

## **GOOD LIVING – projet de nouveau Règlement régional d’urbanisme (RRU) – Observations dans le cadre de l’enquête publique**

### **Observation générale :**

Conformément aux principes de la « ville productive » chère au maître architecte de la Région de Bruxelles (BMA) et à la volonté qui n’est même plus dissimulée de certains élus de résoudre le « problème » de la dette en élargissant l’assiette fiscale, plutôt que de réformer le système fiscal, lui-même, le projet de RRU a pour effet, sinon pour objet, de favoriser une gentrification urbaine, organisée autour de 3 grands effets d’éviction, par les prix ou par la contrainte physique :

- la raréfaction de l’espace à bâtir, susceptible d’entraîner une hausse du prix du foncier et, *in fine*, des prix de l’immobilier ;

- des règles qui favorisent les grands projets immobiliers avec des appartements de standing autour d’un « espace privé d’agrément », et qui à l’inverse font peser des contraintes disproportionnées sur les petits projets et propriétaires ;

- une raréfaction des places de stationnement en voirie et hors voirie telle qu’elle obligera ceux qui ne peuvent pas se passer de leur voiture, en particulier les populations qui travaillent dans l’industrie hors de Bruxelles, qui correspondent aux classes sociales les moins favorisées, à quitter la Région pour s’installer ailleurs.

Les dispositions qui visent clairement à éradiquer la voiture de Bruxelles, en rendant le stationnement extrêmement difficile en voirie et hors voirie, risquent d’entraîner une rupture du principe d’égalité, voire une véritable discrimination, à l’endroit des personnes qui, notamment pour des raisons de santé, ont besoin d’une voiture, et qui ne pourront plus choisir de vivre dans certains logements ou certains quartiers de Bruxelles, voire à Bruxelles tout court. Alors qu’on nous dit que l’humain est au cœur de ce projet, c’est une conception assez étrange du « vivre ensemble » et de la « qualité de vie ».

Le projet de règlement fait par ailleurs peser sur les petits commerçants des obligations qui paraissent déraisonnables au regard des enjeux poursuivis. Il fait également peser sur les espaces ouverts privés et donc souvent sur les particuliers des contraintes fortes en lien avec la lutte contre les effets du réchauffement climatique, ce qui pourrait justifier une plus faible implication des pouvoirs publics sur les espaces ouverts publics (et notamment la construction sur les terrains encore non bâtis de la Région). Plus globalement, il sera probablement plus contraignant pour les « petits » que pour les « gros » ...

D’une manière générale, certaines dispositions semblent porter une atteinte disproportionnée au droit de propriété et à plusieurs droits et libertés fondamentaux garantis, notamment, par la Convention européenne de sauvegarde des droits de l’homme et des libertés fondamentales (CEDH).

En bref, la ville qui se dessine avec ce projet est pensée pour une classe aisée, qui a les moyens de s’installer dans une maison avec garage ou dans des logements de qualité, de plus en plus chers, proches de l’école (réputée) de leurs enfants et de leurs lieux de (télé)travail bien desservi par le métro ou par des pistes cyclables, avec dans les deux cas un pouvoir d’achat élevé et une capacité à mettre en place des stratégies d’adaptation voire de contournement ... Une ville dans laquelle beaucoup des habitants actuels ne pourront plus vivre.

Enfin, le choix de ne définir que des « objectifs » et de laisser le soin au ministre en charge de l'urbanisme et à ses fonctionnaires (non élus) de recourir à des lignes directrices » et autre « vademecum » pour définir plus précisément les règles applicables, une fois le RRU adopté, et qui ne seraient donc soumises ni à analyse dans le RIE, ni à enquête publique, ni au vote du Parlement régional, et qui pourraient être facilement modifiées à la seule discrétion de Urban Brussels, pose question tant sur le plan juridique qu'un point de vue démocratique.

Ce constat général se retrouve dans les différentes observations formulées ci-dessous, qui sont loin d'être exhaustives.

### **1- Procédure d'élaboration et d'adoption :**

Le comité qui a travaillé sur la révision du RRU, censé regrouper des experts au profil diversifié et de représentants de la société civile, était composé de huit architectes, d'un ingénieur industriel, du BMA, du président de la chambre bruxelloise de l'ordre des architectes et du directeur de l'Union Professionnelle du Secteur Immobilier (UPSI). Indépendamment des qualités propres à chacune de ces personnes, cette composition très « technique » et « politique » à la fois n'est pas de nature à favoriser la prise en compte des enjeux sociaux, environnementaux et économiques associés à l'urbanisme. Cela se reflète dans le rapport du groupe, publié en octobre 2021, et dans le plan lui-même, à la fois très restrictif sur certains aspects et pour les « petits » projets mais potentiellement très souple avec les « grands projets » portés par des groupes immobiliers, notamment dans le « Quartier Nord » qui sera le plus touché par la gentrification induite par ce type de projet.

Pourquoi ne pas avoir élargi la composition du groupe d'experts ? Comment ces dimensions ont-elles été prises en compte par la Région ?

### **2- Philosophie qui sous-tend le projet de RRU : la simplification par la dérégulation !**

Le projet de RRU est simplifié, plus lisible, et les possibilités de dérogations sont moins nombreuses. Mais cela se fait au prix d'une véritable dérégulation qui est particulièrement problématique s'agissant d'un tel document d'urbanisme. Dans leur rapport publié en octobre 2021, les experts demandent que les nouvelles règles soient « édictées en termes d'objectif à atteindre plutôt que de moyens précis à mettre en oeuvre », promouvant le passage d'une « approche défensive visant à rendre impossible ce qui n'est pas souhaitable » vers une approche proactive « rendant possible tout ce qui est et tout ce qui sera souhaitable (nous soulignons) ».

Il est facile de définir ce qui n'est pas souhaitable, il est plus compliqué de définir ce qui l'est, et encore plus ce qui le sera demain.

La région peut-elle indiquer comment elle compte appliquer ce principe, de façon générale et au cas par cas, pour chaque projet qui requière une autorisation d'urbanisme. Qui est ou sera en charge de définir ce qui « est souhaitable » à une date donnée ? Qui décidera en cas de visions opposées de ce qui est souhaitable, s'agissant notamment d'un grand projet urbanistique ? N'est-on pas ici en présence d'une dérégulation reposant sur une approche néo-libérale autoritaire (un nombre restreint de personnes décident toutes seules de ce qui est « souhaitable » pour le bonheur des habitants... et au passage pour celui des promoteurs immobiliers) de l'aménagement du territoire ?

Plus largement, le propre d'un règlement est, comme son nom l'indique, de fixer les règles permettant d'atteindre les objectifs (déjà définis, notamment, dans le PRDD). L'approche par objectifs retenus par les auteurs du projet de RRU entraîne une insécurité juridique considérable, qui risque de fragiliser les projets et de démultiplier les contentieux. Elle donne dans certains cas un pouvoir d'appréciation disproportionné à l'autorité délivrante, ce que le RIE reconnaît : « de nombreuses

dispositions se basent sur une appréciation par l'autorité délivrante, ce qui complexifie l'analyse des demandes de permis mais replace le bon aménagement des lieux au centre de l'instruction des demandes de permis. ». En réalité, ce pouvoir d'appréciation presque discrétionnaire laissé à l'autorité délivrante pourra conduire, aux mieux, à des différences de traitement non justifiées, contraires au principe d'égalité posé, notamment, par la Constitution, au pire, à une mise en œuvre arbitraire. Le comité d'expert l'a lui-même reconnu, puisqu'il préconise la définition, par Urban Brussels, de « lignes directrices » ou des « vade-mecums » dont la valeur juridique exacte n'est bien entendu pas précisée à ce stade. Selon le comité, cela permettrait d'avoir des « outils plus inspirants, stimulants et ouverts à plusieurs solutions. Ils permettent aussi de nouvelles solutions créative ou inattendues qu'il n'est pas possible d'anticiper qu'il n'est pas possible d'anticiper et intégrer dans le RRU. Enfin, le RRU est aussi plus facilement modifiable en fonction de l'évolution des techniques, des usages, etc. ». Le RIE va dans le même sens (en parlant « d'outils », de « documents » ou de « guides »).

La Région peut-elle nous confirmer qu'elle entend définir des « lignes directrices » après l'adoption du projet de RRU ? Quelle serait la nature juridique de ces « lignes directrices », qui ne seraient donc pas soumis à analyse dans le RIE, ni à enquête publique, ni au vote du Parlement régional ?

Qui serait chargé de la définir ? Selon quelle procédure ? Avec quel contrôle ?

### **3- La « densification par le haut » :**

Le projet de RRU est censé favoriser, d'une part, une « densification par le haut » et, d'autre part, la préservation ou la création d'espaces verts grâce à une « consommation » moindre de l'espace au sol.

Toutefois, cette règle pourrait en réalité être utilisée pour justifier la construction, sur des terrains non construits, dont le RIE nous dit aujourd'hui qu'elle est relativement rare, les projets portant plutôt sur la modification de l'existant. On voit bien, avec les débats actuels portant sur des terrains comme la friche Josaphat, la tentation qu'il pourrait y avoir de défendre la construction sur ces terrains non bâtis (qui représentent encore 40% du territoire de la Région, selon le RIE), au motif qu'on conserve une grande part non bâtie...

L'argument selon lequel les tours permettent de libérer au sol des espaces de haute qualité, notamment des espaces verts, est d'ailleurs, concrètement, remis en question par les projets réalisés ces dernières années. Les espaces libérés au pied des tours sont écrasés, inconfortables, de faible valeur environnementale et souvent peu fréquentés, voire mal fréquentés. Il n'est pas certain en tout cas que ce type de projets améliore la perméabilisation des sols et le coefficient de biodiversité.

Par ailleurs, la « densification par le haut » va nécessairement favoriser, en rendant le foncier pouvant être bâti plus rare, une forte hausse des prix du foncier et la spéculation immobilière. Comment ce principe va-t-il conduire à la construction de logements abordables, qui devrait constituer une priorité pour les pouvoirs publics ?

A ce titre, le RIE conclut à des effets « mitigés » sur l'aspect économique : « En effet, la plupart des améliorations visées représentent un coût supplémentaire pour les porteurs de projet, que ce soit les particuliers, les promoteurs de grands projets ou les autorités publiques en charge de l'aménagement des espaces ouverts et des bâtiments publics. Ces coûts pourraient être, selon les cas, répercutés partiellement ou entièrement sur les utilisateurs de ces espaces et bâtiments pouvant induire une augmentation du prix des logements, des bureaux, etc. » Cette augmentation serait toutefois, selon les auteurs du rapport, le prix à payer pour des avancées en matière environnementales... dont nous venons de dire qu'elles ne sont toutefois pas certaines.

Le « flou artistique » de certaines règles, concernant notamment les gabarits et les hauteurs, la très (trop ?) grande marge d'appréciation donnée aux autorités délivrantes et l'absence de mécanisme de contrôle sont particulièrement préoccupants.

Au lieu d'encadrer la spéculation immobilière, ce qui doit en principe être l'un des objets d'un document d'urbanisme, le projet de RRU ne risque-t-il pas au contraire de la favoriser ? Quels mécanismes la Région compte-t-elle mettre en place pour empêcher la spéculation immobilière ?

#### **4- TITRE I – Espace ouvert**

##### **Chapitre 2 : Espace ouvert public**

**Article 5 :** Selon cet article, dans tous les cas, quelle que soit donc la configuration des lieux, au moins 50% de la voirie doit être réservée aux modes de déplacements actifs, aux transports en commun et aux fonctions environnementales et de séjour. Formulée ainsi, cette règle donne la prééminence à la fonction de séjour sur la fonction de mobilité, sans distinction selon les zones, et risque dans beaucoup de cas, compte tenu de la largeur des rues, d'aboutir à la suppression de tout stationnement en voirie, à la mise en sens unique de la rue, voire à la suppression de toute trafic automobile dans la rue.

Il est ainsi indiqué dans le RIE que « (...) dans le titre I - Espaces ouverts, la réservation de 50 % de la superficie de l'espace ouvert public aux modes actifs, aux transports en commun ainsi qu'aux aménagements relevant des fonctions environnementales et de séjour pourrait être difficilement concrétisable pour des projets concernant des voiries étroites où les besoins en stationnement restent élevés. »

La région a-t-elle évalué l'impact de cette règle si elle devait être appliquée de manière systématique ? Si oui, peut-elle rendre cette étude publique ?

**Article 8 :** il prévoit que l'espace ouvert public comporte des zones de repos et de rencontre en nombre suffisant. Cette formulation extrêmement vague et subjective (qu'est-ce qu'un « nombre suffisant » ?) peut amener, en lien avec ce qui a été dit précédemment à l'article 5, à une suppression massive des places de stationnement en voirie voire des voies de circulation pour les voitures.

**Article 11 :** cet article reprend dans le projet de RRU le principe STOP de Good Move.

Comme relevé dans le RIE (p. 201-202) :

« L'espace public n'étant pas extensible, l'application du principe STOP dans certains espaces réaménagés impliquera, pour donner plus de places aux autres modes (qui en manquent cruellement), de réduire l'espace alloué à la voiture. Cela pourrait générer, selon les cas, une augmentation de la congestion sur certains axes et de la pression sur le stationnement.

L'article faisant référence davantage à un principe de réflexion qui implique de manière intrinsèque une notion de compromis assez subjective, il y a un certain risque que l'interprétation puisse varier selon les acteurs concernés, ce qui pourrait donner lieu à une interprétation trop stricte en faveur des modes actifs. Une application trop stricte du principe « STOP » pourrait notamment mener à considérer toute voirie ne disposant pas suffisamment d'espace pour y intégrer deux trottoirs et deux pistes cyclables en plus d'une bande de circulation comme non apte à accueillir du trafic automobile. L'application du principe « STOP » doit en effet toujours être considérée comme un compromis de partage de l'espace disponible (répartir au mieux l'espace disponible entre tous les modes) et non pas comme un distribution séquentielle de l'espace disponible (attribuer l'espace disponible d'abord aux piétons, puis s'il en reste aux cyclistes, puis aux transports en commun circulant éventuellement sur la voirie, et finalement s'il en reste aux véhicules automobiles). »

Le projet de RRU ne clarifie pas la façon dont il convient d'interpréter le principe « STOP ». Dans ces conditions, son application risque de conduire à des traitements différents selon les cas, en méconnaissance du principe d'égalité.

La Région peut-elle confirmer que le principe STOP doit être entendu comme la recherche d'un compromis de partage de l'espace public disponible, et non pas comme une distribution séquentielle de l'espace disponible, comme conseillé par les auteurs du RIE ? Cette clarification est essentielle car elle conditionne l'interprétation et l'application de nombreux autres articles du règlement.

Enfin, une fois de plus, nous ne pouvons que nous étonner, au regard de l'objectif de shift intermodal recherché par la Région, de ce que la priorité soit donnée au vélo sur les transports en commun. Cela est totalement contre-productif au regard du peu de personnes qui roulent à vélo (4% des déplacements, l'objectif étant d'arriver à 8%) et des capacités des transports en commun comme alternative à la voiture. On peut même dire que l'idéologie pro-vélo clairement affichée avec ce principe STOP va à l'encontre de la réalisation des objectifs du Plan régional de mobilité (PRM).

Comment la Région peut-elle justifier cet « ordre de priorité » vélos / TC au regard des objectifs de shift intermodal du PRM ?

**Articles 12 à 16** : ces articles prévoient, pour les trottoirs (désormais appelés « cheminements piétons ») et pour les pistes cyclables un certain nombre de règles qui conduiront à une réduction significative et même drastique des emplacements de stationnement en voirie, voire des voies de circulation automobile, surtout si le principe STOP évoqué ci-dessus est appliqué de manière stricte.

Il est ainsi prévu que tout trottoir fasse au moins 2 mètres de long. Il est également prévu que toutes les voiries bruxelloises bénéficient d'infrastructures cyclables adaptées, en fonction de la hiérarchie des voiries dans Good Move. L'axe accueille-t-il un trafic de transit ? Une piste cyclable séparée est alors aménagée dans tous les cas. Toute piste séparée unidirectionnelle fera au moins 1,8 m de large. Toute piste cyclable séparée bidirectionnelle fera au moins 3 m de large. Une zone tampon de 0,80 m est prévue pour tout aménagement cyclable qui longe une zone de stationnement. Sa largeur peut être réduite à 0,50 m si l'aménagement ne longe pas une zone de stationnement. Des stationnements pour cyclistes et *assimilés* (?) devront être installés au moins tous les 100 mètres. Par ailleurs, dans chaque rue, au moins 10 % à 15% (en fonction des résultats du rapport d'incidence) de la surface totale sera réservée aux arbres et plantes en pleine terre.

S'agissant des voitures, le stationnement sera interdit devant l'accès aux monuments classés, écoles, parcs, lieux de culte et institutions culturelles. Le stationnement en épi, en chevron ou perpendiculaire à la rue, sera interdit, par principe et en toute situation (cela concerne 13 205 places de stationnement).

La largeur minimale d'un emplacement de stationnement automobile sera de 2 mètres ; combiné aux autres règles ci-dessus, cela fera que, dans beaucoup de cas, il ne sera « réglementairement » pas possible de maintenir ou de créer des emplacements de stationnement en voirie.

Quand on sait que, par ailleurs, les places de stationnement hors voirie seront également de plus en plus rares (voir ci-dessous) ces dispositions posent la question de la place en ville des personnes qui ont besoin de leur voiture, à titre personnel, notamment pour des raisons de santé, ou professionnel. Cela pourrait *de facto* conduire à une véritable discrimination à l'encontre de ces personnes (voir plus bas, article 28).

La Région peut-elle nous dire comment elle compte faire pour éviter cette discrimination ?

Plus largement, la suppression dans une rue donnée d'une « ligne » de places de stationnement pour des raisons tenant aux dimensions pose la question de savoir où seront implantées les bornes électriques et les boxes à vélo qui ne peuvent pas l'être sur le trottoir. Il n'est pas clair non plus si les surfaces de pleine terre (10% de la voirie) seront réalisées sur le trottoir ou sur la rue (donc entre deux places de stationnement... que se passe-t-il s'il n'y en a plus)? Il en va de même des places de voitures partagées, que le PRM se donne pourtant pour objectif de développer.

La Région a-t-elle réfléchi aux implications potentielles de ces règles non seulement sur les voitures privées mais aussi sur les véhicules partagés et l'installation de stations de recharges électriques, de boxes à vélos, voire d'arbres et de surfaces végétalisées ?

A l'inverse, si le principe STOP est appliqué comme il doit l'être selon les auteurs du RIE, à savoir comme un ordre de priorité souhaitable mais pas systématique, les dimensions prévues pour les trottoirs et les pistes cyclables ne risquent-elles pas d'être contre-productives, en refusant la construction d'une piste cyclable de plus petite taille ? Là encore, une certaine idéologie clairement « anti-voiture » ne va-t-elle pas à l'encontre de l'objectif de sécurité routière appliqué aux cyclistes ?

Enfin, si la plupart des places de stationnement en voirie mais aussi hors voirie (voir ci-après) disparaissent, où pourront se garer les « vélos de livraison », parfois aussi longs et/ ou larges qu'une voiture, dont la Région encourage le développement pour remplacer les camionnettes de livraison ?

**Article 19** : s'agissant de l'éclairage public, aucune norme n'est exigée ni même recommandée afin de favoriser les économies d'énergie.

**Article 20** : confort acoustique et vibratoire Là encore, la règles et formulée de façon peu précise, en laissant une large place à l'interprétation / l'arbitraire.

### **Chapitre 3 : Espace ouvert privé**

**Article 24** : cet article prévoit, dans son §1, qu'au moins 30% de la superficie d'un terrain est non bâtie, y compris en sous-sol. Selon le §2, lorsque le terrain accueille une construction en mitoyenneté (ce qui est le cas pour la plupart des « petits projets), au moins 70% de la superficie de la partie du terrain au-delà d'une profondeur de 37m est non bâtie, y compris, en sous-sol. Enfin, le §3 prévoit que les espaces ouverts privés sont préférentiellement aménagés d'un seul tenant et permettent une continuité végétale avec les espaces ouverts continus.

Ces règles, à la fois très contraignantes mais en même temps formulées d'une façon qui peut laisser place à un certain arbitraire selon l'autorité en charge de la délivrance de l'autorisation d'urbanisme, ne prennent pas en compte la taille et la nature du projet ni la superficie du terrain concerné. Elles vont donc être particulièrement contraignantes pour les « petits » projets, mais le seront moins pour les « grands » qui pourront rattraper en hauteur ce qu'ils perdent en superficie (voir titre II).

Ainsi posée, cette règle nous semble porter une atteinte disproportionnée au droit de propriété garanti, notamment, par le premier Protocole additionnel de la Convention européenne de la sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. La Région peut-elle rendre publique l'analyse de proportionnalité qui a nécessairement dû être menée à ce titre ?

Par ailleurs, elle a pour effet, et probablement pour objet, d'organiser une raréfaction du foncier à bâtir, qui conduira donc à une augmentation des prix de l'immobilier (voir le point 3 ci-dessus), favorisant ainsi la gentrification des certains quartiers.

La Région peut-elle nous explique pourquoi le RIE n'aborde pas cette question ? A-t-elle fait l'objet d'une étude par ailleurs ?

Car en fin de compte, une réflexion sur la ville que nous voulons, c'est avant tout de savoir qui pourra (encore) y vivre, non ?

Enfin, selon le RIE (p. 247) : « Cet article induit une réduction des surfaces aménageables qui pourrait être particulièrement impactante pour certaines activités qui généralement occupent l'entièreté ou la quasi-entièreté des terrains sur lesquelles elles s'implantent. Cela concerne notamment certaines activités économiques, de production ou de services (ex : commerce, dépôt de bus ou de tram, etc.). Ces fonctions déjà dites « faibles » intéressent moins les promoteurs car elles sont moins rémunératrices. Dans le cas où les terrains non bâtis ne représenteraient pas un intérêt spécifique pour ces activités, leur non-aménagement représenterait donc un surcoût au moment de l'acquisition du terrain.

La Région a-t-elle essayé de mesurer l'incidence de cette règle sur ce type d'utilisation, en particulier sur les commerces ? Le risque n'est-il pas d'entraver le maintien et le développement de nouveaux commerces, en contradiction avec l'idée de la ville des 15 minutes qui sous-tend le projet de RRU et le PRM ?

**Article 26** : il prévoit que les grands immeubles doivent avoir un espace privé d'agrément. C'est bien pour les habitants de ces immeubles, moins pour les autres. La réalisation de certains projets d'urbanisme risque donc d'aboutir à une privatisation de l'espace public, à l'encontre de la préférence pour les espaces verts *publics* affichée par le PRDD (p.88 notamment).

Cet aspect particulièrement « qualitatif » va par ailleurs contribuer à la hausse des prix de l'immobilier, déjà mentionnée.

La Région a-t-elle menée une réflexion sur la possibilité d'exiger que l'espace non construit et verdurisé de certains projets soit ouverts au public, au moins en partie ?

Comment compte-t-elle faire pour garantir la construction de logements abordables ? Quid des logements sociaux dans ce type de projets ?

**Article 28** :

Alors que le projet de RRU comporte de très nombreuses dispositions qui vont réduire drastiquement les places de stationnement en voirie, cet article interdit le stationnement sur tout l'espace ouvert privé, même si celui-ci est à l'arrière de la maison !!! Cette interdiction est renouvelée, s'agissant des seules zones de recul des constructions en mitoyenneté, à l'article 30 du projet de RRU, qui indique que ces zones ne peuvent pas être transformées en emplacement de parcage (ce qui est déjà le cas avec le RRU actuel, sauf exception communale).

L'objectif affiché est la verdurisation et l'imperméabilité des sols, mais il s'agit en réalité d'un prétexte pour masquer une politique clairement anti-voitures. Quand on voit que, par ailleurs, le projet de RRU s'inscrit dans un ensemble de textes qui favorisent les grands projets immobiliers, y compris sur des espaces aujourd'hui végétalisés, et donc la « bétonnisation » de ces sols, et que l'objectif de perméabilisation des sols pourrait en l'espèce être atteint en imposant aux particuliers le choix d'un revêtement perméable (comme prévu au §2 de l'article pour les quelques dérogations autorisées), on se rend bien compte du véritable objectif de cette règle particulièrement problématique au regard des objectifs de diminution des places de stationnement en voirie poursuivis notamment par le PRM (65 000 places officiellement mais sans doute beaucoup plus). Ou bien l'idée est-elle de favoriser Interparking et les sociétés qui seraient, pour le coup, autorisées à construire des parkings payants, notamment dans le cadre de projets immobiliers comportant des surfaces commerciales ?

Difficile de savoir, compte tenu de la rédaction de cet article, si cette règle ne s'appliquera qu'aux nouveaux projets ou si son respect sera demandé en cas de permis d'urbanisme délivré pour des travaux ailleurs sur la parcelle concernée, ce qui pourrait conduire certains propriétaires à perdre l'espace de stationnement dont ils disposent actuellement. La Région peut-elle préciser ce point ?

Des dérogations sont possibles dans certains cas, notamment pour les PMR, mais la rédaction de l'alinéa 2 du §1 qui prévoit ces dérogations est peu claire. Il n'est donc pas certain que le fait d'être PMR permette d'obtenir une dérogation. Il nous semble que si cette règle est adoptée, à tout le moins la dérogation pour les PMR devrait être de droit, sauf exceptions qui devraient être listées dans le RRU lui-même.

La Région peut-elle préciser ce qu'il faut entendre par « conditions locales [qui] ne permettent pas de respecter l'alinéa 1<sup>er</sup> ». Entend-elle préciser dans le RRU les conditions qui devaient, en principe, conduire à l'obtention d'une dérogation pour les PMR, sauf exceptions dont la liste devrait être précisée ?

D'une façon générale, là encore, cette règle, ainsi formulée, nous semble porter une atteinte disproportionnée au droit de propriété garanti, notamment, par le premier Protocole additionnel de la Convention européenne de la sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ainsi qu'au droit des citoyens, et des PMR en particulier, la liberté de choisir sa résidence (article 2-1 du Protocole n° 4 à la CDEH) et de mener une vie privée normale (article 8 CEDH). Elle pourrait même être considérée comme une discrimination, indirecte, au sens de l'article 14 de la CEDH et de son protocole n°12. En effet, si on rajoute les dispositions des articles 25 et 26 du titre III (voir ci-dessous), des personnes ayant besoin d'une voiture pour des raisons, notamment, de santé, pourraient ne plus avoir accès à certains logements ou quartiers de Bruxelles, à défaut de pouvoir se garer hors voirie ou en voirie (articles 11 à 16 du titre I ci-dessus).

Or, selon le RIE : « Concernant les PMR, le Plan Good Move dit que : « un jour donné à un instant T, on estime qu'environ un tiers de la population bruxelloise est à mobilité réduite. ». Est considérée comme « à mobilité réduite » une personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, son état de santé, son âge, un handicap permanent ou temporaire ainsi qu'aux appareils ou instrument auxquels elle peut avoir recours pour se déplacer. Cette proportion est amenée à s'accroître dans les prochaines décennies à cause du vieillissement de la population. D'ici 2030, ce sont plus de 200 000 seniors qui sont attendus en RBC, soit une croissance bien supérieure aux autres classes d'âge. Cela entraînera des répercussions en matière de mobilité car les citoyens vieillissants optent davantage pour la voiture pour des raisons de confort et sécurité, par manque notamment d'aménagements plébiscitant la marche ». La discrimination, ainsi opérée pourrait donc porter sur une partie importante de la population, sans parler des personnes qui ont besoin de leur véhicule pour des motifs professionnels ou familiaux.

La Région peut-elle rendre public l'analyse de proportionnalité qui a nécessairement dû être menée à ce titre ?

**Articles 30 à 33 (section 4) :** ces articles imposent, notamment, qu'au moins 75% de la superficie non bâtie du terrain soit en pleine terre et végétalisée, voire 90% dans les îlots présentant une majorité de constructions en mitoyenneté, au-delà d'une profondeur de 37 m par rapport à l'alignement. C'est plus que les règles actuelles. L'aménagement de l'espace ouvert privé doit permettre d'éviter la création d'îlots de chaleurs et préserver la biodiversité. Pour cela, un certain nombre de règles sont fixées, y compris s'agissant de la création de lieux d'accueils et d'habitats pour la faune, et qui, outre leur caractère un peu flou, confient à des acteurs privés des politiques qui devraient être l'apanage des pouvoirs publics, là encore avec une indifférenciation totale entre « petit » et « gros » projets qui



pose problème. Plutôt que de demander à des particuliers de planter un arbre d'une certaine hauteur (4m) dans leur jardin, il serait sans doute préférable de ne pas abattre les arbres existants et de ne pas construire sur les friches existantes.

Une fois de plus, cette règle nous semble porter une atteinte disproportionnée au droit de propriété garanti, notamment, par le premier Protocole additionnel de la Convention européenne de la sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. La Région peut-elle rendre public l'analyse de proportionnalité qui a nécessairement dû être menée à ce titre ?

Par ailleurs, la Région peut-elle nous dire si les capteurs horizontaux qui doivent être installés dans le sol d'un jardin en cas d'installation d'une pompe à chaleur géothermique, installation qui est encouragée dans le cadre du plan climat, seront admis dans cette zone de pleine terre végétalisée ou non ?

## **5- TITRE II – Urbanité**

**Article 7 :** il est prévu notamment que la citerne qui recueille les eaux pluviales soit raccordée à au moins un robinet de service et à un WC. Aucune distinction n'est faite entre une maison individuelle et des logements collectifs, entre petits et gros projets.

**Article 8 :** cet article prévoit que « tout projet présente une densité équilibrée », en fonction de critères qui sont énumérés ensuite, le premier d'entre eux étant la « densité du contexte environnant pertinent ». Ces formulations particulièrement floues favorisent l'insécurité juridique et l'arbitraire, et il est fort à parier qu'elle sera utilisée en faveur des « gros » projets immobiliers.

La région peut-elle, à tout le moins, préciser ce qu'il faut entendre par « contexte environnant pertinent » ?

Entend-t-elle développer des lignes directrices à cet égard, comme préconisé par le RIE : « C'est le cas notamment en ce qui concerne la définition de la densité équilibrée par rapport au contexte environnant pour laquelle il est recommandé de développer un outil de type SIG pouvant servir de base commune à l'analyse des projets. Ces outils ou documents permettront également d'uniformiser l'interprétation à donner aux différentes dispositions entre les différents agents traitants. »

Quel sera, dans ce cas, la valeur juridique de ces documents et outils développés après l'adoption du plan par le Parlement régional ?

**Articles 9 à 12 :** ils sont le pendant, côté construction, des dispositions de l'article 24 du titre I concernant l'espace ouvert privé. Nous renvoyons aux observations faites sous cet article s'agissant notamment de la hausse du prix du foncier et des coûts de l'immobilier induite par cette « raréfaction réglementaire » de l'espace constructible.

**Articles 13 et 14 :** ils régissent la hauteur des constructions.

Si la construction de « tours » n'est *a priori* pas autorisée (hors mécanisme dérogatoire comme le PAD, le PPAS ou le RRUZ), les règles sont fixées de manière relativement « souple », en particulier pour les constructions sur des terrains voisins d'autres terrains non bâtis et les constructions isolées. Le §1 reprend la règle existante du « raccord harmonieux » aux constructions voisines. A cette fin, sur une largeur de 6 mètres la hauteur maximale de la construction ne dépasse pas :

(i) de plus de 6 m la hauteur du profil mitoyen de la toiture de la construction voisine la plus basse ;  
(ii) la hauteur du profil mitoyen de la toiture de la construction voisine la plus élevée. Mais une dérogation est permise afin de construire un étage supplémentaire, sous certaines conditions, ce qui permet un dépassement de la hauteur de la construction la plus élevée de 3,5 mètres.

Ces règles objectives ne s'appliquent pas aux constructions à rue dont les deux terrains voisins ne sont pas bâtis ou lorsque la ou les constructions voisines présentent une hauteur anormalement faible ou importante par rapport à celle des autres constructions environnantes, ni au-delà d'une largeur de 6 mètres. Dans ce cas, la hauteur de la construction à rue est déterminée en fonction des critères, plus subjectifs, comme la hauteur et les caractéristiques des « constructions environnantes » ou la largeur de l'espace ouvert devant ou autour de la construction.

On retrouve des critères encore plus subjectifs, ouvrant la porte à l'insécurité juridique, à l'arbitraire, et au traitement préférentiel des « gros » projets, pour les constructions isolées : unité typomorphologique dans laquelle le projet se situe ; implantation et gabarit des constructions environnantes ; gabarit de la construction projetée ; largeur de l'espace ouvert autour de la construction ; préservation des qualités, notamment végétales et des sols, de l'espace ouvert ; ensoleillement des terrains voisins ; sauvegarde et la valorisation du patrimoine environnant ; et *last but not least*, le « positionnement de la construction dans la scénographie urbaine ».

On retrouve ici l'expression / objectif qui figurait auparavant à l'article 2 du premier projet de RRU, qui avait fait bondir IEB lors de la première enquête publique, et qui indiquait ainsi dans son avis du 13 avril 2019, que : « Le RIE considère que l'énoncé de cet objectif permet de rappeler les grands enjeux de la Région et pourra donc servir de base légale pour argumenter les projets dérogeant au RRU mais qui visent à répondre à l'un des enjeux phares de la Région. Cette interprétation est inquiétante et ouvre la porte à de nombreuses dérogations au profit de la promotion immobilière. On peut en déduire que le RRU est strict pour les petits projets mais pas pour les grands. Par ailleurs, le CoBAT ne prévoit pas de condition de fond à l'octroi d'une dérogation au RRU ; seule une enquête publique doit, dans certains cas, être organisée. On peut dès lors s'attendre à ce que le nombre de projets (largement) dérogatoires au RRU ne soit pas diminué (nous soulignons)». Ce qui avait disparu par la porte revient par la fenêtre...

Alors qu'elle affiche très clairement, notamment via son ministre en charge de l'urbanisme ou le BMA, sa volonté de faire de Bruxelles une « ville productive », comme en attestent déjà de très nombreux projets immobiliers notamment dans la zone du canal, la Région peut-elle donner des garanties que ces dispositions ne serviront pas de base légale à des projets dérogatoires favorisant les gros projets immobiliers au titre de la stratégie de « densification par le haut » ? Quels instruments de contrôle entend-elle, *a minima*, mettre en place pour contrôler l'usage de ces dérogations ?

Pourquoi le projet de RRU ne fixe-t-il pas des hauteurs maximales, qui pourraient le cas échéant être différentes selon certaines zones, comme c'est le cas par exemple avec le Plan local d'urbanisme de la ville de Paris ?

**Article 16** : le §2 interdit la création d'un accès pour voiture en façade à rue lorsque la largeur de cette façade est inférieure à 8 mètres. Cela favorise la politique anti-voitures déjà décrite précédemment.

Quelle est la justification d'une telle interdiction, apparemment suggérée par le comité d'experts ?

## **6- TITRE III - Habitabilité**

**Article 2** : il précise le champ d'application du titre III, dont les prescriptions peuvent porter non seulement sur les constructions nouvelles mais aussi sur les constructions existantes.

**Article 5** : « Toute *unité d'occupation* dispose d'un espace extérieur d'agrément », qui doit représenter au minimum 10% de la superficie de plancher nette de l'unité d'occupation.

Constitue une « unité d'occupation » un « ensemble de locaux formant une unité autonome du point de vue de son fonctionnement ou de l'activité qui y est exercée, tel qu'une maison unifamiliale, un appartement dans un immeuble à logements multiples, le ou les locaux accueillant une activité industrielle, les bureaux d'une entreprise ou d'une administration, un commerce indépendant ou une cellule commerciale dans un centre commercial. »

On comprend donc que, par exemple, un commerce qui à ce jour ne possède pas un tel espace pourra être obligé d'en créer un lors de travaux portant, par exemple, sur son arrière-boutique...

Pour les logements, cette règle doit être lue avec celle de l'article 13, selon lequel tout logement dispose d'un espace extérieur privatif d'une superficie minimale de 4 m<sup>2</sup> augmentée de 2 m<sup>2</sup> au moins par chambre à partir de la 2<sup>e</sup> chambre.

La Région a-t-elle évalué les contraintes que cette règle, qui ne fait aucune distinction selon la nature et la taille de « l'unité d'occupation », fera peser sur les particuliers et les petits commerçants ? Peut-elle rendre cette étude de proportionnalité publique ?

**Article 17 :** « Tout projet à logements multiples présente une répartition équilibrée en matière de typologie de logements ». On retrouve là encore un « flou » préjudiciable dans la formulation de la règle (qu'est-ce qu'une « répartition équilibrée » ?).

**Articles 25 et 26 :** ces articles prévoient une forte augmentation du nombre d'emplacements pour les vélos. Le nombre minimal d'emplacements de parcage pour vélos des immeubles affectés en tout ou en partie au logement est d'un emplacement par logement augmenté d'un emplacement par chambre. Les emplacements doivent être au RDC ou au premier sous-sol.

A priori, on comprend que cette obligation s'applique à tous les logements, et pas seulement aux immeubles à logements multiples ou collectifs, et donc y compris aux maisons individuelles, et alors même que leurs occupants ne roulent pas à vélo. La Région peut-elle préciser si c'est bien le cas, et si oui, rendre public le test de proportionnalité qu'elle n'a pas manqué de réaliser ?

A l'inverse, une réduction du nombre d'emplacements de stationnement pour les voitures est organisée. Le nombre d'emplacements de parcage pour véhicules automobiles est déterminé moyennant une proposition motivée du demandeur. Ce nombre est justifié sur la base des critères suivants: l'accessibilité en transports en commun; le profil de mobilité des occupants et, le cas échéant, des visiteurs ; les dispositifs alternatifs de mobilité partagée ou de stationnement hors voirie dans le quartier; les mesures mises en œuvre dans le projet en vue de promouvoir une mobilité durable; la nature de l'activité dans le cas d'un immeuble ou partie d'immeuble ayant une autre affectation que le logement.

Il semble toutefois qu'au moins deux places de stationnement, pour les PMR, devront être autorisées. La région peut-elle confirmer ce point ?

Par ailleurs, le projet de RRU ne semble pas intégrer les objectifs et règles de la directive 2010/31 et du projet de Règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE, alors que ce texte est déjà à un stade avancé de discussion.

La Région peut-elle nous dire comment elle envisage d'intégrer les obligations fixées par cette directive et ce règlement en termes de développement des infrastructures pour carburants alternatifs, et notamment (mais pas seulement) de points de recharge électriques, en particulier dans les parkings

collectifs des bâtiments résidentiels et non résidentiels dont la taille va, au vu de ce qui précède, être singulièrement réduite ?

Enfin, la région peut-elle confirmer si l'obligation d'installer une borne de recharge électrique s'applique aussi aux garages individuels, par l'effet du 2° du §4 de cet article ?

**Article 27** : Livraisons.

Toute unité d'occupation (donc chaque commerce) devra avoir une aire de livraison, mais hors voirie et couverte ! Les conditions tenant à la nature du projet (construction ou reconstruction) et à la superficie (entre 500 et 1000 m<sup>2</sup>) qui figurent aujourd'hui au règlement du RRU de 2007 sont tout simplement supprimées !!

La Région peut-elle confirmer son intention de supprimer toute aire de livraison hors voirie ? A-t-elle analysé le coût pour les commerces concernés ? Qu'en sera-t-il de ceux qui sont dans l'impossibilité physique de créer une telle aire ? Peut-elle rendre publique l'analyse de proportionnalité qu'elle a nécessairement réalisée sur ce point ?

**7- Esthétique et intégration dans le paysage urbain** : le règlement, qui va pourtant abroger les règlements communaux d'urbanisme qui comprennent de telles règles, ne prescrit rien s'agissant des matériaux utilisés, de l'aspect des façades des constructions et de leur intégration dans le paysage urbain environnant.

Comment la Région compte-t-elle assurer la qualité esthétique des constructions ?

**Pour l'ensemble de ces raisons, je suis d'avis que le projet de RRU ne peut pas être adopté en l'état.**

\*\*\*