



**Première réponse  
du Gouvernement  
bruxellois à l'avis  
citoyen**



## Introduction

Chers membres de l'Assemblée citoyenne,  
chers lecteurs,

En tant que Secrétaire d'État en charge de l'Assemblée citoyenne, j'ai le plaisir de vous transmettre, à travers ce rapport, la première réponse du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale aux recommandations et propositions formulées par la troisième Assemblée citoyenne pour le climat. Je tiens avant tout à remercier les membres de l'Assemblée pour leur investissement, leur engagement et la qualité de leurs travaux. Ce cycle s'est articulé autour de la question : « Quelle place souhaitons-nous donner, d'ici 2050, au partage et à la collaboration dans nos modes de consommation et de production à Bruxelles ? » Il a donné lieu à des recommandations et à des priorités qui constituent une contribution précieuse à la politique climatique bruxelloise. Les propositions relatives aux projets de partage, aux

initiatives citoyennes, à la mobilité partagée et aux communautés d'énergie apportent des pistes concrètes pour rendre la transition climatique plus accessible, plus inclusive et davantage soutenue par les citoyens. Elles montrent comment la collaboration entre citoyens, associations, entreprises et pouvoirs publics peut contribuer à des solutions durables et illustrent la valeur ajoutée de la participation citoyenne dans l'élaboration des politiques climatiques bruxelloises.

Nous allons maintenant nous atteler à les mettre en œuvre !

---

Les enseignements et propositions issus de l'Assemblée citoyenne aideront le Gouvernement, dans les mois à venir, à poursuivre l'élaboration d'actions concrètes et d'initiatives politiques. Nous rendrons compte de ces avancées dans une deuxième réponse du Gouvernement.

Je vous souhaite une excellente lecture.

**Ans Persoons**

Secrétaire d'Etat du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Environnement, du Climat, de la Rénovation urbaine, du Patrimoine et de l'Image de Bruxelles.

---





## Première analyse et réponse du Gouvernement

Comme le prévoit le processus de l'Assemblée citoyenne pour le climat, le Gouvernement, avec l'aide de ses administrations, a analysé les recommandations citoyennes et a dressé dans ce rapport une feuille de route précisant le type de suivi qui pourrait être accordé à chacune d'entre elles. Il s'agit d'un premier retour du Gouvernement, qui sera suivi en octobre 2027 d'un second retour permettant d'affiner l'analyse et d'expliquer le suivi qui, le cas échéant, a pu être donné à chacune des recommandations. Le Gouvernement tient à saluer l'engagement et la rigueur avec lesquels les membres ont contribué à cette réflexion collective, et il remercie l'Assemblée pour la qualité de sa contribution.

Certaines recommandations ont été légèrement modifiées ou scindées afin de pouvoir donner une réponse claire. Une indication apparaîtra si tel est le cas.

## Glossaire:

Le type de suivi est indiqué par recommandation. Pour faciliter la lecture, vous trouverez ci-après la signification de chaque indication :

- **Suivi** : la recommandation sera suivie. Une réponse plus concrète sera donnée lors du deuxième retour en octobre 2027.
- **Suivi partiel** : une partie de la recommandation sera suivie.
- **En cours d'analyse** : il faut d'abord procéder à une analyse avant de déterminer si un suivi est possible ou non.
- **Non suivi** : la recommandation n'est pas suivie, le motif est indiqué.
- **Mise en œuvre** : des actions, stratégies ou des cadres légaux qui répondent aux recommandations sont en phase de préparation.
- **Mise en œuvre et en vigueur** : des actions, stratégies ou des cadres légaux qui répondent aux recommandations existent déjà.

Vous trouverez également, pour chaque proposition, le type d'action envisagé afin de faire évoluer le suivi vers des mesures plus concrètes d'ici le deuxième retour du Gouvernement.

### En cours d'analyse

- Réaliser une analyse interne au sein de l'administration concernée.
- Mettre en place un groupe de travail ou renforcer un groupe de travail existant.
- Mener une analyse en concertation avec les acteurs du secteur privé concernés.
- Lancer une étude de faisabilité afin d'évaluer la possibilité de mettre en œuvre un projet concret.

### Suivi

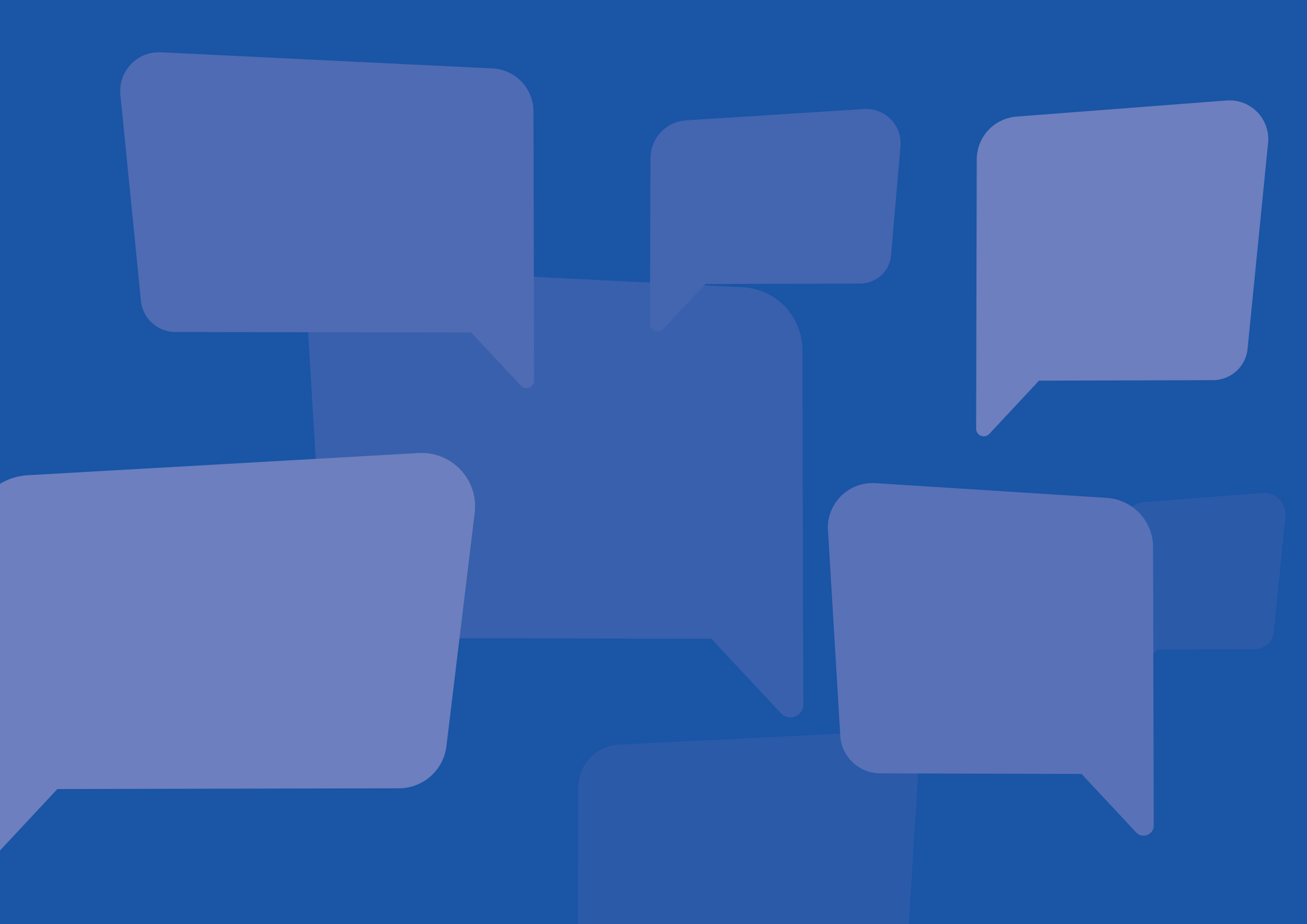
- Confier aux administrations concernées le mandat de mettre en œuvre la proposition.
- Intégrer la proposition dans un plan ou une stratégie lors de sa prochaine révision.
- Allouer un budget afin d'étudier les modalités de mise en œuvre de la proposition.
- Analyser et identifier en interne les actions pouvant être entreprises.
- Mettre en place un groupe de travail ou renforcer un groupe de travail existant

### Mise en œuvre

- La proposition est déjà mise en œuvre ou fait déjà l'objet d'une action concrète.

### Non suivi

- La proposition ne relève pas des compétences régionales ; un courrier sera transmis au niveau fédéral.



# Table des matières

|                                                                                                                                                                                 |                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|  <b>Thématique 1</b><br><b>Soutenir les initiatives locales de partage et de collaboration</b> | <b>pg. 8 - 33</b>  |
|  <b>Thématique 2</b><br><b>Encourager la voiture partagée</b>                                  | <b>pg. 34 - 47</b> |
|  <b>Thématique 3</b><br><b>Développer l'énergie partagée</b>                                   | <b>pg. 48 - 51</b> |
|  <b>Thématique 4</b><br><b>Vers des logements partagés</b>                                   | <b>pg. 56 - 59</b> |

A photograph of an audience seated in a conference hall. In the foreground, a man with red hair and a beard, wearing a blue and white checkered shirt and a lanyard, looks towards the left. Next to him, a woman with glasses and a dark top looks forward. In the background, other attendees are visible, including a man holding up a green card. A large blue speech bubble with a green border is overlaid on the image, containing the text.

**Thématique 1:**  
**Soutenir les initiatives  
locales de partage et  
de collaboration**



## Mettre en place un “Plan régional de visibilité” des initiatives de partage

Cette proposition est un point de départ fondamental, car le manque de visibilité est un frein majeur au fait de pouvoir bénéficier des initiatives de partage. Une grande partie d'entre nous n'avons pas connaissance de l'ensemble des activités et des possibilités qui existaient déjà. Certaines structures ferment faute d'usagers qui connaissent leur existence. Les canaux de diffusion habituels (réseaux sociaux, bouche-à-oreille) ne suffisent pas à informer tous les publics (notamment les personnes peu connectées ou de langues différentes). Les enjeux de ce plan sont de faire connaître ces initiatives pour qu'elles atteignent la masse critique nécessaire à leur pérennité (Adhérents, bénévoles, financement), de sensibiliser le public à une consommation plus responsable et à la réduction des déchets, deux objectifs-clés de l'économie de partage, de valoriser l'impact social de ces projets (création de lien de proximité, lutte contre l'isolement) et d'éviter la fermeture d'initiatives prometteuses ou la concentration de ces services dans quelques quartiers seulement.

Ce “Plan régional de visibilité” mettrait l'accent sur l'aspect économique de ces initiatives de partage et aura comme objectif de toucher un large public via une diversité et une

multiplicité de canaux de communication. Ce plan doit proposer des outils de communication et différents pour toutes les générations.

**Ce plan régional serait articulé autour de plusieurs volets :**

- **Réserver un espace de communication publique** pour ces projets avec une obligation pour les communes de dégager un panneau ou un espace physique, facilement visible, où afficher en continu les informations sur les initiatives locales et l'utilisation des panneaux publicitaires régionaux (ex. contrats avec JCDecaux) pour des campagnes de sensibilisation et de présentation des services (babythèques, outlithèques, etc.).
- **Créer un site recensant l'ensemble des initiatives avec une interface simple et multilingue**, où les associations peuvent auto-référencer leurs activités (type Wikipédia), avec une modération par un organisme mandaté pour assurer la fiabilité et la pertinence des informations et une mise en avant, par catégories (ex. bricolage, enfance, sport), pour faciliter les recherches et toucher différents publics. Ce site serait une sorte d'annuaire de toutes les initiatives de partage qui existent (ex : supermarchés qui mettent à disposition des parkings, initiatives citoyennes et actions associatives) avec 2 options : une base avec la liste des

initiatives de partage et une cartographie de la Région (et la possibilité d'une géolocalisation). Ce site rassemblerait des offres de partage d'objets/services et les demandes.

- **S'appuyer sur les relais de communication locaux** : journaux de quartier, affichage dans les écoles, stations de métro, maisons de jeunes ou maisons de repos pour atteindre tous les âges, éducateurs de maison des jeunes, services développement durable des communes, actrices et acteurs sociaux... Ces personnes seraient les relais d'informations et d'usage de la plateforme.
- **Campagnes de sensibilisation dans plusieurs langues** pour garantir l'inclusion des communautés bruxelloises cosmopolites avec des images percutantes plutôt que de longs textes. Les supports écrits (flyers) doivent être inclusifs (suivant la méthode FALC : Facile à lire et à comprendre, et inclure le braille).
- **Clarifier et promouvoir le vocabulaire du partage** : communiquer sur des termes simples et harmonisés (ex. « prêt d'objets », « espace d'échange »), afin de familiariser le grand public avec l'idée de mutualisation.

**1<sup>er</sup> retour**

Les constats des citoyens sont pleinement partagés : le manque de visibilité des initiatives de partage, combiné à des freins structurels (accessibilité, coûts, localisation, concurrence des biens neufs), limite fortement leur adoption. Les canaux de communication actuels peinent par ailleurs à toucher l'ensemble des publics, comme pour toute politique visant un changement de comportements en matière d'environnement.

En réponse, les citoyens proposent un Plan régional de visibilité fondé sur une communication multicanaux, inclusive et coordonnée (Espaces d'affichage public, campagnes régionales, site centralisé multilingue et relais locaux), impliquant les Communes, ainsi qu'une harmonisation du vocabulaire, afin de mieux faire connaître ces initiatives et d'en faciliter l'appropriation par le grand public.

Jusqu'à présent des expérimentations en matière d'économie de la fonctionnalité ou de partage ont été soutenues via les outils de la Shifting Economy ; la stratégie de transition économique de la Région (Becircular, Coopcity, ...). Mais aussi de l'appel à projets « Plan Climat » pour les Communes et CPAS et de l'appel à projets « Inspirons le quartier ». D'autres institutions régionales ou communautaires développent l'offre de prêt, la location dans leur domaine de compétences (ex : les fietsbibs soutenues par la VGC ou par Certaines communes, etc.).

Des communications ponctuelles ont été réalisées pour communiquer sur les projets existants : conseils, interview d'utilisateurs et regroupement des « bonnes adresses » sur le site web de Bruxelles Environnement.

Le nouveau Plan régional de gestion des ressources et des déchets est en préparation. Les pistes étudiées permettraient d'aboutir à un réseau régional d'objethèques. Par « réseau d'objethèques », on nomme l'ensemble structuré des initiatives de prêt et de mutualisation d'objets, présentes sur le territoire régional (Objethèques, bibliothèques d'objets, plateformes, etc.) et visant à offrir une offre lisible, accessible et complémentaire pour les usagers.

**Ces pistes sont :**

- D'intégrer la promotion des modèles « as a service » dans ses instruments économiques (Shifting Economy),
- De soutenir la mise en réseau des initiatives de prêt et mutualisation d'objets et équipements (appelé ci-après réseau apprenant) de manière à échanger informations et bonnes pratiques, à collaborer pour trouver des business models rentables et des pistes pour massifier l'offre et la demande. L'objectif est d'aider les acteurs à étendre géographiquement leurs services sur le territoire bruxellois, à tendre vers une gestion autoportante tout en maintenant des prix accessibles pour les prêts.
- De mieux communiquer en intégrant la promotion du prêt et du partage dans le plan de communication sur l'allongement de la durée de vie des biens. L'objectif serait de faire connaître les initiatives existantes, les bénéfices environnementaux, économiques et sociaux de ces pratiques. En attendant, le déploiement d'une telle campagne, Bruxelles environnement poursuivra une communication de base via les outils existants (Newsletter, blog de Bruxelles environnement, publication annuelle sur les réseaux sociaux). >

**1<sup>er</sup> retour****La priorité sera mise sur les outillthèques.**

Indépendamment du futur Plan de gestion des ressources et des déchets, un groupe de travail sera mis en place par Bruxelles Environnement et soutenu par Bruxelles Économie Emploi. Ce groupe de travail devrait aboutir à des tables rondes pour mettre en lien les porteurs de projets existants à Bruxelles ou ailleurs, avec différents acteurs institutionnels (ex : Citydev, guichet occupation temporaire, la COCOF et la VGC, ...) ou privés (ex : grandes entreprises, universités, ...), fédérations (Ex : BRUXEO, FEBISS, BRULOCALIS, etc.), ou associatifs (ex : Transformisten, Coopcity, etc.). L'objectif sera de mettre en place un « réseau apprenant » et de voir comment lever les freins qui limitent le développement des initiatives. Il sera demandé à ce réseau d'évaluer la mise en œuvre des actions proposées par l'Assemblée citoyenne pour le climat (Développement site web, campagnes de communications, activation des relais de communication locaux, etc.). En outre, sous réserve des budgets disponibles, nous examinerons l'intérêt et la possibilité d'intégrer certaines questions relatives au développement d'un réseau d'outillthèques dans la recherche-action basée sur les sciences comportementales (Citizen Waste).

Il sera essentiel, dans le cadre de cette analyse, de s'appuyer sur les plateformes existantes, telles que Hub.info, et de les optimiser afin de fournir une information plus claire, plus accessible, permettant d'accroître la visibilité des initiatives. Un travail de coordination sera également nécessaire entre les différentes autorités compétentes afin d'assurer une communication cohérente et lisible à destination du grand public.

**Type de suivi**

Suivi

**Action**

Suivi - Mettre en place un GT ou le renforcer

## 2

## Créer un incubateur, un lieu physique pour les ASBL d'économie de partage et les initiatives citoyennes, géré par la Région.

De nombreuses initiatives collaboratives peinent à survivre faute d'un soutien stable et de visibilité suffisante. Les citoyennes et les citoyens peuvent être facilement découragé-es par la complexité administrative, lorsqu'ils tentent de créer ou de pérenniser un projet associatif.

Par ailleurs, les petites structures « passent souvent plus de temps à remplir des dossiers qu'à mener leur mission ». Un incubateur d'entreprises ou un accélérateur de startup est une structure d'accompagnement de projets de création d'entreprise. L'incubateur peut apporter un appui en ce qui concerne l'hébergement, la formation, le conseil et le financement, lors des premières étapes de la vie de l'entreprise, et ici de l'ASBL. Par ailleurs, des programmes de soutien existent déjà comme « Inspirons le quartier » à l'échelle de la Région mais ce sont des appels pour des projets uniquement citoyens, nous voudrions le généraliser ici aux associations d'économie de partage, qui ont aussi un impact écologique positif.

Il s'agirait d'un lieu physique car pour nous, le contact entre les personnes intéressées, est un aspect primordial. C'est dans cet esprit de partage et d'échanges des ressources et des connaissances que nous proposons ce lieu unique dédié à l'économie de partage et de collaboration.

L'intérêt de cet incubateur est de faire naître les projets pour soulager la phase de lancement d'initiatives souvent très lourde pour les citoyens-nes ou les associations (Plan financier, démarche administrative...) et de leur permettre de se concentrer sur les missions principales de leurs projets. Les incubatrices et incubateurs sur place pour accompagner les porteuses et porteurs de projet seraient à la fois des personnes expertes mais aussi des bénévoles fort-e-s de leur expérience. Il s'agit ici de professionnaliser les porteur-euses de projets pour assurer leur pérennité, d'améliorer la mutualisation des ressources et l'accès à l'expertise.

Rassembler les initiatives dans un même lieu est à la fois un levier de soutien et un moyen d'offrir une meilleure visibilité à ces initiatives. En ce sens, cette proposition fait le lien avec le Plan régional de visibilité.

Par ailleurs, un meilleur maillage territorial pourrait également inciter les citoyen-nes à se lancer dans des projets collectifs. Pour améliorer ce maillage, penser à des relais locaux avec un minimum d'un point relai dans chaque commune est complémentaire à la création de cet incubateur. En plus : un centre d'informations en ligne serait créé pour que les personnes puissent poser leurs questions, prendre RDV en ligne et préparer la visite à l'incubateur.

1<sup>er</sup> retour

Les citoyens et citoyennes souhaitent que le soutien régional aux initiatives de partage aille au-delà des initiatives portées par les citoyens. Ils pensent que les projets devraient se développer dans le cadre du secteur non marchand porté par les associations ou dans le cadre de l'entrepreneuriat social. Ils pointent plusieurs freins à lever comme la complexité administrative et le manque de soutien structurel pour pérenniser les projets.

Comme mentionné précédemment, la politique actuelle vise principalement à expérimenter différents modèles. Cette approche doit être renforcée pour pouvoir développer un réseau d'objethèque en facilitant l'offre et stimulant la demande.

Nous ne sommes pas en faveur de la création d'un nouvel incubateur régional. Il faut plutôt viser l'établissement d'un cadastre des lieux disponibles, recenser les structures existantes et organiser un parcours commun de localisation et d'accompagnement des projets. Ce qui est d'ailleurs prévu dans le Plan Oxygène. Dans le cadre de ce Plan, les entreprises bénéficieront d'un accompagnement leur permettant de trouver des espaces adaptés à leurs contraintes immobilières, urbanistiques, techniques, énergétiques et logistiques. Elles disposeront d'une information centralisée sur les surfaces disponibles, leurs conditions d'utilisation, les délais et les interlocuteurs compétents. La Région organisera ensuite un parcours commun permettant de localiser et d'activer plus facilement des espaces économiques, de manière définitive ou temporaire. >



**1<sup>er</sup> retour**

Dans le cadre d'un réseau apprenant, Bruxelles Environnement poursuivra la veille sur les nouvelles initiatives qui se développent. Le cas échéant, Bruxelles Environnement invitera différents acteurs à présenter des services encore inexistants à Bruxelles (ex : les systèmes de prêt via des casiers accessibles en libre-service comme ceux proposés en France par l'entreprise «Les Biens en communs» ou à Londres par l'entreprise «Library of Things», ...).

Coopcity est le centre d'entrepreneuriat social et coopératif bruxellois. Cette structure met en œuvre des activités d'accompagnement et de sensibilisation aux entrepreneurs sociaux bruxellois. Coopcity est actuellement subsidié par BEE dans le cadre d'une convention 2022-2026. Un nouveau cadre de collaboration doit être élaboré courant 2026 afin de pérenniser le soutien à cette structure.

Les initiatives d'économie de partage et les initiatives citoyennes peuvent parfois rentrer dans le cadre de l'économie et de l'entrepreneuriat social. Il peut donc être pertinent d'intégrer la proposition de l'Assemblée citoyenne dans les missions et le cadre de travail de Coopcity dans la nouvelle convention qui doit être élaborée.

Coopcity se concentre toutefois sur le soutien de projets qui en sont déjà à un stade plus avancé. À cet effet, on pourrait envisager d'établir un lien avec Déclic et

Perspective, dont la mission est justement d'aider les groupes à transformer leurs idées en projets concrets.

Bruxelles Economie et Emploi contactera Coopcity, Déclic et Perspective afin d'étudier la possibilité d'intégrer les besoins identifiés par l'ACC dans le cadre de l'économie de partage dans le programme actuel. L'économie de partage et de collaboration pouvant être un moteur pour l'entrepreneuriat social.

En même temps, sera évaluée la manière dont d'autres structures existantes pourraient être intégrées dans cette dynamique, afin de garantir l'ancrage local comme proposé par les citoyens. Des projets comme 'Greenbizz' ; véritable incubateur, incluant un lieu physique, et les Guichets d'économie locale (Notamment Village Partenaire) pourrait être des endroits permettant de créer un relai au niveau local.

Bruxelles Environnement contactera les différents acteurs pour présenter l'intérêt des obethèques et identifier avec eux leur intérêt à suivre la mise en réseau des acteurs tel que proposé au point 1 (c) et éventuellement à accompagner les structures.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Effectuer une analyse en interne



3

## Adapter les subsides au niveau de développement des projets d'initiatives de partage associatifs et citoyens

Aujourd'hui, le carcan administratif et la courte durée des subventions fragilisent de nombreuses ASBL et initiatives citoyennes. Les appels à projets demandent beaucoup d'énergie pour un résultat incertain. De plus, les subsides des ASBL dépendent trop des aléas et des changements politiques. Il y a un enjeu à stabiliser le modèle économique des associations pour éviter l'épuisement des porteur-euses de projets, à assurer une meilleure gouvernance (Implication de la société civile, transparence sur l'argent public) et à encourager la créativité et la prise de risque sans crainte de l'épuisement financier.

Nous proposons, pour rendre les initiatives plus durables, de permettre des financements renouvelables sur un ou deux ans en allégeant la charge administrative d'introduction des demandes et des rapports à fournir.

Pour les projets qui ont prouvé leur utilité sociale, les subsides seraient engagés pour 5 ans, c'est-à-dire que les fonds seraient inscrits au budget et distribués au fur et à mesure du temps en fonction de critères spécifiques.

Une proposition qui a été discutée est l'idée de mettre place un jury citoyen (ou un panel) pour décider de l'attribution de certaines subventions, avec des critères de transparence (impact climatique, impact social, nombre de bénéficiaires, etc.).



**1<sup>er</sup> retour**

Les citoyens mettent en évidence que la courte durée des subsides et la lourdeur administrative fragilisent les initiatives de partage et épuisent les porteurs et porteuses de projets. Ils proposent d'adapter les financements par exemple via des financements pluriannuels (jusqu'à 5 ans) pour les projets ayant démontré leur utilité sociale. Ils suggèrent également de renforcer la transparence et l'implication citoyenne, notamment via des critères clairs d'impact et, le cas échéant, des jurys citoyens pour l'attribution de certaines subventions.

Un nouveau cadre pour les subventions est actuellement en cours d'élaboration, notamment dans le cadre du suivi budgétaire et de la planification pluriannuelle. L'objectif est d'offrir davantage de prévisibilité tant aux organismes octroyant les subventions qu'aux organisations bénéficiaires. Cela implique notamment l'élaboration de conventions de subvention plus claires, permettant de garantir les droits et obligations réciproques liés à l'utilisation des fonds publics.

Afin de pouvoir répondre à cette proposition de l'Assemblée citoyenne, il faut distinguer clairement les aides économiques aux entreprises des subventions destinées aux ASBL et initiatives citoyennes. Concernant les entreprises, un lien peut être fait avec la mesure du Plan Oxygène. Dans le cadre de ce Plan, les aides économiques seront rendues plus lisibles, plus prévisibles et plus rapides à obtenir, afin d'intervenir au moment le plus déterminant pour les entreprises. La Région

concentrera les moyens sur les projets ayant un impact démontrable sur l'activité, l'emploi, le développement, la transition énergétique, l'adaptation au changement et la résilience des entreprises. Chaque dispositif sera évalué et pourra être maintenu, simplifié, combiné, réorienté, remplacé ou supprimé. L'accès aux aides sera également adapté aux modèles d'entrepreneuriat collectif et partagé, tout en garantissant la traçabilité des dépenses et l'absence de double financement.

Comme mentionné précédemment, il n'y a pas d'instrument financier spécifique dédié aux initiatives de partage. Le cas échéant, des instruments existent et pourraient servir d'exemples ou être adaptés. Il s'agit par exemple :

des subventions pluriannuelles mises en œuvre dans le cadre de l'agrément et au subventionnement des associations et projets ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain et du cadre de vie en Région de Bruxelles-Capitale.

La politique actuelle doit être adaptée en tenant compte des réalités budgétaires de la Région. Pour déterminer ce qu'il faut adapter et comment, il est important de commencer par recueillir les résultats via les tables rondes mises en place dans le cadre du « réseau apprenant », tel qu'évoqué précédemment. Une fois que l'on aura une vision plus claire de la situation, on pourra examiner plus précisément les mesures à prendre.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Effectuer une analyse en interne



## 4

### Créer une Fédération des ASBL et acteur-trices de l'économie de partage

Certaines filières associatives (Aide à la jeunesse, personnes âgées, etc.) sont déjà structurées en fédérations, ce qui leur donne plus de poids pour défendre leurs intérêts. Les initiatives de partage restent dispersées et manquent d'une voix commune pour dialoguer avec les pouvoirs publics. Avec la création d'un réseau régional d'ASBL sur le sujet de l'économie de partage, il s'agirait de créer une force collective pour négocier avec la Région et faciliter les plaidoyers, de favoriser l'échange de bonnes pratiques et la mutualisation des ressources et de développer la visibilité des projets et encourager l'innovation sociale. Un rassemblement annuel pourrait être organisé par la Région pour élaborer des recommandations, partager des bonnes pratiques et échanger sur les expériences menées.

Une fédération n'est pas un but en soi. L'objectif est de mettre en réseau les associations d'économie de partage et de collaboration et de créer des contacts pour avoir un poids politique plus fort. Parmi les actions de plaidoyer que pourrait porter cette fédération : l'importance de changement de mentalité à opérer dans la société, la plus-value (sociale et environnementale) de l'économie collaborative, la création de partenariats entre les différentes ASBL et initiatives citoyennes...

**1<sup>er</sup> retour**

Selon les citoyens, les initiatives d'économie de partage restent fragmentées et insuffisamment structurées, contrairement à d'autres secteurs associatifs déjà fédérés, ce qui limite leur capacité de représentation et de dialogue avec les pouvoirs publics. En réponse, ils recommandent la création d'un réseau régional d'associations dédié à l'économie collaborative afin de renforcer le poids collectif, faciliter le plaidoyer auprès de la Région, encourager l'échange de bonnes pratiques, mutualiser les ressources et accroître la visibilité des projets. Ce réseau pourrait notamment être soutenu par l'organisation d'un rassemblement annuel visant à partager les expériences, formuler des recommandations et promouvoir l'innovation sociale, sans nécessairement viser la création d'une fédération formelle, mais plutôt la mise en relation et la coordination des acteurs pour un impact politique et sociétal accru.

Le Gouvernement soutient cette proposition, qui permettra d'améliorer la coopération entre les initiatives et de faciliter la collaboration avec les pouvoirs publics.

Certaines structures sont connectées à des asbls « chapeau » (ex : Tournevie, Babytheek avec De Transformisten). C'est aux acteurs qu'il revient de décider si une fédération peut les aider dans leur développement. Le fait de mettre en place un « réseau apprenant » comme évoqué au point 1.c, est susceptible de les y aider. Ces réunions permettront de mettre en évidence les besoins en matière de soutien nécessaires pour parvenir à une fédération forte. Ces rencontres permettront également d'identifier les besoins de soutien nécessaires à l'émergence éventuelle d'une fédération solide et représentative. Dès lors, il paraît préférable de ne pas imposer la création d'une fédération formelle, mais de laisser les acteurs évaluer eux-mêmes l'opportunité d'une représentation plus structurée.

**Type de suivi**

Suivi partiel

**Action**

Suivi - Mettre en place un GT ou le renforcer



## Étendre les services des bibliothèques classiques

Les bibliothèques sont déjà des lieux de proximité, à la fois une institution et un modèle, dans lesquels les citoyennes et citoyens ont confiance. Les bibliothèques sont déjà dans un mode de consommation vertueuse, cette proposition est donc comme une continuité de la mission de ces lieux.

De nombreux exemples à l'étranger montrent la multiplication des types de prêt (jouets, outils, matériel sportif...). L'ambition est d'améliorer l'accessibilité pour les publics les moins mobiles, de toucher un large public (familles, étudiants, personnes âgées...) en capitalisant sur un service public existant.

L'objectif est aussi de rendre les bibliothèques plus populaires, et de renforcer leur rôle de cohésion sociale. Diversifier l'activité des bibliothèques, c'est aussi faire venir plus de monde et soutenir un secteur où les emplois sont souvent précarisés. C'est enfin s'appuyer sur des compétences existantes (informations et pratiques, capitalisation des données des adhérent-es...).

Dans cette extension de service, il n'y aurait pas que des partages d'objets mais aussi des échanges de services et de savoirs. Bien entendu, il s'agit aussi de préserver des espaces de lecture et de calme indispensables à ces lieux.

Nous sommes conscient-es que les bibliothèques sont dans des espaces communaux. Pour soutenir notre proposition, la Région, qui subsidie les Communes, pourrait encourager/aider les bibliothèques qui dédient un pourcentage de leur espace à ces initiatives de partage.

- Permettre aux bibliothèques communales d'élargir leurs offres en intégrant des outils, équipements de sport, jeux ou matériel pour jeunes parents (babythèques).
- Créer un « outibus » ou « babythèque-bus » itinérant, à l'image du bibliobus, qui passerait dans différents quartiers pour prêter du matériel.

### 1<sup>er</sup> retour

Le fait d'élargir les services d'une bibliothèque au prêt d'objets de consommation courante est intéressant car sa mise en œuvre pourrait s'appuyer largement sur l'existant. Les lieux sont déjà disponibles et pourraient être adaptés de manière progressive, sans investissements lourds. Par ailleurs, le personnel est en grande partie déjà financé et dispose de compétences en matière de prêt directement mobilisables.

Mais avant de décider si la mesure est suivie ou pas, il faut étudier comment lever les différents freins.

Les bibliothèques relèvent des compétences culturelles, lesquelles sont exercées en Belgique par les Communautés. Elles sont dès lors principalement financées à ce niveau. Toute évolution de leurs missions suppose donc une concertation avec les acteurs compétents, notamment la COCOF, la VGC et les communes, afin d'identifier les formes de collaboration institutionnelle pouvant être mises en place. >

**1<sup>er</sup> retour**

Au-delà du cadre institutionnel, se pose la question de la qualité des services et des objets mis à disposition. Au risque de limiter le type d'objet prêtés à des objets sans technologie, il convient en particulier d'examiner comment assurer un niveau suffisant de contrôle des appareils prêtés, tant du point de vue de leur bon fonctionnement que de la sécurité des usagers. Il faut également obtenir l'adhésion du personnel et des bénévoles régulièrement impliqués dans les bibliothèques.

Cela étant, les besoins supplémentaires en espace et en compétences ne sont pas nécessairement importants, comme le montrent certains modèles existants d'objethèques, telle la Library of Things à Londres. Les processus mis en place dans ces initiatives, peuvent servir de base pour faciliter l'élargissement des missions des bibliothèques.

Au-delà de la maintenance des appareils, il est indispensable de prévoir des mécanismes pour la réparation des objets.

Pour toutes ces raisons, il est pertinent de s'interroger sur le rôle que pourraient jouer les acteurs déjà actifs dans le domaine du partage et de la collaboration. Des partenariats avec des structures spécialisées pourraient permettre de mutualiser certaines compétences, notamment en matière de vérification technique ou de réparation.

Cette action sera abordée dans le cadre du « réseau apprenant » tel qu'évoqué au point 1.c. Afin d'examiner, en collaboration avec les différents acteurs, comment cela pourrait se concrétiser. La mise en place d'un groupe de travail est nécessaire afin d'examiner les remarques opérationnelles des administrations et de veiller au respect de l'objectif de réemploi durable.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Mettre en place un GT ou le renforcer

## Valoriser le bénévolat

Ce sujet est selon nous indispensable à intégrer dans les discussions pour comprendre le sujet et le traiter dans sa complexité même si cela ne relève pas du champ de compétences de la Région. Les initiatives de partage reposent souvent sur des bénévoles qui manquent de temps et de moyens. Les bénévoles sont majoritairement des personnes âgées et des étudiant-es ayant plus de temps libre. Pourtant, le bénévolat permet l'apprentissage de nouvelles compétences mais manque de reconnaissance dans la société. Les publics engagés se heurtent souvent à la pression financière ou au manque de disponibilité. Les propositions ci-dessous ne sont pas dans le champ de compétence de la Région et relèvent en partie du niveau fédéral. Nous tenons néanmoins à montrer que nous avons pensé le soutien aux associations dans un ensemble de problématiques dont celle d'élargir et diversifier le public des bénévoles et de créer une reconnaissance sociale et de l'engagement, sans l'exploiter à la place d'un emploi.

### Parmi nos propositions :

- Instaurer des "congrés citoyens" pour les salarié-es, leur offrant un quota d'heures ou de journées par an, dédiés à des activités bénévoles dans des associations reconnues d'économie de partage ou d'intérêt collectif. Cette proposition peut aussi s'insérer dans une réflexion plus large sur la semaine de 4 jours.
- Mettre en place un "Service citoyen" à Bruxelles (sur le modèle du service civil), permettant aux jeunes et aux personnes en réorientation de s'investir dans des initiatives locales de partage (par ex. repair cafés, potagers urbains, outilhèques) tout en développant des compétences. Cette mesure figure dans les avis citoyens des cycles 1 et 2 de l'Assemblée.
- Augmenter la partie défiscalisée du montant pouvant être versé à un-e bénévole et faciliter son cumul avec d'autres droits sociaux (chômage, bourses d'études, etc.), afin de lever les freins financiers qui empêchent certain-es de s'engager.

- Proposer aux personnes en recherche d'emploi de dédier un certain nombre d'heures à des associations favorisant le partage dans leur accompagnement à la mise à l'emploi (stage gratuit ou défrayé au même tarif que, par exemple, les conventions de bénévolat).
- Créer une journée du bénévolat dans les écoles où les enfants participeraient à des initiatives du quartier.

Il nous semble aussi important dans cette dynamique de revaloriser des activités manuelles : dans les écoles pour éveiller des vocations et pallier la pénurie d'emplois dans certains secteurs (voir l'initiative Right-to-Repair Europe) mais aussi dans le marché du travail. De même que si un métier est taggué comme favorisant l'économie circulaire, l'employeur pourrait payer moins de charges sociales ou avoir des avantages financiers à l'embauche (comme c'est le cas pour les métiers taggués comme "en pénurie" actuellement).



## 1<sup>er</sup> retour

Les citoyens soulignent que les initiatives de partage reposent largement sur des bénévoles disposant de peu de temps et de moyens. Ils recommandent de mieux soutenir et valoriser le bénévolat en élargissant et diversifiant les publics, notamment via des congés citoyens pour les salariés, un service citoyen pour les jeunes et personnes en reconversion, des incitants financiers (hausse de la défiscalisation et cumul facilité avec les droits sociaux) et des dispositifs d'engagement pour les demandeurs d'emploi, ainsi qu'une sensibilisation aux métiers manuels dès l'école. Ce point est bien connu des administrations.

Les recommandations des citoyens portent principalement sur des compétences fédérales. Par contre, des actions de sensibilisation aux métiers manuels ont été testées depuis 5 ans via le soutien à RepairTogether pour le développement d'actions de sensibilisation et de formations à la réparation pour les écoles et les professeurs. Ces actions de sensibilisation à la réparation pour les publics scolaires sont promues via Bruxelles Environnement dans le cadre de son programme en matière éducation relative à l'environnement. Plus globalement, de nouvelles réglementations européennes sur le droit à la réparation vont entraîner un besoin plus important en matière de réparateurs. Différentes mesures sont à l'étude pour y répondre.

Les propositions de l'Assemblée citoyenne sont pertinentes, mais relèvent de la compétence fédérale. Ces documents seront transmis aux autorités compétentes à titre d'information.

La Région peut toutefois proposer des mesures d'accompagnement susceptibles de soutenir ou de renforcer les actions fédérales. >

**1<sup>er</sup> retour**

Le futur Plan de gestion des ressources et des déchets en cours de préparation par Bruxelles environnement et au stade de projet, pourrait proposer les mesures suivantes en fonction des moyens budgétaires disponibles :

- Développer des filières de formations qualifiantes orientées vers les métiers de la réparation, en collaboration avec les administrations de l'emploi, les fédérations professionnelles et les organismes de gestion des filières REP. Le réseau des Missions Locales pour l'Emploi sera mobilisé pour tester et adapter les contenus de formation.
- Mettre en place des actions visant à promouvoir la réparation et à encourager les citoyennes et citoyens à réparer ou faire réparer les objets du quotidien.

- Soutenir financièrement les acteurs de la société civile proposant des services de proximité non marchands, tels que les Repair cafés, les ateliers DIY de quartier, les points vélos comme Cyclo ou Rue Voot, ou encore les fablabs.

Nous allons donc transmettre au fédéral les demandes relevant de ses compétences et identifier les actions régionales complémentaires possibles, tels que l'accompagnement des demandeurs d'emploi, la sensibilisation aux métiers manuels et les formations liées aux métiers de la réparation.

**Type de suivi**

Non suivi

**Action**

Non suivi - La proposition est hors compétence ; une lettre sera envoyée au niveau fédéral





## Mettre en place un jury citoyen (ou un panel)

Ceci pour décider de l'attribution de certaines subventions, avec des critères de transparence (impact climatique, impact social, nombre de bénéficiaires, etc.).

### 1<sup>er</sup> retour

Favoriser une plus grande transparence dans l'utilisation des fonds publics, en concertation avec les experts et les parties prenantes concernées. Pour ce faire, il conviendra de s'appuyer sur des dispositifs existants ayant déjà fait leurs preuves, tels que l'appel à projets « Inspirons le Quartier / Vooruit met de Wijk » et les appels à projets organisés par BEE.

Dans le cadre de ces appels à projets organisés par BEE, des anciens lauréats ont parfois été invités afin de participer au jury pour sélectionner des nouveaux projets. Cela permet ainsi de compléter l'expertise du jury en faisant appel à des personnes hors administration, sous un angle plus axé « terrain ».

L'expérience acquise dans ce cadre sera analysée afin d'examiner comment cela pourrait être développé davantage.

### Type de suivi

En cours d'analyse

### Action

En cours d'analyse - Effectuer une analyse en interne

## Inciter les entreprises à s'ouvrir aux initiatives de partage

Le partenariat avec de grandes entreprises peut apporter un soutien logistique et financier, mais risque de dériver en greenwashing si non encadré. Les entreprises occupent parfois des bâtiments sous-utilisés (étages vides, halls, etc.) dans lesquels des projets pourraient se déployer. Si cela nous semble complexe de contraindre les grandes entreprises, nous trouvons intéressant de susciter une coopération gagnant-gagnant (visibilité positive pour l'entreprise, espace pour les initiatives). L'idée est de concilier l'échelle et les moyens financiers des grandes structures avec l'impact social et écologique recherché par les initiatives locales. La Région pourrait contribuer à cette dynamique avec des incitants fiscaux pour les entreprises (réduction de taxes régionales ou communales) qui mettent gratuitement à disposition des espaces, du matériel ou un local (ex. une partie d'immeuble inoccupée, un hall d'immeuble) pour des initiatives locales de partage. La Région pourrait aussi lors d'une mise à disposition d'un espace proposer des tarifications différentes aux entreprises et aux ASBL pour créer des espaces hybrides avec des projets commerciaux et non commerciaux.

### Deux positions en débat au sein de l'ACC:

#### Un partenariat bénéfique :

- Les grandes entreprises peuvent faciliter l'accès aux produits et services en partage, rassurer les citoyen-nes en associant une marque reconnue, et favoriser la diffusion à grande échelle des pratiques de partage. Le don et le sponsoring encadrés sont des leviers à renforcer : encourager les dons de matériel à des associations (ex. électroménager) en défiscalisant ces opérations jusqu'à une certaine limite. Pour éviter le greenwashing, créer une grille de critères (impact climatique et sociétal) pour évaluer la réelle utilité de ces dons.

#### De greenwashing et une perte d'indépendance :

- À l'inverse, certain-nes craignent que ces partenariats avec des multinationales ou des acteur-rices majeurs ne conduisent à un « greenwashing » et à une dénaturation de l'esprit des initiatives locales, qui deviennent des « alliées » de firmes contre lesquelles elles étaient censées offrir une alternative. Une charte anti-greenwashing et des critères d'éligibilité (impact réel, pas de contournement marketing) pourraient être mis en place.

**1<sup>er</sup> retour**

Selon les citoyens, les partenariats avec de grandes entreprises, bien qu'ils puissent apporter des ressources et une visibilité utile aux initiatives de partage, comportent un risque de greenwashing et de perte d'indépendance des projets, tout en constatant que de nombreux espaces ou moyens restent sous-utilisés dans ces grandes structures. Ils recommandent dès lors de favoriser une coopération encadrée et équilibrée, notamment via des incitants fiscaux pour encourager la mise à disposition d'espaces, de matériel ou de locaux aux initiatives locales, tout en instaurant des garde-fous tels qu'une charte anti-greenwashing, des critères d'éligibilité et d'impact, ainsi qu'une évaluation des dons et partenariats, afin de garantir un soutien réel à l'économie de partage sans en dénaturer les objectifs sociaux et environnementaux.

Comme mentionné précédemment, il n'y a pas d'instrument financier spécifique dédié aux initiatives de partage. Seules, des expérimentations ont été mises en place dans différents types d'appel à projets de la Région.

Les incitants financiers destinés aux grandes entreprises ne paraissent ni opportuns ni nécessaires pour atteindre les objectifs poursuivis. Par ailleurs, le recours à des leviers fiscaux soulève d'importantes difficultés de mise en œuvre. Une telle approche impliquerait en effet la collecte et le traitement d'informations détaillées relatives aux biens concernés, ou aux éventuelles dérogations qui leur sont applicables, notamment via les données cadastrales, ce qui constitue une procédure à la fois complexe et chronophage.

Il faudra associer les entreprises au « réseau apprenant » comme évoqué au point 1.c. Le réseau pourrait être ouvert aux acteurs privés afin de stimuler des partenariats. Le groupe de travail chargé de la co-construction de la stratégie de développement du prêt et partage pourrait intégrer des acteurs comme le guichet occupation temporaire, Citydev, STIB, etc. Il faut renforcer les collaborations entre grandes entreprises, PME, start-up et acteurs de l'économie sociale dans les dispositifs de clusters, d'accompagnement économique et de mise en réseau existants.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

Suivi - Mettre en place un GT ou le renforcer

## Adapter le cadre légal et assurer la couverture des initiatives de partage

- **Assurances mutualisées** : permettre aux projets de partage (type tool-sharing) de bénéficier du même genre d'assurance que les services de voitures partagées, couvrant à la fois la personne qui prête et celle qui emprunte.
- **Extension de garantie** : encourager les entreprises ou les assureurs à proposer des garanties sur plusieurs années pour les objets prêtés ou loués, assurant à la fois les particuliers et les initiatives locales contre les risques de dégradation ou de panne.

Nous sommes conscient-es que pour ces points, il s'agit de mesures qui dépendent du niveau fédéral.

### 1<sup>er</sup> retour

La location ou le prêt d'objet nécessitent la mise à disposition de biens fonctionnels sans risque (sécurité, casse, vol) pour les utilisateurs et les prêteurs. Les propositions des citoyens portent sur l'extension de garantie pour des biens qui seraient loués ou la mutualisation des assurances. Ces deux points sont effectivement cruciaux. Ils ont été identifiés également dans l'étude sur les Communs (<https://environnement.brussels/citoyen/politique-regionale/rapports-des-projets-environnementaux/etude-participative-sur-les-communs-bruxellois>) réalisée par Bruxelles Environnement et Bruxelles Économie Emploi.

Grâce aux réglementations européennes, de grandes avancées ont été obtenues en matière d'extension de la garantie pour les biens mis sur le marché. La question de mettre en place un service de garantie spécifique pour les biens mis en location n'est pas à l'ordre du jour.

Ce point est donc important mais à ce stade, il est trop tôt pour créer un service régional de garantie. Il faut d'abord documenter les difficultés dans le cadre du « réseau apprenant » tel qu'évoqué au point 1.c. Ceci afin d'identifier les leviers régionaux mobilisables et transmettre au pouvoir fédéral les obstacles relevant du droit civil, du droit économique ou des assurances.

### Type de suivi

En cours d'analyse

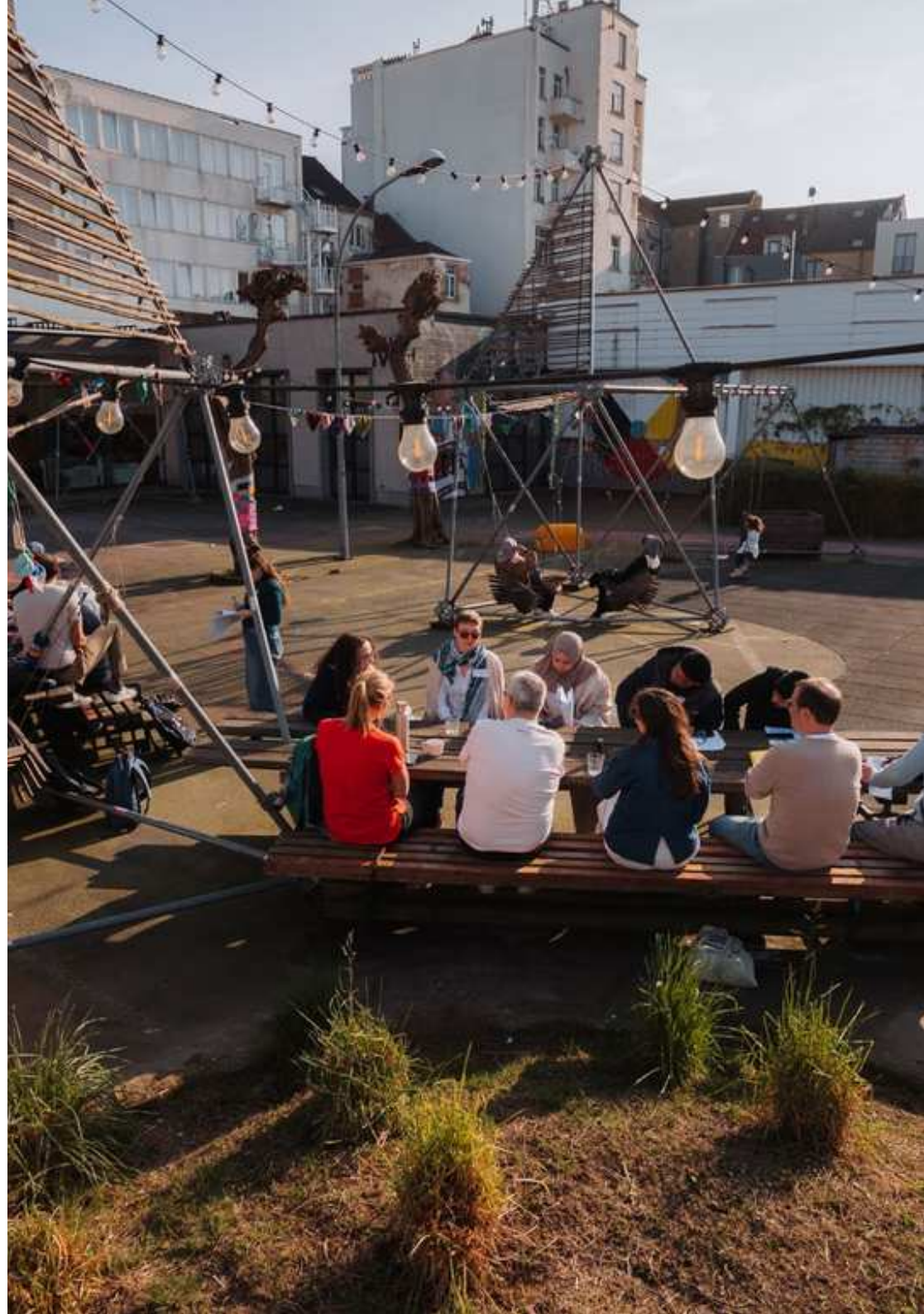
### Action

En cours d'analyse - Effectuer une analyse en interne

## Contraindre les bâtiments qui ont été mis en occupation temporaire à garder une ou plusieurs initiatives locales dans le futur projet immobilier

Bruxelles compte de nombreux espaces vacants alors que de nombreuses associations peinent à trouver un local. L'utilisation de lieux inoccupés permet des projets pilotes, plus expérimentaux et moins coûteux. Une taxe existe pour les propriétaires laissant des biens inoccupés, mais elle ne nous semble pas assez efficace car trop d'exonérations sont encore permises. Il s'agirait ici d'encourager spécifiquement la mise à disposition de locaux pour des initiatives de partage (ex. potagers urbains, repair cafés, lieux d'échange, etc.). Exemple : un bâtiment est mis en occupation temporaire, un collectif peut y développer une initiative qui répond à un besoin du quartier, créer du lien social (atelier de récupération de matériaux et réparation par l'apprentissage des connaissances du voisinage). Si le chantier de rénovation du bâtiment commence, le collectif n'a plus de lieux pour son activité et les habitantes et habitants du quartier perdent un lieu de rencontre et de réparation d'objets/vélos dans ce cas-ci. Si le projet d'architecture inclut au rez-de-chaussée un espace atelier, le collectif pourrait continuer son activité.

Pour nous, l'enjeu est triple : avec cette proposition, on réduit le gaspillage d'espaces non exploités, on soutient l'émergence de projets dans des quartiers où le foncier est cher et on lutte contre la spéculation immobilière en valorisant l'usage communautaire.



**1<sup>er</sup> retour**

Sur le fond, nous comprenons pleinement la proposition citoyenne et en partageons la préoccupation. Elle témoigne d'une volonté forte de préserver les dynamiques locales et les initiatives de quartier au-delà des phases d'occupation temporaire. Ce point vient d'ailleurs appuyer une orientation que nous soutenons également : le développement d'une approche plus transitoire de l'occupation, identifiée par le Guichet occupation temporaire comme un axe à renforcer à Bruxelles.

En revanche, nous ne suivons pas la proposition dans l'outil proposé. L'introduction d'une obligation contraignante nous semble risquer d'être contre-productive. En effet, contraindre les acteurs privés pourrait freiner le recours à l'occupation temporaire, dans la mesure où les propriétaires sont souvent réticents à "se lier les mains" par des engagements à long terme.

Par ailleurs, l'occupation temporaire s'inscrit fréquemment dans des « espace-temps » déjà identifiés, en amont de projets de développement dont les contours sont parfois déjà bien définis (voire déjà autorisés via permis). Dans ce contexte, il serait illusoire de vouloir systématiquement transformer chaque occupation temporaire en projet transitoire ou pérenne.

De plus, un projet pertinent dans un cadre temporaire n'a pas nécessairement la vocation, ni la capacité, à se maintenir dans le temps. Le passage du temporaire au pérenne implique un changement de modèle économique important, souvent difficile à soutenir pour les porteurs de projet, et qui peut fragiliser leur viabilité.

Dès lors, plutôt que de contraindre, il apparaît plus pertinent de soutenir et d'encourager le développement de démarches transitoires lorsque celles-ci font sens, et de réfléchir à leur intégration dans une stratégie urbaine plus globale et cohérente.

Dans cette perspective, plusieurs pistes peuvent être envisagées et seront étudiées.

En conclusion, si la contrainte ne semble pas être le bon levier, la préoccupation citoyenne constitue un signal fort en faveur du développement d'une approche plus stratégique et intégrée de l'urbanisme temporaire et transitoire à Bruxelles. Nous ne suivons donc pas la proposition comme telle, visant à rendre ceci contraignant. Nous examinerons ce qui est réellement faisable pour renforcer la durabilité des projets.

**Type de suivi**

Suivi partiel

**Action**

En cours d'analyse - Effectuer une analyse avec le secteur

## Mettre en place une collaboration entre la plateforme des occupations temporaires et le service de gestion régional des Contrats de Quartier Durable et Contrat de Rénovation Urbaine

Ceci pour augmenter la manne de lieux en occupations temporaires et leur passage vers des lieux pérenne.

### 1<sup>er</sup> retour

Cette mesure est déjà appliquée aujourd'hui. Dans de nombreux projets qui s'inscrivent dans le cadre des Contrats de Rénovation Urbaine (CRU), il est déjà tenu compte des occupations temporaires et des formes d'occupation transitoire de l'espace. Dès lors, inscrire cette mesure comme une action distincte apporte peu de plus-value.

Une opportunité importante réside toutefois dans une meilleure intégration de l'occupation temporaire dans d'autres outils de planification stratégique, tels que les Plans d'Aménagement Directeurs (PAD), les Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) ou encore les demandes de permis d'urbanisme. Ce qui n'est pas encore suffisamment développé aujourd'hui est l'utilisation de l'occupation temporaire en amont de l'élaboration des plans urbanistiques. L'occupation temporaire pourrait ainsi devenir un outil permettant de tester les affectations futures, de mieux comprendre les besoins locaux et de concevoir les projets de manière plus participative et démocratique.

L'occupation temporaire peut jouer le rôle d'un laboratoire pour le développement futur d'un territoire. En permettant, en amont, l'accueil d'activités, d'initiatives et d'usagers temporaires, il est possible d'acquérir des connaissances précieuses sur les potentialités et les contraintes d'un site. Ces enseignements peuvent ensuite être intégrés dans la vision urbanistique et contribuer à la réalisation de projets davantage adaptés aux besoins des habitants et des usagers.

### Type de suivi

Suivi partiel

### Action

Suivi - Analyser et identifier les actions possibles



A photograph of a group of people, including two older adults, sitting around a table in what appears to be a meeting or workshop. A woman with short grey hair and glasses is on the left, resting her chin on her hand. A man with glasses and a blue sweater is on the right, looking towards the camera. A lanyard with the word 'FEDERALE' is visible around his neck. In the foreground, there are papers, a glass of water, and two white coffee cups on the table. A large blue speech bubble with a green border is overlaid on the center of the image, containing the text 'Thématique 2: Encourager la voiture partagée'.

**Thématique 2:**

**Encourager la  
voiture partagée**



## Assouplir les conditions d'accès aux voitures partagées pour les jeunes conducteurs

Aujourd'hui, dans la majorité des cas, il faut avoir une certaine ancienneté de permis pour pouvoir bénéficier d'un service de voiture partagée. Les jeunes qui aimeraient y accéder ne le peuvent actuellement pas ou suivant des conditions financières supplémentaires. La Région pourrait influencer sur les contrats de gestion des prestataires privés sur cette question.

### 1<sup>er</sup> retour

Nous sommes conscients que la limitation actuelle constitue un frein au développement de l'autopartage. L'obtention du permis de conduire représente un moment clé pour faire découvrir ces services aux jeunes conducteurs. À défaut, beaucoup risquent de se tourner directement vers l'achat d'un véhicule personnel.

La réglementation bruxelloise permet aux opérateurs de prévoir une condition de minimum deux ans d'expérience de conduite. Cette restriction semble notamment liée aux exigences du secteur des assurances, qui applique généralement des primes plus élevées aux jeunes conducteurs.

Des discussions sont actuellement en cours entre la Région de Bruxelles-Capitale et les opérateurs d'autopartage présents sur le territoire, notamment Cambio et Poppy, afin d'examiner les possibilités d'évolution du cadre réglementaire. Depuis un an, Cambio propose par exemple une formule « Campus » permettant aux conducteurs novices d'utiliser des véhicules partagés, moyennant un tarif plus élevé. Cette situation met en évidence à la fois un enjeu technique et économique.

Faciliter l'accès des jeunes à la mobilité partagée apparaît également comme un objectif partagé par les opérateurs. Les études de l'Observatoire de la mobilité montrent en effet que les jeunes déjà habitués aux services de micromobilité partagée (vélos et trottinettes) sont plus susceptibles de recourir ensuite à l'autopartage.

Si on veut modifier la réglementation sur l'autopartage pour permettre aux jeunes conducteurs d'accéder aux voitures partagées dans des conditions comparables à celles des autres usagers, il sera nécessaire d'agir sur la question des assurances. Un dialogue avec le secteur devra être engagé afin d'examiner des mécanismes de mutualisation ou de solidarité susceptibles d'améliorer l'équilibre économique du système sans répercuter l'ensemble des coûts sur les utilisateurs. >

**1<sup>er</sup> retour**

Par ailleurs, la Région pourrait étudier l'intégration, dans les conditions d'agrément des opérateurs d'autopartage, de dispositions visant à réduire ou supprimer l'exclusion des conducteurs ayant moins de deux ans d'expérience.

Cette question relevant également en partie de compétences fédérales, un dialogue sera mené avec les autorités fédérales et le secteur des assurances afin d'identifier les adaptations nécessaires. Nous partageons la préoccupation exprimée dans cette proposition citoyenne. La situation actuelle limite non seulement l'accès des jeunes conducteurs à l'autopartage, mais elle peut aussi les inciter à acquérir un véhicule personnel. La Région évaluera dès lors les possibilités d'adapter la réglementation afin de favoriser une mobilité partagée plus inclusive et accessible.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Effectuer une analyse avec le secteur



## Lever le tabou sur la voiture de société

Ce sujet est selon nous indispensable à intégrer dans les discussions pour comprendre le sujet et le traiter dans sa complexité même si cela ne relève pas du champ de compétences de la Région. La voiture de société est un avantage fiscal et culturel est un symbole et un avantage important, incitant à rouler davantage et souvent dans des modèles SUV. C'est généralement un avantage réservé aux cadres et non aux publics moins favorisés. Nous sommes conscient-es que le sujet des voitures de société n'est pas de la compétence de la Région et ne rentre pas à 100% dans le thème de l'économie de partage. Néanmoins, il nous semble que cela fait partie du problème d'ensemble. Nous ne réussissons pas à diminuer la place de la voiture à Bruxelles tant que la voiture de société reste un avantage aussi important dans nos modes de vie. Par ailleurs, il n'est pas autorisé de partager sa voiture de société avec

un tiers, ce qui nous pose question. C'est pourquoi, dans l'optique de lutter contre le réchauffement climatique, nous proposons d'encadrer strictement le type de véhicules accordés en limitant l'accès aux seuls modèles plus légers et moins polluants (hybrides rechargeables efficaces, électriques) et de rendre plus avantageux, en alternative à la voiture de société, le « budget mobilité » qui ne semble pas trouver son public aujourd'hui (rarement choisi par les salarié-e-s). Il pourrait y avoir également des campagnes de sensibilisation pour démontrer que l'abandon (ou la limitation) de la voiture de société peut s'accompagner d'avantages réels, tant sur le plan financier (réaffectation du budget mobilité) qu'environnemental.

### 1<sup>er</sup> retour

Comme identifié par l'Assemblée citoyenne, la question des voitures de société relève exclusivement de la compétence fédérale. Les citoyens ont néanmoins souhaité maintenir cette problématique à l'agenda politique en raison de ses impacts importants.

À cet égard, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont réalisé une étude conjointe mettant en évidence les effets de ce régime sur les déplacements et l'usage de la voiture dans la Région.

À ce jour, il n'existe pas de concertation spécifique entre le Fédéral et les Régions sur cette thématique. Toutefois, la Conférence interministérielle de la Mobilité, qui

réunit les quatre ministres compétents tous les quatre mois, constitue un cadre approprié pour remettre ce problème à l'agenda.

S'il paraît peu réaliste d'envisager la suppression du régime fiscal des voitures de société à court terme, plusieurs pistes d'évolution méritent d'être étudiées. Parmi elles figure le développement d'un « budget mobilité pour tous », en faisant évoluer progressivement le système actuel où le budget mobilité est une alternative à la voiture de société vers un modèle davantage centré sur la liberté de choix des modes de déplacement. De plus, il peut être proposé d'évaluer les possibilités de mettre en place un échange structurel entre les différents niveaux de compétence ciblant cette problématique. >

**1<sup>er</sup> retour**

D'autres leviers pourraient également être explorés, notamment :

- On peut proposer d'encadrer les types de véhicules accordés (modèles plus légers et moins polluants) qui peuvent rentrer dans le statut de voitures de société. Une analyse juridique sera lancée afin d'évaluer comment cette action peut être mise en œuvre. L'Assemblée constate également qu'il n'est pas encore possible de mettre les voitures de société dans un système de partage (toutefois, Lynk & Co proposerait un Leasing/partage qui va déjà dans ce sens).
- Une autre possibilité à évaluer est d'adapter le système de libre parcours (carte Mobib) des agents administrations bruxelloises. Actuellement ceux-ci reçoivent automatiquement un abonnement STIB, même les personnes qui ne l'utilisent pas. On pourrait leur proposer, en échange un budget mobilité qui pourrait être utilisé pour des voitures partagées afin d'en augmenter l'utilisation.

Nous partageons la préoccupation exprimée par les citoyens et estimons qu'il est important de maintenir ce dossier à l'agenda fédéral. La Région portera dès lors cette question au sein de la Conférence interministérielle de la Mobilité, en particulier autour de la perspective d'un budget mobilité élargi.

Au-delà de la concertation politique, il conviendra également de renforcer la coordination entre les administrations concernées. La création d'un espace d'échange dédié sera étudiée afin de favoriser une approche cohérente entre les différents niveaux de pouvoir.

Parallèlement, une analyse de faisabilité sera menée concernant l'introduction d'un budget mobilité pour les agents de la fonction publique bruxelloise, incluant le recours aux services de mobilité partagée.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Mettre en place un GT ou le renforcer

## Imposer aux opérateurs privés un meilleur maillage dans les communes pour les flottes libres

Nous savons que toutes les Communes sont dotées de véhicules en boucle (Cambio) mais ce n'est pas le cas pour la flotte libre (type Poppy). Cette inégalité territoriale ne permet pas à toutes et tous de tester cette solution. La voiture reste souvent considérée comme un gage de liberté, surtout dans les zones mal desservies par les transports en commun (travail hors de Bruxelles, déplacements spontanés). L'enjeu est ici d'assurer un maillage équilibré pour que les voitures partagées puissent constituer une alternative crédible à la propriété individuelle.

### 1<sup>er</sup> retour

Le souhait des citoyens d'améliorer le maillage territorial de l'autopartage pourrait être intégré à la révision annoncée de la réglementation régionale sur l'autopartage, évoquée dans le cadre de la proposition précédente. À cette occasion, les opérateurs seront consultés afin de mieux comprendre leurs réalités, leurs contraintes et les conditions nécessaires à un développement plus large de l'offre.

Il est notamment important d'identifier les raisons pour lesquelles certains quartiers sont aujourd'hui moins bien desservis, ainsi que les facteurs qui expliquent le nombre relativement limité d'opérateurs actifs à Bruxelles, où le marché est principalement occupé par Cambio et Poppy. Si la rentabilité économique constitue une condition essentielle à la pérennité de ces services, leur développement dépend également d'une offre suffisamment attractive et accessible pour susciter de nouveaux usages. Il importe donc de trouver un équilibre entre la viabilité économique des opérateurs et l'élargissement de l'offre à l'ensemble du territoire.

Dans cette perspective, il pourrait être utile d'examiner les mesures permettant de favoriser l'arrivée de nouveaux acteurs et d'encourager le développement de nouvelles formes d'autopartage. Parmi celles-ci figure l'autopartage entre particuliers (« peer-to-peer »), qui permet aux citoyens de mettre leur propre véhicule à disposition d'autres utilisateurs. Ce modèle, déjà développé avec succès dans d'autres Régions, contribue à augmenter l'offre disponible sans nécessiter l'acquisition de nouveaux véhicules.

Il convient toutefois de souligner que la réglementation actuelle prévoit déjà, pour les services d'autopartage en boucle tels que Cambio, des objectifs de croissance et de couverture territoriale. Le territoire bruxellois bénéficie ainsi d'un maillage relativement dense de stations dédiées. En revanche, de telles obligations n'existent pas encore pour les services d'autopartage en flotte libre.

Afin d'explorer les possibilités de développement de l'autopartage entre particuliers, la Région propose d'organiser une rencontre avec les >

**1<sup>er</sup> retour**

acteurs concernés, tels que Dégage ou Cozywheels, afin de mieux comprendre leurs besoins et les freins éventuels à leur développement à Bruxelles.

Nous partageons la volonté exprimée par les citoyens de rendre l'autopartage accessible au plus grand nombre sur l'ensemble du territoire régional. Avant d'envisager de nouvelles obligations pour les opérateurs, il apparaît toutefois nécessaire de comprendre les obstacles qui limitent aujourd'hui le développement de l'offre et l'arrivée de nouveaux acteurs.

Dans le cadre de la révision de la réglementation régionale, la Région engagera donc un dialogue avec les opérateurs afin d'identifier les leviers susceptibles de soutenir leur déploiement et de renforcer la couverture territoriale des services. Parallèlement, l'opportunité de développer davantage l'autopartage entre particuliers (peer to peer) sera analysée, notamment à travers des échanges avec les acteurs du secteur et l'examen des adaptations réglementaires qui pourraient favoriser son essor.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Effectuer une analyse avec le secteur



## Améliorer la couverture des stationnements dans les Communes moins bien dotées

Pour améliorer cette couverture, la proposition comprend deux volets pour la Région : augmenter le nombre de places minimum de stationnement pour les flottes en boucle par Commune et réserver des places de stationnement pour les flottes libres. Être assuré-e d'avoir une place pour se garer près du lieu de notre destination pourrait être un incitant fort à utiliser une voiture partagée (qu'elle soit en boucle ou en flotte libre). C'est une des conditions pour renoncer à son véhicule individuel. C'est aussi une opportunité de repenser l'espace public et la place prise par la voiture : si plus de personnes renoncent à leur voiture individuelle (qui est stationnée 98% du temps), cela dégage des places pour des véhicules partagés, et de manière générale de la place dans l'espace public.

### 1<sup>er</sup> retour

Nous partageons l'idée qu'il est essentiel de pouvoir compter sur une place de stationnement à proximité de sa destination lorsqu'on utilise une voiture partagée. Des solutions de stationnement adaptées constituent un facteur important pour encourager le recours à l'autopartage et pourraient également inciter davantage de propriétaires à mettre leur véhicule à disposition dans un système d'autopartage entre particuliers (« peer-to-peer »), tel qu'évoqué précédemment.

Cette question pourra être intégrée à la révision de la réglementation régionale sur l'autopartage. Parmi les pistes à explorer figure notamment la création de « hubs » de stationnement dédiés aux véhicules partagés, sur le modèle de certaines initiatives développées à Anvers. Ces espaces, accessibles à différents opérateurs, poursuivent un objectif similaire à celui des zones de stationnement prévues pour les vélos et trottinettes partagés à Bruxelles.

Parallèlement, il importe de maintenir des emplacements réservés à certains services d'autopartage lorsque cela est pertinent. Cela nécessite, par ailleurs, un dispositif de contrôle

facile de l'utilisation des places prévues pour l'autopartage, afin d'éviter toute dérive ou usage privatif.

La transition progressive vers une flotte davantage électrifiée devra également être prise en compte. Les besoins en infrastructures de recharge pour les véhicules partagés constituent en effet un enjeu essentiel pour le développement futur du secteur.

Nous soutenons donc la préoccupation exprimée par l'ACC concernant le stationnement des véhicules partagés. Afin d'identifier les solutions les plus adaptées au contexte bruxellois, la Région réalisera une étude comparative des pratiques mises en œuvre dans d'autres villes. Cette analyse portera notamment sur les hubs de stationnement, les emplacements réservés et leur articulation avec les infrastructures de recharge électrique.

Les conclusions de cette étude viendront alimenter la révision de la réglementation régionale relative à l'autopartage en Région de Bruxelles-Capitale.

### Type de suivi

En cours d'analyse

### Action

En cours d'analyse - Effectuer une analyse en interne



## Conditionner certains subsides à l'usage de véhicules bas carbone

C'est-à-dire, (électriques, hydrogène vert, etc.) dans la flotte de véhicules partagés des opérateurs (en boucle et en flotte libre).

Même partagée, une voiture reste un véhicule polluant s'il est thermique. Une flotte 100 % électrique apparaît plus cohérente avec la volonté de réduire l'empreinte carbone.

### 1<sup>er</sup> retour

Cette proposition a été moins développée au sein de l'Assemblée citoyenne pour le climat et nécessite encore certaines clarifications. Le secrétariat de l'ACC sollicitera donc le comité de suivi afin de recueillir des précisions complémentaires, qui seront ensuite transmises aux administrations concernées.

Il convient toutefois de rappeler que les opérateurs d'autopartage ne bénéficient actuellement d'aucun subside régional. Certains avantages peuvent être accordés, comme des conditions de stationnement favorables, mais ceux-ci ne constituent pas des aides financières directes.

Par ailleurs, la réglementation régionale intègre déjà des critères environnementaux, qui ont contribué à rendre la flotte d'autopartage bruxelloise moins polluante qu'auparavant, même si elle n'est pas encore entièrement électrifiée. Avant d'envisager un renforcement de ces exigences, il est nécessaire d'en évaluer la faisabilité, les impacts et le rythme de mise en œuvre. Une étude est actuellement menée par Bruxelles Mobilité afin d'examiner les possibilités d'évolution du cadre réglementaire en la matière.

Sur la base de ses résultats, il sera possible d'apprécier l'opportunité d'introduire de nouveaux critères environnementaux à court, moyen et long terme, notamment en matière d'électrification des flottes. Cette transition devra se faire

progressivement, en concertation avec les opérateurs, afin de préserver l'équilibre économique du secteur et de garantir une évolution réaliste des services.

Parallèlement, des initiatives pourront être développées pour accompagner les utilisateurs dans la découverte et l'usage des véhicules électriques partagés, afin de favoriser leur adoption.

Nous partageons l'objectif exprimé par les citoyens visant à réduire davantage l'impact environnemental de l'autopartage à Bruxelles. Aucun mécanisme de subvention n'est toutefois prévu à cette fin. L'évolution du secteur reposera plutôt sur l'adaptation progressive du cadre réglementaire, fondée sur une analyse préalable de ce qui est techniquement, économiquement et opérationnellement réalisable.

Les conclusions de l'étude en cours permettront de déterminer dans quelle mesure de nouveaux critères environnementaux, notamment liés à l'électrification des véhicules, pourront être intégrés à la réglementation régionale sur l'autopartage. Avant toute modification de la réglementation, il importe en effet de disposer d'une vision claire des impacts attendus et des conditions nécessaires à sa mise en œuvre.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Lancer une étude

## Une campagne d'information régionale pour promouvoir l'autopartage

L'idée reçue "Ma voiture = Ma liberté" est un frein psychologique à l'adoption de solutions partagées. Il y a aussi un manque de connaissance réels sur les chiffres qui pourraient être un déclencheur de changement de pratiques : les coûts réels de la voiture individuelle (assurance, entretien, carburant, parking, etc.) sont souvent sous-estimés.

Des campagnes d'informations ciblées pourraient mettre en avant les bénéfices économiques (en dessous de 10 000 km/an, partager coûte moins cher que posséder) et montrer les conséquences positives (moins de voitures à garer, réduction des embouteillages, amélioration de la qualité de l'air).

Il s'agirait aussi de promouvoir la transparence des coûts, en comparant systématiquement le coût d'achat et d'usage d'une voiture individuelle à celui d'un abonnement ou de locations ponctuelles en car-sharing, via des simulateurs en ligne ou des brochures. Autre levier important : la régulation de la publicité automobile au profit de la promotion des systèmes de partage et des mobilités douces.

Ce changement de mentalité pourrait être diffusé dès l'apprentissage du permis via les auto-écoles.

1<sup>er</sup> retour

Comme l'Assemblée citoyenne l'a identifié, pour développer l'autopartage, il est effectivement essentiel de renforcer la visibilité des alternatives à la voiture individuelle, tant auprès des utilisateurs que des opérateurs. À cet égard, le calculateur comparant le coût d'un véhicule personnel à celui des solutions de mobilité partagée, proposé par l'Assemblée citoyenne, existe déjà et est accessible via le site Way To Go (<https://calculateur.waytogo.be/>).

Les enquêtes menées par Bruxelles Mobilité montrent d'ailleurs qu'à Bruxelles, l'association entre possession d'une voiture et sentiment de liberté diminue progressivement depuis plusieurs années. Dans ce contexte, l'ambition est aujourd'hui de promouvoir une nouvelle vision de la mobilité, fondée sur la complémentarité des modes de déplacement. Cette approche peut se résumer par le principe : « Ma mobilité multimodale, c'est ma liberté. »

Cette évolution se traduit notamment par la campagne « Une ville, 1 000 façons de bouger », lancée en 2026. Au-delà des actions de communication classiques, l'objectif est de permettre aux citoyens de découvrir concrètement les alternatives existantes grâce à des expériences de terrain.

Avec le soutien de financements européens, plusieurs initiatives seront développées ou renforcées, notamment :

- des actions de sensibilisation et d'accompagnement telles que le programme « Mobility Changers » ;
- des formations à la conduite de véhicules électriques en partenariat avec des opérateurs de mobilité partagée ;

- des ateliers de découverte et de test de l'autopartage organisés avec différents publics, en collaboration avec des acteurs publics, associatifs et privés (ex : travailleurs de la Commune de St-Gilles, Maison de quartier à Bockstael avec un groupe de femmes, etc.).

Nous partageons pleinement la volonté exprimée par les citoyens de mieux faire connaître les solutions de mobilité multimodale, dont l'autopartage. La Région poursuivra et renforcera ses actions de sensibilisation afin d'encourager leur adoption auprès d'un public toujours plus large. Une réflexion sera menée avec les services compétents afin d'identifier de nouveaux leviers de communication et d'accompagnement adaptés aux différents profils d'utilisateurs.

L'expérience directe restant le moyen le plus efficace de faire évoluer les habitudes, les formations, ateliers et dispositifs de test seront développés en partenariat avec les acteurs concernés. Ils permettront aux citoyens de se familiariser concrètement avec les solutions de mobilité partagée, notamment les véhicules électriques.

Enfin, en ce qui concerne la publicité automobile, la Région engagera un dialogue avec les autres niveaux de pouvoir afin d'examiner les possibilités de coordination et les actions qui pourraient être menées conjointement pour promouvoir des comportements de mobilité plus durables et partagés.

**Type de suivi**

Suivi

**Action**

Mise en œuvre - La proposition existe déjà

## Propositions pour les opérateurs

La dépendance à la voiture individuelle reste forte car certains publics (familles avec enfants, personnes en situation de handicap, habitant-es de zones mal desservies) peinent à s'en passer. L'objectif des propositions ci-dessous est de rendre ce moyen de transports plus inclusif.

- Adapter certains véhicules et les vélos partagés aux publics spécifiques (sièges enfants, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite) et simplifier l'accès (avec plusieurs modes de paiement et pas seulement la carte de crédit).
- Proposer des solutions de paiement alternatives : permettre un paiement par carte de débit, virement bancaire ou via une caution en espèces pour inclure les publics sans carte de crédit.

**1<sup>er</sup> retour**

Nous sommes d'accord avec le constat de l'ACC que certains blocages rendent encore l'utilisation des voitures partagées difficile, voire impossible, pour certains groupes de personnes. Les propositions formulées par les citoyens de l'ACC sont donc particulièrement pertinentes pour élargir l'offre à de nouveaux publics.

À titre d'exemple, grâce à un appel à projets de Bruxelles Environnement, l'opérateur Cambio a pu acquérir des sièges pour enfants. Après plusieurs tests visant à identifier les modèles les plus adaptés, cette fonctionnalité a été mise à disposition des usagers parents de jeunes enfants.

La Région poursuivra le suivi des opérateurs afin d'encourager l'évolution de l'offre ainsi que les initiatives, tests, études et innovations favorisant une accessibilité accrue de l'autopartage. À cet effet, la Région bénéficie également d'un financement européen.

Ces pistes pourront être prises en compte lors de la prochaine mise à jour de la réglementation relative à l'autopartage. Elles pourront également être mises en œuvre à l'initiative des opérateurs et seront, dans ce cadre, mises en avant lors de la rencontre prévue avec les acteurs du secteur.

**Type de suivi**

En cours d'analyse

**Action**

En cours d'analyse - Lancer une étude



**Thématique 3 :**  
**Développer  
l'énergie partagée**

## 7

## Créer des « hubs » énergie par quartier

Pour nous, il est indispensable de rendre le partage de l'énergie plus accessible, plus transparent et plus sûr, notamment pour les publics fragilisés ou peu informés. En visant une part significative d'énergie échangée localement d'ici 2050, l'objectif est de développer davantage de projets collaboratifs et de renforcer la résilience énergétique de Bruxelles tout en sensibilisant largement les citoyennes et citoyens et en faisant des actrices et acteurs du changement.

Parmi les freins que nous avons identifiés, il y a un manque de clarté et de vulgarisation. L'énergie est un domaine technique (tarification, stockage, technologies...), et les informations disponibles ne sont pas toujours accessibles ou suffisamment vulgarisées, notamment pour comprendre ce qu'on peut y gagner. Résultat : les citoyennes et citoyens

manquent de repères pour choisir la solution la plus adaptée (partage d'énergie, réseau de chaleur, gestion des eaux grises, etc.). Certains craignent de s'engager sans bien comprendre les implications financières et administratives. Ce qui fait que le partage d'énergie se limite aujourd'hui à ceux qui ont les connaissances ou les moyens. Les barrières administratives et linguistiques renforcent ce manque de clarté. Les documents officiels ou techniques sont parfois proposés dans une seule langue, rendant la compréhension plus difficile dans une ville cosmopolite comme Bruxelles.

**Cette proposition comprend 3 volets :**

1. Une installation au plus près des besoins : les hubs pourraient être installés dans les quartiers identifiés dans le plan régional qui prévoit de doter un certain nombre de m2 par an en panneaux solaires, de repérer les quartiers les moins dotés qui pourraient être mieux accompagnés, etc.
2. Un-e responsable local-e clairement identifié-e pour d'informer et d'accompagner les habitant-es et les "former" (aide aux achats groupés, accès aux techniques, compréhension des systèmes et intermédiaire, aide du suivi de gestion et comptable). Ces hubs faciliteraient la constitution de communautés d'énergie (solaire, récupération d'eau chaude, etc.) et offriraient un service de suivi technique et administratif et si besoin, pourraient mettre en contact les citoyen-nes et les acteurs intermédiaires. Une liste de contacts avec des professionnels référencés appartenant à différents corps de métier serait proposée par ce ou cette responsable.
3. Une cartographie augmentée. La cartographie solaire existe mais elle pourrait être couplée à une cartographie des panneaux solaires existants pour localiser où il y a pertinence à installer des communautés locales d'énergie. La Région pourrait croiser ces données pour le plan régional cité plus haut.

1<sup>er</sup> retour

Bruxelles Environnement partage certains constats de l'Assemblée. Les projets de partage nécessitent une mobilisation citoyenne et une mobilisation de connaissances et compétences multiples (technique, économique, administratif, juridique, fiscale) : c'est évidemment un défi important pour tout projet citoyen.

Le service Facilitateur Partage/Communauté d'énergie que Bruxelles Environnement met à disposition depuis 2022, vise justement à soutenir les bruxellois dans ces projets par un accompagnement individualisé et des outils de formation, d'information et support technique. Le service est actuellement suspendu mais devrait être à nouveau disponible à partir de 2027. Bruxelles Environnement n'envisage actuellement pas de développer les services complémentaires d'accompagnement proposés par l'Assemblée (« hubs locaux ») dans la mesure où aucun moyen budgétaire n'est disponible pour ceux-ci. Bruxelles Environnement souhaite cependant informer l'Assemblée que la nouvelle mouture du service facilitateur prochainement mise à disposition intègre les enseignements de la mission précédente et devrait répondre

à certaines de ses préoccupations en offrant un service toujours plus adapté aux besoins observés durant la première mission.

Dans le contexte de cette nouvelle mission, Bruxelles Environnement étudiera comment le Facilitateur Partage et Communautés d'Énergie pourrait intensifier sa présence et son accessibilité localement, sur le terrain. Il sera demandé au facilitateur de faire des propositions argumentées de potentiel, permettant le cas échéant de déterminer un objectif politique à atteindre, une vision, permettant de booster le déploiement du partage d'énergie à Bruxelles.

Le développement de nouveaux outils de « mise en capacité » sera évalué (p.ex.: traduire les documents en plusieurs langues, réaliser des vidéos avec du contenu adressé à tous, partage de l'information en collaboration avec les structures locales, etc.). Nous examinerons également dans quelle mesure les nouveaux outils développés par le service Communication de Bruxelles Environnement dans le cadre de la stratégie de proximité, peuvent contribuer à cet objectif. >



**1<sup>er</sup> retour****Une cartographie augmentée**

Bruxelles Environnement ne dispose pas de données relatives à l'ensemble des bâtiments de la Région de Bruxelles-Capitale qui sont déjà équipés de panneaux photovoltaïques ainsi que des coordonnées de leur propriétaire. Bruxelles Environnement constate par ailleurs que le traitement de données à caractère personnel qu'impliquerait la mise en œuvre de la proposition impliquerait un fondement et un encadrement juridiques au regard des exigences du RGPD.

De plus, la carte solaire est un outil pour sensibiliser et communiquer sur le potentiel solaire exploitable à Bruxelles. Cet outil ne poursuit pas de but commercial et n'est pas conçu pour la mise en relation de propriétaires et des personnes qui souhaiteraient installer des panneaux photovoltaïques. La carte permet uniquement de communiquer sur la pertinence environnementale, énergétique et financière d'installer des panneaux solaires.

Pour information, le développement d'un outil qui fera le lien entre ceux qui souhaitent lancer un projet et ceux qui cherchent un projet à rejoindre, est en cours au sein du projet «Empower». L'outil sera disponible bientôt et couvrira toute la Région bruxelloise.

<https://netzerocities.eu/brussels-pilot-activity-empower/>

**Type de suivi**

Suivi partiel

**Action**

Suivi - Donner mandat pour la mise en œuvre



## Soutenir financièrement les propriétaires

Afin de s'inscrire dans la dynamique d'encouragement à la mise en place de communautés d'énergie, la Région pourrait soutenir plus fortement les propriétaires en simplifiant le système de primes pour celles et ceux qui souhaitent installer des panneaux solaires, et à terme se lancer dans la création de communautés d'énergie. Actuellement, le système de primes est extrêmement complexe : beaucoup de critères, beaucoup de papiers à remplir, des deadlines trop courtes... C'est décourageant. Cette proposition peut aussi être liée aux hubs et à la mise en place du/de la référent-e quartier qui viendrait accompagner et soutenir ces propriétaires.

Autre piste : la suppression de la TVA sur les travaux d'installation de panneaux solaires lorsque ceux-ci sont consacrés à des communautés d'énergie.

Sur cette mesure, plusieurs personnes se sont abstenues car la mention « propriétaires précaires » a été retirée.

### 1<sup>er</sup> retour

Bruxelles Environnement rappelle que le système actuel des « certificats verts » assure la rentabilité d'un investissement dans des panneaux photovoltaïques en 7 ans. Par ailleurs, les tarifs de distribution sont favorables au partage d'électricité en Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles Environnement prend note des recommandations de l'Assemblée et étudie les mesures complémentaires de soutien qui pourraient être mises en place dans le cadre de l'élaboration du nouveau « Plan Air Climat Energie » régional. L'applicabilité de la TVA relève des compétences de l'Autorité fédérale : cette suggestion ne pourra donc pas être traitée au niveau régional. Il convient de rappeler que le photovoltaïque est déjà rentable. Le principal obstacle étant l'accès à l'information, il est dès lors nécessaire de renforcer les services de facilitation.

Faciliter l'accès au partage d'électricité des ménages locataires et des ménages vulnérables est un enjeu reconnu par le Plan Air Climat Energie actuel. Dans ce contexte, Bruxelles Environnement mène actuellement une étude dont l'objectif est d'identifier les actions permettant de rendre l'électricité partagée plus accessible pour les habitants de logements collectifs.

Un projet de partage d'électricité 'expérimentale' est également en cours au sein d'une société de logements sociaux depuis 2021. Ce projet était soutenu et suivi de près par Bruxelles Environnement et les enseignements qui en ont été tirés, ont été partagés aux autres gestionnaires de logements sociaux et inspirent les services d'accompagnement. Le projet expérimental initial a donné lieu à la création de la communauté d'énergie locale « Le Foyer d'Énergie Solidaire » en 2026. >

1<sup>er</sup> retour

## SLRB

Sur le photovoltaïque dans le secteur du logement social, situation au 20/08/2026 :

- 2460 kWc réceptionnés sur 125 bâtiments, 2666 logements positivement impactés (soit  $\pm 6,5\%$  du patrimoine de logements sociaux)
- 1400 kWc en chantier, 86 bâtiments, 802 logements ( $\pm 2\%$  du patrimoine de logements sociaux)
- Potentiel encore exploitable : entre 6000 et 10 500 kWc (soit 16 à 28% du patrimoine de logements sociaux) selon la rentabilité des installations recherchées (6 000 kWc correspond à un optimum financier, 10 500 à un maximum installé)

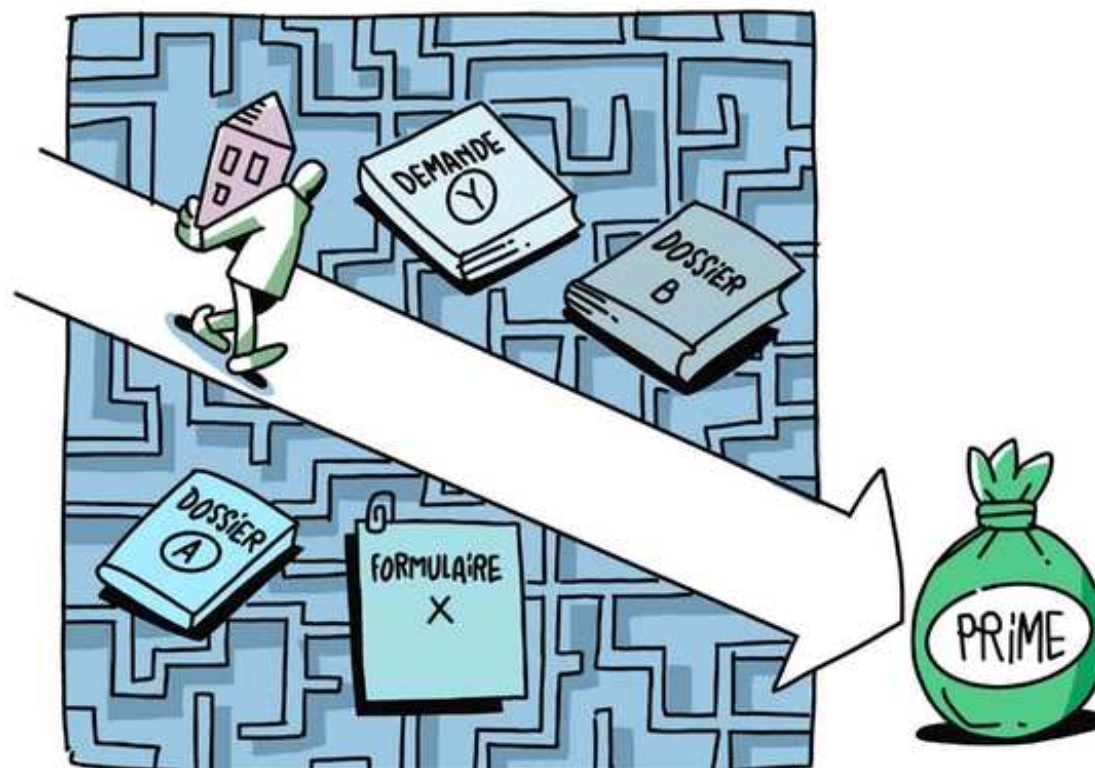
Le secteur du logement social fait face à différentes perspectives en matière d'utilisation de l'énergie, de sorte que les sujets relatifs aux réseaux de chaleur, aux communautés d'énergie, aux installations photovoltaïques, à la décarbonation, au marché de l'énergie ou aux mesures d'utilisation rationnelle de l'énergie - programme PLAGE pourraient faire l'objet d'une stratégie à l'échelle globale pour le secteur.

## Type de suivi

Suivi partiel

## Action

Suivi - Intégrer la proposition dans un plan ou une stratégie lors de sa mise à jour



## Systématiser les partenariats entre les gestionnaires de logements sociaux qui dépendent du public et des acteurs intermédiaires pour l'énergie

Aujourd'hui, l'installation de panneaux solaires sur les surfaces exploitables est faible. Les coûts que cela engendre (en plus des délais administratifs) constituent un frein supplémentaire, surtout pour monter des projets collectifs (communautés d'énergie). Autre frein : environ 60 % de la population bruxelloise est locataire, ce qui limite la possibilité d'investir dans des installations (panneaux solaires, systèmes de stockage, etc.). D'autre part, les locataires dépendent souvent du propriétaire ou d'une copropriété pour toute décision liée à l'énergie.

L'idée serait donc de « contraindre » les sociétés de logements sociaux de service public de passer un partenariat avec les acteurs intermédiaires pour permettre aux occupant-es des logements sociaux d'avoir des tarifs plus avantageux et d'augmenter le potentiel d'énergie renouvelable.

Et pour aller plus loin, imposer la mise en place de panneaux solaires (et de cuves pour récupérer les eaux de pluie) dans toute nouvelle construction ou rénovation de logements sociaux (à partir d'une certaine superficie) quand la Région le peut.

Cette proposition doit être étendue à l'ensemble des bâtiments qui dépendent du secteur public (écoles, administrations, etc.).

### 1<sup>er</sup> retour

Rendre le partage d'électricité accessible aux bruxellois vulnérables est une préoccupation que nous partageons. Un projet de partage d'électricité 'expérimentale' au sein d'une société de logements sociaux existe depuis 2021 dans le sud de la Région. Ce projet était soutenu et suivi de près par Bruxelles Environnement et ses enseignements ont été essaimés parmi les autres gestionnaires de logements sociaux et inspirent les services d'accompagnement. À la suite de cette expérience positive, le Foyer du Sud a voulu élargir les possibilités de partage d'électricité en créant une communauté d'énergie locale « le Foyer d'Énergie Solidaire qui vient de voir le jour en 2026. Au-delà des habitants des logements sociaux, nous pensons aussi aux autres bruxellois qui habitent (surtout) des bâtiments collectifs privés. Leur besoin de soutien est tout à fait pertinent et des difficultés s'observent aujourd'hui surtout dans des copropriétés avec une mixité entre les différents occupants et propriétaires. Il y a d'ailleurs un grand nombre de personnes qui se trouve dans une situation précaire sans pour autant pouvoir bénéficier d'un logement social.

Nous menons une étude permettant de voir ce qui peut être mis en place comme actions afin de rendre l'électricité partagée plus accessible pour les habitants de logements collectifs privés. Les actions qui seront prises en considération incluront entre autres des collaborations avec des acteurs intermédiaires. Ceci dans le cadre du respect de l'esprit coopératif et citoyen des communautés d'énergie. Une attention est apportée par Brugel, qui accorde les autorisations pour mieux garantir le respect de cet esprit et de ces valeurs fondamentales, avec contrôles à la clé. >

1<sup>er</sup> retour

## SLRB

Il n'y a pas lieu d'obliger les Sociétés immobilières de service public (SISP) à se lier à des partenaires externes, le potentiel «production / consommation» interne au secteur du logement social est déjà suffisant.

On pourrait «simplifier et encourager» les SISP à mettre en place des communautés d'énergie couvrant l'ensemble ou de grandes parties de leur patrimoine, et de proposer à leurs locataires de la rejoindre.

Le modèle du Foyer du Sud, avec la création d'une grande coopérative auxquels les locataires sont invités à adhérer, peut néanmoins permettre par la suite une extension à d'autres particuliers. Un des freins à la rentabilité des communautés d'énergie est la différenciation en fonction du nombre de cabines HT entre les différents compteurs couverts par la Communauté d'énergie. Une action d'encouragement simple qui permettrait grandement de pousser les SISP à créer de telles communautés d'énergie serait simplement de faire sauter pour elles, ce verrou.

Concernant le photovoltaïque, les projets photovoltaïques sont en général rentables, mais les freins à leur déploiement ne sont pas la volonté contraire des SSP ou l'absence de potentiel, mais l'état des toitures, la configuration du réseau électrique, le nombre de compteurs, l'éclairage et l'orientation des toitures. Cette obligation ne changera donc pas grand-chose dans la pratique.

## Type de suivi

Suivi partiel

## Action

Suivi - Libérer un budget pour étudier la mise en œuvre

A young man with dark hair, wearing a red hoodie and a name tag that says "Tom VR", is sitting at a table and writing on a piece of paper with a pen. He is looking down at his work. To his left, a woman with long brown hair is partially visible, also looking towards the table. The background is slightly blurred, showing other people in a room with large windows. A blue speech bubble with a green border is overlaid on the image, containing the text "Thématique 4: Vers des logements partagés".

**Thématique 4:**  
**Vers des logements  
partagés**

## Renforcer les recommandations du 1er cycle

- Imposer aux promoteurs immobiliers publics et privés d'intégrer des espaces communs (garages à vélo, local pour bricoler, jardin...) dans tout nouveau projet de construction ou de rénovation (à partir d'une certaine superficie) en Région bruxelloise.
  - Encourager la copropriété à louer ou ouvrir certaines parties de l'immeuble (cave, local vélos, jardin) à des personnes extérieures du quartier, avec des règles simples (charte de gouvernance) pour favoriser le lien social et l'auto-financement.
  - Mettre en place un service de médiation ou de gestion dans l'immeuble ou le quartier, rémunéré en partie par les habitant-es ou la commune, pour s'occuper de la partie administrative et résoudre les conflits.
- Encourager les habitats intergénérationnels en s'inspirant d'initiatives déjà existantes (en France notamment) où l'organisation du logement partagé est supervisée par un organisme ou une plateforme dédiée.
  - Considérer l'importance d'une plateforme numérique (au niveau communal ou régional) recensant les offres de cohabitation, logements temporaires, objets et espaces mutualisés (jardins, parkings).



**1<sup>er</sup> retour**

Pour une réponse générale pour le suivi de toutes les mesures, Perspective plaide pour une articulation renforcée entre les instruments du développement territorial.

### **Encourager d'autres types de logements (intergénérationnels)**

Concernant les espaces communs, la pratique s'inscrit dans ce sens sans codification. Bruxelles Urbanisme - succédant à Perspective, pourrait, avec mandat, nuancer et préciser la programmation des projets (PAD plus précis, renforcement dans le PRAS des affectations favorisant les usages communs). Ces mesures potentielles seraient à préciser avec les compétences d'Urban (rejoignant aussi Bruxelles Urbanisme) et Bruxelles Logement. Ces éléments pourraient intégrer la planification communale (PPAS).

### **Pour la sous-mesure «cartographie des offres de mutualisation»**

Perspective finalise l'étude typologie des équipements, diagnostic sur le maillage des infrastructures de services urbains. Il est prévu

d'élaborer un diagnostic de la mutualisation des infrastructures scolaires sous forme d'une enquête à destination des établissements scolaires permettant de recueillir les informations sur les infrastructures existantes, leurs modalités d'utilisation, les besoins identifiés et les possibilités de mutualisation. Ces premiers éléments sur la mutualisation en lien avec les équipements scolaires permettront de disposer d'un état des lieux et de poser les bases du diagnostic, en vue de la mise en œuvre de projets.

### **Pour les autres fonctions, cartographier les offres de mutualisation nécessiterait :**

- un mandat préalable pour prospecter auprès des autres administrations, associations et acteurs de terrain pour évaluer les données déjà existantes et potentiellement déjà rassemblées dans des bases de données ;
- une méthodologie commune ;
- des outils adaptés.

### **Pour les autres sous-mesures :**

Dans l'attente de la création de Bruxelles Urbanisme, les compétences de Perspective ne couvrent pas celles du RRU et ne sont pas de nature opérationnelle. Tout élément en lien avec le RRU est à travailler avec Urban, notamment tout élément d'ordre opérationnel avec les pouvoirs locaux ou compétents.

### **SLRB**

Une fois que les locaux «autre que du logement» seront relevés au niveau de la SLRB, nous pourrions communiquer sur ceux inoccupés et disponibles. C'est prévu en collaboration avec la Task Force Equipement qui fait du matchmaking. Ceci en cours d'élaboration aussi sur le site web de Solidarimmo (partenariat à officialiser le cas échéant)

Voir à ce sujet : «Rencontres immobilières solidaires» organisée par Solidarimmo et la Task Force Equipement de Perspective, qui a eu lieu le jeudi 8 octobre de 16 à 19h à perspective.brussels.

| Type de suivi      | Action |
|--------------------|--------|
| En cours d'analyse | /      |





## Prochaines étapes

Sur la base des différents niveaux de suivi et des pistes d'action identifiées dans ce premier retour, les acteurs concernés vont désormais travailler ensemble afin d'analyser concrètement comment donner suite aux différentes propositions formulées dans l'avis citoyen. Ce travail collectif permettra au Gouvernement d'élaborer une deuxième réponse, prévue en **octobre 2027**, conformément aux règles de gouvernance de l'Assemblée.

Lorsque cela s'avérera pertinent, les membres du **Comité de suivi** seront associés à ces travaux afin de garantir que les actions envisagées restent fidèles aux préoccupations et aux

priorités exprimées par l'Assemblée citoyenne pour le climat. Composé de dix citoyens et citoyennes, ce comité a pour mission de suivre, pendant un an, les suites données par le Gouvernement aux recommandations de l'Assemblée.

Il convient également de souligner que plusieurs chantiers importants sont actuellement en cours, notamment la mise à jour du **Plan de Gestion des Ressources et des Déchets** ainsi que la révision de la réglementation relative à **l'autopartage**. Ces processus constituent des opportunités concrètes pour intégrer, dans la mesure du possible, les recommandations élaborées par l'Assemblée citoyenne pour le climat. Ainsi, l'élaboration du nouveau **Plan Air-Climat-Énergie** offre également une opportunité concrète d'intégrer les recommandations de l'Assemblée citoyenne pour le climat dans les plans et stratégies régionaux.

L'implication des différentes administrations sera essentielle pour assurer la continuité du suivi de ce troisième cycle. Cette coordination sera assurée par le secrétariat de l'Assemblée citoyenne pour le climat, hébergé au sein de Bruxelles Environnement, en collaboration étroite avec les membres du Comité de suivi, qui veilleront à la bonne prise en compte des engagements annoncés.

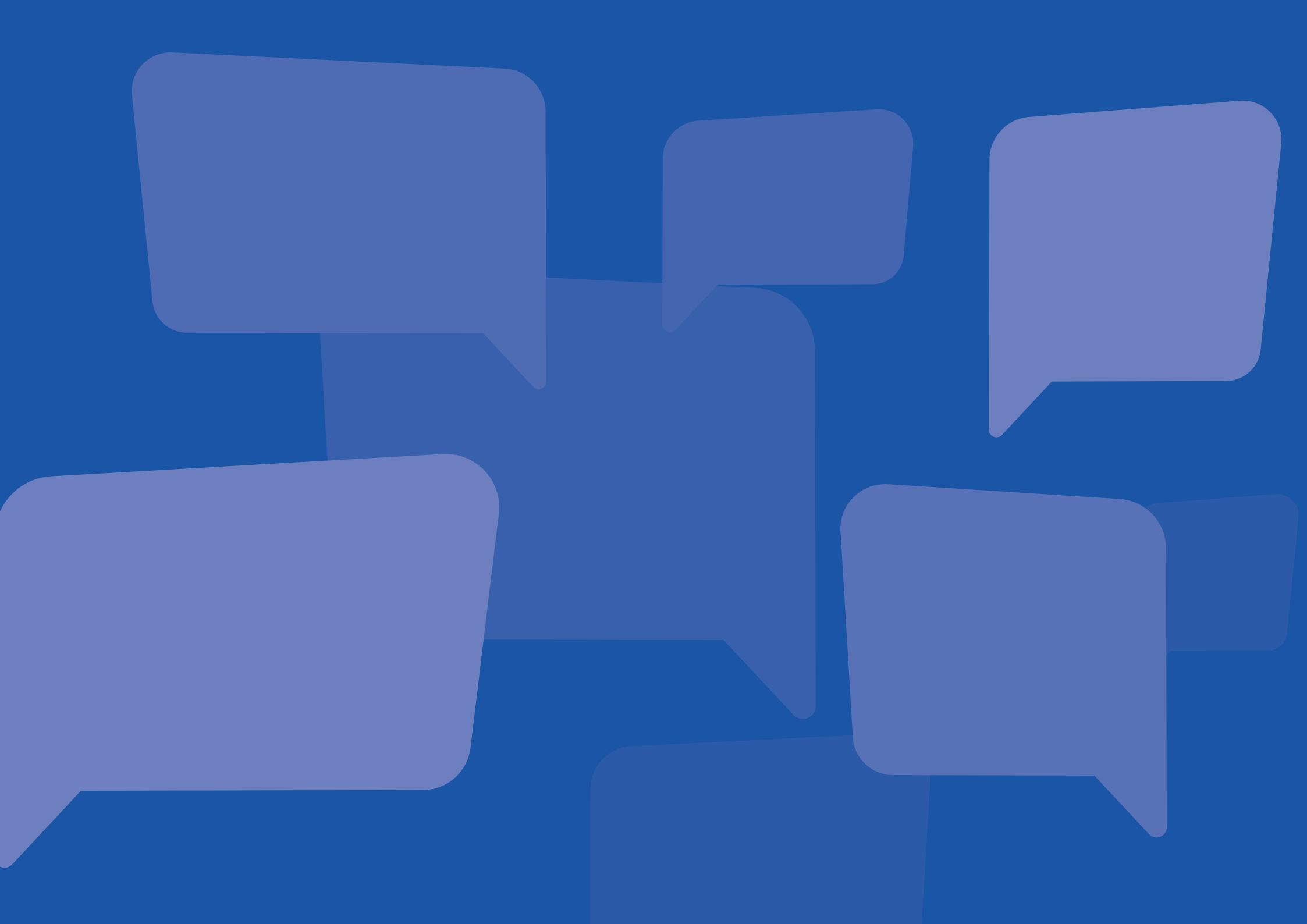
## En savoir plus sur l'impact des cycles précédents

Ce cycle est le troisième organisé dans le cadre de l'Assemblée citoyenne pour le climat. D'autres recommandations citoyennes ont déjà fait l'objet de réponses gouvernementales et de suivis concrets.

Si vous souhaitez découvrir les résultats obtenus lors des cycles précédents, nous vous invitons à consulter **le bilan d'impact 2023-2025 de l'Assemblée citoyenne pour le climat**, disponible sur [assembleeclimat.brussels](https://assembleeclimat.brussels) :

- Une version illustrée et synthétique ;
- Une version complète, reprenant l'ensemble des actions menées et les résultats obtenus.

Ces documents permettent de mieux comprendre comment les recommandations citoyennes ont été prises en compte et l'impact qu'elles ont déjà eu sur les politiques publiques bruxelloises.







**Crédit photographique :**

© Bryapro  
© Freepik p.4

**Illustrations graphiques :**

Juan Mendez

**Éditeur responsable :**

Assemblée citoyenne pour le climat  
Avenue du Port 86C/3000,  
1000 Bruxelles