

Analyse du jeudi 19 janvier 2023

La grande élusion

Annoncée depuis 2014, la révision du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), rebaptisé « Good living », a finalement basculé vers une refonte totale. Si la principale motivation du secrétaire d'Etat en charge de l'urbanisme réside officiellement dans un objectif de simplification, il s'avère que la « révolution » formelle annoncée tient avant tout de la dérégulation. Quant au fond, l'ARAU se demande en quoi le texte proposé permettrait (ou non) de faire de Bruxelles une « ville à échelle humaine », en quoi il améliorerait (ou non) le cadre de vie des habitants.



Avant de rentrer dans l'analyse proprement dite du projet de révision du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), il est utile d'exposer la manière dont le texte qui suit sera structuré. Nous avons fait le choix de ne pas analyser chacun des 117 articles de manière détaillée, « technico-juridique », mais plutôt de nous focaliser sur les articles les plus problématiques, ce qui ne signifie bien évidemment pas que les articles qui ne seront pas traités dans cette analyse sont exempts de questionnements et/ou de défauts. Afin de mieux comprendre quels pourraient être les effets négatifs de cette révision du RRU, mais aussi de souligner en quoi elle manque d'ambition, nous avons choisi de la confronter au principe de la « ville à échelle humaine ». Pour l'ARAU, la question fondamentale à se poser face à ce projet de RRU est « en quoi contribuerait-il à l'amélioration (ou à la dégradation) de l'urbanité ? ». L'urbanité, la qualité de vie en ville, passe par la mixité fonctionnelle et sociale, à l'échelle la plus fine, par un environnement sain, par l'accessibilité aux « services » qu'offre la ville mais aussi par son cadre « physique », par sa morphologie. Le RRU a pour fonction d'encadrer et de réglementer ce dernier aspect¹. Pour l'ARAU, l'aménagement des espaces publics mais aussi les formes des bâtiments qui les bordent doivent former un cadre de vie « à échelle humaine » : rues et places faisant la part belle aux fonctions de séjour (c.-à-d. aux fonctions autres que la mobilité) et priorisant les déplacements piétons (et cyclistes), bâtiments qui n'« écrasent » pas les espaces publics ni les autres constructions (et leurs occupants).

Avant d'aborder les différents thèmes sous lesquels nous avons rassemblé nos principales critiques du projet de RRU, quelques considérations générales s'imposent.

1. Considérations générales : dérégulation, manque de prise en compte des spécificités, portée du RRU

L'ARAU a déjà eu l'occasion de dénoncer la volonté de dérégulation qui marque ce projet de RRU dans un texte signé par une cinquantaine d'associations et comités : *Stop à la dérégulation de l'urbanisme bruxellois !*². En synthèse, on peut dire de ce projet de RRU, sous couvert de « simplification », entrainerait, dans les faits, une dérégulation : de règles contraignantes et objectives (exprimées en termes quantifiables : mètres, pourcentages, etc.) on passerait à un régime où le « pouvoir d'appréciation » deviendrait pratiquement la seule référence. C'est particulièrement le cas des articles consacrés à la hauteur des bâtiments, où, dans certains cas, le RRU n'établirait plus aucune limite (pour le détail, voir le point 4 de cette analyse). Au lieu d'édicter des règles précises et compréhensibles, le texte du RRU se contente d'évoquer une série de critères flous, non définis et subjectifs (« harmonie », « équilibre », « contexte pertinent »...) sans qu'aucun indicateur précis ne soit établi par ailleurs pour mesurer leur effectivité.

On retrouve certes en marge du texte légal des « explications » (qui n'ont donc pas de valeur réglementaire) pour interpréter ces critères ; ces explications renvoient bien souvent à d'autres documents sans valeur réglementaire non plus (vade-mecum, guides, plans stratégiques...), dont certains s'élaborent par ailleurs en-dehors de tout processus démocratique. Si ces « explications » sont nécessaires à la bonne compréhension (et donc à la bonne application) des

¹ Le champ d'application du RRU ne se limite pas à la morphologie de la ville, il y est aussi question de la qualité intérieure des logements, de normes de stationnement en-dehors de la voirie, de la récupération des eaux de pluie, etc. Autant de domaines importants mais qui n'influent pas sur l'« aspect physique » de la ville.

² <https://www.arau.org/fr/stop-a-la-deregulation-de-lurbanisme-bruxellois/>

différents articles, pourquoi ne pas les avoir « tout simplement » intégrées dans le corps du texte ?

Si le RRU s'applique à l'ensemble de la Région, rien n'empêche pour autant de prendre en compte les spécificités des différents quartiers en appliquant des règles adaptées aux contextes locaux. Il y a peu de sens d'appliquer les mêmes règles aux petites rues du centre-ville et son bâti ancien (quand il a été préservé) et aux larges boulevards de 2^e couronne qui permettent d'accueillir d'autres typologies de bâtiments. Un tel traitement différencié n'implique pas forcément l'élaboration d'une multitude de règlements distincts³ : lier, par exemple, la hauteur maximale des constructions à la largeur de la voirie (voir point 4) est une règle facilement applicable à l'ensemble de la ville. A titre d'exemple de traitement différencié, le RRU actuel édicte des normes de stationnement hors voirie qui varient en fonction de l'accessibilité en transports en commun.

Cette absence de prise en compte des spécificités dans le projet de nouveau RRU se retrouve aussi dans le fait que les espaces publics sont traités de manière indifférenciée. Le texte ne fait pas de distinction entre une rue, un square, une place : tout est mis « dans le même sac », sous le terme de voirie, et les mêmes règles s'appliquent partout indistinctement... Il ne semble pourtant pas « insurmontable » de définir ce que sont une, rue, un boulevard, une place... et d'établir des distinctions dans les règles à appliquer à l'aménagement de ces différents espaces publics.

Outre la dérégulation évoquée plus haut, la « simplification » du RRU pourrait donc également être synonyme d'application du principe du plus petit dénominateur commun, ce qui se traduirait par une banalisation de la ville par une reproduction d'aménagements standards.

Le manque/l'absence de considération des spécificités se retrouve aussi dans la trop faible distinction faite entre les opérations de constructions neuves et les opérations de rénovations. Les règles du titre « habitabilité » du projet de RRU, qui concernent essentiellement les espaces intérieurs des logements et qui sont d'ailleurs bien plus contraignantes que celles qui s'appliquent à l'« enveloppe extérieure » (gabarits) des constructions, ont été pensées pour les opérations de constructions neuves : elles seraient difficilement applicables à des opérations de rénovation, ce qui pourrait tout simplement aboutir à des refus de permis ou, à tout le moins, à des contraintes telles que les projets de rénovation se verraient découragés ou fortement limités, ce qui pourrait inciter à recourir à des opérations de démolition-reconstruction que le projet de RRU entend justement limiter...

Pour bien mesurer la portée de ce projet de RRU, deux éléments importants sont à rappeler. Le premier, qui semble évident pour les « professionnels » mais qui n'est pas toujours bien compris du grand public, est que le RRU s'applique uniquement au moment du traitement d'une demande de permis. Quand Pascal Smet annonce, par exemple, que le stationnement devant les accès des bâtiments classés serait interdit par le nouveau RRU (voir point 3), cela ne signifie pas que, dès l'entrée en vigueur du RRU, toutes ces places de parking devraient être supprimées ; cela signifie que, quand il y aurait une demande de permis de réaménagement de la voirie, il

³ A noter qu'il existe déjà des outils qui édictent des règles particulières pour certaines parties de la Région : règlements d'urbanisme zonés (communaux ou régionaux), plans particuliers d'affectation du sol, plans d'aménagement directeurs.

serait interdit de créer du stationnement devant ces accès : ce n'est pas la même chose ! Par ailleurs, rien n'empêche, nouveau RRU ou pas, de décider dès aujourd'hui de supprimer ces places de parking par de « simples » interdictions de stationner comme on en trouve partout.

Le deuxième élément à rappeler est que les autorités (communes ou Région) ont la possibilité de s'« écarter » du RRU pour délivrer un permis. Cette faculté est inscrite dans l'actuel RRU (article 46 du chapitre VII. — Dispositions finales) où elle est formulée de la manière suivante :

La conformité d'un projet au présent titre ne permet pas de préjuger ni de sa conformité au bon aménagement des lieux, apprécié par l'autorité compétente pour délivrer le permis d'urbanisme, ni de sa conformité aux autres lois et règlements applicables.

Cet article, légèrement reformulé, est repris dans le projet de nouveau RRU (titre préliminaire, article 2) :

La conformité d'un projet au présent règlement ne préjuge pas de sa conformité au bon aménagement des lieux, apprécié par l'autorité compétente pour délivrer le permis de lotir ou le permis ou certificat d'urbanisme, ni de sa conformité aux autres lois et règlements en vigueur.

Concrètement, cet article signifie qu'un permis peut être délivré par l'autorité compétente même s'il ne respecte pas le RRU⁴ (dans la même logique, une demande de permis peut être refusée même si elle est en tout point conforme au RRU), pour autant qu'il soit conforme au « bon aménagement des lieux », un principe dont la « définition » est pour le moins imprécise et laisse place à une grande part de subjectivité⁵ :

Le « bon aménagement des lieux » est un principe essentiel en matière d'urbanisme. Il vise l'intégration et la compatibilité d'un projet avec l'environnement immédiat, bâti ou non. Son appréciation peut se faire par référence à divers éléments tels que les caractéristiques du quartier, l'impact sur le voisinage, la densité d'occupation du sol...

L'autorité administrative est la seule compétente pour porter cette appréciation. Elle y recourt pour l'élaboration de chaque décision relative à une demande de permis.

Etant donné la présence de cet article, on pourrait se dire que peu importe le niveau de précision et de contrainte d'un RRU, toute demande de permis, peu importe son « degré de conformité », pourrait, *in fine*, faire l'objet d'une délivrance de permis dès lors que la volonté politique est là. Dans cet ordre d'idée, toute règle serait facultative... Il faut toutefois apporter de la nuance : un règlement d'urbanisme est une manière de définir une norme sur base de laquelle quiconque peut apprécier, mesurer, à quel point un projet s'en écarte où s'y conforme. En l'absence de norme, de référence, c'est le relativisme absolu et l'arbitraire qui s'imposent !

Il ne s'agit toutefois pas de réclamer la suppression de toute faculté d'appréciation des autorités, ce qui réduirait dès lors le règlement à une simple « matrice » dans laquelle il suffirait de faire passer une demande de permis pour voir si elle en ressortirait, dans une logique binaire, avec

⁴ Dans le cas où des dérogations au RRU sont demandées par le demandeur d'un permis, la demande de permis doit être soumise aux mesures particulières de publicité (enquête publique et commission de concertation).

⁵ <https://urbanisme.irisnet.be/mots-cles-1>

un « oui » ou un « non » : la faculté d'arbitrage politique doit être maintenue mais ne doit pas se muer en arbitraire.

2. Faire du trottoir le sanctuaire du piéton

Pour l'ARAU, la ville doit être marchable (et cyclable) partout et tout le temps⁶. Si nous avons toujours défendu le partage de l'espace public, en opposition à sa ségrégation où chaque mode de déplacement aurait « son couloir où il est le roi », nous avons aussi toujours défendu le maintien du trottoir, physiquement séparé du reste de la chaussée par une différence de niveau. Cette « exception » se justifie par le fait que le piéton, usager le plus « faible » et majoritaire, doit pouvoir bénéficier dans l'espace public d'un lieu où il est protégé des autres usagers. Dans une rue, le trottoir n'a pas pour seule fonction de permettre les déplacements piétons, c'est aussi le lieu où peuvent se déployer les fonctions de séjour : s'installer sur un banc public (quand il y en a encore !), discuter avec ses voisins sur le pas de sa porte, profiter d'une terrasse de café, faire ses achats à l'étal d'un commerçant ou encore flâner de manière insouciant. Afin d'accueillir ces différentes fonctions (déplacement et séjour) de manière sûre et confortable, les trottoirs doivent être larges et physiquement séparés de la chaussée.

Qu'en dit le projet de nouveau RRU ?

Si le projet de nouveau RRU prévoit de définir une largeur minimale plus importante (2 m) pour les « cheminements piétons », ce qui est un progrès à souligner, il ne contient en revanche aucune réglementation quant à leur séparation de la chaussée par une différence de niveau. Autrement dit, l'adoption de ce projet de RRU permettrait tout simplement la disparition du trottoir ! Le terme trottoir n'est jamais défini dans le texte où il n'apparaît d'ailleurs que deux fois, de manière anecdotique :

- Dans l'article 18 du titre 1, qui traite de l'« isolation thermique des constructions existantes » : « A défaut, l'isolation thermique par l'extérieur et le nouveau parement qui l'accompagne sont placés à plus de 2,50 m de hauteur par rapport au niveau du trottoir. »)
- Dans l'article 15 de l'annexe « accessibilité des personnes à mobilité réduite » : « § 1er. La transition entre la voie de circulation piétonne et la chaussée est réalisée : - soit au moyen d'un rehaussement de la chaussée au niveau du trottoir ; [...] »

Au-delà de la négation pure et simple du trottoir, deux articles du projet de RRU posent problème concernant les « cheminements piétons » :

- **L'article 15 du titre 1, qui autorise le stationnement automobile au même niveau que le « cheminement piéton »**
Même si la présence d'une différence de niveau ne garantit pas toujours que les voitures n'empiètent pas sur les « cheminements piétons », la présence d'un trottoir et d'une bordure matérialise clairement une limite à ne pas dépasser par les automobilistes. En l'absence de séparation physique, ça ne pourrait qu'être pire !

⁶ Voir notre analyse du 17 octobre 2019 S'affranchir de la voiture pour rendre la ville habitable partout et tout le temps <https://www.arau.org/fr/saffranchir-de-la-voiture-pour-rendre-la-ville-habitable-partout-et-tout-le-temps/>



- **L'article 7 du titre 1, qui traite du mobilier urbain**

Si cet article indique que « Le mobilier urbain est disposé de manière à ne pas encombrer l'espace ouvert public et ne pas entraver le cheminement des modes de déplacement actifs », il aurait été préférable d'exclure explicitement des « cheminements piétons » tout le mobilier urbain qui n'a rien à y faire comme les panneaux de circulation et les feux de signalisation par exemple.

Quelles sont les principales demandes de l'ARAU ?

- Le maintien de trottoirs séparés du reste de la chaussée, y compris des pistes cyclables et des espaces de stationnement automobiles, par une différence significative de niveau.
- Le « désencombrement » des trottoirs par le retrait de tout mobilier urbain qui n'a rien à y faire (panneaux de circulation, feux de signalisation, etc.)

3. Diminuer la pression automobile sur la ville et ses habitants

Une condition essentielle pour faire de Bruxelles une « ville à échelle humaine » est de diminuer drastiquement la pression automobile (circulation et stationnement) qui détruit l'urbanité (accaparement de l'espace public), cause des problèmes majeurs de santé publique (pollution atmosphérique et sonore) et engendre des émissions de gaz à effet de serre colossales.

Le RRU a un rôle clé à jouer, non seulement car il traite de l'aménagement (et donc du partage) de l'espace public mais aussi des normes de stationnement hors voirie.

Qu'en dit le projet de nouveau RRU ?

La « mesure phare » du projet de RRU est **l'article 5 du titre 1** :

En voirie publique, au moins 50% de la superficie de l'espace ouvert public est réservée aux modes de déplacement actifs, aux transports en commun en site propre, en site spécial franchissable ou sur une bande bus, ainsi qu'aux aménagements relevant des fonctions environnementales et de séjour. Les espaces partagés de la voirie publique où les modes de déplacement actifs et où les transports en commun sont prioritaires entrent dans le calcul de cette superficie.

A première vue, cette règle consistant à consacrer « un maximum de 50 % de l'espace ouvert public [...] à l'usage des véhicules automobiles individuels » (extrait de l'« explication » en marge de l'article) pourrait paraître « ambitieuse ». En réalité, on est, en moyenne, pas si loin du compte puisque, selon le cahier n°5 de l'observatoire de la mobilité⁷, la « part de la voirie dédiée principalement à l'automobile » s'élevait en 2014 à 57,7 % (une part en diminution puisqu'elle était de 59,5 % en 2005). La fixer à 50 % n'aurait donc rien de « révolutionnaire ».

⁷ https://data.mobility.brussels/home/media/filer_public/65/aa/65aac5f2-50cf-4626-964e-f36967a8d150/co5bfr.pdf

Bien sûr, les chiffres de l'observatoire de la mobilité sont globaux : si on applique cet article du projet de RRU, et qu'on le cumule avec les articles qui concernent les largeurs minimales des « cheminements piétons » et des pistes cyclables, l'effet sur certaines voiries pourrait être notable (on pense en particulier à des rues étroites). En revanche, sur des voiries plus larges qui disposent déjà de trottoirs « généreux », de pistes cyclables, de sites propres pour les transports en commun et d'alignements d'arbres (représentant donc en tout plus de 50 % de la voirie), le projet de RRU n'imposerait aucune réduction de l'emprise de l'automobile...

Les autres articles qui posent problème sont les suivants :

- **L'article 28 du titre 1, qui concerne le stationnement à l'air libre en-dehors de la voirie**

Cet article prévoit l'interdiction de ces stationnements mais l'assortit de trop nombreuses dérogations pour « les parkings de transit, les parkings des immeubles affectés exclusivement à des équipements d'intérêt collectif ou de service public, à des commerces, commerces de gros ou grands commerces spécialisés ou à des activités logistiques ou productives ». Ce ne serait donc pas la fin des « mers de parkings » autour des hypermarchés...

- **L'article 26 du titre 3, qui concerne les « emplacements de parcage pour véhicules automobiles » des immeubles**

Depuis 1970, toute construction de logements doit s'accompagner d'une place de parking minimum par logement : une réglementation anachronique que l'ARAU a maintes fois dénoncée. Bonne nouvelle, le projet de RRU propose de la supprimer ! Mauvaise nouvelle, il propose aussi de supprimer le plafond de 2 parkings maximum par logement aujourd'hui en vigueur. On pourrait donc voir des communes exiger que les projets de logements soient assortis de nombreuses places de parking afin d'éviter que les nouveaux occupants de ces projets garent leurs voitures dans des rues où les habitants « n'arrivent déjà plus à se garer » (un type de réaction qu'on rencontre très couramment).

En résumé, le projet de RRU est totalement « inoffensif ». Et ce n'est pas l'interdiction du stationnement « en épi, à chevron et perpendiculaire à l'axe de la chaussée ; devant les entrées accessibles au public des monuments classés, parcs, établissements scolaires, crèches, lieux de cultes et équipements culturels. » (**article 15 du titre 1**), mis en avant dans la com' de Pascal Smet, qui pourra faire changer d'avis. La domination de la voiture sur la ville n'est pas remise en cause.

Quelles sont les principales demandes de l'ARAU ?

- Imposer des plafonds contraignants (et bas !) de nombre de places de parking dans les nouvelles constructions ; viser le « zéro parking » dans les zones les mieux desservies par les transports en commun.
- Imposer des plafonds contraignants (et bas !) de nombre de places de stationnement en voirie : par exemple en imposant un quota maximum x emplacements par x mètre de voirie.
- Interdire complètement le stationnement à l'air libre en dehors de la voirie.



- Edicter des règles de réduction de l'espace de circulation automobile, indépendamment de la « règle des 50 % ».

4. Imposer des limites de densité et de hauteur des constructions

Une « ville à échelle humaine » est une ville où les habitants, qu'ils soient dans l'espace public où dans leurs logements, ne sont pas « écrasés » par des bâtiments de hauteurs disproportionnés. Conserver des intérieurs d'îlot non bâtis et végétalisés permet d'offrir des espaces de respiration aux occupants des immeubles qui forment ces îlots. C'est pourquoi la densité des constructions (hauteurs et emprises) doit être encadrée et limitée.

Qu'en dit le projet de nouveau RRU ?

Le projet de nouveau RRU indique que « tout projet présente une densité équilibrée » (**article 8 du titre 2**) mais ne propose aucune façon de la mesurer... Les demandes de permis doivent pourtant contenir l'information précise sur la densité des projets, exprimée par l'indicateur P/S, soit le rapport entre la superficie de plancher des constructions (nombre total de mètres carrés hors sol) et la superficie du terrain sur lequel elles s'implantent. Bien sûr, la densité maximale « acceptable » varie en fonction du contexte (typologie des espaces publics et du bâti existant, accessibilité en transports en commun, etc.) et il ne serait donc pas pertinent d'imposer la même limite partout, comme nous l'avons écrit en introduction. Toutefois, la densité (nombre de mètres carrés) se calcule simplement, sur base de données « simples » : largeur x profondeur x nombre d'étages (ce nombre d'étages étant déterminé par la hauteur totale de la construction divisée par la hauteur des étages)⁸. Un P/S maximum pourrait donc facilement être fixé en tenant compte d'une emprise maximum de la construction sur le terrain et de sa hauteur maximum (qui peut par exemple être calculée en fonction de la largeur de l'espace public).

Le projet de RRU va totalement à l'encontre de ces principes d'encadrement et de limitation puisque, dans certains cas de figure, plus aucune limite de hauteur des constructions ne serait imposée ! Ces cas de figure sont repris dans les articles suivants :

- **L'article 14 du titre 2, qui traite de l'implantation et de la hauteur des constructions isolées**

Pour les constructions isolées (selon le glossaire du projet de RRU : « construction dont aucun des murs de façade n'est bâti sur ou contre une limite mitoyenne latérale »), aucune limite de hauteur n'est imposée ! Dans le RRU actuel (article 8 du titre 1), la hauteur de ces constructions est limitée : « La hauteur des constructions ne dépasse pas, la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré, même si cet ensemble de terrains est traversé par une ou des voiries. »

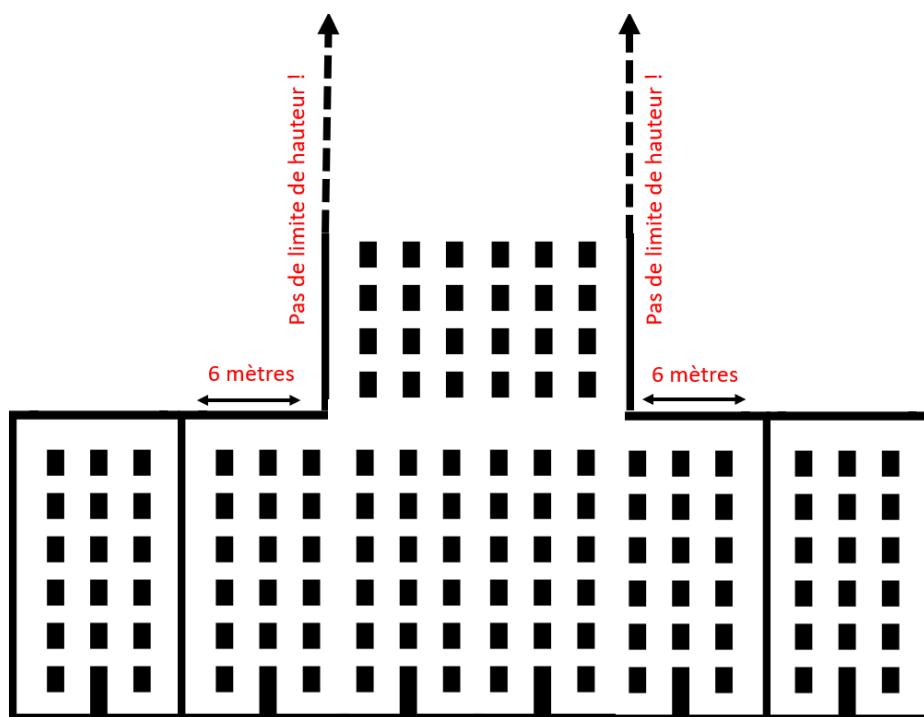
Autrement dit, le projet de RRU ouvre la possibilité d'ériger des tours à peu près partout à Bruxelles...

⁸ Bien sûr, la superficie des étages peut varier dans le cas par exemple d'étages supérieurs en retrait ou de la présence d'annexes en rez-de-chaussée.

- **L'article 13 du titre 2, qui concerne les hauteurs des constructions en mitoyenneté**

Le projet de RRU contient toujours la règle de ne pas dépasser la hauteur de la construction voisine la plus haute mais l'assortit de plusieurs « assouplissements » :

- Possibilité de dépassement de maximum 3,5 m moyennant de retraits de 3 m dans la profondeur du bâtiment (retrait du côté de la voirie + retrait du côté de l'intérieur d'îlot).
- Remplacement de la règle de dépassement de 3 m maximum par rapport au mitoyen le plus bas par la règle du dépassement de 6 m maximum.
- Enfin, toute règle de limitation de hauteur disparaît dès que les constructions s'écartent d'au moins de 6 m des limites mitoyennes (voir schéma ci-dessous).



C'est à la lecture de ces deux articles que la volonté de dérégulation transparait le plus clairement. Les conséquences de leur adoption seraient tout simplement désastreuses, tant du point de vue urbanistique, par la déstructuration du tissu urbain et l'« écrasement » des abords de ces constructions (sans parler des effets sur les perspectives urbaines), que du point de vue environnemental, par la libération d'une bétonnisation effrénée. Cette dérégulation est également un véritable appel à la spéculation, dont les conséquences sociales seraient catastrophiques (voir point 5).

Quelles sont les principales demandes de l'ARAU ?

- Mesurer, encadrer et limiter la densité des constructions en fixant un P/S maximum à ne pas dépasser.
- Fixer des hauteurs limites à tous les types de constructions, sur base du bâti existant et des espaces publics qui les environnent.

5. Assurer un environnement sain et contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et ses effets

Un environnement sain est une condition *sine qua non* de l'habitabilité de la ville, de même que la lutte contre le changement climatique et ses effets est une condition *sine qua non* pour garantir l'habitabilité de la Terre.

Qu'en dit le projet de nouveau RRU ?

Les préoccupations environnementales parcourent le texte du projet de RRU : ces questions sont, par définition, transversales, il est donc moins aisé de rassembler ici tous les articles du projet de RRU qui les concernent.

En ville, les principales sources d'émissions directes de gaz à effet sont les bâtiments (chauffage, éclairage) et le transport routier. Sur le premier point, le projet de RRU est « compétent » en ce qu'il régleme de quelle manière l'isolation des bâtiments peut être réalisée ; cependant, les normes sont édictées dans d'autres textes réglementaires, ce qui fait que la portée du RRU est finalement assez limitée. Concernant la circulation automobile, les leviers sont bien plus puissants mais, comme nous l'avons vu au point 3, le projet de RRU n'est pas particulièrement volontariste dans ce domaine...

Lorsque l'on aborde la question des émissions de gaz à effet de serre, il ne faut pas prendre uniquement en compte les émissions directes mais aussi les émissions indirectes. Dans cette catégorie, le secteur de la construction est un « pourvoyeur » majeur : c'est pourquoi l'ARAU plaide, depuis de nombreuses années, pour privilégier les rénovations des bâtiments aux opérations de démolition-reconstruction qui génèrent énormément de gaz à effet de serre (principalement pour la production du béton des nouvelles constructions).

Le projet de RRU aborde cette question à travers **l'article 4 du titre 2 « préservation et rénovation des constructions existantes »**. Cet article « ambitionne » de faire de la rénovation la règle et de la démolition-reconstruction l'exception : « Tout projet portant sur une construction existante préserve celle-ci et la rénove, le cas échéant. » Malheureusement, cette règle est vidée de toute sa substance dès le paragraphe suivant qui autorise les démolitions sur base de critères purement subjectifs (la marque de fabrique de ce projet de RRU). Si l'article contient bien l'obligation de faire réaliser un bilan carbone pour les projets de plus de 1.000 m², il ne dit rien de la manière d'en mobiliser les résultats... Autrement dit, ce bilan carbone, aussi mauvais puisse-t-il être, n'aurait aucune valeur contraignante ! Par ailleurs, il n'y a aucune raison de limiter l'obligation de réalisation d'un bilan carbone aux seules opérations de démolition-reconstruction : toute opération de construction d'une certaine ampleur devrait y être soumise afin de mesurer son empreinte écologique.

Au niveau de l'environnement local, le projet de RRU, comme nous l'avons déjà écrit, « loupe le coche » en ce qui concerne l'emprise de l'automobile et ses dégâts. En matière de verdurisation, il fait mieux mais reste toutefois bien trop « timide ». On peut ainsi saluer l'introduction d'un seuil minimal de 10 % de surface de pleine terre végétalisée en voirie (**article 16 du titre 1 « végétalisation et réseau de fraîcheur »**) mais ce pourcentage n'est, une fois de plus, qu'un plus petit dénominateur commun. Dans certaines voiries, l'application de cet article pourrait se traduire par une amélioration du cadre de vie mais dans d'autres, où ce seuil de 10 %

est déjà atteint, il ne contraindra pas à augmenter les espaces végétalisés : on retrouve là le même principe que pour « la règle des 50 % » analysée au point 3. Concernant la plantation d'arbres, le texte est encore moins contraignant.

Quelles sont les principales demandes de l'ARAU ?

- Donner un caractère contraignant aux bilans carbone ; ne pas limiter l'obligation de leur réalisation aux seules opérations de démolition-reconstruction mais l'étendre à tous les projets de construction d'une certaine ampleur (fixer un seuil).
- Fixer des seuils de végétalisation des espaces publics (y compris des seuils d'arbres d'alignement à planter) plus « ambitieux » et adaptés aux différents contextes régionaux et à la typologie des espaces publics.
- Voir également nos demandes exprimées dans le point 3 relatif à la diminution de la pression automobile.

5. Empêcher les effets sociaux négatifs

Le RRU ne comporte pas, en soi, de dimension sociale puisque son rôle est, essentiellement, d'encadrer les aspects « physiques » de la ville. L'absence de considérations sociales dans le texte ne signifie pas pour autant que les règles qu'il contient (ou leur absence) n'ont pas d'effets sociaux. Recenser l'ensemble de ces effets potentiels est un travail qui doit être mené mais qui dépasse largement le cadre de la présente analyse.

Il est néanmoins possible de mettre en évidence un point très préoccupant, déjà développé dans le texte commun *Stop à la dérégulation de l'urbanisme bruxellois !* : l'encouragement de la spéculation foncière par la dérégulation des hauteurs maximales des constructions. En ne fixant aucune limite dans les cas de figure exposés au point 4, le projet de RRU donnerait à tous les terrains concernés une valeur maximale indéfinie. Les prix des logements à Bruxelles croissent déjà de manière effrénée, en totale déconnexion des revenus des habitants qui restent, pour rappel, les plus faibles de Belgique. Dans le même temps, le secteur de la promotion immobilière privée est incapable de mettre sur le marché des logements abordables pour la grande majorité des Bruxellois. Augmenter le prix du foncier par la spéculation ne pourra qu'aggraver cette situation déjà insoutenable.

Quelles sont les principales demandes de l'ARAU ?

- Identifier de manière scrupuleuse et exhaustive les effets sociaux des dispositions du projet de RRU : adapter ou supprimer les dispositions qui généreraient des effets sociaux négatifs.
- Indépendamment du projet de nouveau RRU, doter la Région d'instruments de lutte contre la spéculation foncière (mécanisme de captation des plus-values) et de limitation des prix de l'immobilier.



Conclusion : la nécessité des limites

Personne n'aime les règlements : on n'y parle que d'interdire ou d'obliger... C'est compliqué, rébarbatif, ça n'a rien de « sexy ». La solution trouvée par le secrétaire d'Etat Pascal Smet ? Emballer le tout sous un *branding* plus vendeur : et voilà « Good Living » ! Au-delà de cette nouvelle dénomination du Règlement Régional d'Urbanisme, où toute référence à l'idée de réglementation est gommée, c'est surtout le projet de vider le texte d'une grande partie de sa substance, et par là de sa fonction, qui est dangereux. Derrière cette simplification revendiquée, s'avance en fait la dérégulation qui, selon le dogme néolibéral du « laisser faire », serait la solution à tous les problèmes. Pourtant disqualifiée par les faits, cette vieille recette semble encore convaincre certains de l'inexistence de limites, alors même que l'évidence de celles-ci se manifeste pourtant chaque jour un peu plus : changement climatique, érosion de la biodiversité, pollutions diverses, etc. A moins de croire en l'autorégulation de la promotion immobilière privée, qui est aujourd'hui l'acteur dominant de la « fabrique de la ville », on ne peut que reconnaître la nécessité, pour respecter ces limites, de fixer un cadre, ce qui revient à interdire certaines choses et à en obliger d'autres, bref : à réglementer.

Développer « des visions d'un avenir souhaitable » et adopter de « grands plans stratégiques pour la Région » ne suffit pas à créer les conditions d'une ville habitable pour tous. Encore faut-il que ces visions et ces plans se matérialisent sur le terrain. A moins, à nouveau, de croire à la bonne volonté spontanée de l'ensemble des acteurs de la « fabrique de la ville », passer par la « case règlement » s'avère indispensable pour s'assurer de la « bonne traduction » et du respect des visions et des plans. A ce titre, un Règlement Régional d'Urbanisme clair, précis et contraignant s'avère indispensable : le projet de révision, dans sa version actuelle, n'est tout simplement pas à la hauteur, il devra donc être fondamentalement repensé.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Rue du Midi 165
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
arau.org

