à charge des propriétaires d'immeubles bâtis (3,12 %).

4.1.2 Le droit de dossier pour l'introduction d'une demande de permis d'environnement

Le droit de dossier pour les demandes de permis d'environnement se classe parmi les taxes et charges. Il concerne uniquement les entreprises sauf dans le cas d'activités classées exercées par des personnes physiques ou des organismes publics par exemple. Comme il s'agit d'une charge administrative générale pour toutes les demandes elle ne concerne pas spécifiquement un domaine particulier de l'environnement. Le montant du droit de dossier est fonction du type de permis (plus d'information sur les permis d'environnement dans le [chapitre Prévention et gestion des risques liés aux installations classées](#))

- 125 € pour les demandes de permis d'environnement de classe II ou les permis d'environnement temporaires :
- 250 € pour les demandes de permis d'environnement de classe 1B
- 625 € pour les installations de classe 1A et pour les demandes de certificat d'environnement
- 1.250 € pour les demandes de permis d'environnement précédé d'un certificat d'environnement, classe 1A
- 2.500 € pour les demandes de permis d'environnement sans certificat préalable, classe 1A
- La plupart des communes perçoivent également un droit de dossier complémentaire, celui-ci est variable.

Figure 1. Demandes de permis/certificats et permis/certificats octroyés par le service Autorisation



Source: IBGE.

Sur base du bilan chiffré de l'IBGE par type de dossier rentré entre le 15/12/2004 et le 15/12/2005 on peut extrapoler les recettes suivantes:

Tableau 5. Extrapolation des recettes liées au droit de dossier pour des demandes de permis d'environnement durant la période du 15/12/2004 au 15/12/2005 (en euro's)

Type de dossier	Montant unitaire (EUR)	Nombre	Montant total (EUR)
Certificat 1A	625	2	1.250
Certificat 1B	625	5	3.125
Permis sans certificat 1A	2.500	12	30.000
Permis suite à un certificat 1A	1.250	1	1.250
Permis sans certificat 1B	250	302	75.500
Permis suite à un certificat 1B	250	1	250
Permis classe 2 public	125	60	7.500
Permis pour installations temporaires	125	49	6125
Total		432	125.000

source : IBGE, division Autorisations

4.1.3 L'ancienne taxe de propreté et de sécurité urbaine

La taxe régionale actuelle qui touche les ménages et les entreprises ne présente plus aucun lien avec le développement durable puisque sa base est forfaitaire et son produit n'est plus affecté comme précédemment en partie à une charge environnementale.

Par contre, la "taxe de propreté et de sécurité urbaine" qui la précédait, instaurée le 31 mai 1990 par le Gouvernement bruxellois au moyen d'un règlement (MB 12/09/1990) modifié une première fois le 16 mai 1991 (MB 22/06/1991) puis annulé par un arrêt du Conseil d'Etat du 9 avril 1992 (MB 08/09/1992), était affectée en partie la collecte des déchets. Elle fut finalement transformée en taxe régionale autonome sans affectation définie. Initialement, cette taxe annuelle était payée par les ménages (1.800 BEF/an), les indépendants, les commerces etc. (1.800 BEF/an) et les propriétaires des bâtiments non résidentiels (200 BEF/m²/an). Les recettes annuelles prévues pour cette taxe était de 1,3 milliard de BEF (Source: Conseil de la Region de Bruxelles-Capitale, Séance plénière du jeudi 17 mai 1990).

4.1.4 Taxe sur le déversement des eaux usées

La taxe sur le déversement des eaux usées s'applique à tous les consommateurs d'eau, qu'ils soient publics ou privés, entreprises ou ménages. Des exemptions et remboursements sont prévus pour les personnes qui sont à charges des CPAS ou dont les moyens d'existence sont inférieurs au minimum de moyens d'existence.

Le produit de la taxe est affecté au Fond pour la Gestion des eaux usées et pluviales. La partie prélevée sur base des matières polluantes non traitées dans les ouvrages collectifs d'épuration peut être affectée à des aides à l'investissement visant à diminuer certaines pollutions suivant des modalités à fixer par le Gouvernement.

La taxe sur le déversement des eaux usées créée en 1996 reste d'application aussi longtemps que l'Arrêté à prendre par le Gouvernement en vertu de l'Article 38 de la nouvelle Ordonnance du 20 octobre 2006 ne sera pas entré en vigueur. Il y est distingué deux types d'eaux usées: les eaux domestiques, couvrant les usages courants pour les ménages et les communautés et les eaux autres que domestiques, nécessaires à la réalisation d'activités -précisées à l'annexe II - par des entreprises de plus de 7 personnes.

La taxe annuelle due sur le déversement des eaux usées domestiques s'élève à 0,3471 EUR/m³ et est perçue via la facture de consommation envoyée à chaque client par l'IBDE.

La taxe annuelle pour les eaux usées non domestiques est quant à elle gérée par l'IBGE et calculée sur base d'une formule liée au volume d'eau rejeté et à la charge polluante déversée pendant la période imposable:

$\text{Alpha} \times V_r + \text{beta} \times \text{CP}$
--

où :

Alpha = 0,0768 EUR si l'eau est déversée en ut public et 0 EUR si elle ne l'est pas;

V_r = volume d'eau rejetée en m³

Beta = 0,00035 EUR si l'eau est déversée en égout public et 0,00045 EUR si elle ne l'est pas (prix de l'unité de pollution).

CP = charge polluante déversée pendant la période imposable exprimée en unités de pollution et dénommée Pr ou Pf suivant que le redevable procède ou non à l'analyse de ces eaux usées

L'Ordonnance du 20 octobre publiée le 3 novembre 2006, transpose dans l'ordre juridique de la Région de Bruxelles-Capitale la Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Elle prévoit notamment en son article 38 que soit déterminé " le coût-vérité de l'eau, c'est-à-dire la totalité des coûts des services liés à l'utilisation de l'eau en vue de permettre la prise en compte du principe de récupération des coûts."

Le Gouvernement bruxellois devra encore préciser par voie d'Arrêté les modalités pratiques de coordination, de mise en œuvre et de perception du coût vérité de l'eau par les différents opérateurs mentionnés dans l'Ordonnance du 20 octobre 2006 :

- pour le stockage et le traitement d'eau potable destinée à la consommation humaine plus la gestion opérationnelle intégrée des infrastructures assurant la distribution d'eau et la collecte communale des eaux urbaines résiduaires ;
- pour la conception, l'établissement et la gestion de l'exploitation des infrastructures assurant la collecte des eaux usées qui lui sont confiées par les communes, ainsi que la distribution d'eau potable destinée à la consommation humaine ;
- pour le contrôle des captages bruxellois d'eau destinée à la consommation ;
- pour la conception, l'établissement et la gestion d'exploitation des infrastructures assurant la collecte des eaux usées autre que celles attribuées aux autres opérateurs, la conception, l'établissement et la gestion de l'exploitation des infrastructures assurant l'épuration des eaux usées, la conception, l'établissement et la gestion de l'exploitation d'infrastructures assurant une régulation des flux d'eaux usées et la lutte contre les inondations.

A noter que l'Ordonnance prévoit aussi qu'une partie des recettes générées par la tarification de l'eau soit réservée à des fins de solidarité internationale et une autre à des fins sociales.

Le produit de la taxe sur les déversements d'eaux usées représente grosso modo 21 millions d'euros, donc un peu moins d'un pourcent des recettes régionales, en diminution ces dernières années.

Tableau 6. Produit de la taxe sur le déversement des eaux usées rapporté aux recettes régionales (en milliers d'euros)

	2005	2004	2003	2002
Produit taxe	20.687	20.438	22.825	20.365
Recettes rég.	2.217.257	2.027.213	1.780.805	1.744.289
%	0,93	1,01	1,28	1,17

Source: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction du Budget.

Le prix d'un m³ d'eau en 2006 varie entre 0,80 EUR (tarif domestique pour consommation vitale < 15 m³ / an) et 3,06 EUR par m³ EUR (tarif domestique pour consommation "confort" > 60 m³ / an). La taxe sur le déversement des eaux usées (0,3471 EUR/m³) représente donc un surcoût de 11 à 58 % (maximal pour les "petits consommateurs" d'eau de distribution).

Dans l'analyse des chiffres concernant les taxes sur le déversement des eaux non domestiques, (voir chapitre EAU et sur le site internet de l'IBGE, la fiche documentée n° 9 en lien avec la thématique eau), on constate que parmi les "10 secteurs polluants majeurs identifiés, les industries des métaux et dérivés, les hôpitaux et l'industrie agro-alimentaire supportaient ensemble 54% de la taxe pour l'exercice d'imposition 2004. (...) En moyenne, par siège d'exploitation, ce sont les hôpitaux et, dans une moindre mesure, les piscines qui supportent la taxe la plus élevée. Ceci s'explique par l'importance des volumes d'eau rejetés par ces secteurs mais également, en ce qui concerne les hôpitaux, par la composition de ces effluents. En effet, les rejets des hôpitaux sont principalement de nature domestique mais contiennent bon nombre de désinfectants et d'antibiotiques"

"Entre la première ('96-'97) et la seconde année d'imposition ('98), la proportion (d'entreprises qui ont opté pour le calcul de la taxe) sur base d'analyses des effluents est passée de 17 à 24%. Cette proportion a ensuite fluctué entre 20 et 30% selon les années. On constate également que, à l'exception de l'année 2003, le montant annuel total des taxes payées sur base d'analyses rapporté au nombre correspondant d'entreprises tend à diminuer. Cette observation peut s'expliquer par différents facteurs :

- réduction des charges polluantes émises par unité d'activité (production);
- réduction (de la consommation et/ou) de la production ;
- cessation d'activité des entreprises les plus polluantes.

L'interprétation de ce constat nécessiterait cependant une analyse plus fine pour savoir quelle est la part de ces différents facteurs dans l'évolution observée et quels sont les secteurs ou les entreprises concernés."

"En tant que mesure incitative, la taxation encourage (effectivement) les utilisateurs à réexaminer leurs besoins en eau, à envisager la prévention intégrée (recyclage, réutilisation, ...) et à investir dans des systèmes de traitement des eaux (Ateliers Van Roy, illochroma, abattoirs, SABCA, FMM, ...)."

4.1.5 Tarification pour l'eau de distribution

La tarification progressive de l'eau et ses différentes composantes rentre dans la catégorie des charges environnementales.

Le premier janvier 2005 est entrée en vigueur en région bruxelloise une nouvelle tarification pour l'eau de distribution. Le prix de l'eau de distribution se compose à Bruxelles d'une redevance d'abonnement (variable suivant les communes), d'un prix au m³ variable en fonction de la quantité consommée d'eau distribuée, d'une redevance d'assainissement et d'une taxe régionale sur le déversement des eaux usées. Dans la tarification le minimum vital prévu par la conférence de Rio a été intégré (un prix réduit par an et par personne pour les premiers 15 m³ consommés). La tarification est progressive et dorénavant basée sur l'individu plutôt que sur le point de livraison.

Tableau 7. Tarification progressive de l'eau en RBC

Tranches	m ³ par personne	prix en € / m ³
vitale	de 0 à 15 m ³ /an	0,80
sociale	de 15 à 30 m ³ /an	1,39
normale	de 30 à 60 m ³ /an	2,06
confort	de 60 et plus...	3,06

Source: VIVAQUA.

Est comprise dans ce prix la redevance régionale wallonne relative à la protection des eaux potabilisables de 0,07 €/m³.

S'ajoutent à ce prix de base progressif:

- la taxe régionale bruxelloise sur le déversement des eaux usées (0,35 €/m³, cfr. ci-dessus).
- la redevance d'assainissement (varie entre 0,05 €/m³ et 0,25 €/m³).
- la TVA; l'eau étant un bien de première nécessité, le taux de TVA appliqué est de 6%, soit le taux le plus réduit.

4.1.6 Les taxes de circulation sur les véhicules automobiles

Les taxes de circulation et mise en circulation sont des impôts régionaux c'est à dire qu'ils sont perçus par le pouvoir fédéral mais que leurs recettes sont attribuées aux Régions.

La **taxe de circulation** est perçue par année civile pour les véhicules utilitaires et pour des périodes de 12 mois consécutifs à dater de l'immatriculation pour les autres. Son montant est calculé suivant des barèmes propres au type de véhicule (7 catégories) en fonction soit de la puissance du moteur (voitures, etc.), soit de sa cylindrée (autobus, etc.), soit de la masse maximale autorisée (MMA) pour les véhicules affectés au transport de marchandises (camions, etc.). Dans d'autres cas la taxe est fixée à un taux unique (motos) ou forfaitairement (remorques de camping, véhicules de plus de 25 ans, etc.). Pour les véhicules destinés au transport de marchandises uniquement il existe plus de 338 catégories de taux.

Cette taxe est destinée à évoluer vers une taxe qui tient compte des nuisances environnementales des véhicules.

Tableau 8. Exemples de quelques taux pour la taxe de circulation en 2006 (euros)

Type de véhicule	Taxe en EUR (1/07/2006)
Camionnette utilitaire	19,32 (par 500 kg de MMA)
Ancêtres (> 25 ans)	27,08
Motos	42,36
Voiture 4 CV et moins	59,76
...	...
Voiture 11 CV	312,60
...	...
Voiture 20 CV	1 527,72
Par CV supplémentaire > 20	83,28

Source: SPF Finances, Memento fiscal 2006.

Des exemptions de taxe de circulation sont notamment accordées pour les véhicules de certains handicapés et pour les véhicules à usage occasionnel.

A noter: les recettes des TCC (taxe de circulation complémentaire) pour les véhicules fonctionnant au LPG et la taxe compensatoire des accises (TCA) pour les véhicules à moteur diesel ne figurent pas dans les comptes régionaux. Ces recettes semblent conservées par le pouvoir fédéral. Par contre, des décimes additionnels communaux sont prélevés en même temps que la taxe de circulation; les recettes de l'eurovignette pour les véhicules dont la Masse Maximale Autorisée (MMA) est égale ou supérieure à 12T reviennent quant à eux à la Région.

Tableau 9. Recettes pour la taxe de circulation en Région de Bruxelles-Capitale en milliers d'euros

	2005	2004	2003	2002
Recettes	107.731	94.172	108.412	92.181
Budget	97.600	106.299	110.522	99.814

Source: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction du Budget.

La part de la taxe de circulation dans le total des recettes régionales est fort importante mais n'augmente pas: de 5,28 % en 2002 à 4,85 % en 2005 (suivant les tableaux récapitulatifs des comptes régionaux). C'est le troisième impôt régional le plus important après les droits d'enregistrement (20,22 % des recettes en 2005) et les droits de succession (12,97 % des recettes en 2005).

La **taxe de mise en circulation** est perçue sur les véhicules routiers, les aéronefs et les bateaux lorsqu'ils sont mis en usage sur la voie publique ou utilisés en Belgique (art.94 C.T.A., Code des taxes assimilées aux

impôts sur les revenus). La taxe n'est due qu'une seule fois au moment de la première mise en circulation du véhicule sur la voie publique par une personne déterminée. Lorsque ce même véhicule est remis en circulation au nom d'une autre personne, la TMC est due à nouveau. Son exemptés de la TMC les véhicules pour handicapés, les ambulances et les véhicules affectés exclusivement à un service public de l'Etat.

Pour les véhicules routiers, la taxe est fixée sur base de la puissance de leur moteur, exprimée soit en CV fiscaux, soit en kilowatts (kW). Pour les aéronefs et les bateaux, la taxe est un montant forfaitaire. Pour tous ces moyens de transport, la taxe dépend également de la période écoulée depuis la première mise en circulation.

Tableau 10. Exemples de quelques taux pour la taxe de mise en circulation en 2006 (euros)

Type de véhicule	Taxe en EUR
0 à 8 CV	61,50
9 - 10 CV	123
11 CV	495
...	...
+ de 17 CV	4 957
ULM	619
Autres aéronefs	2.478
Bateaux	2.478

Source: SPF Finances, Memento fiscal 2006.

Pour les véhicules routiers dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié (LPG), la TMC fixée est diminuée de 298 euros, le cas échéant limité au montant de la taxe. Enfin pour ceux qui ont déjà été immatriculés soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, la TMC est réduite sur une période de 15 ans en fonction du nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation (échelle de 90% pour les véhicules de 1 à 2 ans d'âge jusqu'à 10% pour 14 à 15 d'âge; ensuite forfait de 61,50 EUR).

Tableau 11. Recettes pour la taxe de mise circulation en Région de Bruxelles-Capitale en milliers d'euros

	2005	2004	2003	2002
Recettes	38.914	38.083	36.358	32.270
Budget	38.705	37.975	38.769	32.419

Source: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction du Budget.

4.1.7 Amendes administratives

Les amendes administratives couvrent des dommages touchant à pratiquement tous les secteurs de l'environnement. Elles concernent aussi bien les particuliers que les entreprises. Elles n'entraînent pas de poursuites judiciaires particulières (sauf en cas de non paiement).

L'Ordonnance du 25 mars 1999 dite « ordonnance inspectorat » relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement publiée le 24/06/1999 au Moniteur Belge a unifié les régimes de contrôle et de sanctions jusque là disparates et mis en place des moyens de lutte contre et de répression des infractions environnementales, en veillant à ne pas surcharger les tribunaux répressifs ou les polices communales.

L'« Ordonnance inspectorat » a fixé deux catégories pour les infractions les moins graves et leurs sanctions minimales et maximales (de 62,50 EUR à 625 EUR, Articles 32) d'une part et les autres (de 625 EUR à 62500 EUR, Article 33) d'autre part. Nous les reprenons in extenso:

Tableau 12. Montants des amendes administratives infligés (en euros)

	2002	2003	2004	2005	TOTAL
RBC	125.784	80.992	64.380	64.809	335.965
avions	103.150	0	0	1.417.369	1.520.519
RBC + avions	228.934	80.992	64.380	1.482.178	1.856.484
communes	15.000	16.021	15.957	26.884	73.862
TOTAL	472.868	178.005	144.717	2.991.240	3.786.830

Tableau 13. Montants des amendes administratives payés (en euros)

	2002	2003	2004	2005	TOTAL
RBC	32.943	119.770	34.145	49.928	236.786
avions	16.240	0	0	59.018	75.258
RBC + avions	49.183	119.770	34.145	108.946	312.044
communes	6.124	11.003	7.238	18.890	43.255
TOTAL	104.489	250.543	75.528	236.782	667.342

4.1.8 Taxe régionale sur les services de taxis et limousines

La taxe sur les taxis concerne le domaine des transports et, de façon accessoire, les domaines environnementaux sensibles aux impacts générés par les transports.

Chaque année un avertissement extrait de rôle est envoyé aux personnes qui, d'après la Direction des Taxis de l'AED (Administration de l'Équipement et des Déplacements), répondent aux conditions d'enrôlement.

Montants :

- taxe pour un service de taxis : 682,00 EU
- taxe pour un service de location de voitures avec chauffeur : 682,00 EU
- taxe pour l'affectation d'un taxi à un service de location de voitures avec chauffeur : 62,00 EUR
- taxe pour la publicité sur véhicule: 125,00 EUR.

La taxe actuelle devrait être prochainement revue à la baisse dans le cadre du nouveau "plan taxis".

4.1.9 Taxe régionale sur les dépôts de mitraille ou de véhicules usagés

La taxe sur les dépôts de mitraille concerne l'ensemble des domaines de l'environnement touchés par les nuisances de ce type d'installations donc les déchets, le sol etc.

La taxe est due annuellement pour chaque dépôt, en fonction de la superficie:

- de 0 à 5 ares : 551,80 EUR
- de 5 à 10 ares : 1.097,50 EUR
- de 10 à 20 ares : 1.459,20 EUR
- de 20 à 50 ares : 1.839,30 EUR
- de 50 à 100 ares : 2.452,40 EUR
- plus de 100 ares : 3.065,50 EUR

La taxe sur les dépôts de mitraille a été reprise de la fiscalité de la Province de Brabant.

4.1.10 Taxe sur les panneaux d'affichage

La taxe sur les panneaux d'affichage n'est pas directement liée à des domaines conventionnellement pris en compte en matière d'environnement mais plutôt à l'urbanisme. La taxe est due par la personne (physique ou morale) qui dispose du droit d'utiliser un panneau d'affichage ou, si elle n'est pas connue, par le propriétaire du terrain, du mur ou du véhicule sur lequel se trouve le panneau. Le paiement se fait sur une base annuelle:

- Par panneau fixe : 0,060 EUR par dm² destiné à l'affichage.
- Pour les murs : 0,060 EUR par dm² utilisé pour l'affichage.
- Par panneau mobile : 367,90 EUR (montant forfaitaire).

La taxe sur les panneaux d'affichage a été reprise de la fiscalité de la Province de Brabant.

4.1.11 Taxe sur les appareils distributeurs de carburants liquides ou gazeux

La taxe sur les appareils distributeurs de carburant concerne l'ensemble des domaines de l'environnement touchés par les nuisances de ce type d'installations et principalement le sol et l'air.

La taxe est due annuellement pour chaque installation, sauf si elle a été mise en service après le 30 juin auquel cas elle est divisée par deux.

- Par appareil fixe : 46,00 EUR
- Par appareil mobile : 9,20 EUR
- Par appareil automatique: 153,30 EUR.

La taxe sur les appareils distributeurs a été reprise de la fiscalité de la Province de Brabant.

4.1.12 Les charges de collecte de déchets

En Région Bruxelloise, il n'y a pas de taxe en la matière. La collecte des déchets ménagers s'effectue gratuitement à Bruxelles mais un sac réglementaire doit être utilisé (sac blanc). L'agence régionale pour la propreté a été créée par l'ordonnance du 19 juillet 1990 (MB 25.09.90). Le règlement du 15/07/1993 (MB 01.09.93) concerne l'enlèvement par collecte, des immondices; il a été complété par des addendums (règlements du 18.07.2002, 27.11.2003, 20.07.2005). Le Règlement du 20 décembre 1990 définit le montant des redevances à percevoir par le service de la propreté publique pour l'enlèvement de déchets industriels, commerciaux ou assimilés et pour les enlèvements spéciaux.

Historiquement, le financement de la collecte des déchets devait être assuré par une taxe dont le produit était affecté (la taxe de propreté et sécurité urbaines) mais celle-ci a été annulée par le Conseil d'Etat et remplacée par une taxe sans affectation. Le montant de cette dernière, forfaitaire, a fortement augmenté au cours des dernières années mais dès lors sans prise en compte d'autres considérations liées au principe pollueur-payeur.

4.1.13 La tarification de certains flux de déchets et les contrats commerciaux

Des tarifs contractuels sont établis pour les flux de déchets autres que les déchets ménagers, ou pour les clients professionnels. L'agence Bruxelles Propreté peut fonctionner comme un autre prestataire de service pour la collecte et le traitement de déchets non ménagers.

La tarification actuelle des services de Bruxelles-Propreté pourrait constituer un outil économique par le fait qu'elle contribue à faire appliquer le principe du pollueur-payeur (par opposition aux collectes gratuites).

4.1.14 La cotisation emballages

La cotisation emballage peut être considérée comme une charge environnementale qui s'applique aux entreprises. La cotisation emballage comme les autres cotisations liées aux obligations de reprise peut être considérée comme un outil économique bien que son niveau n'intègre que les coûts immédiats liés à la collecte et au recyclage éventuel des emballages (comme pour les autres produits).

La Directive du Parlement européen et du Conseil 94/62/CE du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages s'est traduite en Belgique sous la forme d'un accord de coopération conclu le 30 mai 1996 entre les trois régions. L'accord concernait la prévention et la gestion des déchets d'emballages et fixait des pourcentages globaux minimum de valorisation et de recyclage (exprimés en pourcentage de poids par rapport au poids total des emballages perdus mis sur le marché en Belgique) pour les années 1996 à 1999. L'accord a créé également une Commission interrégionale de l'Emballage chargée notamment de formuler des propositions aux Régions dans le but d'augmenter les pourcentages de valorisation et de recyclage pour les années ultérieures.

En 1996 ont donc débuté sur une partie du territoire de la Région bruxelloise des collectes sélectives (sacs bleus) qui s'inscrivaient dans le cadre du premier plan déchets 1992/1997.

Le deuxième plan déchets 1998/2002 prévoyait différentes mesures à mettre en œuvre avec les entreprises qui sont à l'origine de la mise sur le marché belge de produits emballés.

En outre, il crée une Commission Interrégionale de l'Emballage chargée de certaines missions d'administration, de contrôle et d'avis.

L'agrément de FOST Plus (emballages ménagers) a été renouvelé en décembre 2003 et l'ensemble des dispositions du nouvel agrément a été négocié en 2004.

L'agrément de VAL-I -PAC (emballages industriels) était valable jusqu'en 2006 et une procédure d'évaluation était en cours en 2004/2005.

La directive européenne 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages a été modifiée par la directive 2004/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004. Elle précise notamment les objectifs chiffrés à atteindre. En conséquence de quoi les 3 Régions belges doivent modifier l'Accord de Coopération concernant la gestion des déchets d'emballages (voir aussi le **chapitre Aspects réglementaires**). Bien que cette matière soit régionalisée, les trois Régions négocient ensemble avec les secteurs et assurent ensemble le suivi des accords avec les organismes agréés via la Commission Interrégionale de l'Emballage.

Les tableaux ci-dessous donnent un aperçu de l'évolution des cotisations emballages auprès de Fost Plus et Val-i-Pac depuis 1998.

Tableau 14. Evolution des contributions de financement que les adhérents de FOST Plus doivent payer pour leurs emballages ménagers

	1997/ 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Les tarifs Point Vert par matériaux en eurocent par kg									
Verre	0,77	1,71	1,93	1,97	2	2,31	2,93	2,9	2,8
Papier / Carton	0,82	3,12	3,77	3,26	1,33	1,6	1,51	1,75	1,77
Métaux	3,32	4,14	5,8	5,99	6,5	6,36	5,14	5,37	2,83
Aluminium	7,34	13,36	15,99	20,72	19,13	22,25	12,93	14	13,77
Bouteilles et flacons en PET	20,35	28,63	34,8	37,64	36,65	28,26	28,89	28,54	26,08
Bouteilles et flacons en HDPE	20,5	28,63	34,8	37,64	36,65	28,26	28,89	28,54	26,08
Cartons à boissons	14,13	21,07	22,76	25,71	26	24,41	22,79	22,32	25,61
Autres, valorisables	33,79	32,57	39,81	43,24	42,09	37,49	37,54	36,76	37,09
Autres, non valorisables	33,79	35,85	43,8	47,57	46,3	41,23	41,29	40,43	40,8

Tableau 15. Evolution des contributions de financement que les adhérents de VAL-I -PAC doivent payer pour leurs emballages industriels déclarés

	1998	1999	2000	2001	2002 - 2003	2004 (1)	2005-2006 (2)
Tarifs (hors TVA) en € par tonne d'emballages industriels déclarés							
Emballages Perdus							
Papier, carton, métal, verre, autres fibres naturelles recyclables, bois et autres matériaux recyclables	10,41	12,15	14,38	14,5	14,5	14,5	13,5
Plastique recyclable	35,2	36,94	39,17	39,5	39,5	39,5	38,5
Matériaux non-recyclables (plastique non-recyclable compris)	35,2	36,94	39,17	39,5	43,5	43,5	42,5
Emballages Réutilisables	0	0	0	0	0	0	0
<i>(1) Le Conseil d'Administration a approuvé une ristourne exceptionnelle de 5% de la contribution 2004</i>							
<i>(2) Le Conseil d'Administration a approuvé une ristourne de 1 € de la contribution 2005</i>							

4.1.15 Les autres cotisations liées aux obligations de reprise

Les systèmes volontaires liés aux obligations de reprise se mettent en place progressivement pour les différents flux concernés: les déchets d'emballages (Ordonnance du 24/01/1997), les déchets de produits en papier ou carton (Ordonnance du 22/04/1999), les véhicules hors d'usage (VHU), les pneus usagés, les déchets des équipements électriques et électroniques (DEEE), les piles et batteries usagées, les médicaments périmés, les huiles usagées, les déchets des huiles et graisses alimentaires usagées et les déchets photographiques (Arrêté du 18/07/2002). Le **chapitre Déchets (point 5)** traite plus amplement la problématique de chaque flux.

Au niveau fédéral, les produits en papier/carton et les piles, comme les emballages de boissons, sont soumis à la loi "écotaxes" du 16/07/1993 (MB du 20/7/93, err. MB 12/1/94 - Livre III). Le principe de cette législation est d'octroyer une exonération d'écotaxe aux producteurs qui atteignent les objectifs de recyclage et de valorisation imposés dans la loi.

L'organisation RECUPEL effectue la gestion des collectes et du recyclage pour sept flux différents ³⁰:

- BW-Rec pour les appareils électroménagers
- Recupel AV pour les appareils audio-vidéo
- Recupel SDA pour les petits appareils électroménagers domestiques
- Recupel ICT pour les appareils informatiques, de télécommunication et de bureau
- Recupel ET&G pour l'outillage électrique et le matériel électrique de jardin
- LightRec pour les luminaires et lampes à décharge
- MeLaRec pour les dispositifs médicaux et équipements de laboratoire, appareils de test et de mesure et appareils de sport électroniques

³⁰ Les définitions, listes des produits et tarifs sont publiés sur le site internet de Recupel : <http://www.recupel.be/recupel/pdf/fiches20052006fr.pdf>

Tableau 16. Accords volontaires par flux de déchets

Flux	Cadre légal	Obligation en vigueur*	Accord volontaire	Fédérations signataires	Organisme
Emballages ménagers	Ordonnance 24.01.1997	accord de coopér.		Diverses fédérations	FOST Plus
Emballages industriels	Ordonnance 24.01.1997	accord de coopér.		Diverses fédérations	VAL-I-PAC
Piles et Accus sans Pb	Arrêté du 18.07.2002	01.10.2003	Convention effective depuis le 07.05.04	FEE	BEBAT
Accus au Pb	Arrêté du 18.07.2002	01.10.2002	Convention du 12.12.02 entrée en vigueur le 12.01.03	FEDERAUTO, FEDIS	RECYBAT
Pneus usés	Arrêté du 18.07.2002	01.10.2002	Convention du 12.12.02 entrée en vigueur le 12.01.03	FEDERAUTO, ABIC	RECYTYRE
Médicaments périmés	Arrêté du 18.07.2002	01.01.2003	Convention du 28.05.04 - Collecte via les pharmacies d'application depuis le 01.09.05	AGIM	
VHU	Arrêté du 18.07.2002	01.10.2002	Convention du 19.04.04 entrée en vigueur le 01.07.04	FEBIAC, FEDERAUTO, COBEREC, FEVAR, FECHIPLAST, AGORIA	FEBELAUTO
DEEE Lampes Appareils d'éclairage Lampes de poche	Arrêté du 18.07.2002	01.10.2002 13.08.2004 01.01.2003 01.01.2003	Convention du 19.02.2001 (nouvelle convention en cours de négociation) Pas de convention environnementale - système opérationnel depuis le 01.07.2004	Diverses fédérations	RECUPEL
Papier-secteur presse		14.10.1999	Convention du 01.01.2003 (nouvelle cvt en cours de négociation)		
Papier-secteur publicité I		14.10.1999	Convention entrée en vigueur le 01.01.2003		
Papier-secteur publicité II		14.10.1999	Convention entrée en vigueur le 01.01.2004		
Déchets photographiques	Arrêté du 18.07.2002	01.01.2003	Convention du 28.05.04 entrée en vigueur le 28.05.04	FEDICHEM	FOTINI
Huiles non alimentaires	Arrêté du 18.07.2002	01.01.2003	En cours de discussion	BPF, FEDIS, FEDERAUTO, FEDICHEM	VALORLUB
Huiles et graisses alimentaires	Arrêté du 18.07.2002	01.01.2003	Convention du 28.05.04 entrée en vigueur le 07.06.04	FEVIA	VALORFRIT

(*) entrée en vigueur de l'obligation de reprise

Source: IBGE

Comme pour les emballages, les cotisations dues pour la mise en place de ces systèmes de collecte et de recyclage sont fixées par les secteurs au niveau national bien que la compétence sur les déchets soit régionalisée. En conséquence, il n'y a pas de données chiffrées disponibles pour les cotisations perçues au niveau d'une Région en particulier.

Tableau 17. Exemples de quelques tarifs de base pour certains flux soumis à l'obligation de reprise

Organisme	Cotisations
BEBAT	La cotisation de collecte et de recyclage à charge du consommateur est de 0,1239 EUR + TVA par pile. Pour les lampes de poche, la cotisation s'élève à 0,20 EUR.
RECUPEL	Les tarifs Recupel dans le tableau concernent uniquement l' usage domestique , les définitions, listes des produits et tarifs sont publiés sur le site internet: http://www.recupel.be/recupel/pdf/fiches20052006fr.pdf Tarifs d'application du 1 juillet 2005 au 2 janvier 2007
	Réfrigérateurs et congélateurs: 20 EUR tvac
	Gros appareils électroménagers: 10 EUR tvac
BW-REC	Petits appareils électroménagers: 5 EUR tvac
	Aspirateurs: 3 EUR tvac
	TV: 11 EUR tvac
AV	Appareils de réception, d'enregistrement et de reproduction AV: 11 EUR tvac
	Appareils d'enregistrement et de reproduction du son: 4 EUR tvac
	Appareils portables et car audio: 1,50 EUR tvac
	Imprimantes d'images et projecteurs: 2 EUR tvac
	Autres appareils AV: 0,10 EUR tvac
	Périphériques: 3 EUR tvac
SDA	Petits appareils électroménagers domestiques: 1 EUR tvac
	Divers petits appareils électriques: 0,10 EUR tvac
	Ordinateurs et machines à écrire: 3,00 EUR tvac
ICT	Moniteurs LCD: 6,00 EUR tvac
	Laptops et périphériques: 2,00 EUR tvac
	Imprimantes papier: 2,00 EUR tvac
	Photocopieurs: 3 EUR tvac
	Petits appareils informatiques et de télécom: 0,50 EUR tvac
	Autres appareils: 0,10 EUR tvac
	Moniteurs CRT: 8 EUR tvac
	Set de haut-parleurs pour ordinateur: 6 EUR tvac
MELAREC	Thermomètre médical, tensiomètre, contrôleur électronique de rythme cardiaque: 0,83 EUR htva 0 - < 5 kg : 1,65 EUR htva 5 - < 10 kg : 6 EUR htva 10 - < 50 kg : 21 EUR htva 50 - < 150 kg : 70 EUR htva 150 - < 500 kg : 220 EUR htva > 500 kg : 650 EUR htva
RECYTYRE	100 EUR couvre les frais de dossier, l'encodage des renseignements personnels du membre dans la base de données de Recytyre, ainsi que l'envoi des informations sur le système, les contributions environnementales et le matériel de communication pour le point de vente. + par pneu, une contribution environnementale forfaitaire qui est fonction du type de pneu et ses caractéristiques de poids et de volume. Les montants de la contribution qui est payée par le consommateur lors de l'achat d'un nouveau pneu , s'élèvent à: - Voiture de tourisme, 4x4, remorques, caravanes 2,40 € tvac - Camionnettes et véhicules util. légers 2,40 € tvac - Motos et scooters de 1,20 € à 2,40 € tvac - Camions et autobus 12,46 € tvac (depuis le 1 mars 2006)
VALORFRIT	Organisme de gestion pour les utilisateurs professionnels Graisses < 2,5 kg: 0,045 EUR / kg (tarif ménager) Graisses > 2,5 kg: 0,010 EUR / kg (tarif professionnel) Huiles < 3 l: 0,0414 EUR / l (tarif ménager) Huiles > 3 l: 0,0092 EUR / l (tarif professionnel)

Sources: Sites internet de Bebat, Melarec, Recupel, Recytyre et Valorfrit.

4.2. Les titres, quotas et permis négociables

4.2.1 Les quotas d'émission de gaz à effet de serre (GES)

Le système européen d'échange de quotas de CO₂ (voir Chapitre Climat) a été mis en place dès le 1^{er} janvier 2005 (directive 97/2003/CE). Ce système octroie des quotas, permis d'émission de CO₂, aux installations industrielles grande émettrices de gaz à effet de serre. Ces quotas sont négociables et se placent donc dans la catégorie des permis négociables. La diminution des émissions qui est visée par ce système concerne essentiellement les enjeux climatiques mais touche également à la réduction de la pollution de l'air et évidemment aux domaines connexes notamment l'efficacité énergétique.

Le 2^{ème} Plan d'Allocation de la Région de Bruxelles-Capitale pour la première période Kyoto, 2008-2012, ne couvre que 6 installations qui ne représente qu'1% des émissions régionales de gaz à effet de serre contre 40% des émissions des deux autres régions.

Le 1^{er} Plan d'allocation bruxellois, 2005-2007, concernait 3 installations dans le secteur "énergie", 2 installations dans le secteur "industrie" et 6 installations dans le secteur "tertiaire" soit 11 au total.

Le 12 mai 2006 le document de statut de conformité du registre de gaz à effet de serre de la Belgique reprend pour la Région Bruxelloise, ces 11 installations dont une avec mention de restitution après le 30 avril 2006 et 4 installations complémentaires : une demande d'OPT OUT en cours de traitement, une installation dépendant de la défense nationale, une installation supplémentaire dépendant d'un groupe bancaire privé et une installation pour laquelle l'autorisation d'émission n'a pas été accordée soit 15 au total.

Tableau 18. Quotas d'émission en Région de Bruxelles-Capitale pour 2005 et 2006

Quotas attribués en 2005	Quotas attribués en 2006	Emissions vérifiées en 2005	Quotas restitués en 2005	Solde 2005 *
Tonnes de CO2	Tonnes de CO2	Tonnes de CO2	Tonnes de CO2	Tonnes de CO2
86.260	86.260	64.290	76.564	21.970

Source : Service Public Fédéral sur les changements climatiques

4.2.2 Certificats verts

Les certificats verts sont des titres octroyés à des producteurs d'énergie sur base d'une agrégation. Ils sont négociables et nous les placerons, par extensions et par défaut de classe plus spécifique, dans la catégorie des permis négociables. La diminution des émissions de CO₂ qui est visée par ce système concerne essentiellement les enjeux climatiques mais touche également à la réduction de la pollution de l'air et évidemment aux domaines connexes notamment l'efficacité énergétique.

D'une part les producteurs d'énergie verte agréés se voient octroyer des certificats verts (CV) et d'autre part les fournisseurs d'énergie sont tenus d'acheter un certain quota d'énergie verte représentée par ces certificats. Il se crée donc un marché entre les producteurs qui vendent leurs certificats et les fournisseurs qui doivent prouver qu'ils ont respecté le quota d'achat d'énergie verte qui leur est prescrit. En Région de Bruxelles-Capitale, les certificats verts sont octroyés aux installations de production d'électricité verte et de cogénération qui réalisent une économie relative de CO₂ de 5% (soit 2 fois moins qu'en Flandre ou en Wallonie). De plus, la valorisation énergétique de la partie biodégradable des ordures ménagères est assimilée à de la production biomasse.

Les dernières modifications au cadre juridique ont été introduites par l'Ordonnance du 14 décembre 2006 publiée le 9 janvier 2007 qui stipule que "tout fournisseur, à l'exclusion du gestionnaire de réseau de distribution, remet à la Commission un nombre de certificats verts correspondant au produit du quota annuel qui lui est imposé en vertu du présent paragraphe, par le total des fournitures à des clients éligibles établis en Région de Bruxelles-Capitale, exprimées en MWh, qu'il a effectuées au cours de l'année, divisé par 1 MWh.

Le quota est de : 2 % pour l'année 2004; 2,25 % pour l'année 2005; 2,5 % pour l'année 2006.

Cet instrument économique de la Région de Bruxelles-Capitale, se situe dans un contexte plus global, la transposition de la Directive 2001/77/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2001 relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité. Pour la Région de Bruxelles-Capitale l'Arrêté du Gouvernement du 6 mai 2004

précisant le mécanisme des certificats verts a été publié le 28 juin 2004. Le mécanisme mis en œuvre repose sur les mêmes principes dans les trois régions belges : création d'un marché de titres attribués aux producteurs d'électricité dans la mesure des économies de CO₂ réalisées. Le type de productions visées et les modalités de calcul et d'octroi des certificats varient cependant d'une région à l'autre.

En 2003, la production totale d'énergie en RBC se décomposait de la façon suivante:

Tableau 19. Production d'énergie en RBC pour l'année 2003

Technologie employée	Production annuelle de 2003 (GWh)
Incineration des déchets	200
Biomasse	105
Cogénération	35
Energie produite en RBC	340

Source: IBGE

Aujourd'hui, le parc de production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables (E-SER) de la Région de Bruxelles-Capitale, au sens de la directive 2001/77/CE, représente 38 kW grâce à 3 installations photovoltaïques certifiées en 2006. Leur production annuelle est estimée à 34,2 MWh soit 0,0000062% de la consommation d'électricité de la Région bruxelloise.

La plus grande part du parc de production bénéficiant du système de certificats verts en RBC est en fait constitué par des installations de cogénération au gaz qui ne correspondent pas aux critères de sources d'énergies renouvelables fixés par la directive 2001/77/CE 2001 relative à la promotion de l'électricité verte mais répondent bien aux objectifs d'économie de CO₂ de la Directive 2004/8/CE relative à la promotion de la cogénération.

Au total, 7 producteurs bénéficient du système de CV et disposent ensemble de 25 installations de production d'énergie verte (3 PV et 22 installations de cogénération représentant 17,42 MW dont 5 certifiées en 2006) pour une capacité totale de 17,8 MW installés. Ceci représente une augmentation de 11 MW depuis 2001, principalement grâce à la cogénération au gaz naturel.

Depuis 2004, un nombre croissant de certificats verts a donc été octroyé chaque année en fonction de la progression de la production d'énergie certifiée par l'IBGE.

Tableau 20. Evolution de l'octroi de certificats verts en RBC

Année	Nombre de certificats verts octroyés
2004	3 512
2005	7 980
2006 (-> 30/06)	10 475,2
Total	21 967,2

Source: IBGE

Pour 7 980 certificats verts octroyés aux producteurs verts en RBC en 2005 (ce qui correspond à 1 730 tonnes de CO₂ émis économisées par rapport à une production d'énergie classique), les fournisseurs d'énergie en ont rendus 7 458. Comme les clients éligibles ont consommé cette année-là 3.938 GWh d'électricité et que le quota était de 2,25% d'électricité verte, 88 610 certificats verts devaient être remis par les fournisseurs. La différence a été acquise auprès de producteurs wallons sauf 51 CV manquants. La Commission a décidé d'appliquer les amendes prévues pour ce manque de 51 CV.

Tableau 21. Décompte et provenance des certificats verts à comptabiliser pour l'année 2005 en RBC

Electricité fournie aux clients éligibles	3 938 383 MWh
Quota 2005 pour la RBC (%)	2,25 %
Nombre de CV à rendre	88 610
Nombre de CV rendus d'origine bruxelloise	7 458
Nombre de CV rendus d'origine wallonne	81 101
Nombre total de CV rendus	88 559
Nombre de CV manquants	51

Source: IBGE

4.3. Les systèmes de dépôts et consignation

Aucune des trois régions ni le niveau fédéral n'ont signalé dans le répertoire de l'OCDE de système de dépôt et consignation (p.ex. consigne d'un emballage) relatif à l'environnement.

En matière de déchets, le système pratiqué à titre principal en Belgique est celui de l'obligation de reprise.

4.4. Les primes et subsides motivés par le développement durable

4.4.1 La prime régionale à l'installation de panneaux solaires thermiques pour le logement

La Région de Bruxelles-Capitale comptait au 1^{er} janvier 2003 une surface totale de 2 344 m² de panneau solaires thermiques installés soit un ratio de 2,3 m² pour 1000 habitants (source: IBGE, note interne de Jean Degand). La moyenne européenne répertoriée par l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) se situe à 32 m²/habitant (41 en Allemagne, 15 aux Pays-Bas,...).

Une prime régionale pour l'installation de chauffe-eau solaires a été mise en place dès 1999. D'une façon générale les candidats bénéficiaires de la prime régionale doivent disposer d'un titre de propriété, d'un contrat de location enregistré, de l'usufruit, d'un droit de superficie ou d'un bail emphytéotique pour le bâtiment concerné. Pour le logement collectif au moins il peut s'agir de personnes morales. L'objectif de la prime est d'encourager les économies d'énergies et de réduire les émissions de CO₂.

Le montant de la prime régionale pour l'installation d'un chauffe-eau solaire correspond en 2006 à 35% des coûts d'installation jusqu'à 992 € TVAC par logement, tant pour les ménages que pour le logement collectif. Ce montant ne comprend pas la prime octroyée par l'intercommunale Sibelga du fait de ses missions de service public (cfr. paragraphe suivant consacré aux primes Sibelga). Une seule demande de prime, que ce soit pour un seul logement ou pour plusieurs, permet toutefois d'obtenir la prime régionale et la prime Sibelga.

Tableau 22. Installations de chauffe-eau solaires bénéficiaires d'une prime régionale : un aperçu pour la période 1999-2006

	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Logements	230	100	178	88	15	131	9	0
Surface installée (m ²)	504	404	380	350	95	262	38	0
Logements cumulés	761	531	431	253	165	140	9	0
Surface cumulée (m ²)	2033	1529	1125	745	395	300	38	0

Le nombre de nouvelles installations de chauffe-eau solaires progresse mais de façon irrégulière et pas chaque année. La surface moyenne installée varie sans lien avec le temps entre 2,0 m² (2001) et 4,2 m² (2000).

Il faut noter que ces chiffres ne couvrent que les installations qui ont bénéficié d'un subside régional depuis 1999.

4.4.2 Primes Sibelga pour utilisation rationnelle de l'énergie (URE)

Les primes énergies gérées par Sibelga sont de subsides relatifs à l'efficacité énergétique.

Le gestionnaire du réseau de distribution soumet annuellement pour approbation au Gouvernement, un programme d'exécution des missions de service public incluant les mesures en matière d'U.R.E.

Nous retiendrons ici comme référence le cadre effectif durant l'année 2006 (pour les ménages) et 2007 (pour le logement collectif, les secteurs tertiaire et industriel). Les primes ont en effet été divisées en trois groupes suivant le public cible: les primes pour les clients résidentiels (ménages), les primes pour le logement collectif (pour les personnes morales uniquement) et les primes pour les professionnels (secteur tertiaire et industriel).

Parmi les **primes aux ménages** on retrouve quatre sous-catégories: Electroménager, Chauffage, Isolation du toit et Equipement solaire:

Electroménager: la prime pour les réfrigérateurs et congélateurs s'élève à 75 € pour les appareils de classe A+ et à 150 € pour les appareils de classe A++. Pour les lave-linge, la prime s'élève à 75 € par lave-linge.

Chauffage: la prime s'élève à 150 € pour une chaudière au gaz HR + à basse température et à 400 € pour une chaudière au gaz à condensation HR TOP. Pour les chauffe-eau instantanés au gaz sans veilleuse, dont le débit de gaz est ajusté automatiquement à la demande en eau chaude, la prime est de 200 € par installation. Pour la régulation par thermostat d'ambiance avec horloge, vannes thermostatiques et sonde extérieure, la prime s'élève à 50% de la facture (TVAC). La prime est plafonnée à 500 € par logement.

Isolation du toit: la prime s'élève à 8 €/m², plafonné à la moitié de la facture (TVAC).

Équipement solaire: prime de 758 € pour toute nouvelle installation de panneaux solaires (ECS) d'une superficie jusqu'à 8 m². Une prime de 75 € est accordée pour chaque m² supplémentaire au-delà des 8 m² de l'installation de base. Ceci avec un maximum de 9.625 € (pour une superficie de 128 m²). Ce montant peut être augmenté dans le cas d'immeubles à logements multiples.

Pour la production d'électricité par système photovoltaïque la prime s'élève à 50% de la facture TVAC (jusqu'à 1.750 € TVAC).

Pour les logements collectifs, le programme 2007 (et non plus 2006) comprend 23 Primes Energie (primes pour les analyses de consommation, pour les investissements en matière d'isolation, de chauffage, d'éclairage...):

Études : Audit énergétique (50 %), Etude de faisabilité (50 %), Etude de conception énergétique d'un futur bâtiment (50 %)

Investissements : Comptabilité énergétique (50 %), Installation de cogénération (20 %), Chauffe-eau solaire (35 %), « Relighting » des espaces communs (30%), Ventilation / refroidissement (20% -max 5000 €/sous-station)

Isolation et ventilation : Isolation du toit du bâtiment (12€/m² (max 1000 €/logement)) ; Toiture verte (7,5 €/m² (extensive)- 15 €/m² (intensive) (min. 10m² et max. 100m² par logement)) ; Isolation des murs extérieurs (25 € / m² (max. 2500 € par logement)) ; Isolation du sol (25 € / m² (max. 2500 € par logement)) ; Vitrage super isolant (50 € / m² (max. 2500 € par logement)) ; Ventilation mécanique avec récupération de chaleur (50 % (max. 3.000 € par logement)) ; Bâtiment passif / basse énergie (100 € / m² jusque 150 m² et 50 € / m² au-delà de 150 m²) ; Protection solaire extérieure (20 % (max. 400 € par logement)) ; Isolation des conduites (20 % (max. 5.000 € par bâtiment))

Le chauffage performant : Chaudière à condensation (10 € / kW de puissance nominale installée (min. 400 € et max. 10.000 € par chaudière)) ; Chauffe-eau instantané au gaz (50% (max. 200 € / installation)) ; Régulation thermique (50% (max. 1000 € par chaufferie)) ; Pompe à chaleur (50% (max. 2500 € par logement pour eau sanitaire et max. 5000 € par logement pour chauffage))

Solaire : Chauffe-eau solaire (50% (max. 3.000 € par logement pour eau sanitaire et max. 6.000 € par logement pour eau sanitaire et appoint chauffage central)) ; Système photovoltaïque collectif de production d'électricité (50% max. 3000 € par logement).

Enfin, **pour le secteur tertiaire**, 8 primes énergie sont mises en place également pour les analyses de consommation, pour les investissements en matière d'isolation, de chauffage et d'éclairage:

Etudes : audit énergétique du bâtiment (50 %) ; étude de faisabilité (50 %) ; étude de conception énergétique d'un futur bâtiment (50 %)

Investissements : comptabilité énergétique (50 %), recours aux sources d'énergies renouvelables (40 %) ; installation d'une cogénération de qualité (20 %) ; travaux et investissements selon critères de performance énergétiques 30 % (max. 200.000 € par bâtiment)

Actions fédérations professionnelles : action pour la promotion de la performance énergétique et le recours aux sources d'énergies renouvelables : 100 %.

Tableau 23. Répartition des primes Sibelga en 2005 (entre autres pour les appareils domestiques)

APPAREILS	Nbre de primes	Montant (EUR)	%
CHAUDIÈRE HR TOP	533	159 900	9,912
CHAUDIÈRE HR+	1522	152 200	9,434
CHAUFFE-EAU	73	7 300	0,453
CONGÉLATEUR A+	1859	139 425	8,642
CONGÉLATEUR A++	144	14 400	0,893
FRI GO A+	5384	403 800	25,03
FRI GO A++	138	13 800	0,855
LAVE-LINGE AAA	5957	595 700	36,93
REGULATION	666	95 066	5,893
COLLECTEUR SOLAIRE	50	31 662	1,963
Grand Total	16 326	1 613 253,85	100

Source: Sibelga

Le programme d'exécution des missions de service public est établi chaque année en concertation avec le département compétent de l'Administration. Le Service Régulation de l'IBGE transmet ensuite son avis au Gouvernement avant approbation du programme. Dans son premier avis, celui-ci relevait que pour le premier semestre 2003 le programme URE proposé, en tous points identique au programme URE 2002, ne réservait aux actions URE que 0,247894€/GWh alors que pour respecter les recommandations URE du Comité de Contrôle de l'Electricité et du Gaz (C.C.E.G.), ce serait plutôt 247,894 €/GWh (0,01 BEF/kWh), soit 1000 fois plus.

Le Service a également rappelé plusieurs fois que la faculté pour le Gouvernement de faire consulter des pièces comptables ou autres en rapport avec le coût et l'exécution des missions de service public de l'intercommunale est subordonnée à la désignation d'un agent du Service à cette fin, par arrêté ministériel. Sans ce contrôle, il est impossible de vérifier la bonne utilisation des droits perçus sur base de l'article 26 de l'ordonnance.

4.4.3 Brureba

Le mécanisme de subventions facultatives baptisé « Brureba » qui était d'application en 2005 et a été intégré aux "primes énergie" à partir de 2006 visait à soutenir des démarches pilotes ou innovantes d'amélioration des performances énergétique de bâtiments du secteur tertiaire (entreprises, pouvoirs publics bruxellois, organismes non commerciaux). Ce mécanisme est explicité au point Instruments et actions touchant directement les acteurs du chapitre énergie.

En 2005, cinq dossiers (sur six candidatures) ont été retenus, pour un montant total de 308 000 €.

4.4.4 Aides aux entreprises

Depuis l'ordonnance du premier juillet 1993, la Région octroie des aides aux entreprises qui investissent ou ont recours à la consultance. Sont concernées, les entreprises qui réalisent des investissements ou qui ont recours à la consultance. Le montant de l'aide est fixé à 20 % du total des investissements réalisés s'ils visent l'amélioration de l'efficacité énergétique et font partie de l'une des 16 catégories éligibles. Ces investissements doivent être en relation directe avec le process de l'entreprise, comme par exemple l'installation d'appareils de mesure.

Dans le cadre de la promotion de l'expansion économique, la subvention peut atteindre 50 % des coûts engagés pour des études, des conseils en gestion ou des actions de formation.

L'investissement doit porter sur un montant minimum de: -15.000 € pour les micro-entreprises; -30.000 € pour les petites entreprises; -100.000 € pour les moyennes entreprises.

Peut être pris en considération pour une aide atteignant 90% de la rémunération et des charges sociales au cours de la première année et 75% au cours de la deuxième année, tout programme produisant des effets favorables sur l'évolution de l'emploi, à l'exclusion des activités normales et journalières et ayant pour but:

- l'étude ou la recherche en vue de la mise au point d'une sensible amélioration de produits ou de procédés nouveaux;
- la promotion des exportations hors Union européenne;;

- l'économie de matières premières ou d'énergie.

Au sein du volet investissements, les aspects environnementaux couverts comprennent donc l'utilisation rationnelle de l'énergie, de l'eau des matières premières et la protection de l'environnement. Pour le volet consultance, on retrouve des dossiers relatifs à l'environnement tant dans le cadre d'études de faisabilité (surtout pour le sol), que de conseils en gestion ou de formations.

Tableau 24. Primes octroyées pour des dossiers relatifs à l'environnement (en EUR)

Année	Volet investissements		Volet consultance	
	Nbre	Montants	Nbre	Montants
2005	53	3 161 932	7	10 000
2004	42	1 557 785	8	29 800
2003	49	2 428 657	1	3 700
2002	32	1 023 065	1	?

Tableau 25. Evolution des primes à l'investissement pour les différents domaines de l'environnement (en EUR)

Année	U.R. Energie	U.R. Eau	U.R. Mat. Prem.	Protect. Envi.	Total
2005	921 814	48 289	1 388 224	803 605	3 161 932
2004	561 013	86 174	133 422	777 176	1 557 785
2003	133 199	16 745	194 175	2 084 538	2 428 657
2002	178 682	19 164	176 593	648 626	1 023 065
2001	258 503	7 684	21 269	637 408	924 864
2000	19 236	220 625	254 884	708 058	1 202 803
1999	49 397	2 726	595 163	1 122 744	1 770 030
1998	49 349	10 393	25 533	2 516 380	2 601 655
1997	159 824	19 169	257 931	1 001 938	1 438 862
1996	49 578	0	12 855	2 658 722	2 721 155
1995	665 397	39 710	0	1 983 780	2 688 887

Tableau 26. Part des primes à l'investissement concernant l'environnement par rapport à l'ensemble du programme

Année	Total gén. Invest.	Total envi.	% envi.
2005	4 129 538	3 161 932	76,6
2004	2 908 624	1 557 785	53,6
2003	3 498 253	2 428 657	69,4
2002	2 936 704	1 023 065	34,8
2001	3 737 341	924 864	24,7
2000	3 973 466	1 202 803	30,3
1999	4 428 746	1 770 030	40,0

Source: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Administration de l'Economie et de l'Emploi.

L'aide aux entreprises bruxelloises n'est pas limitée au développement durable. L'Agence bruxelloise pour l'entreprise a développé un site internet (www.EcoSubsiBru.be) pour informer les entreprises bruxelloises des aides (plus d'une centaine) mises à leur disposition tant par des communes, la Région, l'Etat Fédéral ou l'Europe. En effet, plus d'une cinquantaine d'organismes publics ou associatifs subsidiés proposent une assistance concrète aux entrepreneurs bruxellois.

4.4.5 Subsidies aux communes

Les modalités de subsidiation des Communes par la Région concernent différents domaines de l'environnement tels que les déchets (gestion d'un Parc à containers), l'énergie (programme PLAGE), mais aussi la propreté publique, la gestion des permis d'environnement ou la mise en place d'agendas 21 locaux. Le cadre de ces subsidiations évolue constamment. Depuis 1994 par exemple les Communes perçoivent des aides pour la gestion des permis d'environnement, mais c'est depuis peu le cas aussi pour la mise en place d'agenda 21. La clef de répartition des subsides en matière de propreté publique a également été revue en profondeur.

En ce qui concerne la gestion des permis d'environnement, les subventions couvrent au maximum 50% de la rémunération brute de la personne engagée pour le suivi des permis d'environnement sauf pour les Communes en déficit pour lesquelles la subvention atteint 100% de la rémunération brute.

Le programme de « Plan Local d'Actions pour la Gestion d'Energie » (PLAGE) a été lancé en 2005 pour soutenir les démarches URE dans les pouvoirs publics, ce qui contribue à la fois à la réduction des impacts l'environnement et à l'amélioration de l'état des finances communales. Sur 9 dossiers de Communes qui ont répondu à l'appel à projets, 7 ont été sélectionnés pour un montant total de 475 000 euros. Ce qui correspond à la couverture pendant 3 ans de 50% des dépenses de personnel et de fonctionnement nécessaires à leur mise en place.

En 2006, des subsides à l'investissement pour la construction, l'agrandissement, l'aménagement, la transformation ou le renouvellement de parcs à conteneurs ont été payés à Saint-Josse (75.808 EUR), Uccle (212.225 EUR) et Auderghem (82.966 EUR). Le potentiel de développement de nouveaux parcs à conteneurs sur des emplacements fixes est toutefois très limité en Région bruxelloise.

Tableau 27. Subsides aux Communes en 2005 pour la réalisation d'un agenda 21

COMMUNE	TYPE_PROJET	MONTANT_SUBV.
Watermael-Boitsfort	installation toiture végétalisée	25 000 €
	système de récupération des eaux de pluie	40 000 €
	engagement technicien/monteur informatique	50 000 €
Anderlecht	achat véhicules propres + autocollants	49 850 €
	installation citernes eau de pluie	70 000 €
Schaerbeek	achat véhicules propres + vélos	20 000 €
Molenbeek-Saint-Jean	engagement agent DD	50 000 €
Ville de Bruxelles	formation aux achats durables	30 000 €
	construction pavillon démonstratif éco- construction	50 000 €
Total		384 850 €

Source: IBGE

4.4.6 Subventions aux asbl et aux entreprises d'économie sociale

Dans le cadre de ses missions, le gouvernement subsidie des asbl ou des projets utiles à l'environnement.

Le cadre de subventionnement général se rapporte à l'Ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle. A l'Article 15 il est dit qu'"à défaut d'une disposition reprise dans une loi ou ordonnance organique, il est prévu, dans le budget général des dépenses, que le Gouvernement est autorisé à octroyer les subventions facultatives inscrites expressément à charge des allocations de base figurant dans le tableau budgétaire et dont le code économique correspond à un transfert de revenus ou de capital sous forme de subside. Ces subventions sont octroyés aux conditions fixées par le Gouvernement."

A l'article 53 Art 53 "l'approbation des contrats et marchés publics de travaux, de fournitures et de services ainsi que les arrêtés d'octroi de subventions ne peuvent être notifiés avant que ces contrats, marchés publics et arrêtés aient fait l'objet d'un engagement comptable" et au Titre VIII (Le contrôle de l'octroi et de l'emploi des subventions), Art 92, "sauf dans les cas où une disposition légale ou réglementaire y pourvoit, toute décision allouant une subvention précise la nature, l'étendue et les modalités de l'utilisation et des justifications à fournir par le bénéficiaire de la subvention.

Les subsides sont octroyés à des associations qui contribuent à la sensibilisation ou à des actions de terrain liées à l'environnement en général (Ferme du parc Maximilien, Tournesol, COREN, CTV, IEB, BRAL, CRIOC, POSECO, MEDERE, Réseau Idée, OBCD,...) ou des services plus particulièrement liés à l'énergie (APERÉ, en partie le Centre Urbain,...) ou aux déchets par exemple (Institut Pacheco et asbl Centre de vie,...).

Un Arrêté du Gouvernement précise d'autre part les modalités d'agrément et à la subsidiation des associations sans but lucratif et des sociétés à finalité sociale, actives dans le secteur de la réutilisation (11/03/2004).

La mesure considérée fait partie de la catégorie des subsides motivés du point de vue environnemental et le public cible est formé à la fois par les entreprises (à finalité sociale ou asbl) et les particuliers (associations

de fait). Les cinq associations reconnues dans le cadre de l'Arrêté du 11 mars 2004 sont les Petits Riens, la Poudrière, l'Armée du Salut, Terre et Oxfam-Solidarité. Il s'agit ici de subsides qui concernent des activités utiles pour l'environnement mais qui sont en plus réalisées dans le cadre d'une action sociale. La progression des montants octroyés montre que la qualité du travail de ces associations est reconnue.

Tableau 28. Subventions octroyées dans le cadre de l'Arrêté du 11 mars 2004 (en EUR).

Année	subvention Entreprises Economie Sociale (EUR)
2005	256.077
2004	34.180

Source: IBGE

4.4.7 Le mécanisme de tiers-investisseur

Le mécanisme du tiers-investisseur sera classé dans les approches volontaires ou les subsides selon l'implication financière des autorités publiques. Il peut être appliqué tant pour les particuliers que pour les entreprises et les institutions publiques

Des formules de financement alternatif, de type tiers-investisseur, micro-tiers-investisseur, crédit social énergétique ou leasing d'équipements performants sont actuellement à l'étude (voir chapitre énergie et éco-construction). Elles devront nécessairement tenir compte des caractéristiques spécifiques du parc bâti bruxellois, en particulier la forte proportion d'occupants locataires,

Plusieurs études sur le principe du tiers-investisseur et ses modalités d'application éventuelle en RBC ont été financées, dont au moins une par l'IBGE. Des expériences se sont déjà mises en place à l'initiative du secteur privé.

4.5. Les approches volontaires

4.5.1 Le label entreprise écodynamique

Si le label Entreprise éco-dynamique peut être considéré en tant que tel comme une approche volontaire, l'implication financière de l'IBGE qui constitue le véritable outil économique s'apparente plutôt à un subside. D'un point de vue environnemental et économique, le label Entreprise éco-dynamique est un outil spécifiquement bruxellois qui permet de développer des pratiques exemplaires.

L'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) a institué dès l'année 2000 un système de reconnaissance officielle de bonnes pratiques environnementales par l'attribution d'un label Entreprise éco-dynamique. Ce label bruxellois peut être une étape vers la certification ISO 14001 ou EMAS. Le financement de cette approche comprend une participation de l'IBGE aux frais d'accompagnement et d'audit. Il n'y a donc pas de coût d'audit obligatoire, de vérification ou d'enregistrement pour les entreprises participantes.

Huit bureaux d'études agréés ont participé à des missions d'audit ou d'accompagnement du label: Ageco, Comase, ERM, Esher, GfE, RDC, Ecolas et Atelier 50. Dans le cadre du label, des formations à destinations des responsables de l'environnement dans les entreprises sont organisées en partenariat avec ICHEC entreprises.

Les ateliers de formation collective pour les candidats au label et les services de conseils individualisés sont gratuits pour les participants. L'IBGE sélectionne les experts partenaires pour ces deux démarches en respectant les règles en matière de marchés publics.

L'attribution du label (une à trois étoiles) au candidat est réalisée par un jury qui rassemble des représentants d'institutions publiques, du monde des entreprises, d'organisations environnementales et de consommateurs et d'autres groupes d'intérêt de la Région de Bruxelles-Capitale.

Tableau 29. Frais (EUR) pris en charge par l'IBGE pour le compte des participants au label Entreprise Ecodynamique

Année	Accompagnement	Audit
2002	20.295	
2003	27.989	4.347
2004	33.389	3.027
2005	18.057	3.122
2006	(13.250)	(363)

Source: IBGE

Tableau 30. Evolution des résultats de participation au label (sept. 2000-déc. 2005)

Semestre	Nombre de labels attribués	Nombre d'organismes candidats	Nombre de sites candidats	Nombre de travailleurs des organismes candidats
sept. 2000	18	74	86	22.003
déc. 2000	26	77	89	22.146
juin 2001	35	95	100	25.577
déc. 2001	46	109	131	40.292
juin 2002	55	119	141	43.063
déc. 2002	62	128	152	49.227
sept. 2003	69	139	172	55.181
déc. 2003	77	144	177	55.374
sept. 2004	82	149	182	58.036
déc. 2004	86	158	191	60.085
juin 2005	98	163	226	
déc. 2005	104	172	241	54.783

Source: IBGE

4.5.2 Les placements financiers durables

Les placements durables relèvent d'approches volontaires décidées par les pouvoirs publics. Les critères utilisés pour constituer ces produits de placements durables concernent la plupart du temps l'ensemble des domaines environnementaux et/ou sociaux mais pas l'un ou l'autre en particulier tel que l'envisage la classification OCDE.

Une proposition en faveur des placements financiers publics durables et éthiques a été adoptée par le Gouvernement Bruxellois le 12 mai 2006. L'objectif exprimé dans la proposition est essentiellement social mais les notations et les critères qui s'appliquent à ces placements intègrent le plus souvent les trois piliers du développement durable et donc aussi le respect de l'environnement.

Les fonds publics placés, principalement pour les pensions, représenteraient près de 250 Millions d'euros au total. Les données disponibles sont insuffisantes pour présenter un bilan chiffré de la mesure considérée (10% théoriquement investis de façon éthique et responsable).

5. Les outils économiques au niveau des Communes

5.1. Taxes, droits et charges relatives à l'environnement

Les taxes communales peuvent concerner différents domaines de l'environnement et plusieurs publics cibles. Les tableaux ci-après permettent d'apprécier la variété des taxes qui reflète l'autonomie des pouvoirs communaux. Nous avons ajouté une appréciation sur le lien possible de chaque taxe avec les enjeux du développement durable et plus particulièrement l'environnement.

Tableau 31. Objet et caractère « potentiellement durable » des taxes communales en RBC

	TYPE DE TAXES	Nbre de communes	lien avec le dév. dur.
100.	TAXES SUR LES PRESTATIONS ADMINISTRATIVES	19/19	+/-
	Documents et renseignements administratifs	19/19	+/-

	Services administratifs et techniques	19/19	+/-
	Occupation des biens communaux	17/19	+/-
200.	TAXES DE REMBOURSEMENT	16/19	+/-
	Trottoirs	11/19	+/-
	Egouts	16/19	+
	Assiette de voirie	12/19	-
	Equipement de voirie	15/19	-
	Eau	2/19	+
300.	TAXES SUR LES PRESTATIONS D'HYGIENE PUBLIQUE	19/19	+
	Déchets et immondices	19/19	+
	Nettoyage de la voie publique		+
	Graffitis,....		+
	Déchets ménagers		+
	Versages clandestins		+
	Véhicules et objets abandonnés	8/19	+
	Enlèvement et entreposage		+
	Concessions de sépulture	18/19	+
	Tarifs		
	Décès et inhumation	19/19	+
	Abattage d'animaux	6/19	+
400.	TAXES SUR LES ENTREPRISES	19/19	+
	Surfaces de bureaux	18/19	+
	Surfaces commerciales	13/19	+
	Implantations commerciales - locaux affectés à l'accomplissement d'actes de commerce		
	Magasins de nuit / Night-shops/ Video-shops		
	Commerce de véhicules d'occasions		
	Informatique	10/19	+
	Utilisation matériel informatique		
	Force motrice	9/19	+
	Banques	18/19	-
	Etablissements		
	Guichets automatiques, self-banking		+/-
	Distributeurs de billets		
	Equipements exploités à des fins industrielles et/ou commerciales	19/19	+/-
	Distributeurs de carburant		
	Distributeurs de produits divers		+
	Mise à disposition d'appareils de télécommunication contre rétribution (Phone-shops)		+/-
	Pompes, citernes et réservoirs		-
			+
	Hôtels et séjours	13/19	+/-
	Jeux et paris	19/19	-
	Agences de paris aux courses de chevaux		+/-
	Etablissements privés	11/19	-
	Cercle privé ou établissement dont l'accès est réservé à des personnes qui se soumettent à certaines formalités et où il y a possibilité de consommer des boissons		
	Locaux où sont organisés des spectacles de charme		
	Personnel de bar	6/19	-
	Débites de boissons	2/19	-
	Publicité «toutes boîtes»	17/19	+
	Imprimés publicitaires non adressés (folders, catalogues, dépliants,....)		

	Diffusion publicitaire sur la voie publique Usage de la voie publique à des fins publicitaires avec voitures + haut-parleur Annonces publicitaires placées au-dessus ou en travers de la voie publique Annonces publicitaires placées sur des barrières Nadar Le matériel publicitaire concernant les cirques Annonces publicitaires commerciales placées sur candélabres, poteaux ou autres dispositifs assimilés Stands publicitaires L'utilisation de signaux de direction à des fins commerciales Par véhicule, remorque, appareil ou dispositif publicitaire	17/19	+
	Enseignes et réclames Enseignes et publicités lumineuses Les cordons lumineux qui ne font pas corps avec l'enseigne ou la réclame Calicots / dispositifs assimilés - Poteaux lumineux	12/19	+
	Affichage public	19/19	+
	Parkings Surfaces de parking connexes à une activité commerciale Surfaces de parking desservant des bureaux L'exploitation commerciale d'emplacements de parcage Les surfaces imperméabilisées	7/19	+
	Personnel occupé	1/19	+
500.	TAXES SUR LES SPECTACLES ET DIVERTISSEMENTS	12/19	-
	Spectacles	12/19	-
	Manifestations sportives	1/19	-
600.	TAXES POUR L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC	19/19	+/-
	Marchés - Foires - Colportage Droits de place Commerce ambulant kermesses	19/19	+/-
	Placement de chaises, de bancs, de tables et terrasses fermées	17/19	-
	Placement de matériaux sur la voie publique Conteneurs,....	18/19	+
	Stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique Horodateurs, Cartes de stationnement,....	18/19	+
	Systèmes anti-parking Placement potelets,....	5/19	+
	Télécommunications - Energie Rémunération du droit d'occupation de la voirie communale pour le transport et la distribution d'électricité et de gaz par les gestionnaires des réseaux Taxe sur les antennes situées sur des stations de base pour téléphonie mobile, émetteurs ou relais de télécommunication (pylônes, mâts, antennes et autres dispositifs de télécommunications, d'émissions de signaux et d'échanges d'informations par voie hertzienne)	19/19	+
700.	TAXES SUR LE PATRIMOINE	19/19	+
	Bâtisses	18/19	+
	Actes et travaux en matière d'urbanisme		
	Résidences non principales	18/19	+
	Immeubles laissés à l'abandon, inoccupés ou inhabités	19/19	+
	Terrains non bâtis	3/19	+
	Parcelles non bâties	3/19	+
	Sites industriels désaffectés Vise également les installations soumises à permis d'environnement (anciennement → établissements classés comme dangereux, incommodes ou insalubres) lien avec taxe sur la délivrance de permis d'environnement (cfr. Rubrique « prestations administratives »)	2/19	+
	Immeubles exonérés du précompte immobilier à des fins économiques	2/19	-
800.	TAXES DIVERSES	18/19	+/-
	Procédure fiscale	18/19	-

	Systèmes d'alarme	1/19	+
	Animaux	5/19	+
	Chiens		+
	Chevaux de luxe		+
	Dépôts de matériaux divers établis sur terrain privé	2/19	+
	Bourses -Ventes	2/19	-
900.	TAXES ADDITIONNELLES	19/19	-
	Précompte immobilier	19/19	-
	Impôt des personnes physiques	19/19	-

Le site portail de la Région bruxelloise permet de réaliser des recherches au sujet des impôts communaux et de consulter les règlements-taxes communaux qui sont en vigueur dans la Région de Bruxelles-Capitale à partir de l'exercice 2002. La base de données à vocation purement informative est disponible à l'adresse : <http://www.brussel.irisnet.be/fr/other/taxes.shtml>

La plupart des Communes bruxelloises publient sur leur site Internet une liste exhaustive des taxes locales. Les données chiffrées des recettes annuelles de ces différentes taxes n'ont pas formellement leur place dans un répertoire des outils économiques relatifs à l'environnement dans la mesure où leur motivation principale pour ne pas écrire exclusive reste l'apport de recettes générales au budget communal.

En principe on considère encore aujourd'hui qu'un impôt doit rester neutre et la motivation d'évoluer vers des comportements et un mode de développement plus durable ne fait pas encore partie des bases juridiques suffisantes pour justifier une taxe.

Une remise en question pragmatique du principe de neutralité de l'impôt pourrait être mise en liaison avec l'introduction possible de la notion de développement durable comme principe directeur des politiques publiques dans la Constitution. Sans attendre de telles réformes de fond, les Communes peuvent d'ores et déjà décider de prendre davantage en considération l'impact environnemental mais aussi social de leurs choix fiscaux.

5.2. Subsides motivés du point de vue environnemental

5.2.1 Les primes à l'installation de panneaux solaires thermiques (ECS)

Les primes à l'installation de panneaux solaires thermiques pour le chauffage de l'eau sanitaire (ECS) concernent généralement les ménages uniquement. L'objectif de la prime est d'encourager les économies d'énergies et de réduire les émissions de CO₂. Dès 2002 la Commune de Ganshoren introduit une prime communale qui vient compléter la prime régionale à l'installation de panneaux solaires pour le chauffage de l'eau sanitaire. En 2006, six des dix-neuf communes bruxelloises proposent une prime de ce type.

Tableau 32. Conditions d'octroi des primes communales pour panneaux solaires thermiques (2006)

Commune (code postal)	intitulé	montant unitaire (Euros)	bénéficiaire
1140	Prime pour l'achat et/ou l'installation de panneaux et de chauffe-eau solaires pour le chauffage de l'eau sanitaire	500 € par installation individuelle. Cette prime peut être cumulée avec d'autres aides à concurrence de 100% au maximum du prix de revient.	Le demandeur (uniquement pour bien affecté au logement).
1070	#prime pour l'installation d'un chauffe-eau solaire	-	-
1070	Prime communale à l'installation d'un système d'un chauffe-eau solaire ou de récupération de l'eau de pluie ou d'une toiture verte	10% du coût avec un maximum de 500 €	-
1000	Prime communale pour l'installation d'un chauffe-eau solaire	10% des frais d'investissement et d'installation, TVA incluse, avec un maximum de 500 euros	personne physique ou morale qui a réalisé l'investissement, qu'elle soit locataire, propriétaire ou emphytéote

1200	Prime pour l'installation d'un chauffe-eau solaire	10% du coût par unité de logement avec un maximum de 500 €	personne physique ou morale qui a réalisé l'investissement, qu'elle soit locataire, propriétaire ou emphytéote
1083	Prime à l'achat et à l'installation d'un chauffe-eau solaire	375 Euro par installation prévue pour une unité de logement, 625 Euro par installation prévue pour deux unités de logement et de 875 Euro par installation prévue pour trois ou plus unités de logement.	demandeur faisant installer un chauffe-eau solaire sur le territoire de la commune de Ganshoren
1180	Prime communale à l'installation d'un chauffe-eau solaire	500 € par installation, ramené à 250 € en cas de bricolage du système sans recours à un installateur enregistré. Si un projet comprend quatre ou plus de 4 installations en même temps, le nombre de primes est plafonné à 4.	personne physique ou morale qui a réalisé l'investissement, qu'elle soit locataire, propriétaire ou emphytéote

Les chiffres concernant les primes communales ECS solaires ne nous pas tous été communiqués (NC).

Tableau 33. Coûts et bénéficiaires des primes communales pour panneaux solaires thermiques (période 2002-2006)

Commune	coûts annuels (milliers d'euros)				nombre de bénéficiaires				
	2006	2005	2004	2003	2006	2005	2004	2003	2002
1000	NC	0,5			N.C.	1			
1070	0,5	0	-	-	1	0	-	-	-
1083	N.C.				N.C.				
1140	NC	0,5			N.C.	1			
1180	NC	3	1	1,5		6	2	3	-
1200	N.C.				N.C.				
Total	-	4	1	1,5	-	8	2	3	

La synergie des subsides communaux et régionaux en matières de primes à l'installation de panneaux solaires thermiques est confirmée dans les chiffres d'octroi aux deux niveaux pendant la période 2004/2005 à Uccle, à Evere et à Bruxelles. Le nombre de primes distribuées correspond en moyenne à 1 nouveau collecteur solaire en région bruxelloise pour 11 844 habitants pendant la période 2004/2005).

L'existence d'une prime communale ne semble pas déterminante dans la décision d'investissement; celle-ci est davantage liée au profil sociologique. Ainsi la commune qui compte le plus grand nombre de panneaux solaires par habitant (1 nouveau collecteur solaire pour 3 039 habitants pendant la période 2004/2005) est Watermael-Boitsfort, commune qui n'octroie pas de prime.

5.2.2 Les primes à l'installation de citernes d'eau de pluie

Les primes à l'installation d'une citerne d'eau seront considérées comme subsides, bien que celle instaurée en premier lieu à Koekelberg se présente sous la forme d'une réduction de taxe. Ces primes sont accessibles, au moins dans certaines communes, autant aux personnes physiques qu'aux personnes morales. Adoptée par le Conseil Communal de Koekelberg, le 19 septembre 2002, et entrée en vigueur pendant l'exercice 2003, la "réduction de la taxe de bâtisse en cas de placement d'un système de récupération des eaux de pluie et la réalisation d'un système d'égouttage séparatif" à fait école dans quatre autres communes bruxelloises (Anderlecht, Bruxelles, Evere et Uccle) sous la forme de primes pour l'installation d'une citerne d'eau de pluie.

Tableau 34. Conditions d'octroi des primes communales pour citerne d'eau de pluie

Commune (code postal)	intitulé	montant unitaire (Euros)	bénéficiaire
1000	Prime communale à l'installation d'un système de récupération d'eau de pluie	100% du prix de revient de l'installation avec un maximum de 500 Euros.	personne physique ou morale qui a réalisé l'investissement (propriétaire, locataire ou emphytéote)
1070	Prime communale à l'installation d'un système d'un chauffe-eau solaire ou de récupération de l'eau de pluie ou d'une toiture verte	20% du coût avec un maximum de 500 €,	
1081	Réduction de la taxe de bâtisse en cas de placement d'un système de récupération des eaux de pluie et la réalisation d'un système d'égouttage séparatif.	En cas de travaux, réduction de 10 % de la taxe sur les bâtisses si placement d'un système de récupération des eaux de pluie et réalisation d'un système d'égouttage séparatif	
1140	Primes pour installation et/ou rénovation de systèmes de récupération de l'eau de pluie ainsi que pour l'installation de toitures vertes	1. Installation et/ou rénovation d'une citerne : 400 EUR pour deux raccords, 500 EUR pour trois raccords. 2. Placement d'un tonneau pour récupération des eaux pluviales : 25 EUR. 3. Installation d'une toiture verte (max 100 m ²): 15 EUR / m ² pr intens., 7,5 EUR pr extensive.	Habitants + entreprises
1180	Prime communale à l'installation d'un système de récupération d'eau de pluie	Prime individuelle : 500 € . Pour logements collectifs le montant de la prime est plafonné à 4 primes individuelles.	

Les primes pour les citernes d'eau de pluie n'ont été introduites que récemment dans plusieurs communes et les chiffres ne sont pas encore arrêtés pour l'année 2006 si bien que seuls ceux d'Uccle (depuis 2003) et dans une moindre mesure d'Evere apportent des informations pertinentes.

Tableau 35. Subsidés et bénéficiaires des primes communales relatives aux citernes d'eau de pluie

Commune	Subsidés annuels (milliers d'euros)				nombre de bénéficiaires				
	2006	2005	2004	2003	2006	2005	2004	2003	2002
1000	N.C.	-	-	-	N.C.	-	-	-	-
1070	N.C.	-	-	-	N.C.	-	-	-	-
1081	N.C.	0	N.C.	N.C.	N.C.	0	N.C.	N.C.	N.C.
1140	N.C.	1	-	-	N.C.	2	-	-	-
1180	N.C.	3	1	1,5	N.C.	6	2	3	-
Total	-	4	1	1,5	-	8	2	3	

Seule la Commune d'Uccle compte déjà quelques projets réalisés. D'autre part, les candidats bénéficiaires dans les communes qui proposent une prime n'ont toujours pas été informés de l'obligation d'installer un système anti-retour conforme aux normes en matière de gestion de la distribution de l'eau potable.

Le montant octroyé actuellement par les communes est assez stable d'une commune à l'autre (500 EUR généralement) bien que certaines le présentent comme un plafond correspondant à seulement 20% du coût d'une installation alors que d'autres sont prêtes à couvrir avec ce montant jusqu'à 100% du coût (ce qui est certainement impossible si un système anti-retour agréé est installé).

5.2.3 Les primes à l'achat d'un fût composteur

Les primes à l'achat d'un fût composteur sont des subsides alors que la vente de fûts devrait plutôt être considérée comme une approche volontaire ou une charge répercutée par la commune sur l'acheteur volontaire d'un fût. Toutefois, comme le prix de vente du fût par chaque commune qui a adopté ce système est vraisemblablement inférieur à celui du marché, l'outil pourrait être, même dans ce cas, assimilé à un subside.

L'administration communale de Molenbeek-Saint-Jean propose, depuis avril 1997, des fûts composteurs (+ bâton d'aération + livraison à domicile) au prix de 24,80 €.

Aujourd'hui, six autres communes ont mis en place un système comparable ou une prime à l'acquisition d'un fût composteur. Les deux systèmes sont présentés sous la forme d'un seul et même outil ci-dessous.

Tableau 36. Conditions d'octroi des primes communales pour fût composteur

Commune (code postal)	intitulé	référence et publication	montant unitaire (Euros)	bénéficiaire
1000	PRIME COMMUNALE À L'ACQUISITION D'UN FUT COMPOSTEUR	Adopté par le Conseil communal le 26 juin 2000 (modifié le 29 avril 2002)	50% du montant d'achat, sur base des factures ou justificatifs, avec un maximum de 50 EUR par fût comp	tout habitant domicilié sur le territoire de la Ville de Bruxelles, qui s'engage à réaliser le compostage de ses déchets organiques (de cuisine, de jardin, etc.) en achetant une compostière
1030	PRIME COMMUNALE A L'ACQUISITION D'UN FÛT COMPOSTEUR	Adopté par le conseil communal du 16 décembre 1998, L'application du règlement est subordonnée à l'approbation, par l'Autorité de tutelle, du crédit inscrit chaque année, à cet effet, au budget communal.	à 50 % du prix d'achat du fût composteur avec un maximum de 50 €	
1140	prime à l'achat d'un fût à compost	Entrée en vigueur le 1.1.2005 pour l'exercice 2005 jusqu'en 2008 inclus.	à 50 % du prix d'achat du fût composteur avec un maximum de 25 €	habitants
1030	prime fût composteur		50% du prix d'achat (maximum 50 €)	
1070	fût compost vendus par la commune avec ristourne (intitulé exact?).		Fûts subsidiés par la commune vendus au prix de 25 €	

1080	fût compost vendus par la commune avec ristourne		Fûts vendus et livrés par la commune au prix de 24,80 €	
1082	PRI ME COMMUNALE À L'ACQUI SITION D'UN FUT COMPOSTEUR	Adopté par le Conseil communal le 29 novembre 2001	50% du montant d'achat, sur base des factures payées et nominatives, avec un maximum de 50 EUR par fût de compostage.	

Le tableau suivant présente les chiffres concernant les primes et la vente de fûts composteurs qui nous ont été communiqués (NC).

Tableau 37. Coûts et bénéficiaires des primes communales pour fût composteur

Commune	coûts annuels (milliers d'euros)				nombre de fûts (ou de bénéficiaires)				
	2006	2005	2004	2003	2006	2005	2004	2003	2002
1000	NC	0,436	0,290	0,082	15	9	3	7	
1030					4	4	6	5	
1140	0,025	0,16982							
1140									
1030									
1070		0,175			7				
1080					+/- 10	+/- 10	+/- 10	+/- 10	
1082									
Total									

Le nombre de fûts vendus ou de primes octroyées est assez comparables et stable dans les différentes communes. A 1000 Bruxelles le maximum annuel a été atteint dès la première année, en 2000, avec 16 octrois de primes. A Schaerbeek aussi c'est la première année (2001, pas dans le tableau) que le montant le plus important a été distribué: 368,12 EUR. A Molenbeek, précurseur dans ce domaine en Région bruxelloise, une dizaine de fûts sont livrés chaque année, et une centaine depuis le début de l'action.

Le système de vente directe permet d'harmoniser les modèles ce qui peut être bénéfique du point de vue de l'usage (modèles éprouvés) et de l'intégration paysagère (zones de jardins ouverts) ou urbanistiques (terrasses, ...). De plus, la livraison offerte à domicile facilite la décision d'achat notamment pour les personnes non motorisées. Par contre, sauf accords particuliers, le commerce local ne bénéficie pas de la dynamique. Le subventionnement à l'achat permet quant à lui à chaque consommateur de choisir le modèle qui lui convient (au dépend d'une certaine homogénéité des installations?) et peut entraîner un impact bénéfique sur le commerce (supposé) local.

D'après les chiffres recueillis les deux systèmes se valent à peu près en termes de décision d'acquisition: il n'y a pas plus d'acquéreurs dans le cas de la vente directe par la commune que pour le subventionnement d'achats libres.

Le lien avec les initiatives régionales dans le domaine du compostage (plus d'information dans le chapitre Déchets, point 3) et notamment la formation de maîtres composteurs (voir le chapitre Information et sensibilisation des citoyens et autres stakeholders) renforce également l'efficacité de la mesure.

5.2.4 Les primes à l'installation d'une toiture verte

Les primes à l'installation d'une toiture verte sont des subsides environnementaux qui relèvent à la fois du domaine de l'eau et de la nature voire des sols.

Il existe deux types de toiture verte: la toiture intensive (ou toiture-jardin) est une toiture qui est véritablement aménagée en espace vert et dont la végétation se compose d'herbe avec plantes, fleurs, arbustes, etc. Elle demande une conception spéciale de la toiture et de sa structure portante car elle requiert la mise en oeuvre d'une épaisse couche de terre. La toiture verte extensive (ou toiture végétalisée) se compose d'une strate herbacée, de plantes grasses de type sedum et de mousse, ne nécessitant qu'une

couche de terre de faible épaisseur. Par conséquent, ce type de toiture verte peut être aménagé sur un bâtiment existant. La prime régionale pour toiture verte fait partie des primes Sibelga pour une utilisation rationnelle de l'énergie (voir point 4.4.2 plus haut dans le présent chapitre).

L'introduction de primes communales à l'installation de toitures vertes est très récente et ne concerne actuellement que deux communes : Evere depuis 2005 et Anderlecht depuis 2006.

Tableau 38. Conditions d'octroi des primes communales pour toiture verte

Commune (code postal)	intitulé	montant unitaire (Euros)	bénéficiaire
1070	Prime communale à l'installation d'un système d'un chauffe-eau solaire ou de récupération de l'eau de pluie ou d'une toiture verte	toiture verte extensive 7,5 €/m ² et pour une toiture intensive 15€/m ² . Cumulable avec d'autres aides à concurrence de 90% au maximum du prix de revient	Personne physique ou morale qui a réalisé l'investissement, qu'elle soit locataire ou propriétaire d'un logement implanté sur la commune d'Anderlecht.
1140	Primes pour installation et/ou rénovation de système de récupération de l'eau de pluie ainsi que pour l'installation de toitures vertes.	Toiture verte intensive (toiture jardin) : 15 € / m ² . Toiture verte extensive (toiture végétale) : 7,50 € / m ² .	Habitants + entreprises

Jusqu'à présent d'après les données qui nous ont été transmises il n'y a eu aucune prime attribuée pour l'installation de toiture verte à Evere ou à Anderlecht.

5.2.5 Les primes à l'installation de plantes grimpantes et à la rénovation de jardinets de façade

Les primes pour les plantations et les jardinets de façade se rapportent à l'environnement l'environnement (semi) naturel. La commune de Schaerbeek a introduit dès 1997 une prime pour les plantations en façade complétée en 2000 par une autre prime pour la rénovation des jardinets de façade. Les deux règlements ont été modifiés en 2006.

Tableau 39. Conditions d'octroi des primes de Schaerbeek pour plantations et jardinets de façade (2006)

Commune (code postal)	intitulé	montant unitaire (Euros)	bénéficiaire
1030	PRIME COMMUNALE A LA PLANTATION EN FACADE	50% du montant total des travaux admis sur base des factures ou justificatifs, avec un maximum de 50€ par demande, par immeuble et par période de cinq ans.	tout occupant d'un immeuble situé sur le territoire de Schaerbeek, qui en décore la façade avant avec une plante grimpante dont il protège le pied par une bordure ou une jardinière.
1030	PRIME COMMUNALE A L'AMÉNAGEMENT DES JARDINETS DE FACADE	50% du montant total des travaux admis sur base des factures ou justificatifs avec: 1° pour les travaux d'aménagement du sol et des plantations, un maximum de 150 € par demande et par période de cinq ans,	tout propriétaire ou occupant d'un immeuble situé sur le territoire de Schaerbeek qui augmente la superficie plantée du jardin de façade ou répare ou rétablit la clôture conformément à son caractère d'origine.

Les montants annuels attribués dans le cadre de ces primes varient de 743,69 EUR en 2003 à 1 717,93 EUR en 2002.

Tableau 40. Evolution des coûts des primes schaerbeekaises pour plantation et jardinets de façade (2001-2004)

coûts annuels (euros)				
Prime s	2004	2003	2002	2001
plantations			974,24	229,30
jardinets		743,69	743,69	867,63
Total		743,69	1 717,93	1 096,93

5.3. Les placements financiers durables

Les placements durables relèvent d'approches volontaires décidées par les pouvoirs publics. Les critères utilisés pour constituer ces produits de placements durables concernent la plupart du temps l'ensemble des domaines environnementaux et/ou sociaux mais pas l'un ou l'autre en particulier tel que l'envisage la classification OCDE.

Une proposition en faveur des placements financiers publics durables et éthiques a été adoptée par le Gouvernement Bruxellois le 12 mai 2006. L'objectif exprimé dans la proposition est essentiellement social mais les notations et les critères qui s'appliquent à ces placements intègrent le plus souvent les trois piliers du développement durable et donc aussi le respect de l'environnement.

Les fonds de pension communaux représenteraient environ 135 Millions d'euros au total. Les données disponibles sont insuffisantes pour présenter un bilan chiffré de la mesure considérée (10% théoriquement investis de façon éthique et responsable).

Auderghem prévoyait d'y apporter quelques 17 millions d'euros destinés à financer les pensions communales et Etterbeek 11 millions d'euros.

6. Bibliographie et publications connexes

- CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES 2004. « Inventaire de la fiscalité environnementale », Jacques Bayeye, Section Fiscalité et Parafiscalité, juillet 2004.
- DEXIA 2005. « Lokale financiën, Gemeenten Provincies », juin 2005.
- KLUWER 2006. « Environnement : taxes et subsides 2006 », édition 2006-2007.
- MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2006. « Réalisation du budget des voies et moyens, années 2001 à 2006 », Direction du Budget.
- Naisse Véronique 2006. « Synthèse des primes vertes octroyées par les communes bruxelloises », Association belge des éco-conseillers et Conseillers en Environnement (ABECE) 2006.
- OECD/EEA 2005. « The OECD/EEA database on environmentally related taxes, other economic instruments and voluntary approaches. How to update and complement the information », 15/12/2005.

Pour en savoir plus :

- Site Internet de l'IBGE, rubrique Energie > Primes et incitants et rubrique Ménages > Energie > Primes
- Site Internet de l'OCDE, rubrique « Database on instruments used for environmental policy and natural resources management » : <http://www2.oecd.org/eoicst/queries/index.htm>;
- <http://www.fisconet.fgov.be>: banque de données fiscales du SPF Finances
- Règlements-taxes communaux en vigueur en RBC : <http://www.brussel.irisnet.be/fr/other/taxes.shtml>
- http://docu.fgov.be/intersalqnl/thema/publicaties/memento/pdf/FM2006_V09_volledig.pdf: fiscaal memento van de FOD Financiën;
- Site Internet de l'Agence Bruxelloise pour l'Entreprise (ABE) rubrique "ECOSUBSI BRU", <http://www.ecosubsibru.be/>

RECHERCHE LIÉE À LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Le **Laboratoire de Recherche en Environnement de Bruxelles-Environnement** participe à des recherches méthodologiques sur les diagnostics environnementaux en matière de qualité de l'air ambiant et de niveaux de bruit.

En matière de pollution atmosphérique par les particules en suspension, ce même laboratoire, réalise des recherches et publications scientifiques en collaboration avec l'Université Libre de Bruxelles et l'université Ben-Gurion en Israël résumées dans un rapport technique ³¹.

Bruxelles Environnement - IBGE finance par ailleurs de nombreux services de recherches académiques ou privés pour réaliser des inventaires et diagnostics environnementaux globaux en matière de biodiversité et d'eau par exemple. Il fait également appel à des bureaux de recherches plus ou moins appliquées en matière d'indicateurs et de recommandations techniques.

De nombreuses recherches, subventionnées dans le cadre du programme « **Prospective Research for Brussels** » par l'Institut d'encouragement de la Recherche Scientifique et de l'Innovation de Bruxelles (IRSIB) (www.irsib.irisnet.be) sont valorisées dans des notes de contextualisation pour la préparation de stratégies environnementales et peuvent évoluer en partenariat de recherche- action.

Citons les titres de quelques recherches Bruxelloises, en cours en 2006, suivies particulièrement en matière environnementale :

- « Longitudinale studie naar de relatie tussen omgevingslawaai, slaapkwaliteit en algemeen welbevinden bij inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » Prof. Raymond Cluydts VUB
- " Dissémination et coopérativité chez *Dematophagoides pteronyssinus*, acarien domestique allergène" Prof. Jean-Louis Deneubourg/Claire Detrain ULB
- « Evaluation de la charge corporelle en dioxine de populations potentiellement exposées à Bruxelles » Prof. Alfred Bernard UCL
- « Structure de la propriété sur le marché locatif privé du logement Bruxellois » Prof. Jean-Michel Decroly ULB
- « Une dynamique de participation dans les quartiers populaires bruxellois : l'analyse des conseils consultatifs des locataires de logements sociaux » Prof. Luc Van Campenhoutd FUSL
-

Dans le cadre du programme de recherche « **La Science pour un développement durable** » (SSD), géré par les services de la politique scientifique fédérale (www.belspo.be), des avis d'utilisateurs potentiels de recherches, spécialisés en environnement urbain bruxellois, sont donnés au niveau des appels à projets et des évaluations des propositions de recherche. Les recherches subsidiées dans le cadre du premier appel(2005) concernent les thématiques Climat (dont Antarctique et Atmosphère). Celles du 2^{ème} appel (2006) concernent l'énergie, le transport et la mobilité, l'interface Santé Environnement, l'agro-alimentaire et la biodiversité, en ce compris de nombreuses recherches transversales. De nombreux résultats de recherches sont valorisés dans des notes de contextualisation pour la préparation de stratégies environnementales voire pour la diffusion des connaissances aux citoyens (par exemple pour le panel Air-citoyen) .

³¹ « Airborn particle concentration, granulometry and micromorphology in the brussels urban environment" repart by P.Vanderstraeten (IBGE-BIM), Y.Lenelle (IBGE-BIM), A.Meurrens (IBGE-BIM), D.Carati(ULB), L.Brenig(ULB), Z.Y.Offer(BGU)- juin 2006

RELATIONS INTRA ET SUPRARÉGIONALES

1. Intrarégionales

1.1. Communes

Les partenariats de gestion avec les communes se retrouvent dans la plupart des thèmes environnementaux présentés dans l'Etat de l'Environnement. Ils concernent tant des actions réglementées (autorisations, police de l'environnement), que des gestions du patrimoine public (Espaces verts), que des actions de participation citoyenne (commissions de concertation, enquête publique) que des actions subsidiées en matière d'économie d'énergie (Plage) et des actions volontaires (agenda 21 locaux).

1.2. Ministères de la RBC (AED, AATL...)

Les partenariats de gestion avec les ministères se retrouvent dans la plupart des thèmes environnementaux présentés dans l'Etat de l'Environnement. Ils concernent tant des collectes de données et d'indicateurs, que le suivi d'études aux objectifs conjoints, que des programmations d'actions (plans air-climat, bruit, Iris, inondation ...), que des actions réglementées (permis d'environnement et permis d'urbanisme), que la gestion du patrimoine public (maillage vert, maillage bleu), que des actions de participation citoyenne (commissions de concertation, enquête publique) et de gestion administrative et budgétaire.

1.3. OIP (ABE, Port de Bruxelles, ARP, SDRB, SRIB, STIB, IRSIB...)

Les partenariats de gestion avec les Organismes d'Intérêts Publics se retrouvent de façon plus ou moins spécifiques dans la plupart des thèmes environnementaux présentés dans l'Etat de l'Environnement. Ils concernent tant des collectes de données et d'indicateurs,(ARP, STIB..) que le suivi d'études aux objectifs conjoints (IRSIB, ABE, SDRB..), que des programmations d'actions (stratégies déchets, sols, air-climat, bruit , Iris, inondation ...), que des actions réglementées (permis d'environnement et permis d'urbanisme), que des gestions du patrimoine public), que des actions de participation citoyenne et de gestion administrative et budgétaire (par exemple prime Bruxell-air).

1.4. Fédérations professionnelles, monde associatif

Les partenariats de gestion avec les acteurs de la société civile par ailleurs représentés au niveau du Conseil de l'environnement, se retrouvent de façon plus ou moins spécifique dans la plupart des thèmes environnementaux, présentés dans l'Etat de l'Environnement. Ils concernent tant des collectes de données et d'indicateurs,(par exemple avec les sociétés de naturalistes) que le suivi d'études aux objectifs conjoints (UEB, CRIOC...), que des programmations d'actions (plans déchets, air-climat, bruit), que des actions réglementées (conditions d'exploitations/fédérations d'entreprises), que des gestions du patrimoine public (organisation d'événements, occupation de l'espace public), que des actions de participation et sensibilisation (médecins, architectes, citoyens...) et des actions subsidiées.

2. Suprarégionales

2.1. Entités fédérale et fédérées

La plupart des thématiques environnementales sont gérées en relation avec les autres entités belges. Ces relations se structurent essentiellement en fonction du positionnement au niveau européen (CCPIE/CIE, NFP/AEE..), de plans (national climat, national Santé/environnement, national ozone..), de structures thématiques de travail (CONCERE, Groupe d'experts bruit des avions..) et d'accords de coopération budgétaire (BELIRIS)

2.2. International

Les relations internationales de type institutionnel se structurent essentiellement au niveau de représentation (à tour de rôle) des entités fédérées belges, au niveau de groupes techniques et méthodologiques supra-régionaux (cartographie bruit, émissions atmosphériques...) et au niveau de groupes de réflexion plus ou moins spécifique (stratégie environnement urbain, ressources, air..)

Des programmes européens subventionnés favorisent également les relations internationales principalement en matière de recherche (LIFE) et en matière de police de l'environnement (IMPEL).

Les relations avec les villes et les régions se structurent essentiellement au niveau de réseaux de villes (ACCR, Eurocities...) et du Comité des Régions.

Dans le cadre de relations extérieures de coopération internationale de la Région de Bruxelles Capitale, de nombreuses relations se sont structurées avec des régions méditerranéennes et de l'Europe de l'est particulièrement en matière de police de l'environnement et de gestion des déchets.

ANNEXES

ANNEXE 1 : TEXTES JURIDIQUES ADOPTÉS DU 01/01/2003 AU 31/12/2006

Les textes juridiques adoptés du 01/07/1999 au 12/12/2002 ont été répertoriés dans l'Etat de l'environnement en Région de Bruxelles - Capitale - Edition 2002.

Ils sont également mis à disposition sur le site de l'IBGE - <http://www.ibgebim.be>

1. Listes des textes juridiques

1.1. Thèmes

1.1.1 Air/Climat

21/11/2006	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du 15 mai 2003 fixant des conditions d'exploiter à certaines installations de mise en peinture ou retouche de véhicules ou parties de véhicules utilisant des solvants
07/09/2006	Arrêté relatif aux conditions d'octroi de la prime Bruxell'Air en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation et la destruction des véhicules polluants
20/04/2006	Ordonnance portant assentiment au Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux polluants organiques persistants, avec ses annexes, fait à Aarhus le 24 juin 1998
01/09/2004	Plan d'allocation de la Région de Bruxelles-Capitale 2005-2007 - Révision
03/06/2004	<u>Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et imposant certaines conditions d'exploiter aux installations concernées</u>
05/12/2003	<u>Ordonnance portant assentiment au Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux métaux lourds, fait à Aarhus le 24 juin 1998</u>
25/09/2003	<u>Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux systèmes de protection anti-incendie et d'extincteurs contenant des halons</u>
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction de véhicules propres dans les flottes des organismes publics régionaux et des organismes ressortissant à leurs autorité et contrôle
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils dans les installations réalisant le nettoyage de surfaces
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils dans les installations de production de vernis, laques, peintures, encres ou pigments utilisant des solvants
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils dans certaines installations dans l'industrie de revêtement de véhicules utilisant des solvants
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils dans les installations liées à certaines activités d'impression ou à certains travaux de vernissage ou de pelliculage de l'industrie graphique
03/06/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant des plafonds d'émission pour certains polluants atmosphériques
22/05/2003	Ordonnance portant assentiment à l'Accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'établissement,

l'exécution et le suivi d'un plan national climat, ainsi que l'établissement de rapports dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et du Protocole de Kyoto

15/05/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant des conditions d'exploiter à certaines installations de mise en peinture ou retouche de véhicules ou parties de véhicules utilisant des solvants

1.1.2 Eau

20/10/2006 Ordonnance établissant un cadre pour la politique de l'eau

30/06/2005 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale remplaçant l'annexe II à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 septembre 2001 relatif à la protection des eaux de surface contre la pollution causée par certaines substances dangereuses

18/03/2005 Arrêté ministériel établissant un programme de réduction de la pollution des eaux générée par certaines substances dangereuses - Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)

01/04/2004 Ordonnance portant assentiment au Protocole sur l'eau et la santé à la Convention d'Helsinki de 1992 sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux, fait à Londres le 17 juin 1999 - Erratum

01/04/2004 [Ordonnance portant assentiment à la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, fait à Londres le 7 novembre 1996](#)

01/04/2004 [Ordonnance portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL 1973, modifiée par le Protocole y relatif de 1978](#)

01/04/2004 [Ordonnance portant assentiment au Protocole sur l'eau et la santé à la Convention d'Helsinki de 1992 sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux, fait à Londres le 17 juin 1999](#)

01/04/2004 [Ordonnance portant assentiment à l'Accord international sur l'Escaut, fait à Gand le 3 décembre 2002](#)

01/04/2004 Ordonnance portant assentiment à l'Accord international sur la Meuse, fait à Gand le 3 décembre 2002

05/12/2003 Ordonnance portant assentiment à l'Annexe V et l'Appendice 3 de la Convention de Paris du 22 septembre 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, adoptés à Sintra le 23 juillet 1998 (OSPAR)

11/04/2003 Arrêté ministériel établissant un programme de réduction de la pollution des eaux générée par certaines substances dangereuses - Xylène et Toluène

1.1.3 Nature

20/05/2006 Arrêté ministériel autorisant une dérogation à l'ordonnance du 29 août 1991 relative à la conservation de la faune et à la chasse

03/05/2006 Arrêté royal déterminant la contribution financière de l'autorité fédérale belge pour l'année 2006 à la CITES (Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction)

24/11/2005 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 octobre 2000 relatif à la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 fixant le modèle de la déclaration préalable pour les installations de classe III au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er décembre 1994 déterminant la composition du dossier de demande de certificat et de permis environnement

- 07/07/2005 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 octobre 2000 relatif à la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 fixant le modèle de la déclaration préalable pour les installations de classe III au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er décembre 1994 déterminant la composition du dossier de demande de certificat et de permis d'environnement - Erratum
- 07/07/2005 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 octobre 2000 relatif à la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 fixant le modèle de la déclaration préalable pour les installations de classe III au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er décembre 1994 déterminant la composition du dossier de demande de certificat et de permis d'environnement
- 17/02/2005 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la nomination des membres du Conseil supérieur bruxellois de Conservation de la Nature
- 01/04/2004 [Ordonnance relative à la restriction de l'usage des pesticides par les gestionnaires des espaces publics en Région de Bruxelles-Capitale](#)
- 24/03/2004 [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la production et à la commercialisation des matériels forestiers de reproduction](#)
- 05/12/2003 [Ordonnance portant assentiment à l'Accord sur la conservation des oiseaux migrateurs d'Afrique-Eurasie, fait à La Haye le 15 août 1996](#)
- 05/12/2003 Ordonnance portant assentiment au texte révisé de la Convention internationale pour la Protection des végétaux, et l'Annexe, adopté à Rome le 17 novembre 1997, lors de la 29e session de la Conférence de la FAO
- 27/11/2003 Ordonnance modifiant la loi du 19 décembre 1854 contenant le Code forestier et définissant les modalités d'aliénation des bois et forêts publics
- 11/04/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la commercialisation du gibier du 1er juillet 2003 au 30 juin 2008 dans la Région de Bruxelles-Capitale
- 03/04/2003 Ordonnance portant assentiment au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques relatif à la Convention sur la diversité biologique et aux Annexes I, II et III, signés à Montréal le 29 février 2000

1.1.4 Déchets

- 13/07/2006 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 avril 2003 relatif aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison
- 23/03/2006 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 avril 2004 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage et l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur élimination
- 20/07/2005 Règlement modifiant le règlement du 15 juillet 1993 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices
- 03/06/2004 [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux gestionnaires de déchets d'équipements électriques et électroniques](#)
- 19/02/2004 Ordonnance modifiant l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets

- 03/06/2004 [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant, en ce qui concerne les déchets d'équipements électriques et électroniques, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur élimination](#)
- 30/04/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison
- 27/11/2003 Plan de prévention et de gestion des déchets 2003-2007
- 13/05/2004 [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au subventionnement des communes pour l'aménagement et l'exploitation de parcs à conteneurs](#)
- 15/04/2004 [Arrêté relatif à la gestion des véhicules hors d'usage](#)
- 11/03/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'agrément et à la subsidiation des associations sans but lucratif et des sociétés à finalité sociale, actives dans le secteur de la réutilisation
- 19/02/2004 [Ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 avril 1999 relative à la prévention et à la gestion des déchets des produits en papier et/ou en carton](#)
- 13/11/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'annexe II de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 avril 2002 concernant la mise en décharge des déchets
- 27/11/2003 Règlement modifiant le règlement du 15 juillet 1993 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices
- 27/11/2003 Ordonnance approuvant l'accord de coopération portant sur l'introduction de l'euro dans l'accord de coopération du 30 mai 1996 concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages
- 11/04/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 novembre 2001 fixant la tarification des prestations de l'Agence régionale pour la Propreté
- 20/03/2003 Arrêté ministériel modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 novembre 2002 relatif à l'élimination des déchets animaux et aux installations de transformation de déchets animaux
- 30/04/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison

1.1.5 Bruit

- 10/08/2005 Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 5 décembre 2004 concernant les normes relatives aux émissions de gaz et de particules polluants des moteurs à combustion interne, destinés aux engins mobiles non routiers et modifiant l'arrêté royal du 6 mars 2002 concernant les émissions sonores des matériels utilisés à l'extérieur des bâtiments, et modifiant l'arrêté royal du 1er juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure - Erratum
- 10/08/2005 Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 5 décembre 2004 concernant les normes relatives aux émissions de gaz et de particules polluants des moteurs à combustion interne, destinés aux engins mobiles non routiers et modifiant l'arrêté royal du 6 mars 2002 concernant les émissions sonores des matériels utilisés à l'extérieur des bâtiments, et modifiant l'arrêté royal du 1er juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure
- 01/04/2004 [Ordonnance modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain](#)

1.1.6 Sols

20/01/2005	Circulaire - Application de l'ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués
09/12/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les normes de pollution du sol et des eaux dont le dépassement justifie la réalisation d'une étude de risque - Erratum
09/12/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la liste des activités à risque
09/12/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les normes de pollution du sol et des eaux dont le dépassement justifie la réalisation d'une étude de risque
09/12/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les critères d'assimilation d'une étude de sol à une reconnaissance de l'état du sol
09/12/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'évaluation des risques pour la santé et l'environnement causés par une pollution du sol
13/05/2004	Ordonnance relative à la gestion des sols pollués
18/12/2003	Ordonnance relative à la réhabilitation et à la réaffectation des sites d'activité inexploités
17/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant désignation des membres de la Commission interrégionale d'Assainissement du Sol et de la Juridiction de coopération fondée par l'accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exécution et au financement de l'assainissement du sol des stations-service

1.1.7 Généralités

14/09/2006	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant remplacement de membres du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale
01/07/2006	Arrêté des fonctionnaires dirigeants relatif à la désignation de contrôleur au sein de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
18/04/2006	Arrêtés des fonctionnaires dirigeants relatif à la désignation de contrôler au sein de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
01/07/2004	Arrêté des fonctionnaires dirigeants relatif à la désignation de contrôleurs au sein de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
13/05/2004	Ordonnance portant assentiment à l'Accord de coopération du 10 décembre 2003 entre l'Etat fédéral, la Communauté flamande, la Communauté française, la Communauté germanophone, la Commission communautaire commune, la Commission communautaire française, la Région flamande la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale visant la collaboration dans les domaines de l'environnement et de la santé
22/04/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant nomination d'un membre du Collège d'environnement
17/02/2004	Arrêté des fonctionnaires dirigeants relatif à la désignation de contrôleurs au sein de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
04/09/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant nomination d'un membre du Collège d'environnement
25/08/2003	Arrêté des fonctionnaires dirigeants relatif à la désignation de contrôleur au sein de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
31/07/2003	Arrêté des fonctionnaires dirigeants relatif à la désignation de contrôleur au sein de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
10/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juin 1993 relatif au Collège d'environnement
03/07/2003	Arrêté ministériel fixant le montant des jetons de présence octroyés aux membres du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale

- 03/02/2003 Arrêté des fonctionnaires dirigeants relatif à la désignation de contrôleur au sein de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
- 16/01/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant remplacement de membres du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale

1.2. Secteur

1.2.1 Energie

- 14/12/2006 Ordonnance modifiant les ordonnances du 19 juillet 2001 et du 1er avril 2004 relatives à l'organisation du marché de l'électricité et du gaz en Région de Bruxelles-Capitale et abrogeant l'ordonnance du 11 juillet 1991 relative au droit à la fourniture minimale d'électricité et l'ordonnance du 11 mars 1999 établissant des mesures de prévention des coupures de gaz à usage domestique
- 13/07/2006 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le règlement technique pour la gestion du réseau de transport régional d'électricité
- 13/07/2006 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le règlement technique pour la gestion du réseau de distribution de gaz en Région de Bruxelles-Capitale et l'accès à celui-ci.
- 06/07/2006 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la date à laquelle les clients résidentiels sont éligibles pour l'électricité
- 06/07/2006 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la date à laquelle les clients résidentiels sont éligibles pour le gaz
- 10/06/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'article 26 de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale
- 27/05/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale organisant la procédure de médiation et le fonctionnement de la Chambre de recours visés à l'article 23 de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale et à l'article 17 de l'ordonnance du 1er avril 2004 relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz et d'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale
- 06/05/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant les critères et la procédure d'octroi, de renouvellement, de cession et de retrait d'une autorisation de fourniture de gaz portant modification de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 fixant les critères et la procédure d'octroi, de renouvellement, de cession et de retrait d'une autorisation de fourniture d'électricité
- 06/05/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la promotion de l'électricité verte et de la cogénération de qualité
- 01/04/2004 [Ordonnance relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz et d'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale](#)

1.2.2 Mobilité

- 05/02/2004 Circulaire relative aux plans de déplacements d'entreprises
- 05/02/2004 [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site](#)
- 05/02/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Comité consultatif créé auprès de la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles

1.3. Instruments

05/08/2006	Loi relative à l'accès du public à l'information en matière d'environnement
20/04/2006	Ordonnance portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001
24/11/2005	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 octobre 2000 relatif à la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 fixant le modèle de la déclaration préalable pour les installations de classe III au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er décembre 1994 déterminant la composition du dossier de demande de certificat et de permis environnement
29/09/2005	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale organisant le mode de fonctionnement d'un service des plaintes au ministère et dans les organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale
22/09/2005	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant détermination de la grille de classement et les modalités d'application pour le classement des carcasses de gros bovins et des carcasses de porcs
30/06/2005	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale remplaçant l'annexe II à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 septembre 2001 relatif à la protection des eaux de surface contre la pollution causée par certaines substances dangereuses
09/12/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21/01/1999 fixant les conditions d'exploiter des stations-service
03/06/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et imposant certaines conditions d'exploiter aux installations concernées
03/06/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant, en ce qui concerne les déchets d'équipements électriques et électroniques, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18/07/02 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur élimination
03/06/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux gestionnaires des déchets d'équipements électriques et électroniques
29/04/2004	Ordonnance relative aux conventions environnementales
15/04/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les exigences complémentaires de prévention contre les incendies dans les logements en location
18/03/2004	Ordonnance relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement
18/03/2004	Ordonnance sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale
19/02/2004	Ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 avril 1999 relative à la prévention et à la gestion des déchets de produits en papier et/ou carton
19/02/2004	Ordonnance modifiant l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets
05/02/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un plan de déplacement aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site
18/12/2003	Ordonnance portant assentiment au Protocole de cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques relatif à la Convention sur la diversité biologique et aux Annexes Ier, II et III, signés à Montréal le 29 février 2000

18/12/2003	Ordonnance relative à la réhabilitation et à la réaffectation des sites d'activité inexploités
05/12/2003	Ordonnance portant assentiment au Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux métaux lourds, fait à Aarhus le 24 juin 1998
20/11/2003	<u>Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux installations de réfrigération</u>
13/11/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'annexe II de l'AGRBC du 18 avril 2002 concernant la mise en décharge des déchets
25/09/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux systèmes de protection anti-incendie et d'extincteurs contenant des halons
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction de véhicules propres dans les flottes des organismes publics régionaux et des organismes ressortissant à leurs autorité et contrôle
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils dans les installations réalisant le nettoyage de surfaces
03/07/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant les conditions d'exploiter relatives à l'utilisation d'hexachloroéthane
03/06/2003	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant des plafonds d'émission pour certains polluants atmosphériques
03/04/2003	Ordonnance portant création d'un service interne de traitement des plaintes dans les services administratifs de la Région de Bruxelles-Capitale
20/03/2003	Arrêté ministériel modifiant l'AGRBC du 28/11/02 relatif à l'élimination des déchets animaux et aux installations de transformation de déchets animaux

2. Motifs des textes principaux

Extrait des « Exposés des motifs » présentés au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

2.1. Thèmes

2.1.1 Air/Climat

03/06/2004	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et imposant certaines conditions d'exploiter aux installations concernées <i>L'arrêté (transposition de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003) établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre afin de favoriser la réduction des émissions de ces gaz dans des conditions économiquement efficaces et performantes.</i>
05/12/2003	Ordonnance portant assentiment au Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux métaux lourds, fait à Aarhus le 24 juin 1998 <i>A la troisième Conférence Internationale de la Mer du Nord, il a été décidé, par Déclaration Ministérielle, que les émissions de substances prioritaires dangereuses devaient être réduites de 50 % ou 70 % (suivant la substance) par rapport au niveau des émissions de 1985. Un inventaire européen des émissions a été dressé sur base de données officielles en provenance de chaque pays ; lorsque les données n'étaient pas disponibles, des estimations ont été effectuées.</i>

Le Protocole sur les métaux lourds vise en particulier 3 métaux nocifs : le cadmium, le plomb et le mercure.

Parmi les obligations de base, les Parties devront réduire les émissions de ces trois substances par rapport au niveau des émissions de l'année 1990 (ou toute autre année entre 1985 et 1995).

Le Protocole vise l'abaissement des émissions provenant de sources industrielles ponctuelles (l'industrie métallurgique), des processus de combustion (production d'énergie et transport routier) et de l'incinération des déchets.

Le Protocole appelle les Parties à éliminer le plomb dans l'essence. Il introduit aussi des mesures pour abaisser les émissions de métaux lourds dans des produits, telles que les batteries au mercure, et propose l'introduction de mesures de gestion pour des produits contenant du mercure, tels que les composants électriques (thermostats, interrupteurs), les appareils de mesure (thermomètres, manomètres, baromètres), lampes fluorescentes, amalgames dentaires, pesticides et peintures.

- 25/09/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux systèmes de protection anti-incendie et d'extincteurs contenant des halons
L'arrêté met en œuvre le règlement n° 2037/2000 du Parlement européen et du Conseil, du 29 juin 2000, relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Il interdit l'utilisation et l'émission de halons dans l'atmosphère et impose d'éliminer, pour le 1er janvier 2004, les systèmes de protection anti-incendie ainsi que les extincteurs les contenant, conformément à la législation applicable à l'élimination des déchets dangereux.

2.1.2 Eau

- 01/04/2004 Ordonnance portant assentiment à la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, fait à Londres le 7 novembre 1996
*L'ordonnance ratifie le Protocole de 1996 visant à entreprendre une révision de la Convention de Londres (prévention de la pollution provenant des opérations d'élimination délibérée de déchets en mer).
Le but principal de la ratification de ce Protocole est de placer la Région, et la Belgique, dans le groupe de pays menant une politique active en matière de protection du milieu marin et de progresser vers l'entrée en vigueur dudit Protocole qui constituera, au niveau mondial, une base juridique modernisée relative à la prévention de la pollution marine résultant d'opérations d'élimination délibérée de déchets en mer.*
- 01/04/2004 Ordonnance portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL 1973, modifiée par le Protocole y relatif de 1978
*La Convention MARPOL a pour objectif principal de lutter contre le déversement en mer des déchets des navires.
Elle régleme à cette fin les pollutions causées par les navires, en fixant des normes quant à la qualité des déchets qui peuvent être déversés, ainsi que sur les conditions et modalités de déversement.
Le Protocole de 1997 est destiné à lutter contre la pollution atmosphérique et, spécialement, l'émission de gaz à effet de serre et de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et qui sont produites par les navires-citernes pétroliers ou transportant des produits chimiques, lors de leur transbordement.*
- 01/04/2004 Ordonnance portant assentiment au Protocole sur l'eau et la santé à la Convention d'Helsinki de 1992 sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux, fait à Londres le 17 juin 1999

La Convention d'Helsinki du 17 mars 1992 sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux est destinée à prévenir, maîtriser et réduire la pollution transfrontière et, spécialement, le rejet de substances dangereuses dans le milieu aquatique.

Le Protocole de Londres sur l'eau et la santé, qui est le premier protocole à cette Convention, a pour objectif de prévenir, de combattre et de faire reculer les maladies liées à l'eau grâce à une collaboration dans les domaines de la gestion de l'eau et de la protection de la santé et de l'environnement et à l'adoption de mesures appropriées.

Le Protocole ne crée pas de nouvelles obligations légales à l'égard de la Communauté européenne dans le domaine de la politique de l'eau. En effet, la législation européenne va, d'une manière générale, au-delà des obligations que le Protocole et la Convention qu'il complète imposent dans ce domaine.

Le Protocole est aussi compatible avec les programmes existant dans le domaine de la santé publique et les autres activités mises en place à l'échelon communautaire.

En résumé, la plupart des dispositions du Protocole seront intégrées en droit belge lors de la transposition du droit communautaire, en première ligne de laquelle se trouve la directive-cadre eau.

- 01/04/2004 Ordonnance portant assentiment à l'Accord international sur l'Escaut, fait à Gand le 3 décembre 2002
*L'ordonnance approuve l'accord international sur l'Escaut.
Celui-ci remplace l'accord international antérieur.
Les changements résultent de la redéfinition des objectifs et des missions de la commission instituée par les parties contractantes pour le district hydrographique de l'Escaut en vue de s'inscrire dans le champ de la directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.
L'accord international sur l'Escaut a pour objectif de s'efforcer de réaliser une gestion coordonnée, intégrée et durable de l'eau pour le district hydrographique de l'Escaut.
Les parties coopèrent plus particulièrement afin de coordonner :
la mise en oeuvre des exigences de la directive 2000/60/CE, produire un seul plan de gestion pour le district hydrographique ;
les mesures pour une prévention et une protection contre les inondations, ainsi que de contribuer à atténuer les effets des inondations et des sécheresses ;
les mesures de prévention et de lutte contre les pollutions accidentelles, y compris la transmission des informations nécessaires.*

2.1.3 Nature

- 01/04/2004 Ordonnance relative à la restriction de l'usage des pesticides par les gestionnaires des espaces publics en Région de Bruxelles-Capitale
L'ordonnance crée un cadre législatif stable substituant à l'interdiction générale d'utiliser des pesticides sur les terrains publics (cfr. ordonnance du 02/05/1991 relative à l'utilisation des pesticides), une autorisation de principe fixée dans un cadre étroit (principes de gestion, conditions de manipulation et de formation, obligation de registre). Ce cadre permet désormais de suivre l'évolution technique et scientifique dans le domaine de la protection des végétaux sans nécessité de révisions continues de la législation.
- 24/03/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la production et à la commercialisation des matériels forestiers de reproduction
*L'arrêté transpose la directive 1999/105/CE du Conseil du 22 décembre 1999 concernant la commercialisation des matériels forestiers de reproduction.
Il institue un Comité régional pour les matériels forestiers de reproduction ayant compétence d'avis, il impose, entre autres, d'établir un registre des matériels de base admis en Région de Bruxelles-Capitale et prévoit notamment la recherche, la constatation et la poursuite des infractions.*

05/12/2003 Ordonnance portant assentiment à l'Accord sur la conservation des oiseaux migrateurs d'Afrique-Eurasie, fait à La Haye le 15 août 1996
L'accord relatif à la conservation des oiseaux d'eau migrateurs d'Afrique-Eurasie, signé par la Belgique le 29 octobre 1999, est un accord relevant du traité-cadre relatif à la protection des animaux sauvages migrateurs, qui crée un cadre en vue de la conclusion de conventions internationales pour la conservation et la gestion des espèces animales sauvages migratrices.
Le principe de base de cet accord est l'adoption de mesures coordonnées par les Etats contractants en vue du maintien ou du rétablissement des espèces d'oiseaux d'eau migrateurs dans des conditions favorables à leur conservation.
L'accord prévoit un plan d'action énumérant une série de mesures particulières à prendre par les Etats parties en vue de la conservation des espèces d'oiseaux d'eau migrateurs.
L'accord stipule également que chaque Etat-partie contribue au budget de l'Accord conformément au barème des contributions établi par l'Organisation des Nations Unies.

2.1.4 Déchets

03/06/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux gestionnaires de déchets d'équipements électriques et électroniques
L'arrêté transpose partiellement la directive 2002/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 janvier 2003 relative aux DEEE.
Il fixe les obligations qu'un exploitant d'un centre de traitement ou de valorisation de DEEE est tenu de respecter.

03/06/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant, en ce qui concerne les déchets d'équipements électriques et électroniques, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur élimination
L'arrêté transpose partiellement la directive 2002/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 janvier 2003 relative aux DEEE qui était encore en phase de projet au moment de l'adoption de l'arrêté de base.
Il insère dans l'arrêté de base l'obligation pour un producteur ou un importateur de DEEE de les faire stocker, trier, valoriser, recycler et traiter dans un centre autorisé à cette fin.

13/05/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au subventionnement des communes pour l'aménagement et l'exploitation de parcs à conteneurs
Le projet d'arrêté traduit les engagements pris dans le cadre du Plan déchets 2003-2007 (prescriptions 71 et suivantes).
Il révisé le financement des parcs à conteneurs et élargit l'intervention des subsides non seulement aux frais d'investissement mais également aux frais de gestion.

15/04/2004 Arrêté relatif à la gestion des véhicules hors d'usage
L'arrêté transpose la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage.
A cette fin, il fixe des mesures visant en priorité la prévention des déchets provenant des véhicules et, en outre, la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants afin de réduire la quantité de déchets à éliminer.
Il vise également à améliorer l'efficacité, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques intervenant dans le cycle de vie des véhicules, et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des véhicules hors d'usage.

- 19/02/2004 Ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 avril 1999 relative à la prévention et à la gestion des déchets des produits en papier et/ou en carton
L'ordonnance modifie l'ordonnance du 22 avril 1999 relative à la prévention et à la gestion des déchets des produits en papier et/ou en carton de manière à en faire disparaître les références aux écotaxes abrogées.
Pour ce faire, il supprime dans l'ordonnance toute référence expresse à la loi du 16 juillet 1993 et remplace toute référence au terme « redevable », qui vise celui qui doit s'acquitter de l'écotaxe, par la notion de « producteur, importateur ou distributeur » afin que ces personnes soient les destinataires des prescriptions de l'ordonnance en tant que tels et non plus en tant que redevables de l'écotaxe.
Le champ d'application de l'ordonnance est désormais limité aux déchets des produits en papier et/ou en carton, et ne s'applique plus aux produits eux-mêmes puisque la Région n'a pas de compétence en matière de norme de produits.

2.1.5 Bruit

- 01/04/2004 Ordonnance modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain
La modification la plus importante de l'ordonnance bruit concerne l'obligation d'établir une cartographie du bruit montrant la situation pour la Région de Bruxelles-Capitale et pour tous les grands axes routiers dont le trafic dépasse 6 millions de véhicules par an, pour tous les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an ainsi que pour le survol de la Région.
Les cartes de bruit seront établies en suivant la méthode prévue par la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, laquelle repose sur un indicateur établissant une moyenne entre les indicateurs de jour, de soirée et de nuit. La directive impose en effet une méthode de bruit fondée sur trois périodes : le jour, la soirée et la nuit, alors que la plupart des Etats, et la Région de Bruxelles-Capitale, ne connaissaient jusqu'à présent que deux périodes : le jour et la nuit.
Cette cartographie sera un outil privilégié pour établir le plan régional de lutte contre le bruit.
Les autres modifications consistent, d'une part, en l'ajout d'un certain nombre de définitions, dont celles de nouveaux indicateurs de bruit et, d'autre part, en l'introduction d'un certain nombre d'annexes contenant les indicateurs de bruit, les méthodes d'évaluation des indicateurs de bruit, les méthodes d'évaluation des effets nuisibles, les prescriptions minimales pour la cartographie de bruit stratégique, les prescriptions minimales pour le plan d'action et les données à transmettre à la Commission.

2.1.6 Sols

- 13/05/2004 Ordonnance relative à la gestion des sols pollués
L'ordonnance instaure une législation autonome en matière d'assainissement des sols pollués.
Elle met en place une procédure d'assainissement ainsi qu'un régime de responsabilités.
On distingue différentes phases dans la procédure d'assainissement : la reconnaissance descriptive des sols ; l'élaboration d'un projet d'assainissement et la réalisation des travaux d'assainissement.
A cet égard, l'I.B.G.E. joue un rôle tout à fait central dans la mise en oeuvre de la procédure d'assainissement des sols en intervenant tant au niveau de l'identification des terrains pollués que lors de la mise en oeuvre de l'assainissement même.
- 18/12/2003 Ordonnance relative à la réhabilitation et à la réaffectation des sites d'activité inexploités

L'ordonnance a pour objectif de faire disparaître du paysage des chancres urbains dont l'origine est due à la disparition ou à la mutation d'une activité économique. Elle vise à faciliter pour leur propriétaire la remise sur le marché immobilier de ces biens en vue de leur réaffectation. Au besoin elle permet de les y contraindre.

2.2. Secteur

2.2.1 Energie

01/04/2004 Ordonnance relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale, concernant des redevances de voiries en matière de gaz et d'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale

L'ordonnance comporte trois volets essentiels : le premier transpose les directives 98/30/CE et 2003/55/CE organisant des règles communes pour l'organisation du marché intérieur du gaz naturel.

Le second volet encadre la faculté pour les communes bruxelloises d'établir, en contrepartie de l'occupation de leur voirie, une redevance à charge des gestionnaires des réseaux électrique et gazier présents sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Un troisième volet apporte certaines modifications à l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité, notamment en vue de transposer la directive 2003/54/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité.

2.2.2 Mobilité

05/02/2004 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site

Il s'agit d'un arrêté d'exécution de l'ordonnance du 25 mars 1999 sur l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Il impose l'adoption d'un plan de déplacement, à communiquer pour le 31 décembre 2004 à la Cellule de suivi de l'A.E.D.

2.3. Instruments

29/04/2004 Ordonnance relative aux conventions environnementales

L'ordonnance constitue le régime de base de toute nouvelle convention environnementale qui s'imposera à défaut d'autres dispositions de rang législatif (ordonnance ou accord de coopération) qui régleraient sectoriellement les modalités et effets de conventions environnementales.

Le texte définit ce qu'il y a lieu d'entendre par convention environnementale: c'est un contrat passé par le gouvernement bruxellois avec des représentants d'entreprises.

L'ordonnance ne s'écarte guère des régimes wallon et flamand actuellement en place car, dans la pratique, de plus en plus d'entreprises sont demandeuses d'une certaine uniformité des règles et procédures qu'elles doivent suivre dans les trois Régions pour régler un même problème environnemental.

Elle est cependant plus précise que la législation flamande dans la mesure où elle précise les clauses que doit contenir toute convention environnementale.

Elle s'écarte également de la législation wallonne en ce qu'elle ne propose pas de faculté de consultation d'instances à déterminer au cas par cas par le gouvernement.

Elle prévoit, en toute hypothèse, de consulter le Conseil de l'Environnement et le Conseil économique et social.

- 18/03/2004 Ordonnance relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement
L'ordonnance transpose la directive (2001/42/CE) du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001. Elle prévoit que de nombreux plans et programmes (notamment le plan déchets, le plan bruit, le plan air, etc.) soient soumis à une évaluation environnementale. Ceux-ci feront alors l'objet d'un suivi organisé par le gouvernement, destiné à analyser leur mise en oeuvre et les impacts négatifs imprévus qu'ils pourraient avoir sur l'environnement, ce qui permettra de concevoir les actions correctrices nécessaires.
- 18/03/2004 Ordonnance sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale
*L'ordonnance remplace l'ordonnance du 29 août 1991 sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale, modifiée par l'ordonnance du 02-03-2000.
Elle permet à la Région bruxelloise de s'inscrire dans le cadre de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.
Plus précisément, elle vise à garantir le droit d'accès aux informations environnementales, à fixer les conditions de base et les modalités pratiques de ce droit et à veiller à ce que les informations environnementales soient mises à disposition et diffusées systématiquement auprès du public.*
- 20/11/2003 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux installations de réfrigération
L'arrêté s'inscrit dans les obligations découlant du règlement CE 2037/2000 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Il fixe les conditions d'exploiter des installations de réfrigération visées par la rubrique 132 de l'annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999.