



BRUXELLES

POUR UNE APPROCHE SYNDICALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

EN TRANSITION ?

BRISE – 2013



Rédaction

Olivier BAILLY, journaliste

Comité de lecture

Eric BUYSENS,
Maria VERMIGLIO,
Samuel DROOLANS,
Benoit DASSY,
Christina HOSSZU,
Yaël HUYSE.

Éditeur responsable

Philippe VAN MUYLDER,
rue de Suède, 45 – 1060 Bruxelles

Contributeurs

An Descheemaeker, coordinatrice du Brusselse Raad voor het Leefmilieu ;
Françoise Deville, coordinatrice de l'a.s.b.l. *Renovas* ;
Yaël Huyse, responsable « Environnement » à la CGSLB Bruxelles ;
Pierre Ansay, philosophe ;
Eric Corijn, professeur à la VUB, directeur de Cosmopolis ;
Jean de Salle, urbaniste, fondateur de la coopérative d'architectes Cooparch ;
Daniel Fastenakel, président du Conseil consultatif bruxellois du logement ;
Vroni Lemeire, présidente de la Commission égalité-diversité du CESRBC ;
Mathieu Sonck, secrétaire général d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB).

Mise en page : (in)extenso sprl

Photographies : Lisa Boxus, sauf p. 63 : dinozzaver / Shutterstock,
Michal Zacharzewski / SXC ; p. 67 : Marcelo Moura / SXC.

Avec le soutien de la Ministre bruxelloise de l'environnement et de Bruxelles-Environnement.

Dépôt légal D/2013/10.441/1

INTRODUCTION

Le réseau bruxellois intersyndical de sensibilisation à l'environnement a engagé, dès sa création, avec les militants des trois organisations syndicales, une réflexion stratégique sur la nécessaire transition de la société bruxelloise vers un modèle de développement à la fois plus juste et plus durable.

Cette réflexion intersyndicale est doublement motivée. D'une part, par les préoccupations environnemen-tales qui animent les syndicats et qui questionnent les perspectives de croissance. D'autre part, par la participation active des syndicats au débat politique avec les employeurs, le monde politique bruxellois et l'ensemble de la société civile quant à la gestion durable de la croissance urbaine.

Nul ne peut contester que Bruxelles est devenue une grande métropole économique, qui génère une richesse croissante, dont le territoire s'étend bien au-delà de ses limites administratives et dont la population croît très rapidement.

Cette forte croissance urbaine, flux de nouvelles énergies, est incontestablement une chance pour la Région. Mais, si elle n'est pas gérée, elle peut également être problématique, à plus d'un titre : elle génère paradoxalement du chômage et du travail précaire, elle ne garantit pas un droit égal au logement et elle compromet la préservation de l'environnement.

Ces préoccupations ont motivé la CSC, la CGSLB et la FGTB à négocier puis à conclure, avec les employeurs et le gouvernement bruxellois, un pacte de croissance urbaine durable et à participer activement à l'élaboration du nouveau plan régional de développement durable.

Ce dossier a pour ambition d'aider toutes celles et tous ceux qui partagent ces préoccupations à comprendre les dynamiques en cours à Bruxelles et à participer à ce large débat sur l'avenir de Bruxelles (et des travailleurs bruxellois, en particulier).

Il se compose de trois parties qui parcourent les enjeux de la transition durable, les principales questions qui font débat aujourd'hui et les leviers de l'action syndicale.

Sa rédaction repose sur une dizaine d'interviews de personnalités bruxelloises, issues du mouvement syndical ou qui en sont proches, sans aucune prétention d'exhaustivité.

Juste une belle invitation au débat !

Bonne lecture,

Myriam GÉRARD
Secrétaire régionale
CSC Bruxelles

Philippe VANDENABEELE
Secrétaire régional
CGSLB Bruxelles

Philippe VAN MUYLDER
Secrétaire général
FGTB Bruxelles

TABLE DES MATIÈRES

5	1. BRUXELLES EN TRANSITION : POURQUOI, COMMENT ?
6	1.1 ENJEUX DU MONDE DU TRAVAIL
12	1.2 DÉFIS BRUXELLOIS
31	2. LA TRANSITION EN DÉBATS
32	2.1 TRAVAIL ET EMPLOI: CORE BUSINESS SYNDICAL
40	2.2 RÉSORBER LES INÉGALITÉS HOMMES-FEMMES
41	2.3 QUESTION SENSIBLE DE LA MOBILITÉ
48	2.4 RENDRE LE CHANGEMENT DÉSIRABLE...
50	2.5 MOBILISATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE
57	3. LES LEVIERS DE L'ACTION SYNDICALE
58	3.1 ACTION INTERPROFESSIONNELLE
62	3.2 ACTION SECTORIELLE
64	3.3 ACTION EN ENTREPRISE



BRUXELLES EN TRANSITION : POURQUOI, COMMENT ?

1.1. LES ENJEUX DU MONDE DU TRAVAIL

Mais que viennent donc faire les syndicats dans les questions de « transition » d'une ville comme Bruxelles ?¹

L'écologie, et plus encore la transition, sont des préoccupations récentes des syndicats : en 1990, les congrès nationaux de la CSC et de la FGTB ont chacun reconnu l'environnement comme une priorité. Les derniers congrès des organisations syndicales bruxelloises ont posé, chacun à leur manière, les jalons d'un nouveau modèle de développement économique et social contraint à la fois par les limites de la biosphère et par l'épuisement des ressources de la terre. Ce nouveau modèle est un moyen pour atteindre les finalités de bien-être des citoyens actuels et des générations futures, de justice sociale et d'égalité entre femmes et hommes.

Lors de ces grandes assemblées militantes, les représentants des travailleurs bruxellois ont constaté le caractère « insoutenable » du capitalisme financiarisé et mondialisé, tant sur le plan financier, que sur les plans social, environnemental et économique. Les syndicats remettent en cause les objectifs productivistes actuels de la croissance, visant à produire toujours plus de richesse (mais pas plus de partage) et réduisant l'évaluation de notre bien-être collectif à l'évolution de la production intérieure (le fameux taux de croissance du PIB) sans aucune préoccupation pour les conséquences à venir. Ils appellent à « repenser fondamentalement notre modèle basé sur la surconsommation de biens matériels et (à) le faire évoluer vers un modèle qui remet l'humain et l'intérêt général au cœur du système, dans le respect du climat et de l'environnement ».

FIXER D'AUTRES OBJECTIFS À LA CROISSANCE

On le voit, le leurre de l'extension « perpétuelle » de la consommation et de la production marchande comme source unique de bien-être n'est plus d'actualité. Il devient impératif de penser le développement comme la satisfaction des besoins humains (et non des marchés financiers), définis démocratiquement dans le cadre du débat public.

Ce nouveau système passera nécessairement par la mise en place d'une économie « économe », basée sur la durabilité des produits, le recyclage systématique obligatoire des matériaux, la reconversion accélérée et décentralisée des systèmes énergétiques, la relocalisation de certaines productions, la réduction drastique du recours à des modes de transport énergétivores, le développement de valeurs d'usage immatérielles (services sociaux et de prévention) non-marchandes, la réduction – et non l'augmentation ! – du temps de travail contraint, etc.

¹ Ce chapitre a été rédigé sur base de deux documents :
« Congrès statutaire du 19 mai 2010 », FGTB de Bruxelles, 2010 ; « Construisons demain - Rapport du congrès CSC - 21-23 octobre 2010 », édition spéciale Syndicaliste, n° 730, 25 décembre 2010.

Cela dit, ces prises de positions et appels à un changement de paradigme feraient-ils des syndicats des acteurs favorables à la décroissance ?

Non. Pour déterminer les objectifs de prospérité et de progrès, ils soulignent le besoin de rapidement définir d'autres critères de croissance que l'évolution du produit intérieur brut (PIB), attentifs à la qualité de la vie, à l'environnement et à la répartition de la prospérité, et ce, sur les plans national et international. Les syndicats insistent également sur deux points cruciaux.

Tout d'abord, la croissance n'est pas tant remise en question que la qualité de la croissance et sa juste répartition. Si la décroissance était conçue dans le cadre inchangé du capitalisme, elle affecterait gravement des secteurs indispensables aux classes populaires comme l'éducation, la santé, l'ensemble des services publics. En outre, la proposition de décroître est non seulement injuste mais aussi largement inopérante dans une perspective de progrès social. Une « certaine croissance » est en effet indispensable pour réduire les inégalités, permettre la création d'emplois, renforcer les mécanismes de protection sociale et répondre aux besoins non encore satisfaits d'une large frange de la population. En clair : une croissance aveugle et débridée au service d'un capitalisme sauvage ? Hors de question ! Une croissance durable créatrice d'emplois et ancrée dans l'économie réelle ? Allons-y !

Ensuite, la transition d'une économie vers une autre peut faire beaucoup de dégâts sociaux, en particulier chez les plus fragiles d'entre nous. Il importe donc de réussir la transformation en équilibre et en harmonie avec des objectifs sociaux en matière d'emploi et de revenus. Le préalable indispensable à cette évolution est de garantir à tous les travailleurs les conditions d'une transition juste, qui préserve le volume et la qualité des emplois. Pour y parvenir, les syndicats proposent d'établir une stratégie comportant des étapes dans le temps pour réaliser une transition graduelle vers les « emplois verts », des emplois « de qualité, bien rémunérés et assortis de bonnes conditions de travail ». Ainsi, pour prévenir les effets négatifs, pour les travailleurs, de la transition sociétale demandée par les défis écologiques, il serait particulièrement pertinent de prévoir, au niveau européen, un mécanisme de financement des aspects sociaux de la transition écologique !

VERS UNE CROISSANCE URBAINE DURABLE

Outre ces objectifs généraux de la croissance économique, qui se posent à l'échelle globale de la planète, les travailleurs bruxellois sont confrontés aux défis particuliers, liés à la croissance urbaine, qui touchent Bruxelles.

Depuis une bonne dizaine d'années, la Ville est à un nouveau tournant. Elle connaît une nouvelle croissance : sa population grandit rapidement sous l'effet conjugué de la natalité et de l'immigration, son territoire urbanisé s'étend bien au-delà des frontières régionales, l'économie de services et les fonctions de capitale (nationale et internationale) sont en essor et drainent une richesse croissante. Bref, l'ancienne ville industrielle est en passe de devenir une petite « grande » métropole internationale, tournée vers l'économie de service.

La croissance urbaine est devenue la source de fortes tensions et de discordes, internes et externes : entre fonctions économiquement fortes et fonctions faibles, entre le centre et la périphérie, entre l'industrie à sauvegarder et l'extension des services, entre cadres internationaux bien nantis et travailleurs bruxellois précarisés, entre navetteurs et résidents, entre Bruxellois d'origine et nouveaux Bruxellois, entre les activités polluantes et non polluantes...

Bref, les arbitrages à faire sont très nombreux et obligent bon nombre d'acteurs de la ville à se positionner : partis politiques, patrons, syndicats, associations de défense de l'environnement, mouvements populaires, services sociaux... Les choix, comme les non-choix, détermineront le caractère juste et durable du développement régional.

On le voit bien, la transition doit fondamentalement se réfléchir en termes de projet de ville. Telle est d'ailleurs l'ambition du plan régional de développement durable.

Au bout du compte, les syndicats bruxellois estiment que la ville durable pourrait bien être l'objectif ultime des revendications car elle créera l'équilibre entre les aspirations légitimes de bien-être et une gestion durable de l'environnement. La ville durable doit impérativement se penser dans sa finalité « sociale » (et pas uniquement sous ses aspects environnementaux). En d'autres termes, l'évaluation de la métropole de demain ne saurait en aucun cas se résumer à son bilan carbone.

Une fois la nécessité de changer de cap validée, restent deux questions fondamentales : comment changer et pour aller où ? Autrement dit, comment engager Bruxelles dans un processus de transition et vers quel modèle de ville évoluer ?

« Il est difficile de décrire *ex nihilo* la société de demain », explique Mathieu Sonck, « on n'est plus à la révolution russe. Personne n'a pensé du jour au lendemain le capitalisme, il s'est construit par des pratiques, des couches, jusqu'à une société inégalitaire. Aujourd'hui, il faut trouver un juste milieu entre l'expérimentation court-termiste liée aux contraintes temporelles du politique d'une part et d'autre part un accord, malgré tout, sur une direction. »

Malgré toutes ses imperfections (dans la confection et le résultat), le PRDD est considéré comme un outil qui pourrait constituer un guide de voyage vers cette nouvelle Bruxelles durable.

La vision serait alors d'atteindre, en 2040, « une aire métropolitaine bruxelloise durable qui aura réussi à concilier une attractivité forte à tous les niveaux (économique, résidentielle, culturelle...) tout en maintenant l'habitabilité et la qualité de vie sur l'ensemble du territoire, en tenant compte de la diversité de ses habitants et ce, dans le cadre d'un système résilient² et durable³. »

Cette définition développe quatre lignes de force (Attractivité · Habitabilité · Résilience · Diversité) mais oublie la justice sociale (que l'on ne peut réduire à l'habitabilité de Bruxelles). Aux syndicats (entre autres...) de ramener à chaque fois AU PREMIER PLAN l'enjeu social dans les perspectives de société durable.

Trois pistes ont ainsi été dégagées par les syndicats lors d'un forum sur la transition économique équitable à Bruxelles. Autant d'objectifs pour réinventer notre ville :

- diminuer l'empreinte écologique ;
- renforcer l'égalité sociale (à moins que ce ne soit réduire l'inégalité sociale...)⁴ ;
- modifier les modes de production.

« Les exigences légitimes en termes environnementaux vont produire des exigences en termes de moyens publics et de répartition des richesses si on ne veut pas que ce soit le monde du travail qui paie le prix de la transition vers une économie bas carbone », explique un responsable du réseau Brise. « Le message que nous devons porter est que les ruptures ne se feront pas sur le dos des ouvriers. Il faut en immuniser la classe des travailleurs et cela va être un combat terrible. »

TEXTO : LE PRDD ET LA RÉSILIENCE

En tant qu'élément de vision, la **résilience** du système est intimement liée à la durabilité de celui-ci et vise sa capacité à absorber les chocs et à se remettre d'une perturbation, non pas en résistant aux changements ni en revenant au même état qu'avant la perturbation, mais bien en intégrant des transformations, en évoluant. La résilience peut concerner des perturbations d'ordre environnemental, mais également social ou économique. À beaucoup d'égards, les participants associent résilience et qualité des liens sociaux ainsi que leur interdépendance, dans la mesure où les liens d'interdépendance (particulièrement développés dans un contexte de ville à fortes densité et diversité) peuvent alors favoriser la capacité de résilience de la ville.

² Concept popularisé par le psychologue Boris Cyrulnic, la résilience est la capacité pour un individu affecté par un traumatisme, de prendre acte de l'événement traumatique pour ne plus vivre dans la dépression et de rebondir. Pour une ville, la résilience sera sa capacité à absorber un choc et à s'adapter à un environnement changeant.

³ « Mission d'assistance à la conception du plan régional de développement durable par une démarche de *prospective territoriale* », ADT – DEP – EcoRes, Rapport final, Avril 2012.

⁴ « Balises pour une transition économique équitable à Bruxelles » (suite à un forum de BRISE), Henri Goldman, Librement, décembre 2010.

COMMENT CHANGER... ET ÉVITER LE CHAOS ?

Paradoxalement, la question du « **comment** transiter » est peut-être plus importante que la question « **vers où** transiter », le chemin faisant la destination... destination forcément durable, participative, socialement juste, si les procédés qui ont mené à sa création ont partagé ces valeurs.

Deux voies se présentent à nous : soit on gère, soit on laisse aller...

Option A : La transition barbare via le chaos.

« Nous savons qu'il n'y a pas de science de l'histoire », évoque Pierre Ansay, philosophe. « Nous ne connaissons pas la suite, les deux sont possibles (NDLR : transition barbare ou transition gérée). À tout le moins, il y a matière à mettre en place des dispositifs qui favorisent le développement généreux des désirs, sans quoi on peut évoluer vers des situations émeutières dont on a eu quelques symptômes. La situation catastrophique de la jeunesse ne peut qu'inquiéter les gens. Car le chaos existe déjà. Une société avec 40% de sa jeunesse sans devenir organisé à travers l'emploi et le travail installe le danger en elle-même. Les poussées émeutières peuvent aller dans tous les sens. »

Le chaos serait-il souhaitable ? Non seulement, il est source de créativité, d'innovation, mais il a aussi l'avantage d'accélérer les changements. « Il faut se pencher sur le passé et regarder d'où viennent les grandes avancées sociales », explique Mathieu Sonck. « Elles viennent de conflits portés par la société civile. Elle s'oppose parfois à la participation qui a une notion pacificatrice, une recherche de consensus pas toujours à la hauteur des défis à affronter, des ruptures. »

Mais comme le précise Daniel Fastenakel, « si on ne maîtrise pas la transition, elle risque d'être très violente, pour les plus faibles, avec un approfondissement gigantesque des inégalités ».

Laisser aller la machine sociale à sa perte, la laisser glisser vers le désœuvrement complet de la population, c'est garantir le sacrifice d'une génération (à moins que ce ne soit déjà le cas ?), et plus particulièrement des plus fragiles d'entre nous. Il est donc temps de se pencher sur l'option B...

Option B : organiser la transition vers une Bruxelles durable.

Mathieu Sonck apporte l'éclairage idéologique de la transition : « Cela n'engage que moi mais le vrai problème me semble être le système capitaliste, responsable de ces facteurs de rupture. Il faut faire reculer sa logique, développer une grille d'analyse des mesures prises par les politiques et observer si on déforce ou renforce les logiques capitalistes. »

La transition d'un modèle de société capitaliste vers une nouvelle ère implique une radicalisation des choix. Celle-ci est loin d'être évidente (on le voit de manière criante lorsque l'on débat de la mobilité). De manière caricaturale, deux tendances de transition se côtoient. La première consiste à verduriser le système actuel, à conserver les acquis en améliorant le contexte existant. La deuxième vise une transformation complète



du système, modifiant les rapports économiques, détrônant comme unique moteur la recherche du profit (qui incite à la productivité à tous crins, programme l'obsolescence, etc.).

Seule cette seconde option peut engendrer une réelle transformation de la ville.

Néanmoins, rassembler les différentes forces vives (syndicales, politiques, associatives, entrepreneuriales) autour d'un même projet apparaît comme la première mesure (et non des moindres!) à mener à bien. Pour Daniel Fastenakel, « Il faut d'abord développer une vision commune, un plan. Aujourd'hui, Bruxelles est pilotée à vue. On sent les problèmes et on les règle en donnant un coup de barre à gauche, un autre coup de barre à droite. De plus, on sait que dans le nouveau modèle économique, les villes seront les enjeux essentiels. Il faut construire ce plan, puis définir des axes prioritaires d'action pour à la fois essayer d'aller vers autre chose et lutter contre les situations qui nous éloignent de l'objectif. »

Il est, de ce fait, essentiel de « pactiser » sur la croissance urbaine et de doter la ville d'outils concertés de planification et de gestion de son développement. C'est le mobile premier de l'implication des syndicats bruxellois dans la conclusion d'accords sociaux comme le Pacte de croissance urbaine durable et dans l'adoption du plan régional de développement durable.

Mais tout cela ne doit pas faire oublier que la croissance demeure par essence un objet central du conflit politique et social, que le monde du travail doit déterminer son propre projet de ville et qu'il doit s'allier aux forces de progrès pour le défendre.

1.2. LES DÉFIS BRUXELLOIS

BRUXELLES AU MONDE ENTIER !

Les petites et grandes métropoles comme Bruxelles jouent un rôle central dans l'essor économique et donc dans la transition durable de la société. C'est vrai au niveau européen, mondial (plus de la moitié de la population de la planète vit en ville), c'est vrai aussi au niveau belge où Bruxelles est un pôle inestimable de création de richesses, mais également un pôle culturel, universitaire, politique, etc.

Les villes sont non seulement les lieux où vivent les populations mais également où s'organise la production. Elles endossent un rôle central dans le développement économique et social d'une région. Il convient de les réfléchir comme lieux de tensions et de coopérations pour les nouveaux modèles de développement. Pour le philosophe Pierre Ansay, un pacte urbain pourrait organiser ces relations entre les différentes composantes de la ville. Mais certainement pas en faisant de la ville « un objet manipulable à merci pour des grands projets dont les petits sont absents [...] Un pacte urbain ne sera crédible que s'il rassemble les acteurs de poids et qu'on n'a pas oublié d'inviter les sorcières qui comptent autour du berceau de la nouvelle harmonie ». Le philosophe constate aussi que ce pacte « devra intégrer des composantes

internationales car les villes doivent s'inscrire sur [le réseau] des villes européennes ou se provincialiser et fuir de partout »⁵.

L'architecte Jean de Salle nous invite également à penser les espaces urbains à plusieurs échelles spatiales à la fois (rue, quartier, commune, ville, région, etc.). Il prône l'utopie d'une ville nouvelle, Europolis Bruxelles, qui s'inscrirait en réseau, sans annexion, sans captation de territoire, avec dix autres villes régionales. Elles fonctionneraient via une gouvernance multiville. La « ville tache » ne serait plus tache d'huile (avec le spectre de banlieues interminables) mais « ville en accord », en échange, organisée avec plusieurs centres. « Les universités, par exemple, pourraient être plus performantes via des réseaux complémentaires. »

BRUXELLES AUX BRUXELLOIS ?

Cependant, Bruxelles ne réussira pas sa transformation sans ses habitants. Or, la ville a du mal à « faire société », à rassembler ses habitants et usagers de la cité autour d'un projet fédérateur.

Le rapport aux « extérieurs » de Bruxelles est ambivalent. Ce sont toutes celles et tous ceux qui participent à la dynamique urbaine : les travailleurs qui font la navette tous les jours pour venir légitimement travailler dans le plus grand bassin d'emplois du pays, mais aussi les habitants et les acteurs économiques de la grande périphérie bruxelloise qui participent à la croissance urbaine, tout comme ceux des autres parties du pays qui, à un moment ou à un autre, « viennent à la capitale » pour bénéficier des services et des équipements offerts.

Ils sont source de **problèmes**, ils créent des embouteillages interminables, utilisent des infrastructures qu'ils ne paient pas ou peu, n'envisagent la ville que comme lieu de travail. « Bruxelles s'est construit depuis 1958 pour les usagers », explique Eric Corijn. « Ceux qui restent étaient ceux qui étaient coincés. Cette réalité se modifie depuis 10 ans. Ceux qui restent sont des gens engagés, de vrais bruxellois. Des gens pour l'hybride ». Mais, ajoute le chercheur, « les problèmes de file ne sont pas le fait des seuls navetteurs. 40 % des files sont provoquées par des Bruxellois qui font un déplacement de moins de 5 kms. Par ailleurs, une ville a également besoin d'usagers. »

Et pourquoi ?

Parce qu'ils sont aussi source de **solutions**. Ils créent de l'emploi, de la mixité, et permettent la création d'infrastructures. « Il faut l'argent des périphéries pour mieux vivre en ville. On ne va pas construire une université si la périphérie ne participe pas à l'effort. »

Face à cette double identité, Bruxelles doit à la fois concerner ces « Bruxellois par intermittence » et mieux impliquer les « Bruxellois permanents » dans leur société ; abandonner la logique de communauté pour

⁵ « Quel nouveau pacte urbain ? », Pierre Ansay, revue Politique, n° 71, Septembre Octobre - 2011.

appartenir à une société urbaine, bâtarde ; arrêter, selon Eric Corijn, de « faire dans le “petit flamand” qui apprend l'histoire des Éperons d'Or⁶. Ces références ne fonctionnent plus ».

Administrateur de la Zinneke Parade⁷, le chercheur de la VUB y voit le reflet des 45 % des ménages plurilingues, une identité bruxelloise. « La Zinneke est vraiment de Bruxelles parce qu'il n'y a qu'à Bruxelles qu'elle peut se créer. On peut s'y reconnaître même si elle n'a pas d'identité forte. Elle permet de se projeter dans une ville. »

Comment créer cette envie de société à Bruxelles ?

Dans un premier temps, des incitants aux emplois qui font société, devraient encourager les Bruxellois à occuper les places qui construisent Bruxelles. Pensons prioritairement aux emplois dans les communes, aux enseignants, aux policiers, soit autant de fonctions qui gèrent l'intérêt collectif. An Descheemaeker valide le constat du côté néerlandophone : « Aucune institutrice ne vit à Bruxelles. Et c'est une des explications à l'important turn-over dans le métier. Dès qu'elles ont un enfant, elles veulent rester près de chez elles. Et les directeurs ne connaissent rien de la réalité bruxelloise. Ce n'est pas sain. »

« Aucune commune n'a une majorité d'habitants travaillant dans son administration communale », constate Eric Corijn. « Les enseignants, les policiers, ceux qui font la société doivent recevoir des incitants. Or, c'est l'inverse qui se produit ! Je travaille à la VUB et mes collègues qui viennent de Flandre ont leur trajet remboursé. Mais il n'y a aucun soutien pour moi qui viens de Matongé. Il n'y pas d'encouragements à faire partie et à se soumettre au projet 'Bruxelles'. »

L'absence de projet complique aussi le développement d'une vision syndicale des et par les militants sur la ville. Les représentants du réseau Brise expliquent : « Schématiquement, on a deux types d'affiliés. D'une part, les demandeurs d'emploi et ceux qui travaillent dans de petites entreprises à Bruxelles ; d'autre part les personnes qui travaillent dans les grandes entreprises et qui n'habitent pas nécessairement à Bruxelles. Cette dualité rend les débats, la dynamique et le consensus plus difficiles à créer. »

⁶ Bataille de Courtrai en 1302 qui vit la victoire des milices communales flamandes sur l'armée du roi Philippe IV de France. Cette bataille est un des symboles de l'identité flamande.

⁷ www.zinneke.org/-C-est-quoi-Zinneke-

⁸ « Perspectives de population 2010-2060 », Bureau fédéral du Plan et Direction générale Statistique et Information économique, série Perspectives, BFP et DGSIE, Bruxelles, décembre 2011.

⁹ À pareille échéance, toute projection reste cependant

hasardeuse. En 2007, le même bureau du Plan annonçait pour Bruxelles 1 327 700 habitants, soit une variation de plus de 10 % par rapport à sa projection en 2010 !

¹⁰ « Le Plan Régional de Développement Durable de la région de Bruxelles-Capitale (PRDD) », B. Périlleux, Actes du colloque de la CPDT du 21 et 22 novembre 2011 « Territoires wallons : Horizons 2040 », Liège, 2011.

¹¹ Plan régional de développement durable (PRDD), phase préparatoire, état des lieux de la région de Bruxelles-Capitale, 2011, p. 51.

LES CHOCS DE LA CROISSANCE URBAINE

Comme le souligne Eric Corijn, « il faut classer les déséquilibres systémiques qui empêchent la transition. Il y a des constats irréversibles qui nous amènent à réinventer le contrat de développement »... On en revient donc à devoir négocier – renégocier – ce fameux pacte urbain évoqué par Pierre Ansay, dont le pacte de croissance urbaine durable que les syndicats viennent de conclure, est une première tentative (voir plus loin).

À Bruxelles, la nécessaire transition se justifie par une urgence déclinable en trois défis structurels, liés au développement de la ville :

- le défi démographique ;
- le défi social ;
- le défi environnemental.

Le défi démographique

Les grandes villes constituent un pôle d'attraction pour tout chercheur d'emploi, d'études, de perspectives d'une vie meilleure.

Pourtant, à Bruxelles, l'essor démographique est relativement nouveau. En 1993, le premier plan de développement était élaboré essentiellement pour lutter contre... l'exode urbain !

Depuis lors, la tendance s'est inversée. Selon les projections de l'Institut Bruxellois des Statistiques et Analyses (IBSA), Bruxelles comptera 1,2 millions d'habitants dès 2018. Et 1 230 600 en 2020...

Si l'on se projette encore plus loin et selon les prévisions du Bureau du Plan⁸, en 2060, la Région de Bruxelles-Capitale compterait sur son territoire 1 475 200 personnes⁹.

Ce boom démographique proviendrait essentiellement d'une natalité interne très forte dans les quartiers populaires (le fameux Croissant pauvre de Bruxelles) et de l'afflux de travailleurs étrangers (cadres et ouvriers). Par contre, les Bruxellois issus de la classe moyenne, une fois la perspective d'avoir un enfant se présentant, continueraient de quitter Bruxelles pour la Flandre et la Wallonie (ce solde était négatif de 13 450 personnes en 2010). Force de la région (mais aussi défi), Bruxelles possède une population jeune, contrairement à la Flandre et à la Wallonie¹⁰. Cependant, le vieillissement de la population deviendra, dès 2020, une donnée critique (forte hausse du nombre de personnes âgées de plus de 80 ans)¹¹.

L'augmentation de la population urbaine demande une réponse adéquate en matière d'emplois, de logements, de services collectifs (soins de santé, mobilité, etc.), d'écoles, de crèches.

L'exemple de l'enjeu « enseignement » est, à ce titre, révélateur. Une étude (déjà abondamment commentée) de l'IBSA a donné des cheveux blancs à tous les jeunes ou futurs parents de Bruxelles. D'ici 2014/2015

(donc demain), la région devra créer 7 000 places et 34 écoles maternelles, 11 070 places et 39 écoles primaires. Sans ces nouvelles classes, il sera impossible d'accueillir tous les enfants de la région... Et si les rangs des maternelles ne gonfleront pas excessivement entre 2015 et 2020 (+ 2 000), ceux des primaires seront de plus en plus serrés (+ 10 000)¹²

La Région se doit de préparer aujourd'hui les structures bruxelloises de demain, ce que la Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles (BECI) appelle élégamment « le devoir d'anticipation ».

Le défi social

Deux constats¹³ : Bruxelles devient à la fois de plus en plus riche grâce à son essor économique et de plus en plus pauvre par ses habitants.

Bruxelles est la source de nombreuses richesses. À elle seule, la ville-région produit environ 18 % du PIB belge, soit 60 000 euros par habitant (contre 31 000 pour la moyenne belge). Et pourtant...

Selon le Rapport bruxellois sur l'état de la pauvreté 2011, « l'augmentation importante de la population bruxelloise s'accompagne d'un nombre croissant de personnes qui vivent dans la pauvreté sur le territoire régional, pauvreté qui se manifeste dans le domaine des revenus, de l'emploi, du logement, du niveau d'instruction ou de la santé ».

- Puisque quelques chiffres valent mieux qu'un long discours, sachez que :
- 55 % des habitants en âge de travailler ont un emploi (pour 66,3 % en Flandre) ;
 - le taux de chômage en Région bruxelloise est deux fois plus élevé que le taux belge ;
 - entre 23 % et 33 % de la population vit sous le seuil de risque de pauvreté (899 € par mois pour un isolé) ;
 - 9 % des 18-24 ans bénéficient d'un revenu du CPAS ;
 - 5 % de la population bruxelloise de 18 à 64 ans bénéficie d'un revenu du CPAS (c'est presque 3 fois plus qu'en Belgique).

Quant à la dualité, de manière caricaturale, les riches se rassemblent dans la deuxième couronne, tandis que les pauvres s'agglutinent dans la zone appelée « croissant pauvre » de la Région :

- 10 % des travailleurs à Woluwe-Saint-Pierre sont au chômage, pour 31 % à Saint-Josse-ten-Noode ;
- le revenu médian¹⁴ par déclaration varie de 12 981 € à Saint-Josse-ten-Noode à presque le double (22 090 €) à Woluwe-Saint-Pierre ;
- les moins de 25 ans au chômage ? 21 % pour Woluwe-Saint-Pierre, 41 % pour Molenbeek-Saint-Jean ;
- dans le croissant pauvre, « la proportion de ménages qui vivent d'une allocation du CPAS est jusqu'à 5 fois plus élevée que dans le reste de la région ».

La pauvreté commence tôt...

- À Woluwé-St-Pierre, 8 % des bébés sont nés dans un ménage sans revenu du travail ; cette proportion grimpe à 53 % pour Saint-Josse.

Et s'achève plus tôt également...

- À Molenbeek, l'espérance de vie d'un homme est de 75,1 ans. À Uccle, elle est de 78,7 ans¹⁵. Il y a donc entre Molenbeek et Uccle sept kilomètres de distance et trois ans et demi de vie.

Enfin, comme le rappelle utilement Vroni Lemeire, la précarité frappe plus durement les femmes que les hommes¹⁶ :

- 44 % des familles avec enfants en Région bruxelloise sont des familles monoparentales, sachant que ce type de ménage concerne principalement des femmes (à Bruxelles, environ quatre chefs de famille monoparentale sur cinq sont des femmes) ;
- 13 % des femmes bruxelloises ont un contrat temporaire contre 11 % des hommes ;¹⁷
- 31 % des Bruxelloises occupées travaillent à temps partiel, contre 11 % des hommes bruxellois occupés.

Bref, à terme, si Bruxelles ne réduit pas cette fracture sociale, les tensions s'y exacerberont.

Le défi environnemental

Bruxelles est une des capitales les plus vertes d'Europe. Elle dispose de nombreux parcs, zones vertes ou intérieurs d'îlot qui « verdurisent » la ville. Cependant, si la proportion d'espaces verts est considérable (plus de 8 000 hectares), ces zones ne sont pas réparties équitablement entre les différentes communes. Les espaces verts se concentrent surtout dans les quartiers résidentiels de la seconde couronne bruxelloise.

Cette répartition inégale n'est cependant pas la plus grande préoccupation environnementale des Bruxellois, davantage concernés par trois autres constats : l'aggravation des problèmes de mobilité, la mauvaise qualité de l'air et les montagnes de déchets que la ville rejette.

12 « Impact de l'essor démographique sur la population scolaire en Région de Bruxelles-Capitale », cahier de l'IBSA, juin 2010.

13 Les constats sont basés sur deux documents : « Rapport bruxellois sur l'état de la pauvreté 2011 » et « rapport bruxellois sur l'État de la pauvreté, 2010 », Baromètre social, Observatoire de la santé et du social, Cocom.

14 Ce revenu divise la population en deux parties égales, c'est-à-dire de manière telle que 50 % de la population ait un revenu supérieur et 50 % un revenu inférieur. Plus

l'ensemble de la population est riche, plus ce revenu est élevé.

15 Chiffres de 2007. Source : Monitoring des quartiers (IBSA).

16 « L'emploi des femmes bruxelloises : aperçu des inégalités de genre », Observatoire bruxellois de l'Emploi, avril 2010.

17 En ce qui concerne les jeunes travailleurs bruxellois, la différence entre les sexes que l'on observait encore il y a quelques années s'est estompée. Qu'ils soient hommes ou femmes, environ un tiers d'entre eux font leur entrée sur le marché du travail par des contrats temporaires.

La mobilité comme problème majeur

Alignez les mots « Bruxelles » et « voiture », le mot suivant qui vous vient à l'esprit est... « embouteillage » (Bravo! Vous avez gagné!). En options, ajoutez « énervement », « perte de temps », « insultes », etc.

Bref, Bruxelles est la capitale européenne des embouteillages! Une étude réalisée par la société de *GPS TomTom* avance des chiffres inquiétants: 40 % du réseau routier bruxellois est bouché. Pire que Londres, Paris ou New York. Deux fois plus de bouchons qu'à Anvers, trois fois plus qu'à Namur. Ce trafic est généré par les navetteurs mais également par les Bruxellois qui prennent leur voiture pour des déplacements courts¹⁸.

La situation est problématique pour les Bruxellois. Leur espace est confisqué par les voitures et par l'équipement nécessaire pour les accueillir (voiries, parkings), leur air est pollué.

La situation est aussi problématique pour les navetteurs. Ils passent en moyenne trois jours complets (72 heures) par an à ronger leur volant dans la circulation.

La situation est enfin problématique pour les entreprises. À en croire Agoria, à la question « les problèmes de mobilité pourraient-ils constituer une raison de quitter la Région à terme ? », 7 entreprises sur 10 répondent aujourd'hui positivement. En 2008, elles n'étaient que 2 sur 10 à l'affirmer. »¹⁹

La qualité de l'air comme source d'inquiétude pour la santé

La pollution de l'air provient essentiellement du chauffage domestique (logement) et des transports routiers²⁰. Ensemble, les bâtiments (62 %) et le transport représentaient, en 2007, plus de 83 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz à effet de serre émis sur le territoire régional (près de 92 %).

Concernant les bâtiments, une enquête réalisée en 2001 auprès des ménages révélait que 78 % des quelque 475 000 logements bruxellois ont été construits avant 1970. La Belgique présente un des taux de déperdition calorifique les plus élevés d'Europe. Ce constat doit cependant être nuancé par le fait que l'essentiel de la Région est bâti de façon très compacte, ce qui limite *de facto* les déperditions énergétiques vers l'extérieur.²¹

Côté voitures, en 2011, trois mois auront suffi à Bruxelles pour atteindre le nombre de pics de pollution de l'air autorisés sur une année. La diminution du taux de particules fines PM_{2,5} dans l'atmosphère à hauteur de 10 microgrammes par mètre-cube, valeur préconisée par l'Organisation mondiale de la santé), permettrait d'augmenter l'espérance de vie des personnes de plus de 30 ans jusqu'à 22 mois. Dans le même temps, elle ferait épargner plus de 30 milliards d'euros aux différents pays européens²².

Catastrophe ? L'air n'est pas si irrespirable. Les émissions directes de GES (gaz à effet de serre) de la Région ont baissé de près de 4 % entre 1990 (4 001 kt de CO₂ éq) et 2007 (3 851 kt CO₂ éq). Sur la même période, la population bruxelloise a augmenté de près de 6 %.²³

Et enfin, la gestion des déchets...

Dans les villes de demain, principal réceptacle de l'humanité à venir, la gestion des déchets sera primordiale. Il s'agira de les réduire au maximum et de valoriser les déchets malgré tout produits. À la fois, défi et opportunité.

Annuellement, chaque Bruxellois produit 260 kilos d'ordures ménagères (pour 174 kilos, côté wallon)²⁴.

Avec des capacités de recyclage et de compostage de près de 120 000 tonnes et un incinérateur avoisinant les 500 000 tonnes, la Région dispose d'infrastructures suffisantes pour traiter les déchets ménagers et assimilés qu'elle produit. Pour certains déchets spécifiques, elle doit cependant faire appel aux Régions voisines.

Quelques chiffres :

- en matière de papier, par exemple, près de 60 000 tonnes de déchets de papier sont traités en Région bruxelloise (dont 9 000 tonnes provenant des publicités et de la presse gratuite...);
- les déchets « encombrants » pèsent 30 000 tonnes par an à Bruxelles²⁵.

18 65 % des déplacements à Bruxelles concernent des distances inférieures à 5 km, et 25 % des distances inférieures à 1 km (source: Bruxelles-Environnement, septembre 2007).

19 « Les problèmes de mobilité, une raison de quitter Bruxelles pour 7 entreprises sur 10 », Agoria, 12 janvier 2012.

20 « Local city report: Brussels-Capital », Catherine Bouland, Aphekom - Improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe.

21 « Vers une Région bruxelloise sobre en carbone à l'horizon 2025 », Région Bruxelles-Capitale, mars 2010.

22 « Pollution automobile: l'heure est arrivée », Jacques Morel (député Ecolo) www.questionsante.org/bs/Pollution-automobile-l-heure-est.

23 *idem* note 10.

24 « À Bruxelles, 260 kg de déchets par habitant et par an », dépêche Belga reprise par La Libre Belgique, 27 septembre 2012.

25 Plan de prévention et de gestion des déchets, IBGE, Mai 2010.

LA BALKANISATION DU POUVOIR

Le terme « balkanisation »²⁶ convient bien à Bruxelles.

Il renvoie à sa complexité institutionnelle et à cette volonté d'affaiblir les Bruxellois dans leur capacité d'agir sur le devenir de leur ville, en fragmentant le pouvoir de décision en plusieurs entités politiques autonomes : la Région, ses trois Commissions communautaires (Cocof, Cocom et VGC), la Communauté flamande, la Fédération Wallonie-Bruxelles, sans oublier les 19 communes.

À Bruxelles, les matières qui concernent directement les citoyens comme l'enseignement, la formation professionnelle, la culture ou encore l'aide aux personnes sont gérées séparément pour les francophones et les néerlandophones.

L'architecture institutionnelle n'aide pas vraiment à porter un projet de ville cohérent, ni à mobiliser les Bruxellois en faveur de la transition durable. Ils sont d'ailleurs peu nombreux à se reconnaître dans cette dualité communautaire. Mais c'est le fruit des compromis institutionnels du passé et, en quelque sorte, le « prix » de l'autonomie régionale. Cet « équilibre » ne pourra pas être changé instantanément.

La question du territoire régional et de ses limites géographiques préoccupe également les acteurs bruxellois. À l'étroit dans son costume de Région, consciente de son rayonnement bien au-delà de son sol institutionnel, la région de Bruxelles est en interaction intense avec ses zones limitrophes. « Quel est le territoire qu'on appelle système », se demande dès lors Eric Corijn. « Ce ne sont pas les 19 communes. Le système urbain doit être pensé à partir de la métropolité de Bruxelles. »

Pour lui, la division même du territoire en 19 communes empêche de réfléchir Bruxelles comme un tout cohérent et complémentaire. Pour organiser la ville, « Il faut repartir des polycentres. Renforcer les centres avec les villes d'arrivée comme Cureghem. Bruxelles n'a pas de ville étudiante, pas de rive gauche. Il faut faire valoir un vrai centre universitaire. Le centre européen est une ville morte. Les frontières des communes pourraient être redessinées selon la réalité. L'Union européenne est sur trois communes. Est-ce logique ? Il y a quelques centres névralgiques à densifier pour en faire de points attractifs. À Paris, le projet de ville est au-dessus des arrondissements. La Nuit Blanche est partout. Chez nous, les échevins de la culture ne discutent pas ensemble pour mener un projet autour du canal. C'est propre à Bruxelles et c'est irrationnel. Toute vision rationnelle est contrecarrée par l'institutionnel. Nous avons 950 mandataires, 43 échevins de la culture. Il y a une fragmentation et une segmentation qui rendent impossibles les grands projets. » Le chercheur de la VUB trouve tout de même des avantages à cette division en 19 zones, comme la meilleure répartition des infrastructures.

L'urbaniste Jean De Salle pose un constat similaire en matière d'urbanisme. « Comment la Région peut-elle trouver sa force et sa place face à 19 pouvoirs communaux ? » Si un regroupement de compétences au sein de la Région paraît nécessaire, il souligne aussi la nécessité de respecter les différentes échelles de vision de la cité, du quartier à la ville internationale. L'une ne peut se faire au détriment de l'autre. « La transition doit trouver l'équilibre entre les échelles qu'il faut travailler en même temps : le

micro-quartier, la ville, l'échelle métropolitaine, le réseau des villes et ensuite l'échelle internationale. Elles s'emboîtent et les visions aussi. On ne peut pas mener un "tout-à l'international" qui abîmerait le local. Pas plus que l'inverse. »

En leur qualité d'interlocuteurs privilégiés des gouvernements, les organisations syndicales ont certainement un rôle important à jouer pour (ré-)concilier les politiques. Elles sont demeurées unitaires et bilingues. Avec leurs plus de 400 000 membres sur Bruxelles, les syndicats sont de véritables « passe-murailles » institutionnels, capables de dialoguer d'une seule voix avec tous les niveaux de pouvoirs politiques compétents sur Bruxelles, comme dans la périphérie.

Cette volonté de les faire coopérer en matière d'économie, d'emploi, de formation et d'enseignement, à Bruxelles et aux alentours, a certainement constitué l'une des motivations de négocier ce fameux pacte de croissance urbaine durable (PCUD).

LA PLANIFICATION ET LE PILOTAGE

Pour penser la croissance urbaine et réussir à engager Bruxelles dans un processus de transition, il est indispensable d'avoir des visions d'ensemble de l'avenir, qui puissent se coucher sur des cartes et des plans. Il faut également des outils de pilotage de la croissance, qui associent à l'action politique les acteurs du développement économique et social (entreprises, syndicats, associations...).

Bruxelles s'est dotée très vite de plans d'urbanisme : le plan régional de développement (1995), le plan régional d'affectation du sol (2001) et, plus récemment, le plan de développement international (2007). Leur adoption exige de difficiles arbitrages politiques, pour déterminer comment la ville sera réaménagée. Quelles parties du territoire seront réservées à telles ou telles fonctions comme l'industrie ou le logement ? Comment assurer les fonctions du commerce ? Quels investissements réaliser en matière de transports : métro, RER, trams, bus, pistes cyclables, etc. ?

Mais, pour réussir, la volonté politique de planifier le développement régional doit se doubler d'un dialogue économique et social, mobilisant les forces vives de la Région et les impliquant dans la vision des politiques de développement.

²⁶ Le terme « balkanisation » est une notion politique appliquée initialement aux pays des Balkans, au lendemain de la première guerre mondiale. Il désigne un processus de morcellement d'unités politiques et géographiques qui

existaient en une multitude d'États à la viabilité plus ou moins précaire, mené afin de profiter des divisions ainsi créées pour en diminuer la puissance.

Depuis 2002, plusieurs grands accords sociaux ont été conclus dans cette perspective entre le gouvernement, patrons et syndicats. Ils ont ouvert la voie à un pilotage concerté des politiques de développement économique et social : le Pacte social pour l'emploi des Bruxellois (2002), le Contrat pour l'Économie et l'Emploi (2005) et sous cette législature le Pacte de croissance urbaine durable (2010) et l'Alliance Emploi Environnement (construction durable en 2010 & politique de la gestion de l'eau en 2012).

Les plans d'ensemble

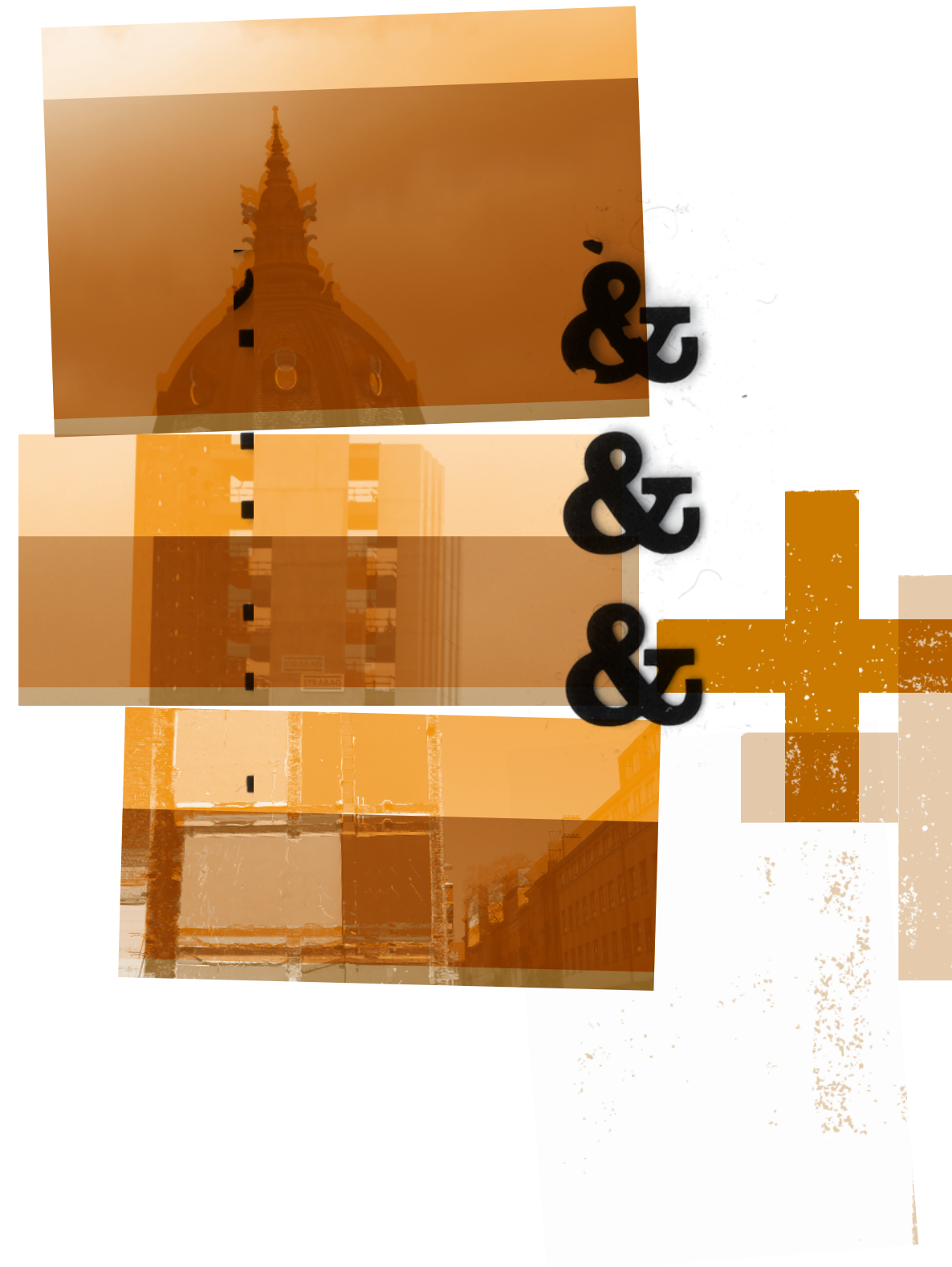
Le PDI

Le Plan de Développement International (PDI) a été adopté par le Gouvernement régional à la veille des élections fédérales de 2007, alors que l'avenir institutionnel de Bruxelles était particulièrement incertain. Tout le monde pressentait la crise institutionnelle que la Belgique allait connaître par la suite et le point de discorde que ne manquerait pas de constituer le statut de Bruxelles. Au travers de ce plan, le Gouvernement entendait à la fois souligner les importants atouts économiques de la ville (qui peuvent jouer en faveur de son propre essor et de celui du pays tout entier) et reprendre en mains une destinée sur laquelle Flamands et Wallons entendaient de plus en plus intervenir. Charles Picqué présentait au Parlement bruxellois le PDI comme « un outil de gouvernance indispensable pour promouvoir le caractère international de Bruxelles. Il constitue le cap et le gouvernail qui encadreront les politiques régionales futures », outil créé « dans un climat d'incertitude politique au niveau national, où la question de l'avenir de nos institutions pourrait être, à moyen terme, ouvertement posée »²⁷.

Le Plan de Développement International (PDI) veut valoriser la vocation internationale de Bruxelles, au travers d'une stratégie de City Marketing : « L'objectif est d'établir une image de marque pour Bruxelles, une image qui lui corresponde, pour en faire la base d'une promotion efficace au-delà de nos frontières. »²⁸ Dans les faits, le PDI se tourne vers le tourisme, les congrès internationaux, les grands événements de culture et de loisirs pour développer Bruxelles. Pour y parvenir, des projets tels qu'un centre de congrès, un centre commercial, une salle de spectacle ou encore un stade multifonctions devraient voir le jour dans 10 zones stratégiques, choisies en fonction de leur localisation et de leurs spécificités (importantes réserves foncières, nœuds de communication, lieux emblématiques du caractère international de Bruxelles).

²⁷ « PDI : cap et gouvernail de la capitale », Stéphanie Bocart, *La Libre Belgique*, 18 octobre 2007.

²⁸ L'explication du PDI est accessible ici : www.demainbruxelles.be/fr/.



Selon le gouvernement, « les grands projets du PDI et les nombreuses politiques urbaines sont complémentaires, pour garantir le bien-être des Bruxellois en réduisant les inégalités sociales et territoriales et en renforçant la cohésion sociale ».

Le PDI est en soi une déclaration d'intentions du Gouvernement régional, qui a été soumis à l'avis des interlocuteurs sociaux et des acteurs de la ville. Il préfigure certaines dispositions du PRAS démographique et du PRDD (voir infra), en donnant notamment une nouvelle affectation à deux zones stratégiques (Delta et le Heysel)²⁹.

À tout le moins, l'adoption du PDI a suscité et suscite encore de fortes polémiques entre interlocuteurs sociaux et associations, attestant que la croissance urbaine ne fait pas consensus et qu'il y a matière à « pactiser »...

Le PRAS démographique

Adopté dans sa première version en 2001 par le Parlement bruxellois, le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) régleme les activités autorisées sur le territoire zone par zone. Non seulement il a force obligatoire et valeur réglementaire dans toutes ses dispositions, mais surtout il se situe au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires. Toute délivrance de permis d'urbanisme doit lui être conforme³⁰.

Son apport principal est de délimiter les affectations du sol en fonction des zones de la Région: zones d'habitat, de mixité (habitat + autres fonctions), d'activités (industrie, équipements ou bureaux), d'espaces verts, etc.

Répondant au défi démographique et aux manques de services collectifs (surtout les écoles), le gouvernement bruxellois a voulu réviser le PRAS afin :

- de répondre à la pénurie de logements et au défi de l'essor démographique, en assurant la cohabitation harmonieuse et la mixité des différentes fonctions ;
- d'étudier l'opportunité de définir des zones se prêtant à une augmentation de leur densité bâtie ;
- de renforcer la fonction de capitale belge et européenne de la région de Bruxelles, en permettant le développement et l'aménagement de deux zones stratégiques du PDI (Plan de développement international): « Delta » et « le plateau du Heysel »³¹.

Les principales modifications du PRAS démographique sont la création d'un nouveau type de zone : la Zone d'entreprises en milieu urbain (Zemu) qui s'implanterait dans six lieux à Bruxelles, ainsi que la révision du pourcentage minimum de logements dans certaines zones.

La richesse économique de Bruxelles réside essentiellement dans la valeur financière de son sol (la valeur foncière) : les espaces libres se font rares et les attraits de la Capitale sont importants. Le PRAS réalise donc un difficile arbitrage entre les différentes possibilités d'affectation du territoire urbain, entre ce qu'on appelle les fonctions économiquement fortes (les bureaux, le logement de luxe, le commerce...) et économiquement faibles (le logement social, les équipements collectifs, l'industrie). Il n'est pas surprenant que les options émises par le Gouvernement font l'objet d'importantes critiques tant sur le fond que sur la forme.

Relevons, à ce propos, la remarque d'un intervenant du réseau : « Bruxelles sera-t-elle une ville avec logements mais sans emploi ? C'est un énorme point d'interrogation. Nous défendons l'activité économique et le PRAS a fait le choix de l'occupation maximum du terrain et non de la densification. La question est aussi de savoir si ce PRAS va permettre à la population bruxelloise endogène de se loger. »

Le PRDD

Dès sa création, la Région de Bruxelles-Capitale a décidé, par ordonnance, de se doter d'un « projet de ville », au travers d'un plan régional de développement (PRD), c'est-à-dire d'un ensemble de cartes et d'objectifs à atteindre, permettant de tracer à longue échéance les nouveaux pourtours de Bruxelles (sur 10 à 20 ans). Le premier PRD a été adopté en 1995 par le Parlement régional, après consultation des forces vives. Une seconde version a été adoptée en 2002. En 2012, le Gouvernement actuel a engagé la procédure d'élaboration de sa 3^e mouture : le plan régional de développement **durable**.

Ces plans se veulent des plans d'orientation politique, traduisant la vision du développement de la ville, voire de l'aire métropolitaine (sans cependant avoir les moyens d'intervenir à cette échelle géographique).

Le Gouvernement a associé à sa réflexion les forces vives de Bruxelles, au travers notamment d'ateliers thématiques. Le projet final est soumis à enquête publique, avant son adoption au Parlement, d'ici la fin de la législature au printemps 2014.

Le PRDD constitue, pour bon nombre d'observateurs, le plan qui doit tracer les grandes lignes de la société durable de demain.

²⁹ « Une avancée significative pour répondre à l'essor démographique : les grands principes du PRAS démographique ont été approuvés en Gouvernement », Communiqué de presse Picqué 2/2, 2 février 2012.

³⁰ Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) sur le site de

l'Aménagement du Territoire et l'Urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale (<http://urbanisme.irisnet.be>).

³¹ PRAS, Brochure explicative, gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale, téléchargeable sur <http://urbanisme.irisnet.be/>.

Les outils de pilotage

Le PCUD

Conclu en 2011, le Pacte de croissance urbaine durable a été négocié au lendemain des élections de 2010 entre les Interlocuteurs sociaux et le Gouvernement bruxellois. Il s'agit avant tout d'un accord social sur le pilotage des politiques économiques et sociales menées par les pouvoirs publics à Bruxelles et sur les contributions potentielles des secteurs professionnels.

Pour le gouvernement, ce Pacte est « un instrument de coordination, de collaboration et de mobilisation générale au bénéfice de l'emploi des Bruxellois. Il constitue le premier Pacte qui prévoit des engagements forts du Gouvernement et des partenaires sociaux en commun et qui sera mis en œuvre par toutes les forces vives bruxelloises, à savoir les représentants des travailleurs, le patronat, ainsi que le Gouvernement bruxellois »³².

L'acquis essentiel de ce PCUD réside, pour les syndicats, dans un renforcement du dialogue économique et social et dans la capacité qu'il leur donne de peser syndicalement dans les décisions d'avenir, en termes de création d'emplois, de préservation de l'emploi, de défenses de l'emploi industriel et de la qualité de l'emploi, aujourd'hui grandement mise à mal.

Il cible cinq domaines d'activités prioritaires pour Bruxelles :

- l'environnement ;
- le développement international (y compris le tourisme) ;
- le commerce et Horeca ;
- le non-marchand, la fonction publique et les services de proximité ;
- et enfin le domaine des secteurs innovants.

En parallèle, ce *New Deal* Bruxellois³³ (voir encadré) définit trois engagements transversaux visant à lever les freins à la mise à l'emploi des Bruxellois :

- favoriser la concertation des interlocuteurs sociaux entre eux ainsi que leur coopération avec les acteurs publics ;
- favoriser les collaborations entre les opérateurs économiques, de l'emploi, de la formation professionnelle et de l'enseignement qualifiant ;
- mobiliser les ressources et les opérateurs publics et privés pour accroître l'emploi et la croissance urbaine durable.

³² Signature du PCUD, discours de Charles Picqué, Ministre-Président du gouvernement régional bruxellois, CBCES, 29 avril 2011.

³³ « Le new deal bruxellois », dossier central du cahier IBSA « Baromètres conjoncturel de la Région de Bruxelles-Capitale », n° 23 – avril 2012.



Ces engagements pourraient se résumer en la nécessité de se parler pour élaborer des politiques d'emploi : le partenariat est au cœur du PCUD. Le texte veut décloisonner les compétences économie-emploi-formation-enseignement, via une plus grande coopération entre les partenaires actifs sur le territoire de la Région.

Mais au-delà d'un dialogue renforcé au niveau bruxellois, BRISE met en avant que « le PCUD ouvre des portes vers d'autres instances. Il faut que la communauté Wallonie-Bruxelles s'ouvre au dialogue vis-à-vis... de Bruxelles. Il existe une difficulté à se parler notamment parce que la vision, l'urgence et l'ampleur des défis ne sont pas forcément partagées avec la même intensité, ou la même sensibilité. Or, le PCUD permet de parler de questions relatives aux matières communautaires. C'est une avancée. Il faut la mettre en œuvre ».

La dimension durable du PCUD est de conditionner la création d'emplois à la réponse de besoins actuels sans compromettre les besoins des générations futures, tout en améliorant la qualité de vie à Bruxelles. Les modes de production des services ou des biens s'inscrivent dans la perspective d'une économie « zéro carbone » et de la raréfaction des matières premières³⁴. Tout en maintenant la croissance !

LE NEW DEAL BRUXELLOIS ET LE VRAI NEW DEAL

Le PCUD s'est vu rapidement affublé par le gouvernement régional de l'appellation « *New Deal* Bruxellois ». Ces termes anglais font référence au *New Deal* américain qui a suivi le krach boursier de 1929 et la terrible récession des années trente. Le *New Deal* signifiait alors la politique volontariste et interventionniste du président Franklin Roosevelt. Elle avait pour objectifs de soutenir les couches les plus pauvres de la population, de réformer les marchés financiers et de redynamiser l'économie américaine.³⁵

L'AEE³⁶

La proposition de conclure à Bruxelles des Alliances Emploi-Environnement (AEE) a été portée par les syndicats, notamment dans le cadre de BRISE, en s'inspirant de l'expérience allemande. L'idée figurait déjà dans le Contrat pour l'Économie et l'Emploi, accord social conclu sous la précédente législature.

Les projets d'AEE ont été repris d'emblée dans les dispositions opérationnelles du PCUD et mis en chantier dès les premiers mois de la législature dans le secteur de la construction durable.

Ce mode opératoire part du constat que les enjeux environnementaux représentent un gisement essentiel d'emplois et de croissance économique pour les économies qui sauront s'adapter le plus rapidement³⁷. Pour réussir le développement de filières vertes et la création d'emplois durables, l'AEE entend mobiliser et coordonner les acteurs publics, privés et associatifs autour d'actions concrètes concertées. L'AEE serait « réellement innovant car il ne s'agit pas seulement de consultation et de participation classique

mais d'associer étroitement toutes les parties prenantes pour aboutir à un véritable engagement collectif et individuel de travailler ensemble en vue de la réalisation d'objectifs partagés ». Rien que pour l'axe « construction durable », la Région évoque 2 500 nouveaux emplois³⁸.

La concertation a eu lieu à deux niveaux : une concertation directe des acteurs de terrain et une concertation des partenaires sociaux interprofessionnels via le Conseil Économique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale, enceinte où les syndicats sont présents.

Mi-2011, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décidait de lancer une Alliance Emploi-Environnement dans le domaine de l'Eau, et ce, en adoptant la même méthodologie que celle qui a prévalu pour la construction durable.

Depuis février 2012, différents acteurs publics et privés se sont réunis et ont abouti à la rédaction de 35 fiches-actions détaillant, pour chaque action ses objectifs, ses principales étapes, son budget et son partenariat. L'Alliance étant une démarche partenariale dans laquelle les différents acteurs s'engagent, une séance de signatures, réunissant l'ensemble des acteurs bruxellois impliqués dans l'axe « Eau » ainsi que les partenaires sociaux a eu lieu, fin novembre 2012.

Le processus participatif de l'axe Ressources et Déchets de l'Alliance Emploi Environnement débutera, quant à lui, début 2013.

³⁴ www.villedurable.be/themas/economie-durable

³⁵ Informations via Wikipédia, *New Deal*.

³⁶ www.aee-rbc.be/

³⁷ Alliance Emploi-Environnement – Axe Construction durable, Charte, Objectifs, engagements et plan d'action, Région de Bruxelles-Capitale, 2011.

³⁸ « L'alliance Emploi Environnement désormais sur les rails », www.bruxellesenvironnement.be/templates/news.aspx?id=28961&langtype=2060&site=pr



LA TRANSITION EN DÉBATS

Cette partie du dossier a pour objectif de susciter le débat et la réflexion. À noter : les contradictions entre intervenants sont présentées sans arbitrage ; les thèmes abordés sont proposés avant tout à titre exploratoire et exemplatif et n'ont nullement la prétention de couvrir tous les enjeux de la croissance urbaine durable.

Sont ainsi traités une série de thèmes qui questionnent les syndicats : le travail et l'emploi, l'égalité hommes femmes, la mobilité, la culture, la société civile.

2.1. LE TRAVAIL ET L'EMPLOI : CORE BUSINESS SYNDICAL

Quel est l'enjeu de la transition durable, au niveau des emplois, pour les syndicats ? L'axe prioritaire de BRISE tient, en une phrase : « Créer des emplois qui améliorent la qualité de vie. »

« Il y a, aujourd'hui, une conscientisation sur la valeur des choses. La notion de bien-être apparaît dans le temps. Si, avant, le salaire était la revendication si pas unique, à tout le moins principale, les questions de bien-être, de gestion de son temps, des transports, de la qualité de l'environnement, et la qualité de vie au travail prennent de plus en plus de place. Il nous faut travailler dans le sens de cette évolution. "Transition" signifie reconnaître des besoins différents et faire en sorte qu'ils soient source d'emplois. C'est le pari. »

Dans cette formule, deux approches essentielles des syndicats se confrontent : développer le nombre d'emplois et augmenter le bien-être.

Ces approches peuvent être antagonistes dans une perspective de société durable. Toutes les productions (et donc, les emplois afférents) sont-elles souhaitables et, si la réponse est « non », comment assurer le retrait de cette production sans perte d'emplois ?

La sauvegarde de l'industrie est ainsi questionnée. Et pas uniquement en ville. Pourtant, elle peut incontestablement jouer un rôle dans la croissance durable, moyennant un recentrage sur les besoins intérieurs, une combinaison de multiples entreprises productrices au niveau national, et la nécessaire innovation dans les processus de création, de vente et de production.³⁹

QUE FAIRE DE L'INDUSTRIE À BRUXELLES ?

À Bruxelles, ce débat peut se cristalliser autour d'Audi Forest. La voiture, symbole de la société capitaliste, d'usage individuel, source de pollution, aura forcément moins de place dans une société durable.

Que faire de cette industrie ? La position du réseau BRISE est claire : « À ce stade, notre responsabilité syndicale est de refuser que les conditions de survie de la planète soient à charge des travailleurs d'un secteur particulier. La vraie question est : et si l'on fabriquait des voitures électriques à Forest ? »

Pour Daniel Fastenakel, agissant avant tout dans la sphère de production, les syndicats, s'ils s'appuient sur une présence forte dans les entreprises, pourraient négocier le mode de production mais également le type de production des entreprises, transformant un produit périssable en un objet qui a sa place dans une société bas carbone.

Mais de toute évidence, pour les syndicats et, même si le secteur primaire a déserté la ville, l'industrie a toujours sa place à Bruxelles. Le travail qu'elle offre à une main-d'œuvre peu qualifiée est le bienvenu. Et cette main-d'œuvre pourrait même être un atout pour les entreprises ! Comme le souligne l'historien Jean Puissant, « ce n'est plus l'industrie dans la ville qui attirerait la main-d'œuvre en son sein, comme au XIX^e siècle, mais l'abondance de main-d'œuvre disponible dans la ville qui pourrait entraîner un nouvel essor de l'activité industrielle, comme cela s'est produit au début de l'industrialisation. Il reste à favoriser, à faciliter le maintien et le redéploiement industriels, à encourager l'innovation, les industries technologiques, en utilisant au mieux les institutions existantes, en leur permettant de soutenir des projets face aux demandes contradictoires, nécessairement nombreuses dans un espace limité »⁴⁰. Il s'agit donc bien plus d'accompagner ces entreprises dans l'enjeu environnemental que de les bannir du sol bruxellois.

Dans son avis relatif au PRAS démographique, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC⁴¹) insiste d'ailleurs sur le maintien d'une fonction économique productive. L'avis rappelle qu'entre 1979 et 2001, 1,3 million de m² de terrains industriels ont déjà « disparu », au profit d'autres affectations et que 8 500 m² d'ateliers industriels continuent de disparaître chaque mois (à l'analyse des permis d'urbanisme). Manque de demandes ? Pas vraiment. La Région ne parvient pas à répondre aux demandes d'implantation de nouvelles entreprises (à titre d'exemple, en 2010, 75 demandes sur 210 n'ont pu être satisfaites)⁴².

« S'il y a bien quelque chose de spécifique à Bruxelles, c'est la parcimonie du sol », rappellent les représentants du réseau intersyndical. « Du coup, il faut réfléchir à son usage. En termes de valeur ajoutée, il faut des activités semi-industrielles. Avec les employeurs, nous sommes d'accord pour la mixité des zones mais pas n'importe comment. De très grosses sociétés avec un grand besoin d'espace ne sont pas souhaitables. De très gros polluants non plus. Cela n'a pas de sens en ville. On ne peut pas exposer un million de personnes à une pollution importante. »

³⁹ « Pas de croissance durable sans une industrie forte », propos de l'économiste français Gabriel Colletis recueillis par Dominique Berns, *Le Soir*, 28 et 29 avril 2012.

⁴⁰ « Bruxelles ville industrielle ! Approche historique », Jean Puissant in « Les enjeux socio-économiques du Plan régional d'affectation du sol 'démographique' », Actes du Colloque du 15 juin 2011, CESRBC.

⁴¹ Ce Conseil réunit les syndicats ainsi que les organisations représentatives des employeurs, des classes moyennes,

et du secteur non-marchand de la Région de Bruxelles-Capitale. Le CESRBC constitue l'organe principal de la concertation socio-économique de la Région.

⁴² Avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. 2 juillet 2012 sur l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de modification partielle du Plan régional d'affectation du sol, arrêté le 3 mai 2011, CESRBC, 2 juillet 2012.

« On ne va plus attirer une nouvelle usine comme Audi, concèdent-ils. Mais il faut impérativement préserver les zones économiques existantes. Il est fondamental de conserver des emplois industriels parce qu'ils sont globalement de meilleure qualité que dans certains secteurs de service. Pour le reste, Bruxelles doit attirer et créer les activités économiques capables de s'inscrire dans des zones mixtes (avec logement). Pour nous, c'est une révolution copernicienne. Historiquement, nous nous sommes bâtis sur de grosses sociétés avec beaucoup d'affiliés, avec des délégations syndicales, en réel rapport de force. Ce sera plus difficile dans les PME. »

LA ZONE DU CANAL

Pour l'urbaniste Jean de Salle, il ne fait pas de doute que « la fonction du canal est fondamentalement économique. C'est la voie d'avenir, avec le chemin de fer, la vraie alternative. Bruxelles peut être considérée comme un arrière-port d'Anvers, lui-même arrière port de Rotterdam. Ces fonctions portuaires et économiques, permettent de garder du travail pour une main-d'œuvre peu qualifiée. Il faut préserver l'outil pour l'avenir. Cela fait partie de la logique de développement durable. Le transport par péniche et par train s'inscrit dans une vision économique durable ».

Cependant, le gouvernement ne semble pas partager cette vision : plusieurs zones du canal se voient désormais dédiées au logement, ce qui nous fait dire que ces terrains « seront des opportunités spéculatives formidables. C'est assez tentant, sur carte, d'y placer du logement. L'espace sera superbe, mais ce sera forcément au détriment de la fonction économique ».

Dans une perspective de développement durable, et face au défi énergétique, le canal est appelé à jouer un rôle économique important comme voie de transport des marchandises et des matières premières. Par principe de précaution, ce rôle est donc à protéger. C'est pourquoi, il ne semble pas judicieux d'introduire du logement dans les zones d'entreprises en milieu urbain projetées le long du canal.

L'arrivée de nombreux projets immobiliers de luxe a aussi été dénoncée par Inter Environnement Bruxelles, qui évoque une dilapidation des réserves foncières autour du canal, sacrifiant sa fonction de bras fluvial, et une gentrification à marche forcée du quartier⁴³.



⁴³ Fin 12011, IEB a publié sur le canal un magazine PLOUF à lire ici : www.ieb.be/IMG/pdf/plouf_oct-nov-dec-2011.pdf.

ACTIONNER LES MARCHÉS PUBLICS

Des travailleurs exploités par... les pouvoirs publics! Inacceptable et pourtant...

Partant du constat selon lequel le dispositif des marchés publics est, dans certains cas, mal utilisé, patrons et syndicats réunis ont proposé, dans le cadre du PCUD, de revoir les critères sur base desquels les marchés publics sont attribués ainsi que l'inclusion de clauses sociales et environnementales, afin de favoriser les entreprises garantissant de bonnes conditions de travail (les entreprises les mieux-disantes).

Le Gouvernement a marqué son accord pour créer, au sein du Conseil économique et social, un Observatoire des prix de référence des marchés de services. Il aura la mission de débusquer les offres de prix beaucoup trop basses pour pouvoir assumer les obligations légales en matière de salaire et de protection sociale. Les services d'inspection régionaux seront également renforcés.

Tout le monde est gagnant dans cette nouvelle disposition. Les employeurs se protègent de la concurrence déloyale, les travailleurs de conditions de travail indécentes. Et l'environnement est mieux pris en compte⁴⁴...

DÉVELOPPER L'EMPLOI ENDOGÈNE

Développer l'emploi endogène est une des pistes pour une croissance urbaine durable.

Le terme « endogène » signifie « qui prend naissance à l'intérieur d'un corps, d'un organisme, d'une société, qui est dû à une cause interne »⁴⁵. Il s'agit d'emplois qui répondent aux besoins des habitants, en mobilisant leurs propres ressources de travail.

Au niveau économique, les activités endogènes créent des emplois difficilement délocalisables. Elles s'inscrivent dans le tissu urbain social, puisent dans les compétences et les énergies existantes pour développer des commerces de proximité, de l'artisanat, etc. La force de cette vision est qu'elle part de l'existant, du terrain, pour créer (ou faire émerger) l'emploi. De plus, l'économie endogène remplit pleinement le rapprochement souhaité entre travailleurs, sites de production et clients finaux⁴⁶.

Enfin, l'emploi endogène est aussi source de diversité d'emplois. Or, la diversité, qu'elle soit biologique ou autre, est une valeur en soi. Elle apporte inévitablement la confrontation de réalités différentes et enrichit les capacités de réaction. C'est valable tant au niveau des aliments, de la santé (il suffit de penser à la richesse pharmacologique offerte par la nature) qu'au niveau social humain (plus vous connaissez de situations différentes avec des personnes différentes, plus vous êtes à même de réagir face à une situation nouvelle). Bref, la diversité offre un éventail de solutions face à un fait inconnu.

Pour doper cette économie endogène, il faut encourager la création ou révéler l'existant en lui garantissant des bases légales. Or, il existe à Bruxelles une économie « ethnique », une économie souterraine ou de

subsistance dont l'emploi pourrait sortir de l'ombre avec le soutien de la Région, ou, à tout le moins, sans les obstacles posés par la Région! Françoise Deville raconte une anecdote, illustrant les freins légaux qui peuvent se dresser devant des alternatives à l'emploi: « Une dame avait créé un four à pain dans son jardin. Elle invitait d'autres femmes, une quinzaine, à réaliser ce pain toutes les deux semaines. C'est un système traditionnel turc, avec des mises en commun pour un projet. La voisine, qui n'avait pas été invitée, a téléphoné à la police et toutes les femmes ont été coffrées pour travail au noir. C'est aberrant. On était dans une production marginale, plus sociale qu'économique. »

Il faut cependant définir ce qui doit émerger. L'assouplissement des normes doit être... cadré! « Il y a de tout dans cette économie souterraine. Des gamins de 14 ans, la cousine qui n'est pas censée bosser, et les trafics variés d'êtres humains ou de shit. »

VERS UNE ALIMENTATION DURABLE

Si les Alliances Emploi Environnement en cours visent, en premier lieu, les secteurs de la construction, des déchets et de l'eau, le secteur de l'alimentation jouera un rôle essentiel dans la transition vers une société plus juste.

Une alimentation de qualité améliore la santé des citoyens, une production locale renforce à la fois les liens sociaux et la résilience de la société; elle fournit, enfin, de l'emploi non délocalisable et minimise l'impact de la nourriture sur l'environnement (par une production éthique et des transports réduits à leur plus simple expression).

Développer l'agriculture et l'alimentation durables à Bruxelles permettrait de créer des milliers d'emplois via la production, la transformation, la distribution, les métiers Horeca: des emplois principalement destinés aux Bruxellois, jeunes et peu qualifiés.

Compte tenu des autres enjeux qui attendent la région (le logement, la création d'emplois, la création d'infrastructures collectives), il paraît peu souhaitable d'affecter massivement des terrains à une production alimentaire (qui restera, quoi qu'il en soit, infime comparée aux besoins de la ville).

⁴⁴ « Belle victoire pour le monde du travail », Philippe Van Muylder, revue 'Syndicats', n° 14, 31 août 2012.

⁴⁵ Wikipedia.

⁴⁶ Une des conclusions des « balises pour une transition économique équitable à Bruxelles » (suite à un forum de BRISE), Henri Goldman, Librement, décembre 2010.

Sans nier la valeur pédagogique de ces initiatives, les terrains dédiés aux potagers collectifs devront donc, se concentrer sur des terrains non constructibles (en fonction de la déclivité ou de la proximité de voies de chemin de fer, par exemple).

Les projets agricoles sur les espaces sous-utilisés, comme les toitures, sont à encourager. Cette surface inexploitée représente à Bruxelles 400 hectares. Déjà, aujourd'hui, un potager pousse sur le toit de la Bibliothèque royale de Bruxelles et une ferme urbaine de grande ampleur va voir le jour sur le toit de la nouvelle halle alimentaire des abattoirs d'Anderlecht! Des produits locaux y seront cultivés.

Autre piste, plus réaliste, pour envisager une production signifiante en circuit court: privilégier les partenariats avec la Flandre et la Wallonie pour que leurs produits locaux et de saison soient en priorité acheminés à Bruxelles. À ce titre, l'initiative Efarmz (une centaine de produits bios de Wallonie et de Flandre proposés à Bruxelles) est pleine de sens⁴⁷ (avec le défi de concrétiser leur présence sur le web via quelques magasins locaux?).

L'AGRICULTURE À BRUXELLES⁴⁸

21 exploitations agricoles;

54 personnes employées par l'agriculture bruxelloise;

268 hectares cultivés, principalement à Berchem, Ganshoren et Anderlecht.

L'agriculture représente 1,65 % du territoire bruxellois.



⁴⁷ «Efarmz, le bio à portée de clic», Jérémie Lempereur, *Le Soir*, lundi 27 août 2012.

⁴⁸ «7 755 emplois agricoles en germe à Bruxelles», Vanessa Lhuillier, *Le Soir*, jeudi 12 juillet 2012.

2.2 RÉSORBER LES INÉGALITÉS HOMMES-FEMMES

La section bruxelloise de la Marche Mondiale des femmes⁴⁹ plaide en faveur d'une vision intégrée et durable de la ville, résorbant les inégalités persistantes entre les femmes et les hommes.

La Marche Mondiale des Femmes (MMF) stipule, dans son mémorandum 2009, que « les femmes vivent le quotidien de la ville de manière spécifique, à travers les rôles reproductif et productif qui leur sont encore largement assignés. Outre le fait qu'elles sont majoritaires dans des emplois à horaire variable ou à temps partiel, ce sont elles qui assurent le plus souvent la liaison entre les différentes fonctions de la ville : reprendre les enfants à l'école, se rendre au travail, approvisionner la famille, visiter les personnes âgées en institution, assurer les déplacements pour soins de santé, etc. Malgré cela, elles sont minoritaires dans les organes et processus de décision et de conception en matière d'urbanisme, de politiques du logement, de circulation et de mobilité. Elles subissent dès lors une double discrimination en tant qu'usagères et conceptrices du projet urbain. Devant ces constats, la MMF considère que le regard féministe sur la ville dans toutes ses fonctions doit représenter un enjeu politique majeur. Il permet d'aborder différemment les iniquités à l'égard des minorités et des "invisibles", dont les femmes font partie ».

L'ordonnance bruxelloise du 29 mars 2012 relatif au *gendermainstreaming* et la création prévue d'un organe d'avis régional sur l'égalité hommes-femmes constituent les premiers pas en avant pour rencontrer les inquiétudes des mouvements de femmes.

« La MMF conseille d'intégrer les fonctions du logement, de la mobilité et de l'aménagement du territoire dans les politiques régionales avec une approche participative ouverte aux groupes sociaux discriminés, en intégrant systématiquement une approche de genre. Ceci conduirait à renforcer non seulement l'efficacité de plans d'actions spécifiques mais à prendre en compte également d'autres dimensions citoyennes telles que, entre autres, l'égalité, le souci des plus faibles, la sécurité, la composante multiculturelle, l'écologie... à tenir compte du plus faible au bénéfice de tous. La personne qui se déplace difficilement ou lentement doit pouvoir accéder – économiquement et physiquement – aux transports en commun et aux informations qui les concernent. Prendre cette personne comme usager-type, c'est faciliter les déplacements de toutes et tous. Écouter de manière structurée et régulière l'expérience des mouvements de femmes (marches exploratoires, recherches et études féministes, etc.) peut contribuer utilement à cette dynamique. » (Marche Mondiale des Femmes mémorandum 2009).

Enfin, le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, en septembre 2012, un plan d'actions et de recommandations pour lutter contre les inégalités de traitement entre femmes et hommes sur le marché du travail⁵⁰. Ce plan, adopté par les interlocuteurs sociaux bruxellois, comprend tout d'abord des propositions d'actions concrètes dont peuvent s'emparer patrons et syndicats pour mettre en œuvre les principes d'égalité au niveau de la Région bruxelloise : par exemple la promotion des plans d'égalité femmes-hommes dans les entreprises Bruxelloises, le *gendermainstreaming* des plans de diversité, des campagnes de sensibilisation en entreprise, comme « Nettoyer en journée ? Un monde de différence ! », ou encore la poursuite des études sur la situation des femmes sur le marché de l'emploi bruxellois.

Ensuite, le plan formule des « recommandations » à l'égard des pouvoirs publics, afin d'assurer une cohérence dans la mise en œuvre de cette égalité : par exemple, la création de places d'accueil dans les crèches bruxelloises, le développement des services de proximité, la production de statistiques sexuées, le développement et l'intégration de la dimension de genre dans les formations des chercheurs/euses d'emploi...

2.3 LA QUESTION SENSIBLE DE LA MOBILITÉ

À partir d'un constat commun (il y a trop de voitures à Bruxelles), les discours (et objectifs) autour des questions de « mobilité » varient. Chacun d'entre eux porte, à vrai dire, une vision de société.

« Jusqu'où veut-on aller dans la mobilité douce, s'interroge An Descheemaeker. Pour nous, il s'agit de réduire la congestion et de favoriser un modèle de vie avec très peu de voitures, un modèle donnant la priorité aux piétons et aux transports en commun. Lors des ateliers du PRDD, nous validions tous un "Bruxelles 2040 sans voiture", mais quand on parle de mesures plus strictes et contraignantes pour y parvenir, il n'y a pas d'accord. Jusqu'où les entreprises veulent aller dans cette démarche ? Je crains que notre modèle de société ne soit pas partagé. »

Cette question peut également être retournée aux syndicats lorsqu'ils évoquent la mobilité. Travaille-t-on en priorité sur les questions de pollution (auquel cas la voiture électrique serait une alternative) ou sur les questions de congestion (auquel cas la voiture doit être au maximum bannie de l'espace public) ? Les deux camps défendront vaillamment la « qualité de vie » de leur proposition⁵¹.

Par ailleurs, les deux options co-existent au sein du syndicat et se cristallisent autour de la sacro-sainte voiture de société. La question, au-delà de sa charge symbolique, n'est pas anecdotique. Selon la FEBIAC, 37 % des voitures neuves vendues en 2010 ont été immatriculées au nom d'une entreprise (42 %

⁴⁹ La Marche Mondiale des Femmes regroupe différentes associations et syndicats bruxellois s'occupant de problématiques relatives aux femmes et poursuivant certains objectifs communs, dont la lutte contre les causes de précarité des femmes et pour l'égalité des genres.

⁵⁰ Avis d'initiative relatif aux actions et recommandations pour lutter contre les inégalités de traitement entre femmes et

hommes sur le marché de l'emploi bruxellois. 20 septembre 2012 (téléchargeable sur www.esr.irisnet.be).

⁵¹ Notons tout de même que le gain de la verdurisation du parc automobile (-7,8 % émission de CO₂) est ruiné par l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus (+ 10 %) – source Febiac.

si l'on inclut les indépendants). Dans le parc global des voitures en circulation, la part de voitures de société n'atteint néanmoins que 15 % (22 % si l'on inclut les voitures d'indépendants). Au final la Belgique comptait, en 2011, 770 000 voitures de société (sans les voitures d'indépendants).⁵²

Dans la littérature relative à la transition des villes vers un modèle durable, il ne fait pas de doute qu'il faut réduire à la fois la présence et la place de la voiture en ville : elle est source de pollution, phagocyte et abîme les espaces publics, nuit à la cohésion sociale. Logiquement, et dans la perspective d'une société durable, les syndicats devraient donc appuyer la refonte du mécanisme qui favorise les voitures de société. Mais ce n'est pas si simple... Elle est à la fois une forme de salaire et une reconnaissance sociale (dont l'importance est directement liée au nombre de chevaux sous le capot)...

Les membres de BRISE reconnaissent que « le sujet reste très *“touchy”*. L'avantage commence à s'éroder, avec peut-être la possibilité d'aller vers plus de créativité, d'ouvrir le débat mais cela reste sensible. Dans la pratique aujourd'hui, cela fait partie de la rémunération et donc on n'y touche pas ou peu ».

« La révolution culturelle interne n'est pas encore terminée », souligne un membre du réseau. « Il y a ainsi peu de femmes à des postes de direction et, par ailleurs, quand je vois l'importance de la voiture pour les dirigeants, je me dis que nous devons montrer l'exemple et que ce n'est pas encore terminé. » Plus largement, « il faut faire en sorte que la ville ne soit pas pour les très pauvres ou les très riches. Il faut que les classes moyennes puissent, par exemple, se passer de la voiture. Leur expliquer que le vrai luxe, c'est ça. Cambio, je m'y retrouve ! C'est le contre-pied des discours publicitaires. »

À Schaerbeek, Françoise Deville constate la même tension entre « bobos à vélo » et « Turcs en voiture » et conclut joliment : « Il s'agit de donner le temps pour que chacun se comprenne. »

Autre verrou à faire sauter, côté syndical, à propos de la mobilité : l'égalité entre travailleurs, quel que soit leur domicile.

Aujourd'hui, puisque le coût environnemental du déplacement travail/domicile n'est pas impacté (soit sur le travailleur, soit sur l'employeur), le travailleur a tout intérêt à vivre en province (où le logement est accessible) et à travailler à Bruxelles. Soit l'inverse d'une logique de circuit court, d'un trajet domicile/travail réduit à sa portion la plus congrue.

Travailler sur ce trajet serait une approche des syndicats complémentaire à ce qui existe déjà en matière de logement. Leur regard viendrait lier deux enjeux (mobilité et logement), déjà pris en main par des acteurs distincts à Bruxelles⁵³.

Selon IRIS 2, « la région bruxelloise demande et soutient la mise en place par l'autorité fédérale d'un dispositif visant à encourager les employeurs à remplacer le système de voitures de société par une intervention dans les coûts de logement situé en RBC à proximité du lieu de travail. La Région examinera également d'éventuelles mesures foncières qui favorisent la densification ».

Mais, du côté syndical, l'idée d'une prime à la proximité bute à la fois sur le choix individuel d'aller travailler où bon nous semble ainsi que sur la (de plus en plus) nécessaire mobilité du travailleur. Pour le réseau, « l'idée est très difficile à vendre à nos troupes parce que valoriser une prime de vie à proximité n'est pas bien perçu dans les centrales. On peut le comprendre parce qu'il y aurait, de fait, une rupture d'égalité entre travailleurs. En même temps, il n'est pas normal qu'une administration ait un coût plus élevé pour un travailleur qui habite Arlon que pour celui qui habite Bruxelles. Il faut trouver des leviers non discriminants ».

Heureusement, à côté des voitures de société et d'une prime de proximité, existent d'autres leviers d'actions pour les syndicats. Ils se trouvent au sein de l'entreprise.

Les syndicats peuvent intervenir au travers des plans de mobilité d'entreprise, dans le cadre du CPPT (comité pour la prévention et la protection au travail) et du Conseil d'entreprise (CE). Il paraît très important que patrons et syndicats sortent des débats stériles pour approcher la mobilité de manière plus vaste, englobant « des options comme le télétravail, le vélo, les transports en commun, etc. »⁵⁴

La proposition d'une carte de mobilité intégrée est à envisager, permettant à son détenteur de voyager sur l'ensemble des réseaux de transports publics (STIB, TEC, De Lijn, Thalys, TGV), de recourir aux sociétés de taxi et de voiture partagée, de louer ou d'acheter un vélo. Les employeurs alimenteraient ce porte-monnaie à hauteur des mêmes montants qu'une voiture de société. En contrepartie, ils bénéficieraient d'une déduction fiscale identique à celle en vigueur pour les voitures de société les moins polluantes (90 %).

À plus long terme, les syndicats peuvent intégrer dans les réflexions d'implantation et d'approvisionnement l'usage de voies ferrées ou fluviales.

Au niveau de l'approvisionnement, le transport par voie d'eau se défend bien à Bruxelles (près de 20 %), mais le transport par rail est de moins en moins utilisé.

Enfin et de manière plus globale, la Région de Bruxelles-Capitale ne relèvera pas le défi de la mobilité sans un accord interrégional. La situation ubuesque du Ring, qui enserre la ville sans être sur son territoire, permet à la Région flamande de rêver à un élargissement à cinq bandes de cet anneau d'autoroute. Et pour cause, ces

52 « Rapport d'étude - Company vehicles, Une notion aux multiples facettes », KPMG, sur le site de la Febiaw www.febiac.be, 6 juin 2012.

53 On peut citer le RBDH côté logement et le GRACQ côté mobilité.

54 Xavier Baeten, directeur du Centre for Excellence in Strategic Rewards à la Vlerick Management School http://vbo-feb.be/media/uploads/public/_custom/forward/Forward_F2011sep_employeebenefits.pdf

voies de communication sont surchargées par le transit vers/depuis l'Angleterre, l'affluence du trafic domicile-travail vers Diegem-Zaventem et l'augmentation des déplacements de périphérie à périphérie. L'alternative à la voiture y fait défaut : 85 % des déplacements se font donc en voiture⁵⁵. Mais une augmentation de la capacité d'absorption d'automobiles créera un appel d'air qui viciera un peu plus celui (l'air) des Bruxellois. Déjà aujourd'hui, 50 % de la pollution à Bruxelles proviendrait de la circulation sur le ring⁵⁶.

PLAN DE DÉPLACEMENT DES ENTREPRISES

À Bruxelles, toute entreprise (organisme public compris) occupant plus de 100 personnes sur un même site se doit de réaliser un plan de déplacements. Ce plan vise une utilisation rationnelle de la voiture et la promotion de moyens de transports plus écologiques. Tous les trois ans, un nouveau diagnostic doit être effectué et le plan d'actions doit être évalué et actualisé⁵⁷. C'est un outil important pour les délégués syndicaux qui veulent peser sur l'empreinte écologique de leur société. Ils pourraient par exemple négocier :

- moins de mise à disposition de places de stationnement par l'employeur. Il a été démontré que ces places incitent à l'usage de la voiture comme principal, voire unique mode de déplacement domicile-travail ;
- une indemnité kilométrique au travailleur utilisant le vélo pour venir au travail, indemnité exonérée d'impôt à concurrence de 0,21cent du kilomètre ;⁵⁸
- encourager le télétravail sans pour autant négliger la dimension collective dudit travail ;

À noter encore : un mécanisme de tiers payant a été instauré au niveau fédéral, par lequel 20 % de subventions publiques sont allouées à toutes les entreprises qui acceptent de financer 80 % du prix des abonnements SNCB + STIB de leurs travailleurs⁵⁹. Le système a été étendu à la Région qui paierait également 20 % aux Bruxellois (puisque seuls les navetteurs bénéficiaient de la gratuité de leurs déplacements via le mécanisme 80/20 fédéral, qui couvre les abonnements SNCB+). L'objectif est d'intégrer l'abonnement MTB dans le concept SNCB+, sur financement fédéral, et de financer au niveau régional la prise en charge des 20 % restants des abonnements STIB des travailleurs bruxellois. Aux syndicats d'encourager l'usage de ces prises en charges auprès des patrons et des militants.



⁵⁵ IRIS 2.

⁵⁶ Estimation fournie par «Lutte contre la pollution automobile: du courage politique d'urgence!», Carte blanche d'Evelyn Huytebroeck, *Le Soir*, 12 mai 2011.

⁵⁷ www.bruxellesmobilitie.irisnet.be/partners/entreprises/plan-de-deplacement-des-entreprises

⁵⁸ www.csc-en-ligne.be/Images/dépliant%20vélo%20version%20définitive_tcm22-273923.pdf

⁵⁹ Source : IRIS 2.



DEXIA – LE PLAN DE MOBILITÉ DE L'ENTREPRISE⁶⁰

La direction et les représentants du personnel ont voulu mettre en place un plan de mobilité favorisant les conditions et la qualité des déplacements, encourageant le recours aux transports en commun, tout en décourageant l'usage de la voiture. Ce plan de mobilité a été négocié entre la direction et les syndicats, sous la forme d'une convention collective de travail conclue une première fois en 2000 et revue en 2003, après la fusion de Dexia et d'Artesia. La localisation des bâtiments à proximité immédiate de gares (Congrès, Gare du Nord) n'est pas le fruit du hasard mais résulte d'un geste fort en faveur de la mobilité.

Quelques pistes explorées:

1. Désignation d'un coordinateur de la mobilité.
2. Gratuité des transports en commun : Dexia Banque prend en charge la totalité du coût de l'abonnement aux transports en commun, par un système de tiers-payant (paiement directement par Dexia Banque à la société de transport en commun). Le collaborateur peut également combiner plusieurs moyens de transports d'opérateurs différents (bus - tram - train - métro).
3. Intervention financière dans le déplacement entre le domicile et le lieu de départ du transport en commun.
4. Prise en charge des frais de stationnement à la gare de départ.
5. Le parking est payant pour les automobilistes qui ne pratiquent pas le co-voiturage.
6. Encouragement du co-voiturage via l'adhésion à Carpoolplaza et à la gratuité du parking.
7. Mise à disposition d'une infrastructure et d'un équipement adéquats à destination des deux-roues : parking à vélo sécurisé, vestiaires avec casier personnel et douches, affichage de la carte cycliste de Bruxelles et matériel de réparation à disposition. En outre, chaque nouveau cycliste reçoit une chasuble fluo aux couleurs de l'entreprise ainsi qu'une carte cycliste de Bruxelles.
8. Versement d'une indemnité kilométrique (0,20€) pour les cyclistes et piétons quotidiens.
9. Octroi d'un régime de travail à horaire flexible, voire de la semaine de 4 jours et encouragement du télétravail à domicile ou en télécentre.
10. Sensibilisation du personnel via la mise à disposition de fiches d'accessibilité et des campagnes d'information (« Midis de la mobilité », « Journée au travail sans voiture », « Friday Bikeday »).
11. Utilisation de véhicules plus propres.

Réussite : La part modale de la voiture y est actuellement de seulement 20 % contre une moyenne de 26,4 % dans le quartier Nord et de 46 % pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Les mesures prises portent leurs fruits : entre 2007 et 2009, 278 personnes ont abandonné la voiture au profit des transports en commun ! La part modale du train s'élève ainsi actuellement à 67 % et celle des autres transports en commun à 12 %. Ce plan de mobilité fait l'objet d'une évaluation annuelle.

⁶⁰ www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/entreprises/plan-de-deplacement-des-entreprises

L'organisation de la venue des navetteurs passe par une négociation entre les trois régions et l'État afin de développer une offre de transports en commun suffisante. Le RER (fonctionnel à partir de... ?) constitue une opportunité pour désengorger les routes bruxelloises. S'il fait craindre aux dirigeants bruxellois un exode des revenus moyens (profitant du jardin en province et de l'emploi à Bruxelles), le RER doit aussi être utilisé par les syndicats pour encourager un transfert de mode de déplacement, voire une implantation à proximité d'un point nodal du réseau de transports publics.

2.4 RENDRE LE CHANGEMENT DÉSIRABLE...

Au nom de BRISE, il a été déclaré que « la transition juste se déroule aussi par le biais de la culture. Nous devons rendre le changement désirable, libérer la créativité et permettre aux mentalités d'évoluer. C'est le travail de la formation ».

Sans aucun doute, un des leviers d'actions principaux du monde syndical est la sensibilisation des affiliés aux enjeux du développement durable. Comme le soulignent nos intervenants BRISE, « les dimensions environnementales dans le travail syndical sont assez nouvelles pour nos organisations. Il y a 15 ans d'ici, une formation large sur cette thématique n'aurait attiré personne. On nous aurait considérés hors sujet syndical. La meilleure preuve est que la première formation n'avait pas attiré la foule. Mais rapidement, "la mayonnaise a pris" et les gens s'y intéressent. Cette prise de conscience est une part importante de notre travail dans les changements à opérer ».

Mais cette évolution de discours ne se passe pas sans heurts. Les perspectives durables peuvent paraître, à certains égards, conflictuelles. Les frontières syndicales pourront-elles bouger sur des dogmes tels que le pouvoir d'achat, la remise en question d'avantages extra-légaux (du type voiture de société), la préférence d'emplois « durables », etc. À en croire Eric Corijn, « discuter avec les syndicats sur le développement durable en ville et maintenir le mode de consommation chez ses membres est schizophrénique. Il leur faut débattre sur la vision de vie. Si tous les membres syndicaux deviennent défenseurs de la transition durable, on la fait ».

Déjà en 2007, Eric Corijn se demandait si « le syndicat n'est pas devenu lui-même agent de la mentalité sub-urbaine, de toute cette évolution dans la société de consommation vers un style de vie individualiste et "classe moyenne" ».⁶¹

Un responsable du réseau le concède : « Nous sommes encore trop timides en termes de formation. Même si nous avons quitté la défense du productivisme bête et aveugle, à nous, à présent, de parler du futur ! De développer des compétences sur ce que les gens souhaitent. Nous devons dire les grandes directions où nous voulons aller. »

« Il est évident que la première chose à faire est de sortir les formations syndicales des lectures législatives, comptables, qui visent à mettre de l'huile dans les rouages : ce sont les limites étroites de la concertation en entreprise ! »

D'un constat commun, la révolution culturelle interne n'est pas encore terminée au sein des syndicats. Au « sommet », le nombre de femmes aux postes de direction, l'importance pour les dirigeants de la voiture sont les stigmates d'un temps qui devrait être révolu. Et du côté de la base, même si les questions de bien-être prennent de plus en plus de place à côté des enjeux *core business* des travailleurs (le salaire et l'emploi), le défi reste considérable. Quoi qu'il en soit, le contre-pied de la culture de masse dans la modernité génèrera des violences sur les grosses questions de ville et la remise en question de dogmes syndicaux : la transition attend une solidarité qui dépasse les approches sectorielles ou corporatistes.

Jusqu'à sortir du monde du travail pour interpellier sur la mobilité, le logement ? « Si le syndicat n'est pas capable de mobiliser sur ces sujets, il ne sera qu'un organe représentatif », prévient un participant. « On doit pouvoir construire un rapport de forces et développer la possibilité de dire "non". Nous devons travailler la force de mobilisation ». Le front doit s'organiser à l'intérieur même des syndicats selon plusieurs niveaux. Les visions des centrales doivent être des visions globales et non sectorielles, avec des liens étroits entre elles.

Plus largement, l'union sacrée, transcendant navetteurs et résidents, travailleurs avec et sans emploi, le social et l'environnement, tous secteurs confondus, est attendue. Et peut-être en passe d'être réalisée !

Sur les questions environnementales, les trois syndicats créent des synergies au travers de BRISE, en organisant des formations sur un même sujet, couplées avec l'organisation d'un forum qui clôture (ou relance) la réflexion. Le thème spécifique est très large (eau, déchets, etc.), développe un panel de prises de parole allant du constat global à l'action concrète en entreprise. « Les trois organisations prennent le même sujet en même temps pour prendre les mêmes intervenants », explique Yaël Huyse. « Nous ne calquons pas les mêmes formations car chacun à sa spécificité, mais nous sommes présents dans les mêmes entreprises, il est bon de préparer ensemble ces formations pour que les délégués aient une base et une culture communes, ainsi qu'un fil conducteur entre eux ».

« Une demande de la base pour des formations syndicales sur les modèles de développement existe de plus en plus », confirme Daniel Fastenakel. « Il y a une volonté de retourner aux questions de fond. Avec l'association Lire et Écrire et deux mouvements syndicaux, nous avons mis en place un module de formation sur les questions de société. Et cet engouement est partagé par les associations dont le public est les travailleurs exclus. Il y a un travail culturel et politique indispensable à faire pour ne pas perdre la bataille de la transition. Mais cela sera-t-il suffisant ? La prise de conscience va-t-elle aller assez vite ? »

⁶¹ « Une trans-ville, du local au global », interview d'Eric Corijn, propos recueillis par Olivier Bailly, revue *Politique*, décembre 2007.

Cette prise de conscience se déclare au moment où la situation économique et sociale est tendue (ce n'est pas un hasard...) Le virage pour changer de modèle de société est abrupt, mais la sortie de route pénaliserait les plus faibles d'entre nous. Transformer les esprits mais à quel point ? Les responsables de Brise préviennent : « Nous devons revitaliser notre éducation populaire mais on est vite pris par le vertige des discours environnementaux. Parler de décroissance, ce n'est pas notre modèle. Nous défendons l'idée d'une croissance raisonnée contre la croissance débridée. Statistiquement, le lien mécanique entre la croissance du PIB, un concept à interroger, et le niveau de chômage est démontré. Nous ferons toujours barrage à ceux qui ont des revenus confortables et qui, pour des motifs purement environnementalistes, font comprendre à des personnes qui gagnent 1 100 euros qu'elles doivent "faire des efforts". Nous reviendrons alors avec des schémas de lutte des classes. Exxon mobil a distribué en 2011 plus de 4 milliards d'euros et la société a payé 10 400 euros d'impôts. C'est avec eux que l'on doit faire un front commun environnemental ? Cela ne va pas être possible. »

2.5 LA MOBILISATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

La transition durable exige un mode de gouvernance le plus ouvert et le plus participatif possible, permettant à chacun d'être acteur et moteur de changement. Mais comment faire en sorte que l'associatif et, plus largement, la population endossent ce rôle ?

QUELLES ALLIANCES AVEC LE MOUVEMENT ASSOCIATIF ?

Des centaines d'initiatives (citoyennes et associatives) démarrent du terrain. Comment prendre en compte ces projets-pilotes afin qu'ils essaient et soient graines et moteurs de changement ? Comment relier mondes syndical et associatif dans la transformation de la société ?

Pour Mathieu Sonck, le politique n'a pas forcément une oreille attentive vis-à-vis des associations : « Le monde de l'entreprise est surreprésenté dans les lobbies et surécouté parce qu'il est question d'emploi, d'investissement dans des lieux considérés comme problématiques par le pouvoir public. Or, le politique a un complexe par rapport au monde de l'entreprise. Beaucoup de négociations se déroulent en amont dans les cabinets. Les textes de loi sont déjà expurgés de tout ce qui pourrait fâcher le monde de l'entreprise avant même qu'ils ne soient mis en débat. »

Pour Pierre Ansay, les entrepreneurs, les développeurs économiques, les syndicats, les associations jouent un rôle important dans la construction de Bruxelles. Or, les acteurs associatifs ne sont pas invités à la table des discussions. « Leur absence pose question », estime le philosophe. « Je pense à des secteurs tout à fait stratégiques comme la culture, la cohésion sociale, la santé, l'éducation. C'est toujours au politique de prendre ses responsabilités mais il doit exister des lieux où s'opère la synthèse des griefs et des propositions. Le monde associatif connaît la profondeur des difficultés sociales. » Et de proposer que les fédérations d'associations soient subventionnées pour organiser cette synthèse.

Le tout sans confusion de rôles. « L'associatif n'a aucune velléité de se substituer au politique », rassure Mathieu Sonck, « on s'inscrit dans une démarche legaliste, invitant le politique à ouvrir au maximum la possibilité du débat, mettant en place des dispositifs qui permettent d'entendre ce que les gens ont à dire sur les projets à venir. » An Descheemaeker met cependant en garde sur les consultations ponctuelles : « L'écoute ne doit pas se faire dans le cadre de projets mais sur le long terme. La participation pour des trajets de sites propres par exemple va générer beaucoup de frustrations d'usagers qui amènent d'autres problématiques. Il faut un modèle sur du plus long terme, comme des budgets participatifs. »

ASSOCIER LA POPULATION

« Ou le système change de population en poussant dehors les pauvres, ou on change de système. » Eric Corijn donne le ton. La politique bruxelloise est moins une politique d'émancipation qu'une politique de gestion de flux. Le gouvernement⁶² mène notamment une politique de logement de plus en plus ciblée vers le retour en ville de ménages disposant de revenus moyens. L'objectif est de maintenir des revenus élargissant l'impôt fiscal revenant à la Région, impôt nécessaire pour mener une politique sociale. Mais s'il y a une population à maintenir en ville, y a-t-il une autre population à sortir de la cité ? L'étroitesse du territoire de la Région augmente ces dangers ou opportunités de gestion des flux entrants et sortants.

Le risque d'une telle politique est d'augmenter le bien-être bruxellois en excluant par la pression immobilière les moins bien lotis. « Cette obsession de retenir les classes moyennes n'a aucun sens », estime Mathieu Sonck. « On n'a jamais réussi à le faire et on peut mettre en place tout ce qu'on veut, tant qu'on n'instaure pas un changement de paradigme chez les gens, on n'y arrivera pas. »

Pierre Ansay appelle également à une meilleure prise en compte de la population : « À aucun moment on ne table sur la capacité transformatrice du million de Bruxellois, on ne fait pas appel aux peuples mais on les traîne dans des considérations techniques absconses, même pour des citoyens au fait de la chose publique. Cela manque de peuple. Pourtant, ce million d'individus produit la société. »

Coordinatrice de l'a.s.b.l. Renovas, qui soutient la dynamique d'un contrat de quartier, Françoise Deville constate tous les jours la force du terrain. Des échanges se mettent en place naturellement, comme l'exemple des voisins solidaires : l'un garde la maison de l'autre pendant les vacances en échange du vélo à disposition pendant l'été : « Des initiatives citoyennes développent le quartier, avec des activités

⁶² À titre indicatif, « Quelle aide pour acheter son propre logement », émission TéléBruxelles, avec notamment Christos Doukeridis (Ecolo), secrétaire d'État bruxellois en

charge du Logement, Olivier de Clippele (MR-LB), député bruxellois et Denis Grimberghs, président de la SDRB.



collectives comme les GAS (groupe d'achats solidaires) ou des SEL (système d'échange local). Cela va prendre un peu de temps mais la nouvelle génération ne veut plus de notre système et elle applique ce qu'elle dit. Pas de voiture mais des achats groupés, du logement collectif rénové et des potagers sur les toits. Tout ça peut paraître assez "bobo", mais ces initiatives vont prendre de l'ampleur dans le futur parce qu'on ne peut pas continuer sur l'ancien modèle, ne serait-ce que financièrement.»

Pour Françoise Deville, pas de doute : le changement viendra « d'en bas ». La transition ne se limite plus à un enjeu de nantis vernis et verdis. « Je vois dans les associations de femmes, d'alpha, de primo arrivants, de plus en plus de sensibilisation aux problématiques comme la mobilité ou l'alimentation. Elle passe notamment via les enfants. Des associations comme le "Début des haricots" travaillent de manière assez neuve, souple, participative. »

Mais comment se nourrir de ces initiatives locales et éparées, comment modifier la ville et en rendre le destin aux habitants ? Comment développer un processus participatif et jusqu'où ?

La démocratie représentative tolère des partages de décisions, mais ceux-ci restent discrets. Et paradoxalement, l'appel à un grand nombre d'avis n'est pas synonyme de prise en compte de l'intérêt collectif. « La démarche participative part de bons sentiments », avance Mathieu Sonck, « mais sur une matière comme la mobilité, très dissensuelle et conflictuelle, c'est injouable. Un processus largement participatif en 2001 à Paris n'aurait jamais abouti à la création de couloirs de bus, représentant une perte d'espace pour la voiture. Ce sont les limites de la participation. » Dans la même veine, Françoise Deville donne l'exemple du banc public comme source à la fois de volonté commune, de visions différentes d'utilisation du projet et surtout, du « nymbisme » ambiant (pas dans mon jardin). Tout le monde veut un banc. Les vieux pour faire une pause sur un trajet, les jeunes pour avoir un point de rencontre. Et personne ne veut l'avoir en face de chez lui !

Avec un œil sur ce que font nos voisins, il faut encore noter qu'« en Hollande, ils prévoient de développer des projets à long terme, sur 40 ans. On peut construire un canevas, et faire discuter les populations sur les différents scénarios, avec projection budgétaire. Il faut prendre le citoyen au sérieux. Créer des groupes de discussions. À sa manière, le G1000⁶³ développe quelque chose d'intéressant. Le bon travail politique doit être coopératif, mais avec la pression médiatique qui met en avant les "exploits individuels", c'est difficile ».

⁶³ Un sommet de mille citoyens choisis au hasard qui délibèrent sans parti pris.

VERS DES CONTRATS DE QUARTIER DURABLES

Les contrats de quartier sont souvent revenus lors des entretiens. Présentés comme des outils remarquables au service du citoyen, ils permettent de réinvestir dans les logements et espaces publics des quartiers pendant quatre ans. Un volet social est prévu, avec, par exemple, l'aide au déménagement et au relogement, la création d'emplois au profit des demandeurs d'emploi du quartier. Un contrat fonctionne avec une Assemblée Générale de quartier, ouverte à tous, et une Commission Locale de Développement Intégré (CLDI), constituée de 8 habitants (au minimum), ainsi que de 2 personnes issues des secteurs économiques, scolaires et associatifs.⁶⁴

Cependant, les habitants ne pilotent pas la CLDI, dans laquelle se trouvent aussi obligatoirement 3 représentants de la commune, 1 du C.P.A.S., 1 de la Mission Locale, 2 de la Région de Bruxelles-Capitale, 1 de la COCOF, 1 de la VGC. Soit au minimum 8 représentants des divers pouvoirs publics. Depuis 2010, ces contrats de quartiers sont « durables ». Mais encore ? Ils intègrent l'environnement et le développement durable dans les réflexions sur le quartier. Concrètement, cela se traduit par la prise en compte de la performance énergétique des bâtiments, la gestion de l'eau, la biodiversité dans des quartiers denses, la gestion des déchets.

Quatre quartiers sont sélectionnés chaque année avec 44 millions d'euros à se partager. Chaque commune cofinance, à hauteur de minimum 5 % de l'enveloppe⁶⁵.

Françoise Deville souligne que Schaerbeek est la seule commune qui délègue aux associations la gestion de ces contrats. Renovas s'y implique par un volet de conseil à la rénovation, avec un démarchage intensif. Par ailleurs, des équipes de 2 ou 3 personnes partagent des locaux dans le quartier avec des correspondants de quartier. Ces employés de la commune constituent des relais en information. Cette forme de décentralisation de la maison communale ne fournit pas de documents mais réoriente les demandes.

⁶⁴ « Contrat de quartier : mode d'emploi », le centre urbain asbl, site consulté le 24 septembre 2012 et mis à jour le 17 février 2010, www.curbain.be/fr/renovation/information/contratdequartiermodedemploi_RDQ.php.

⁶⁵ « Quatre nouveaux contrats de Quartiers Durables pour la période 2012-2016 », site 'quartiers durables', www.quartiers.irisnet.be.



LES LEVIERS DE L'ACTION SYNDICALE

Le slogan des altermondialistes était *Think global, act local*. Celui des syndicalistes pourrait être *Think global, act work* – « penser globalement, agir sur le travail ».

En effet, chaque syndicaliste doit avoir la vision la plus complète possible des enjeux de la croissance économique à différents niveaux. Le niveau local de Bruxelles, celui de la société belge et européenne, et enfin le niveau mondial. Cette conscience globale des choses permettra d'intégrer tous les aspects de la lutte pour une société plus juste et plus durable. Le syndicaliste agit concrètement sur le monde du travail et de l'entreprise, à la fois pour garantir le volet social du développement durable et pour être complémentaire avec les autres acteurs de progrès.

Les cas de la mobilité et du logement sont parlants. De tous les acteurs de la société civile, les syndicats sont les seuls à avoir des leviers concrets au sein des entreprises afin de rapprocher le domicile du lieu de travail. En agissant de la sorte, ils interviennent sur des thématiques hors travail (logement, mobilité), dans le milieu du travail, avec une vision globale.

De plus, par l'essence même de leur action, les organisations syndicales mettent la société en débat. Au travers des questions de salaire, elles interrogent les notions de bien-être, de qualité de vie, d'environnement, de justice sociale. Bien souvent, elles sont amenées à exercer leur force de pression en-dehors du champ du travail. Mais elles ne peuvent porter seules tous les combats : elles doivent se positionner sur les enjeux, en complémentarité avec les autres acteurs de progrès, politiques et associatifs.

Au cours des entretiens sur Bruxelles en transition, les syndicats se sont vus attribuer trois rôles :

- agir sur la question du travail à Bruxelles ;
- défendre le droit à la ville par l'accès au logement, aux services et équipements collectifs, à la mobilité... ;
- lutter contre la pensée dominante et faire progresser les mentalités.

Ces rôles se jouent sur un ou plusieurs niveaux d'interventions syndicales : interprofessionnel, sectoriel et en entreprise.

3.1 L'ACTION INTERPROFESSIONNELLE

La CSC, la CGSLB et la FGTB disposent, comme organisations syndicales interprofessionnelles, de plusieurs moyens d'agir et de peser sur les enjeux environnementaux. Un moyen important est ce que l'on appelle la concertation sociale. Celle-ci peut prendre différentes formes : accords entre patrons et syndicats, consultations des interlocuteurs sociaux sur les projets gouvernementaux, avis d'initiative, demandes aux gouvernements...

À côté de ces mécanismes de concertation sociale, les syndicats mettent aussi en œuvre d'autres moyens d'agir sur l'environnement, en matière d'information et de formation. Le premier d'entre eux est leur réseau intersyndical de sensibilisation à l'environnement (BRISE).

LA CONCERTATION NATIONALE

Les syndicats sont des acteurs majeurs dans le système socio-politique belge. Ils concluent de grands accords sociaux avec les organisations patronales. Ce sont les fameux « accords interprofessionnels ». Ils peuvent également conclure des conventions collectives nationales au sein du Conseil national du travail, ou rendre des avis sur la protection des travailleurs au sein du Conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail. Ces réglementations du travail, qui protègent les travailleurs, protègent parfois aussi... l'environnement.

Par exemple, les indemnités de déplacements ou les éco-chèques sont des éléments de politique salariale qui touchent à des enjeux environnementaux.

Les syndicats peuvent aussi inciter le gouvernement à prendre des dispositions légales. Ces différents leviers peuvent être utilisés afin de favoriser un développement socio-économique compatible avec les exigences environnementales. Sans nous attarder à ce niveau, citons quelques exemples :

1. inciter à investir dans la recherche-développement et la formation des travailleurs, afin de promouvoir des modes de production plus propres et permettant de rencontrer nos objectifs en termes de réduction de CO₂ ;
2. développer de nouvelles activités économiques dans cette direction ;
3. promouvoir des mécanismes de fiscalité environnementale afin de modifier les comportements, tout en assurant une redistribution juste.

De plus, les syndicats siègent au Conseil fédéral du développement durable. Ce Conseil, qui réunit d'autres acteurs associatifs actifs dans le développement durable a été créé suite au Sommet de Rio de 1992 et remet des avis au gouvernement fédéral concernant la politique de développement durable.

LE DIALOGUE BRUXELLOIS

Au niveau régional, les syndicats sont consultés par le Gouvernement au sein de différentes instances. Citons d'abord, la principale : le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale qui réunit les interlocuteurs sociaux. Ceux-ci remettent des avis sur les projets gouvernementaux ou le font d'initiative. Les syndicats siègent également au sein du conseil de l'environnement, du conseil du logement, de la commission régionale de développement ou encore de la commission régionale de mobilité, aux côtés d'autres acteurs associatifs concernés par ces matières.

Via le conseil économique et social, patrons et syndicats sont consultés par le gouvernement sur les impacts économiques et sociaux de ses différents projets législatifs. Ils disposent, en outre, d'un précieux pouvoir d'avis d'initiative. Par ce biais, des éléments favorisant un développement compatible avec les impératifs environnementaux peuvent être défendus : l'aménagement du territoire, les règles d'urbanisme, la politique de l'emploi, le développement économique.

Par ces avis, les organisations syndicales peuvent influencer les décisions des communes ou du gouvernement régional et favoriser une voie de développement ou une autre. Lorsque les syndicats se saisissent de la question environnementale, ils peuvent utiliser cette fonction consultative afin de promouvoir un développement économique tenant compte des impératifs environnementaux, notamment en essayant de réduire les déplacements ou de faciliter le transfert modal (orienter les transports et déplacements vers des modes plus durables). L'aménagement de la ville, mais aussi l'implantation de l'entreprise deviennent aujourd'hui des enjeux environnementaux et plus uniquement socio-économiques. À nous de nous en saisir.

Les autres commissions consultatives thématiques offrent d'autres occasions de faire valoir les enjeux sociaux des politiques de développement de la ville. Les règles environnementales sont ainsi également soumises à consultation dans ces instances. Celles-ci visent d'abord une meilleure protection de l'environnement, souvent en lien avec la santé publique. Sur ces enjeux, comme sur d'autres, la préoccupation syndicale est bien de tenir compte des différentes dimensions du développement durable, et particulièrement des enjeux sociaux et culturels. Car un développement écologique qui ne serait accessible qu'à la partie nantie de la population n'est évidemment pas acceptable. Et un développement économique qui ne tient pas compte des impératifs environnementaux ne l'est pas davantage. Il nous appartient de réussir cette synthèse. Notre rôle consultatif reconnu et bien établi nous en donne l'opportunité.

En marge de cet important travail au sein des instances d'avis, les organisations syndicales interprofessionnelles sont également soucieuses de négocier et de conclure des accords sociaux, avec le Gouvernement régional et les représentants des employeurs bruxellois, dans le cadre du **Comité régional bruxellois de concertation économique et sociale**. C'est dans ce cadre qu'ils ont discuté puis conclu le Pacte de croissance urbaine durable, qui fait notamment l'objet de ce dossier.

LA SENSIBILISATION ET LA FORMATION DES MILITANTS

À Bruxelles, la FGTB la CGSLB et la CSC ont décidé, il y a déjà 7 ans d'unir leurs efforts, dans le cadre de BRISE (Réseau intersyndical bruxellois de sensibilisation à l'environnement), qui bénéficie de l'appui de la Région.

Ce réseau s'est constitué parce qu'il est essentiel que la question environnementale soit portée par les trois acteurs syndicaux bruxellois au sein des entreprises.

Le rôle que s'est assigné BRISE est de sensibiliser et d'informer un maximum de représentants de travailleurs et de cadres aux problèmes environnementaux posés dans leur entreprise, en suggérant des solutions durables à travers des formations, des forums, des séminaires de réflexion et des campagnes de sensibilisation.

Les formations organisées dans le cadre de BRISE ont pour ambition de développer les capacités d'analyse, d'esprit critique et d'action syndicale en matière d'environnement dans l'entreprise.

Elles visent aussi à développer des outils pour une interpellation en CPPT, CE ou DS. Elles permettent enfin d'élaborer et de promouvoir, aux niveaux sectoriels et intersectoriels, auprès des autorités compétentes, des mesures d'aide économique, d'emploi et de formation professionnelle.

Chaque année une **formation thématique de 3 jours** est proposée en lien avec l'actualité, les préoccupations des délégués et des champs d'action possibles.

Les différentes thématiques abordées jusqu'à ce jour ont été : la climatisation, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la prévention et la gestion des déchets en entreprise, l'alimentation durable, la gestion rationnelle de l'eau.

À cet égard, deux brochures (*Sensibiliser l'entreprise à la problématique de la climatisation : Pourquoi et comment ?* et *La pollution intérieure une préoccupation syndicale*) ainsi que des fiches d'actions ont été éditées. Ces outils ont pour objectifs d'informer de manière générale sur des problématiques environnementales précises, d'offrir des pistes d'actions réalisables au sein des entreprises et de servir d'aide-mémoire aux participants de la formation et du forum. Ces documents sont téléchargeables sur le site de BRISE⁶⁶.

Les 3 journées de formation sont clôturées par un forum intersyndical.

Le forum est l'occasion de rassembler les délégués des 3 organisations syndicales, de partager des informations et expériences sur un thème d'actualité, sur les champs d'actions possibles et de présenter aux instances politiques, au monde associatifs et aux délégués une position commune et un engagement fort en matière environnementale. C'est un lieu de partage. 200 participants, conscients de l'enjeu qu'elle représente aujourd'hui et pour le futur, sont ainsi présents chaque année pour manifester leur intérêt à cette problématique.

BRISE a également constitué **un Groupe KYOTO** réunissant une fois par mois des délégués chevronnés de différents secteurs. Ils sont issus des trois organisations syndicales et convaincus de la nécessité de mener des actions environnementales dans leur entreprise.

Le groupe est avant tout un outil interactif de réflexion et d'action qui permet d'informer mutuellement les délégués des opportunités et des obstacles rencontrés lors du lancement d'actions en entreprise.

Pour ce faire, des personnes ressources sont invitées pour enrichir les connaissances des participants sur les thématiques environnementales et les stratégies syndicales s'y rapportant. Ils réfléchissent ensemble sur la manière de mettre en œuvre, d'approfondir et/ou d'améliorer les méthodologies d'action.

⁶⁶ www.brise-milieu.be/

Le groupe s'est rendu sur les lieux de travail pour expérimenter des outils (les éco-cartes, la stratégie Sobane, la méthode Deparis), pour s'informer de la manière dont certaines entreprises ont mené des campagnes de sensibilisation ou ont amélioré leur utilisation d'énergie.

C'est un groupe de soutien. Il suit et accompagne le projet « Défis environnements ».

Cette intense collaboration entre les trois organisations renforce la possibilité d'une position syndicale forte au sein des entreprises sur un enjeu qui n'y est pas toujours prioritaire. Le groupe KYOTO contribue ainsi à faire du syndicat un acteur incontournable de la défense de l'environnement au sein de l'entreprise. Pour concrétiser l'action syndicale en entreprise, BRISE a lancé une nouvelle campagne, en 2011, « les défis environnements ». Lors du forum 2011, il a demandé aux délégués à s'investir dans une action concrète en faveur de l'environnement au sein de leur entreprise. Les délégués, qui ont répondu à cet appel, font partie désormais du Groupe KYOTO où ils sont soutenus dans leurs projets.

3.2 L'ACTION SECTORIELLE

Les secteurs sont aussi appelés à se transformer sous certains aspects et des réflexions ou programmes d'actions commencent à voir le jour. Prenons, en exemple, le secteur de la construction.

Pratiquement, l'éco-construction et l'isolation des bâtiments sont évidemment un défi pour le secteur de la construction. Le gouvernement a promu un soutien de l'offre d'éco-construction en travaillant avec les acteurs du secteur à travers le processus de l'alliance-emploi environnement. Des adaptations ont lieu dans les programmes de formation du secteur pour faire droit à ces enjeux. Et les syndicats restent attentifs à cette thématique dans les différentes instances sectorielles auxquelles ils participent, comme les fonds de formation sectoriels. Ainsi, le secteur de la Construction a participé à travers l'Alliance Emploi Environnement pour la Construction durable, à l'effort régional via son fonds sectoriel de formation et le Centre de référence professionnel de la Construction de Bruxelles.

Mais ce défi de formation concerne aussi les futurs travailleurs ; c'est pourquoi une réflexion et des actions dans le secteur de l'enseignement peuvent également être envisagées. D'autres secteurs peuvent aussi être concernés par cette transition juste : la gestion de l'eau, des déchets, les transports...



3.3 L'ACTION EN ENTREPRISE

Dans l'entreprise, l'équipe syndicale joue un rôle essentiel de coordination et de concertation. La prise de conscience des enjeux environnementaux influence le travail syndical dans les organes paritaires. L'environnement devient un terrain de négociation et de concertation qui privilégie la participation des travailleurs. Leur action vise non seulement à préserver la survie de générations futures mais, également, à assurer la pérennité de l'entreprise et le maintien de l'emploi de qualité, de l'emploi durable.

L'équipe syndicale est constituée de délégués qui exercent un mandat au Comité pour la Prévention et la Protection au travail (CPPT), au conseil d'entreprise (CE) et/ou en Délégation Syndicale (DS). C'est donc l'ensemble de ces mandats qui constituent l'équipe syndicale. Elle peut s'appuyer sur les compétences spécifiques et complémentaires de ces trois organes pour mener des actions environnementales cohérentes et concertées.

Le CPPT dispose de très larges compétences lui permettant d'aborder toute question en matière environnementale. Le CE peut agir de manière complémentaire en ciblant son intervention sur les aspects économiques et financiers. Il peut également traiter le thème de la mobilité. En délégation syndicale, les préoccupations environnementales peuvent faire l'objet de revendications et de négociations. La DS peut intervenir en appui aux actions menées en CE ou en CPPT.

Le Comité pour la Prévention et la Protection au travail est l'organe par excellence du traitement des questions environnementales. Les délégués peuvent s'appuyer sur les missions légales du CPPT pour promouvoir des actions qui visent à intégrer la dimension environnementale.

Le dispositif réglementaire comprend des dispositions d'ordre général. Elles sont reprises dans l'arrêté royal du 3/5/1999. Ce texte est essentiel car il permet au CPPT d'aborder tous les aspects de l'environnement existant dans l'entreprise. Il énonce et définit les obligations de l'employeur. Celui-ci est tenu de :

- fournir toutes les informations nécessaires au Comité afin qu'il puisse émettre ses avis en toute connaissance de cause : des informations sur les procédés de fabrication, le renouvellement d'un permis d'environnement...;
- rassembler une documentation relative aux questions d'environnement interne et externe et le tenir à disposition du CPPT ;
- informer et permettre au CPPT de prendre connaissance de tous les rapports, avis et documents imposés ou non par la réglementation, se rapportant à l'environnement : rapports d'audit déchets, énergie, le résultat d'analyse de prélèvements...;
- fournir annuellement un commentaire détaillé sur la politique de l'environnement lors d'une réunion du CPPT ;
- fournir les informations concernant l'environnement externe demandées par un membre du CPPT : émission dans l'air, dans l'eau...

Les délégués peuvent également s'appuyer sur les missions générales du CPPT pour traiter les questions environnementales. Ces missions sont également reprises dans l'arrêté royal du 3/5/1999 :

- émettre des avis et formuler des propositions sur :
 - la politique du bien-être des travailleurs ;
 - sur le plan global de prévention et le plan annuel d'action ;
- émettre un avis préalable sur :
 - tous les projets, mesures et moyens à mettre en œuvre pouvant avoir des conséquences sur le bien-être des travailleurs ;
 - la planification et l'introduction de nouvelles technologies en ce qui concerne les conséquences sur la sécurité et la santé des travailleurs ;
 - le choix, l'achat, l'entretien et l'utilisation des équipements de travail et des équipements de protection individuelle et collective ;
- élaborer et mettre en œuvre les moyens de propagande et les mesures relatives à l'accueil des travailleurs et à l'information et la formation à la prévention et à la protection au travail ;
- participer à l'application du système dynamique de gestion des risques et effectuer au moins une fois par an une enquête dans tous les lieux de travail.

Des instruments légaux spécifiques permettent aux délégués d'intervenir en matière environnementale : **Le système dynamique de gestion des risques, le plan global de prévention et le plan annuel d'action.**

L'arrêté royal du 27 mars 1998, relatif à la politique du bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, attribue à l'employeur la responsabilité de l'approche planifiée et structurée de la prévention au moyen d'**un système dynamique de gestion des risques**. Ce système repose sur le principe de l'analyse permanente des risques. Il a pour objectif de permettre la mise en œuvre de la politique relative au bien-être des travailleurs.

La réalisation par l'employeur d'un **plan global de prévention** et d'un **plan annuel d'action** est une obligation légale. Le système dynamique de gestion des risques trouve son expression dans le plan global de prévention. Les activités de prévention à développer et à appliquer y sont programmées. En outre, un plan d'action basé sur le plan global de prévention doit être établi annuellement.

Le plan global de prévention et le plan annuel d'action sont des instruments essentiels de la prévention dans l'entreprise. Le CPPT émet des avis et des propositions. Le rôle des délégués qui y sont mandatés est déterminant. Ils veilleront à faire figurer dans ces plans des mesures de prévention en matière environnementale.

Le Conseil d'Entreprise est l'organe de concertation compétent pour les questions économiques, financières et sociales. Il formule des avis et dispose d'un droit général d'information pour ces matières. Les informations financières et stratégiques permettent d'aborder la **gestion environnementale dans l'entreprise**. Il s'agit, par exemple, d'informations et de propositions relatives :

- aux dépenses liées à la gestion (ou à la non gestion) de l'environnement ;
- à l'investissement pour une meilleure gestion de l'environnement ;
- à la recherche-développement de produits ou de procédés plus propres ;
- aux aides publiques liées à l'environnement ;
- aux contrats durables (clauses environnementales avec les fournisseurs et sous-traitants).

C'est également en CE que sont traitées les informations liées aux nouvelles technologies. Cela concerne, par exemple : la nature des nouvelles technologies, l'impact sur l'environnement et sur la sécurité et la santé des travailleurs.

Le CE a également une compétence d'information et d'avis en matière de **mobilité**. Nous l'avons vu la question de la mobilité est une question centrale. Les délégués syndicaux peuvent, via le CE, intervenir sur le flux du trafic que génère l'entreprise. C'est ainsi qu'ils peuvent demander un diagnostic des déplacements entre le domicile et le lieu de travail des travailleurs, des informations concernant le plan de déplacement de l'entreprise⁶⁷.

La Délégation Syndicale est, enfin, le moteur de la négociation syndicale. Elle peut intervenir en appui aux actions menées en CE et en CPPT. Les questions environnementales peuvent être reprises sous forme de revendications et de négociations avec l'employeur. La DS peut formuler des propositions pour améliorer les conditions de travail et les conditions environnementales. Elle peut également négocier des conventions collectives incluant des thèmes environnementaux comme, par exemple, en matière de **mobilité**, un plan de déplacement d'entreprise.

La DS a également une compétence d'information générale des travailleurs, en ce compris les questions environnementales, et une compétence en matière de formation ; elle pourra négocier une formation sur l'environnement de certaines catégories de travailleurs (par exemple, les travailleurs intérimaires).



⁶⁷ Le gouvernement bruxellois a adopté une ordonnance « plans de déplacements » (M.B. 27/05/09) qui impose aux organismes de droit public ou privé occupant plus de

100 personnes sur un même site en Région bruxelloise de réaliser un plan de déplacements.

EN GUISE DE CONCLUSION...

À l'aube du troisième millénaire, jamais les syndicats n'ont été autant plébiscités : le taux de travailleurs syndiqués en Belgique (déjà très élevé) a augmenté de 4,2 % en 10 ans.

Les défis qu'ils doivent relever au nom de leurs près de 400 000 membres à Bruxelles sont importants. En intégrant les enjeux environnementaux dans leurs réflexions et leurs actions, les syndicats démontrent qu'ils ne sont pas des acteurs d'un autre âge, comme certains les décrivent. Ils gardent toute leur légitimité pour défendre l'intérêt de tous les travailleurs, y compris des travailleurs futurs. Certes, il reste du chemin à parcourir pour réaliser concrètement la transition économique, mais seuls les syndicats pourront le faire en y intégrant... La solidarité plutôt que l'exclusion sociale ou le repli sur soi ! Les syndicats sont des acteurs incontournables pour la réussite de la transition juste et c'est pour cela qu'ils doivent se relever les manches et prendre ce défi à bras le corps !

