



**PLAN RÉGIONAL
DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE
PRDD**

**Construisons ensemble
la Région bruxelloise
de demain**

be future
be.brussels



RÉGION DE
BRUXELLES-
CAPITALE

**LE PLAN RÉGIONAL
DE DÉVELOPPEMENT DURABLE :**
UN PROJET POUR BRUXELLES

TABLE DES MATIÈRES

LE PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN PROJET POUR BRUXELLES DE L'URBANITÉ AU TERRITOIRE ET DU TERRITOIRE À L'URBANITÉ	10
UNE VILLE EN TRANSITION : TERRITOIRE ET ÉCHELLES PERTINENTES	11
La ville en réseau	11
La ville et son hinterland	11
Gouvernance du projet	12
L'« écosystème bruxellois » et ses structures naturelles et paysagères	12
Paysages métropolitains	13
Les fonctions de régulation	14
Les fonctions d'approvisionnement	14
Les fonctions sociales, culturelles, sportives et aménités	16
La socio-géographie de la fracture sociale et le droit à la ville	16
Constat : La transition post-industrielle	16
Des densités très différentes	17
De la diversité à la fracture sociale	17
Une économie adaptée	18
Une transition sociogéographique	18
Accessibilités multipolaires et structure de mobilité	20
Transition vers la multimodalité	20
Echelles, accessibilité et transfert modal	20
LE PROJET	
LA VILLE POLYCENTRIQUE À ÉCHELLES DIFFÉRENTES : LES PRINCIPES DE BASE POUR UNE ARCHITECTURE URBAINE	22
Centre-ville ou hyper centre	22
Centres urbains	23
Centres interquartiers	23
Centres de quartier	23
Changer de métabolisme urbain	25
Les échelles du changement	25
Conclusion : du territoire à l'urbanité	26

AXE 1 / MOBILISER LE TERRITOIRE POUR CONSTRUIRE L'ARMATURE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DÉVELOPPER DE NOUVEAUX QUARTIERS

INTRODUCTION	32
LE DÉFI DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE	32
Qualité de vie et accessibilité au logement	34
Une structure spatiale multiscalaire	34
STRATÉGIE 1	
MOBILISER LE POTENTIEL ET LES RESSOURCES FONCIÈRES	37
A l'échelle métropolitaine et régionale	37
Le territoire du Canal	37
Un Plan de qualité paysagère	39
Les sites prioritaires de développement	40
Les pôles de développement prioritaires	44
Le pôle Reyers	44
Le Quartier Nord	47
Le pôle Josaphat	48
Le pôle Heysel	49
Le pôle des prisons de St Gilles et Forest	50
Le pôle de l'ex-site de l'OTAN	51
Le Quartier européen	51
Le quartier de la Gare du Midi	53
Gare de l'Ouest	54
Le site Delta Herrmann-Debroux	56
Le site des casernes d'Ixelles et d'Etterbeek	57
Les campus universitaires	59
Le Pentagone de Bruxelles Un centre-ville en redéploiement	61
A l'échelle intercommunale et locale	63
STRATÉGIE 2	
PROPOSER UNE DENSIFICATION MAÎTRISÉE	65
Les caractéristiques de la densification	65
Contextualisation	65
Les formes variables de la densité	65
Les conditions de la densification	66
La densification du tissu existant	66
Une densification liée à une bonne accessibilité en transport public	67
Une densification proportionnelle à la dimension de l'espace public	67
Une densification respectueuse du patrimoine architectural	68
Une densification liée à une présence suffisante d'espaces verts	68
Une densification proportionnelle à la taille des parcelles et des îlots	68
Une densification qui s'appuie sur la revalorisation du bâti existant	68
Une densification accompagnée de la création des services de proximité	69
L'intégration d'immeubles élevés	69
STRATÉGIE 3	
ACTIONS FUTURES POUR LE LOGEMENT SOCIAL À BRUXELLES	71

AXE 2 / MOBILISER LE TERRITOIRE POUR DÉVELOPPER UN CADRE DE VIE AGRÉABLE, DURABLE ET ATTRACTIF

INTRODUCTION	74
STRATÉGIE 1	
LES ÉQUIPEMENTS COMME SUPPORTS DE LA VIE QUOTIDIENNE	76
Les noyaux d'identité locale	77
Développer l'offre en équipements de proximité	78
Répondre aux besoins en matière d'accueil de la petite enfance	78
Répondre aux besoins en matière d'infrastructures scolaires	79
Répondre aux besoins en matière d'équipements sportifs et récréatifs	80
Répondre aux besoins en matière d'équipements culturels	81
Répondre aux besoins en matière de commerce de proximité	82
Répondre aux besoins sociaux et sanitaires de proximité	83
Répondre aux besoins en matière de sécurité	83
Répondre aux besoins en matière d'accès numérique	83
Réserver et mobiliser le foncier pour développer l'offre en équipements de service public régional	84
Développer l'offre en équipements à rayonnement international	84
Kanal - Un musée d'Art moderne et contemporain	85
Une infrastructure de congrès	85
STRATÉGIE 2	
LES ESPACES PUBLICS ET LES ESPACES VERTS COMME SUPPORTS DE LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE	86
L'amélioration de la qualité de l'espace public	86
L'augmentation de l'emprise de l'espace public et d'espaces verts dans les quartiers denses	88
Le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux	88
STRATÉGIE 3	
AMÉLIORER L'ÉQUILIBRE ENTRE LES QUARTIERS	91
Définir une Zone de Revitalisation Urbaine	91
Poursuivre la politique des contrats de quartier durable	92
Développer les contrats de rénovation urbaine	92
Rapprocher les systèmes de primes à la rénovation et primes énergétiques	93
Régionaliser la politique de la ville	93
Renforcer les dynamiques locales et citoyennes	94
STRATÉGIE 4	
DÉFENDRE ET PROMOUVOIR LE PATRIMOINE URBAIN COMME VECTEUR D'IDENTITÉ ET D'ATTRACTIVITÉ	95
La valorisation du patrimoine urbain	95
Périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine et liste du patrimoine emblématique	96
Réseau d'axes structurants patrimoniaux	96
Concilier l'amélioration de la performance énergétique et la conservation du patrimoine	97
Fondation CIVA	97
Maître-Architecte	98
La promotion de l'identité spécifique des quartiers	98

STRATÉGIE 5	
RENFORCER LE PAYSAGE NATUREL	99
Renforcer le maillage vert	99
Renforcer le maillage bleu	101
Renforcer les maillages stratégiques	102
Le maillage socio-récréatif et le maillage jeux	102
Le maillage écologique	102
Protéger la biodiversité	103
Les zones de protection et de revalorisation des sites semi-naturels	103
Les zones de renforcement de la connectivité au réseau écologique	103
Renforcer les espaces ouverts à l'échelle métropolitaine	103
STRATÉGIE 6	
PRÉSERVER ET AMÉLIORER LE PATRIMOINE NATUREL RÉGIONAL	106
Améliorer la gestion environnementale de l'eau	106
Protéger les ressources en eau et promouvoir une gestion durable de l'eau	107
Assurer la qualité environnementale du réseau hydrographique	108
Lutter contre les inondations	108
La coordination des « acteurs de l'eau »	109
Limiter les nuisances environnementales	109
La qualité de l'air	109
Combattre les nuisances sonores	110
Des zones de confort	111
Ondes électromagnétiques	112
Préserver les sols	112
Maîtriser la demande en énergie et développer les énergies renouvelables	113
Gérer durablement les déchets	115

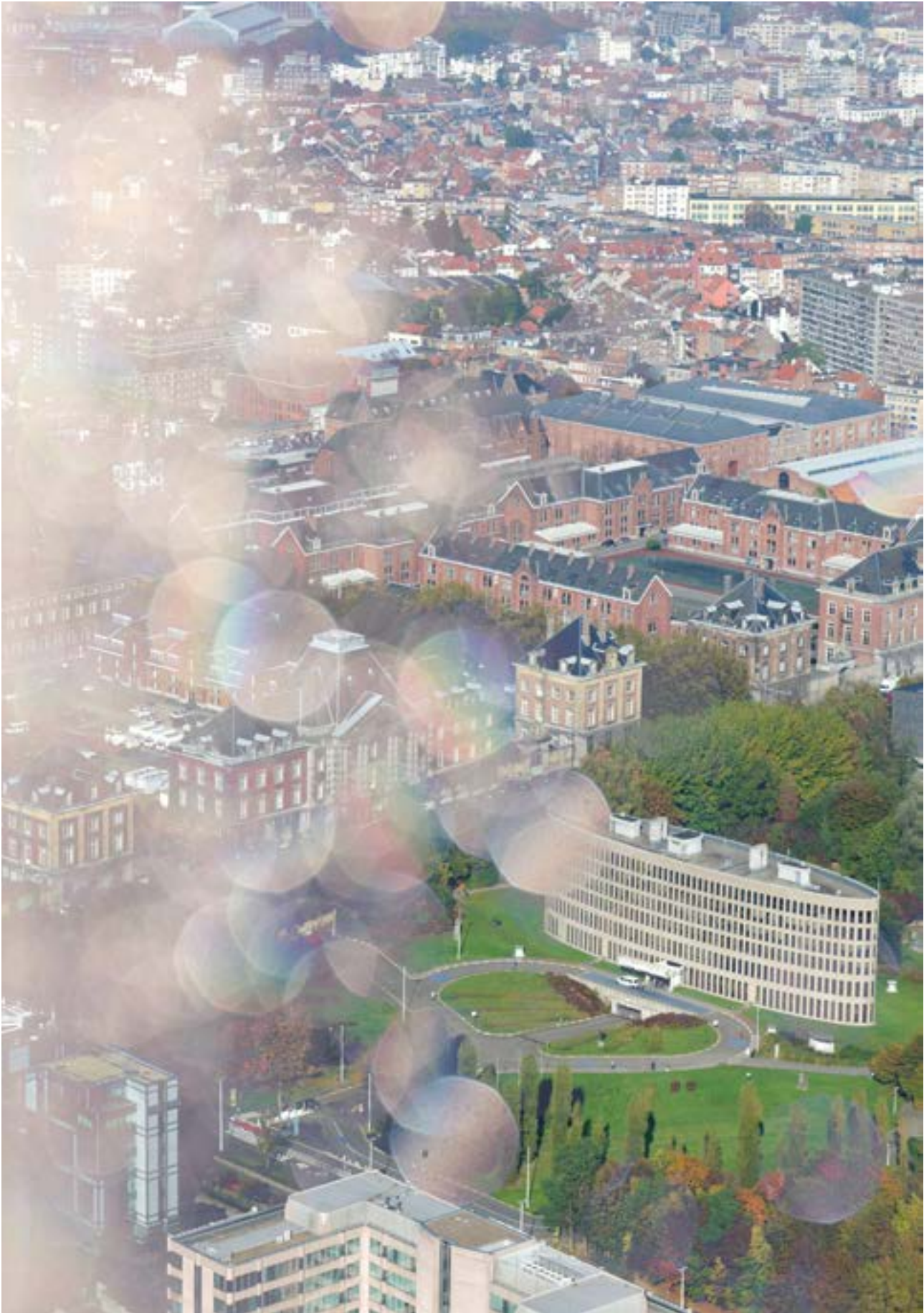
AXE 3 / MOBILISER LE TERRITOIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE URBAINE

INTRODUCTION	120
STRATÉGIE 1	
SOUTENIR LES FONCTIONS ÉCONOMIQUES DANS LEUR DIMENSION SPATIALE	122
Renforcer les axes de développement économique	122
Clarifier la place de l'activité économique au sein du territoire et sa cohabitation avec les autres fonctions urbaines	123
Les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)	124
Les zones monofonctionnelles	125
Faire émerger des pôles de compétitivité	125
STRATÉGIE 2	
REQUALIFIER LA PLACE DES SECTEURS ÉCONOMIQUES	126
Maîtriser l'offre tertiaire	126
Le développement tertiaire à l'échelle métropolitaine et internationale :	
un nouvel axe tertiaire Quartier européen / Bd Léopold III/Aéroport de Bruxelles-national	127
Renforcer l'offre commerciale	129
Renforcer l'armature commerciale et l'identité des lieux	130
Atteindre un équilibre entre les différents pôles commerciaux	130
Renforcer le centre-ville	130
Aider le commerce à s'adapter aux défis de demain	130
Aider au développement des entreprises commerciales	130
Un développement commercial interrégional concerté	131
Soutenir et développer l'offre industrielle	131
Renforcer l'armature logistique	133
Soutenir une activité économique à rayonnement international	134
Soutenir l'économie de la connaissance	134
Renforcer l'offre touristique	135
Développer un nouveau pôle international de congrès et d'événements au Heysel	135
Valoriser le patrimoine bruxellois	136
STRATÉGIE 3	
SOUTENIR L'ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ ET L'EMPLOI LOCAL	137
Soutenir une économie de proximité	137
Mettre en place un périmètre d'incitation à l'emploi : La Zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS)	138
Développer des Pôles Formation-Emploi	139

AXE 4 / MOBILISER LE TERRITOIRE POUR FAVORISER LE DÉPLACEMENT MULTIMODAL

INTRODUCTION	142
Constats et orientations	143
La mobilité bruxelloise est métropolitaine	143
La mobilité est un facteur de cohésion sociale	143
Les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment attractives :	
le développement de nouveaux services de mobilité	144
L'impact environnemental de la mobilité est trop élevé	144
L'intégration urbaine des infrastructures de mobilité n'est pas optimale	146
Vision et objectifs stratégiques	146
Méthode	147
Financement et mise en pratique	147
Déclinaison des objectifs	147
AUX ÉCHELLES INTERNATIONALE ET NATIONALE	
LES PORTES D'ENTRÉE DANS LA RÉGION	148
Au niveau aéroportuaire	148
Au niveau ferroviaire	148
Gares nationales bruxelloises	148
Gare de Bruxelles-Midi	148
Autocars internationaux	149
Logistique internationale et nationale	149
Transport routier	149
Voie fluviale internationale et nationale	149
A L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE	
L'ÉVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET LES CORRIDORS DE MOBILITÉ	150
Le vélo à l'échelle métropolitaine	151
Transport public à l'échelle métropolitaine	151
Offre ferroviaire métropolitaine	151
Transport public interrégional	151
Les voiries pénétrantes : d'un réseau à caractère autoroutier vers des voies urbaines et multimodales	152
Le réaménagement du Ring	152
Les solutions de mobilité pour favoriser le report modal à l'échelle métropolitaine	153
La logistique à l'échelle métropolitaine	154
A L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET LOCALE	
L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ET DE LA VILLE POLYCENTRIQUE	155
Appuyer le développement urbain sur les nœuds multimodaux	155
Intégration du développement polycentrique	156
Les modes actifs (piétons et cyclistes)	156
Le mode piéton	156
La création de zones apaisées	157
Le mode Vélo	157

La desserte ferroviaire régionale	158
A l'échelle régionale et locale : L'évolution du transport public STIB	159
Réseau léger de surface	159
Réseau métro et prémétro	159
Les extensions des réseaux de transport public régionaux	160
L'évolution du réseau routier : vers une nouvelle utilisation de la voiture	161
L'intégration urbaine du réseau routier	161
Des corridors multimodaux de mobilité	161
Garantir la sécurité routière	161
Garantir une circulation fluide des véhicules de secours et d'urgence	162
Le stationnement	162
Les deux roues motorisées	163
Les cars touristiques	163
Le transport rémunéré de personnes	163
Nouveaux véhicules et nouveaux usages	164
La logistique intra-bruxelloise	164
LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PRDD	
Développer les collaborations avec les autres acteurs aux différentes échelles	166
Renforcer et coordonner les acteurs publics régionaux du développement territorial : la Plateforme territoriale	166
Gouvernance et coordination des acteurs du logement	166
Établir une coordination stratégique entre les politiques et les structures publiques bruxelloises	167
Développer la concertation entre la Région et les 19 communes	167
Développer les synergies avec les instances communautaires	167
Intégrer l'échelle métropolitaine	168
Travailler main dans la main avec les institutions européennes	170
Promouvoir l'investissement de l'Etat fédéral dans sa Capitale	170
Mettre en place une planification dynamique et cohérente au travers de divers instruments régionaux	171
Développer une stratégie de suivi des politiques régionales	171
Créer des infrastructures de ville intelligente	171
Associer le citoyen au développement régional	173
Mobiliser la population autour des enjeux urbains	173
Associer les citoyens au développement durable	173
S'inscrire dans la lutte contre la fracture sociale et territoriale	174
LISTE DES ACRONYMES	175



LE PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN PROJET POUR BRUXELLES

De l'Urbanité au Territoire et du Territoire à l'Urbanité

Le territoire est le point de départ de tout projet urbain. Il est également son point d'aboutissement. La dynamique urbaine se décline, en outre, à plusieurs échelles et est le fruit de processus spontané ou décidé. Ainsi, le territoire doit être vu comme le lieu où s'expriment les différents défis sociétaux que notre ville-région doit affronter : fracture sociale, pauvreté, crise de l'emploi, manque d'industrie urbaine, crise du logement (social), enseignement, etc.

Le territoire est la scène où les défis résultant de l'évolution du monde se manifestent et s'anticipent : transition écologique, internationalisation, évolutions technologiques et des techniques, modifications de comportements associés, croissance démographique, transformations des circuits de production, de distribution et de recyclage, transition énergétique, citoyenneté et civisme, accès à la culture et l'expression artistique, santé, pauvreté, ... Un Plan Régional de Développement Durable se doit de leur donner une place. Ainsi, le plan de développement territorial exprime les grandes trajectoires du projet de ville, tant en termes d'ambitions de développement qu'en termes de transitions souhaitées. Il offre un cadre de réflexion (une nouvelle carte mentale) pour les différents acteurs de la ville.

Premièrement, le plan cherche à définir et à identifier l'armature spatiale de la Région : la structure spatiale multiscalaire et fédératrice des activités et du bâti (les forces d'agglomération) et son articulation avec l'armature et les structures des espaces naturels et ouverts (vallées, maillages vert et bleu). Ces deux dimensions spatiales forment les bases de la structure de l'espace naturel et du paysage et de la structure de mobilité. Ils déterminent l'armature territoriale du système bruxellois. Un diagnostic du métabolisme urbain est établi de manière à préciser et mettre en évidence les processus et



les dynamiques garantissant la vie de ce territoire bruxellois. Le projet urbain et métropolitain influence ces dynamiques. C'est donc lui qui détermine les axes souhaités pour le développement durable de Bruxelles et les transitions nécessaires pour y parvenir. Le PRDD offre une vision sur le développement du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale relié à son hinterland, une lecture des échelles superposées qui forment une ville et ses activités, une définition des différents pôles de développement et des différents bassins de vie. Il propose enfin un maillage pour que les différents pouvoirs politiques, la société civile et la population puissent se référer à un cadre commun. Ainsi, la Région veut contribuer à l'élaboration d'une ambition forte et partagée pour son territoire.



UNE VILLE EN TRANSITION

Territoire et échelles pertinentes

LA VILLE EN RÉSEAU

Bruxelles fait partie d'un réseau de villes. Elle est considérée comme une ville réticulaire, d'abord intégrée à un réseau de villes belges (RUB : réseau urbain belge à comparer à la Randstad Holland), intégrée à son tour dans le réseau des villes européennes.

La ville est donc inscrite dans un large réseau mondial qui fonctionne de plus en plus comme l'espace dans lequel s'expriment les flux générés par la ville. A cet égard, Bruxelles peut être considérée comme une petite « ville monde ». Son rôle sur l'échiquier international, la population très diversifiée qu'elle accueille, son économie largement orientée vers l'international nécessitent la prise en considération de cette dynamique de réseau. Ce réseau et les connectivités qu'il induit « prennent place », s'ins-

crivent dans le tissu urbain en déterminant les nœuds et les intensités qui apparaissent dans la ville. Le développement de la Région de Bruxelles-Capitale participe donc directement à un système mondial et interagit avec lui par l'intermédiaire des fonctions qu'elle assure dans le réseau des villes et des métropoles européennes.

LA VILLE ET SON HINTERLAND

Une ville est un système complexe. Elle est une forme sociétale de grande densité et de grande diversité fonctionnelle et culturelle dans un espace limité. Mais cet espace n'est pas circonscrit, ni par des limites naturelles, ni par sa structure administrative. La ville est en permanente interaction avec un hinterland proche et plus lointain. Ainsi, Bruxelles est la Région de Bruxelles-Capitale, composée de 19 communes. Elle est aussi une métropole,

qualifiée d'horizontale (cfr. Secchi & Vigano) tant elle inclut une grande partie du territoire du pays dans sa zone fonctionnelle et donc de nombreux autres centres urbains de plus petites dimensions. Cet état de fait lui donne une structure de type polycentrique. D'autant plus que cette périphérie a des caractéristiques très différentes au vu du Pajottenland, ou de l'axe industrialisé vers le nord, ou de l'est et le sud marqués par de grands centres universitaires, etc.

Ainsi, la ville doit s'entendre et composer avec son territoire extérieur, c'est-à-dire avec la périphérie ou le territoire métropolitain. Sa vie ne s'arrête pas à ses frontières. Son tissu se poursuit au-delà de ses limites administratives. De nombreux échanges et équilibres se forment entre Bruxelles et sa périphérie : échanges et complémentarités économiques, flux de mobilité, flux écologiques, mobilité résidentielle, histoires communes, images et appartenances collectives et partagées. Même si les structures de l'Etat ont donné une forme au territoire de la Région bruxelloise, les dynamiques écologiques, économiques, sociales et culturelles sont en interaction continue avec un extérieur et transcendent les frontières, arbitraires et abstraites par essence.

GOVERNANCE DU PROJET

Le projet urbain se construit dans le cadre institutionnel complexe qui est le nôtre. La Région assume donc le rôle de Bruxelles en tant que centre métropolitain, mais exprime son ambition de développement durable dans un espace plus large et sollicite toutes les collaborations possibles et nécessaires pour arriver à un développement transversal et intégré. Toutefois, dans le cadre des compétences qui sont les siennes, la Région cherche à définir

les structures territoriales qu'elle maîtrise et qui doivent faire partie des ambitions du projet de ville.

Il s'agit donc de définir un développement territorial basé sur l'espace fini de la Région bruxelloise, la réalité des nœuds et des leviers qui interagissent et influencent un territoire plus large, un hinterland proche et parfois très lointain.

C'est ainsi que la Région, à travers son PRDD, suggère de structurer la lecture du territoire au niveau de ses échelles et de leurs fonctions spécifiques : métropolitaines, régionales, communales et locales. Ces échelles auront leurs propres centralités. Chaque lieu a donc sa proximité et sa « zone d'influence ». Le plan développe une hiérarchie des centralités bruxelloises (existantes et futures) en 4 niveaux :

- L'hypercentre-ville, jouant un rôle à l'échelle internationale, métropolitaine et régionale ;
- Les centres urbains, jouant un rôle à l'échelle métropolitaine et régionale ;
- Les centres interquartiers, jouant un rôle à l'échelle régionale et intercommunale (district urbain) ;
- Les centres de quartier, dont le rôle se situe à l'échelle intracommunale.

Ces centralités seront le produit combiné de la morphologie naturelle de la Région bruxelloise et de son hinterland ; de la géographie socio-économique du territoire et des structures de mobilité et d'accessibilité. Ces différentes structures spatiales superposées offriront une première lecture du territoire de notre ville-région et une armature spatiale pour les développements ultérieurs.

L' « écosystème bruxellois » et ses structures naturelles et paysagères

La notion d'écosystème considère la nature et la structure de l'environnement, du milieu habité. Un écosystème humain définit les interactions entre la vie en société, ses structures sociales, politiques et culturelles, l'environnement naturel et construit, ainsi que les activités et les économies qui en découlent.

Les défis écologiques imposent de revoir le rapport à la morphologie naturelle de la ville. Nous constatons que le développement de la ville moderne ne s'est pas conformé

aux données naturelles. Cela se traduit aujourd'hui par des problèmes d'inondations, de traitement des eaux, d'imperméabilité des sols, de pollution, de perte de biodiversité et d'espace naturel, etc. Il y a donc lieu de restaurer la macrostructure écologique et d'instaurer une meilleure prise en compte des dynamiques naturelles. Contrairement à une planification qui cherchait auparavant une séparation des fonctions, un zonage, nous devons aujourd'hui accepter une mixité et une complexité plus grande du système urbain. Les éléments structu-

rants de cette dynamique sont les espaces ouverts (maillage vert) ou le réseau hydrologique (maillage bleu).

Parallèlement, nous devons reconnaître la fonction sociale que remplissent les espaces ouverts. Ainsi, le rapport « Metropolitan Landscapes », dont l'approche est de mettre en relation le développement urbain par l'espace ouvert, relève que le paysage métropolitain bruxellois est confronté à de multiples défis : défi de « la croissance démographique, défi de l'emploi pour une population variée, défi d'une mobilité efficace et durable, défi d'un approvisionnement alimentaire de qualité, défi d'une gestion écologique et spatiale de l'eau, défi de la transition énergétique, défi de la lutte contre la perte en biodiversité... »¹.

L'urbanisation nous a livré un paysage hybride où les frontières entre ville et campagne, zones bâties et zones ouvertes ne sont plus clairement lisibles. Les paysages et espaces ouverts font désormais partie de l'urbanité et remplissent de multiples fonctions au sein de l'espace urbain : fonction sociale, lieu de production de nourriture, régulateur de crues en absorbant les pics de précipitations, régulation du microclimat en tempérant les îlots de chaleur et les effets aérodynamiques, lieu de mobilité douce et espaces de loisirs. Ils constituent, en outre, un tampon contre toutes sortes de nuisances.

Les paysages constituent un facteur d'attractivité et de lisibilité de la trame urbaine et métropolitaine. Ils agissent sur les équilibres naturels, au-delà des frontières institutionnelles. Les paysages doivent être traités davantage comme des systèmes écologiques en s'attachant à préserver et développer la continuité des espaces naturels et des parcs, la gestion et les ressources en eau, la biodiversité, etc.

PAYSAGES MÉTROPOLITAINS

L'aire métropolitaine bruxelloise ne possède pas d'identité paysagère forte. La topographie et le système hydrographique des affluents de la Senne n'ont pu empêcher une urbanisation massive et désordonnée. « On observe ainsi plusieurs types de paysages entremêlés : de nombreux paysages humides, un ensemble de petites réserves naturelles, la forêt de Soignes, des vallées agricoles qualitatives, des corridors verts ou des petites poches agricoles en pleine ville. »². Le paysage métropolitain est ainsi formé par quatre grandes structures métropolitaines :

La vallée des infrastructures

La vallée de la Senne et le canal qui, par leur faible topographie, ont concentré les infrastructures fluviales et ferroviaires et de nombreuses zones industrielles. Leur actuelle reconversion produit des espaces ouverts aux forts potentiels de développement.

Le paysage construit

Constitué au fil de l'histoire, on y retrouve une famille d'espaces publics, de parcs et d'axes historiques à forte valeur structurante.

Le système d'espaces ouverts

De larges espaces ouverts qui se concentrent sur tout le pourtour de la métropole.

Le paysage humide

Un système capillaire d'affluents de la Senne structurant fortement les parcs, de zones inondables, humides et boisées.

La superposition de ces quatre systèmes produit une structure paysagère pour la métropole. « Cette lecture du paysage permet de prendre position sur l'ensemble du territoire en mettant en évidence les éléments à conserver, à renforcer ou à abandonner. »³. Les choix doivent s'opérer selon trois critères :

- Une accessibilité publique pour tous et à une échelle élargie ;
- Le voisinage programmatique en déterminant sa destination d'usage ;
- La valeur systémique en se focalisant sur les relations et les échanges entre eux.

Renforcer la lisibilité de ces structures est déjà un élément de base du projet urbain. Ces paysages urbains peuvent ainsi devenir les lieux d'un nouveau rapport entre ville et nature. Ils permettent de formuler des politiques communes dans des zones transfrontalières, de générer une mixité sociale, de gérer les conflits d'usage et d'exploitation. Ils contribuent à préserver et améliorer la biodiversité, à limiter les risques d'inondations et à améliorer les cycles de l'eau. Ils supportent la croissance démographique en guidant la densification, en offrant des lieux de rassemblement et d'évènement. Ils aident à faire évoluer les mentalités en ce qui concerne les modes de déplacement.

¹ J. MABILDE et E. VANEMPTEN, Le paysage métropolitain en tant que coalition, in Metropolitan Landscapes – espace ouvert, base de développement urbain, pp 11 et svtes.

² Ib, p45

³ Ib. P46



LES FONCTIONS DE RÉGULATION

Les structures paysagères métropolitaines forment une armature spatiale indispensable pour les fonctions de régulation de l'écosystème bruxellois et le maintien de sa vie urbaine :

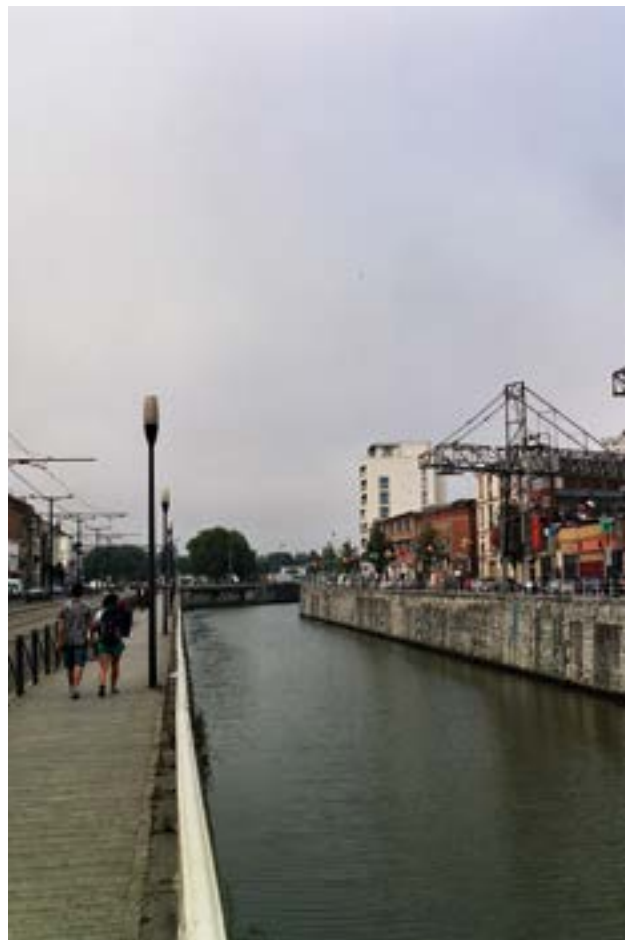
- Les changements climatiques appellent à des politiques d'atténuation et d'adaptation. Il s'agit d'une réelle urgence. Or, les politiques établies dans le cadre des accords internationaux, mettent parfois un certain temps à produire leurs effets. Pour les villes et les métropoles, l'établissement d'un plan « climatique » visant à anticiper les conséquences du changement climatique et à proposer des solutions pour les réduire ou les accompagner s'impose. S'agissant de Bruxelles, ce plan doit être pensé de façon transversale pour notre ville-région et pour la métropole. Il peut synthétiser les engagements déjà pris, les amplifier afin de répondre aux défis spécifiques identifiés (gestion des eaux de pluie d'orage, lutte contre les îlots de chaleur, pollution de l'air, limiter la dépendance au pétrole, etc.) et les concrétiser dans un processus de transition durable plus ambitieux.
- Dans ce cadre, la gestion de l'eau doit faire l'objet d'une attention particulière. Elle fait, en effet, intervenir actuellement plusieurs opérateurs dans la gestion du

cycle de l'eau. Cette gestion impose une coordination interrégionale au niveau des bassins-versants. Elle aura notamment pour objectif de renforcer le maillage pluie et si nécessaire de définir la politique des bassins d'orage en intégrant une gestion plus fine et nuancée de l'eau par îlot, la réduction des surfaces imperméables et la séparation des eaux usées et de pluie qui doit encore faire l'objet d'amélioration à Bruxelles.

- Le patrimoine naturel bruxellois est important. 54% du territoire correspond à des espaces verts ou assimilés. Le rôle des espaces verts dans le maintien et le renforcement de la biodiversité est essentiel et participe de façon fondamentale à l'écosystème bruxellois (rôle écologique, social et économique). Néanmoins, le réseau écologique reste très morcelé. Les espaces verts centraux sont isolés et peu nombreux. La pression de la ville sur la nature reste très importante et impose de continuer à la préserver un maximum pour le développement des services écosystémiques.

LES FONCTIONS D'APPROVISIONNEMENT

L'approvisionnement de la ville pose d'importantes questions. Celui-ci est aujourd'hui principalement assuré par





le trafic routier, et ce jusqu'au cœur des quartiers. Cette situation provoque des nuisances pour les habitants en matière de pollution de l'air, de bruit, de mobilité. La réduction de ces nuisances est un enjeu important car il touche à la santé et à la qualité de vie en ville. Le trafic de marchandises réalisé par la route (camions et camionnettes) est en effet responsable de 14% de la congestion et de 30% des émissions urbaines de gaz à effet de serre liées au transport. Or, la pollution atmosphérique est un phénomène préoccupant puisque ses effets sur la santé, l'environnement et le climat sont avérés. Un meilleur suivi et un élargissement des paramètres et indicateurs sont nécessaires pour permettre une action publique plus performante en la matière. Des politiques transversales en vue d'une amélioration qualitative sont nécessaires car la population de Bruxelles augmente et partant, ses besoins d'approvisionnement. La Région organise l'approvisionnement de la ville en mettant en place une structure de distribution urbaine (combinant espaces logistiques, centres de distribution urbaine (CDU), aires de livraisons et règles de gestion), ce qui limitera la présence des camions en ville. Simultanément, la Région prépare la transition du transport par la route vers la voie d'eau et le chemin de fer, notamment sur le site de Schaerbeek-Formation amené à devenir une plateforme logistique à l'échelle métropolitaine.

La production et la distribution alimentaire dans le contexte urbain sont en mutation profonde. Différents impératifs à différentes échelles se superposent : la nécessité globale de raccourcir les chaînes de production et de distribution, la révision des modes de production industrielle en vue de la qualité alimentaire, les effets négatifs des pesticides, le manque de bien-être des animaux, ... Les problèmes sociaux de santé générés par la culture de consommation, les demandes de recyclage et d'usage de déchets alimentaires, le grand potentiel que représente l'agriculture urbaine, les nouvelles technologies de production alimentaire, la plus grande demande d'aliments de qualité bio et produits à proximité, la crise et la reconversion nécessaire des petites fermes, ... imposent également une politique intégrée. La stratégie Good Food de la Région de Bruxelles-Capitale a comme objectif d'accompagner cette transition. Il s'agit maintenant de l'intégrer dans une vision territoriale, de lui donner une place structurante dans ce PRDD, de la « placer » en ville, d'en faire un instrument de redéveloppement du secteur économique primaire, de production collective et de cohésion sociale.

Le cycle de vie de la matière et de l'énergie nous pousse à mettre en place des processus circulaires de consommation en optimisant les cycle d'usage et de recyclage.

LES FONCTIONS SOCIALES, CULTURELLES, SPORTIVES ET AMÉNITÉS

Les activités et les infrastructures sociales, culturelles, sportives et récréatives ont, du fait des politiques communales, une répartition territoriale plus équitable en comparaison avec d'autres villes plus centralisées et concentriques. Une planification intégrée est nécessaire pour réagir au boom démographique et aux densifications diversifiées et pour répondre aux besoins sociaux des plus démunis dans les quartiers les plus pauvres.

La mobilité active fait partie de la transition des modes de transport voulue par la Région. Autant le réaménagement du territoire que la politique de mobilité tendent vers un basculement visible des modes de déplacement. L'occupation du sol devra donc être dévolue davantage aux mobilités douces – la marche, le vélo ou les nouveaux moyens de transports individuels – et aux transports en commun performants.

L'habitat et le bassin de vie sont essentiels pour la santé et le bien-être psychique et physique. Une amélioration qualitative est nécessaire dans le cadre de vie pour répondre aux besoins des habitants. Il s'agit de politiques de prévention en améliorant la qualité de l'air, réduisant les nuisances sonores, augmentant les zones vertes et

de récréation, les infrastructures sportives, les services d'alimentation, etc.

Valeur paysagère, lecture de la ville et caractérisation des lieux : l'histoire urbaine, dans son interaction continue avec le milieu naturel et les régimes de production, a produit un patrimoine matériel et immatériel.

Cette histoire doit, dans le même temps, être maintenue et continuée. La lecture de la ville est améliorée si l'histoire est rendue visible tout en permettant qu'elle soit transformée par les évolutions contemporaines.

L'approche écosystémique rétablit le rapport entre la ville et la nature sur le territoire urbain. L'urbain se compose des espaces ouverts et bâtis qui se combinent en différents paysages. Les structures naturelles doivent être combinées avec les structures de mobilité et la géographie sociale. Elles donnent une armature spatiale du système urbain de proximité qui peut devenir sujet d'une gouvernance locale et d'une planification territoriale. Dans cet écosystème de proximité, les fonctions nécessaires à son maintien peuvent être désignées : les fonctions de régulation, les fonctions d'approvisionnement et les services sociétaux (fonctions sociales, culturelles, sportives et de santé).

La socio-géographie de la fracture sociale et le droit à la ville

La réalité sociogéographique de Bruxelles présente une organisation spatiale légèrement différente, suivant un schéma concentrique du développement historique de Bruxelles : elle se développe autour du pentagone historique, de la première couronne industrielle et puis de la deuxième couronne périphérique plus résidentielle de l'entre-deux guerres et de l'après seconde guerre.

CONSTAT : LA TRANSITION POST-INDUSTRIELLE

La typologie sociale de Bruxelles a fondamentalement changé ces dernières décennies. L'exode urbain et la désindustrialisation durant la dernière période du XXème siècle amènent non seulement une urbanisation de la périphérie (y compris au-delà des limites de la Région bruxelloise) mais aussi un changement dans les quartiers

populaires de la première couronne. Se développe alors ledit « croissant pauvre » de Bruxelles dans les quartiers ouvriers désindustrialisés autour du canal. Ces quartiers concentrent, outre une pauvreté plus élevée que la moyenne, des facteurs d'exclusion générationnels, culturels ou sanitaires. Les développements post-industriels, portés par l'internationalisation et le passage à une économie de services et de soins, se localisent, quant à eux, au-delà des anciens centres, plus en périphérie, dans les quartiers de première et de seconde couronne. L'exode urbain continue de frapper Bruxelles et touche à la fois les classes plus aisées mais également une partie de la population moins nantie confrontée à des difficultés à trouver à se loger.

Une fracture sociale se territorialise entre des quartiers centraux pauvres qui concentrent chômage (de presque

20%) et pauvreté (de presque 30%) d'une part, et une large périphérie de plus en plus nantie d'autre part. Cette structure spécifique de la métropole mène à des défis particuliers et parfois contradictoires dans l'aménagement du territoire.

Pour des raisons économiques et fiscales, la Région a soutenu cette structuration en développant, simultanément, les besoins d'infrastructures pour permettre la navette entre la ville et sa périphérie (autoroutes urbaines, tunnels, ...) et une politique d'attraction et de maintien des classes moyennes (politiques de logement, de primes, etc.), parfois avec des effets de gentrification. Les besoins sociaux restent néanmoins très importants en termes d'emploi (chômage structurel et marché du travail inadapté), de logements abordables et très concentrés spatialement. Cette socio-géographie marquée se reproduit dans la distribution, la qualité et l'accessibilité des services éducatifs, socio-culturels, artistiques, de loisirs, etc. Ainsi, les inégalités sont reproduites et non réduites dans les systèmes d'éducation et de reproduction socio-culturelles. Les inégalités sociales et culturelles restent donc des questions centrales, tant en ce qui concerne leur territorialisation très marquée à l'intérieur de la Région bruxelloise, qu'en ce qui concerne les inégalités encore plus marquées entre la Région et sa périphérie.

DES DENSITÉS TRÈS DIFFÉRENTES

Cette socio-géographie est illustrée par des densités de population très différentes. La moyenne régionale brute est de 73,5 habitants par hectare. Les projections démographiques augmentent légèrement ce chiffre (79 h/ha pour 2025 ; 87 h/ha pour 2040). On ne peut donc pas parler de surpeuplement de la ville-région. Certes, la Région de Bruxelles-Capitale est plus densément peuplée que les autres villes belges. Par contre, elle est moins densément peuplée que d'autres villes métropolitaines européennes. Le vrai problème se situe dans une répartition très inégale de la population sur le territoire. En considérant les chiffres correspondants à une fourchette de densités moyennes situées entre 75% et 125%, trois catégories de communes apparaissent : celles dont les densités sont nettement moins élevée que la moyenne et se situant au-dessous de 75% de la moyenne régionale ; celles comprises entre 75% et 125% de la moyenne régionale ; et en-

fin, les communes présentant une densification plus élevée se situant au-dessus de 125% de la moyenne⁴.

Ces chiffres présentent les densités brutes par commune et ne donnent que des indications très générales. La bonne échelle pour mesurer les densités est celle des quartiers, du bassin de vie telle que proposée dans l'étude régionale du « Monitoring des Quartiers » qui permet de mesurer les densités nettes (hors grands espaces verts protégés, de cimetières, industriels...). En travaillant à l'échelle des quartiers, on se rend compte que la densité brute de 73,5 h/ha (chiffres au 01.01.2016) passe à une densité nette d'environ 98h/ha. En tenant compte, en outre, des milliers de navetteurs qui densifient la ville à certains endroits et à certains moments, les densités moyennes d'occupation de la ville (d'habitants + d'emplois) atteignent plus ou moins 90 h/ha (brute) à 120 h/ha (nette). Si ces densités moyennes marquent une ville monde à échelle très humaine, les différences entre zones et quartiers demandent une politique de rééquilibrage.

DE LA DIVERSITÉ À LA FRACTURE SOCIALE

Afin de lutter contre les fractures sociales urbaines, les politiques de la ville doivent donc se diversifier. Dans les zones les plus denses, elles doivent donner des espaces ouverts et publics ainsi que des services adaptés. Dans les zones les moins peuplées, elles doivent faire accepter une certaine densification et mixité de population. La ville polycentrique repose sur ces principes tout en préservant les diversités environnementales et paysagères qui font aussi partie de la richesse d'une grande ville. Cette logique s'applique au sein du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais il est essentiel qu'elle s'applique également à la périphérie qui, jusqu'à présent, a concentré les richesses et a développé des politiques défensives par rapport au boom démographique. Ces communes maintiennent des densités brutes moyennes excessivement faibles de l'ordre de 5,30 h/ha pour le Brabant Flamand et 3,66 h/ha pour le Brabant Wallon. Ces occupations du territoire très différentes font partie de la problématique de la fracture sociale.

La carte sociogéographique de l'aire métropolitaine bruxelloise démontre la dualité du territoire et nous rap-

⁴ Trois catégories de communes: celles à densité nettement moins élevée que la moyenne et se situant au-dessous de 75% de la moyenne régionale (Auderghem 37h/ha ; Bruxelles-ville 55h/ha ; Uccle 36h/ha ; Watermael-Boitsfort 19h/ha ; Woluwe St Pierre 47h/ha) ; celles comprises entre 75% et 125% de la moyenne régionale (Anderlecht 66h/ha ; Forest 89h/ha ; Berchem St Agathe 82h/ha ; Evere 79h/ha et Woluwe St Lambert 75h/ha) ; et enfin, les Communes présentant une densification plus élevée se situant au-dessus de 125% de la moyenne (Etterbeek 150h/ha ; Ganshoren 99 h/ha ; Ixelles 135 h/ha ; Jette 102 h/ha ; Koekelberg 185 h/ha ; Molenbeek 164 h/ha ; St Gilles 201 h/ha ; St Josse 240 h/ha ; Schaerbeek 163 h/ha). Données du Monitoring des Quartiers, du Mini-Bru 2017 (IBSA).



pelle qu'il est nécessaire de mettre en œuvre des politiques de densification et de mixité différenciées, et adaptées au territoire. Elle met aussi en exergue deux éléments démographiques importants. En premier lieu, la nécessité d'un programme prioritaire et urgent de lutte contre la pauvreté qui concerne 30% de notre population. Ensuite, l'importance d'une politique tournée vers la jeunesse afin de répondre à ses besoins en ce qui concerne le marché du travail et le logement, l'enseignement, les équipements et la politique socio-culturelle.

UNE ÉCONOMIE ADAPTÉE

La géographie sociale porte aussi des économies différentes. Il est clair que le développement économique est vital pour la ville. Avec le départ des industries manufacturières, l'économie bruxelloise est devenue essentiellement tertiaire, en partie portée par l'internationalisation. Le marché du travail compte 720.000 emplois dans l'économie formelle, sans compter l'économie informelle.

L'économie bruxelloise est marquée par la fonction internationale et les activités qu'elle génère. Il s'agit du volet exogène de l'économie bruxelloise. La Région développe des mesures visant à faire bénéficier plus de Bruxellois à ce potentiel d'emplois.

Dans une approche écosystémique, une attention particulière sera portée à l'économie endogène : économie résidentielle de proximité, de reproduction de la vie quotidienne, de l'habitat, la consommation, l'éducation et loisirs pour la population locale, tissu économique composé de PME liées à l'économie urbaine comme l'alimentation, la construction et la rénovation, le transport, etc.

La Région, à travers le PRDD, propose de ne pas opposer les volets exogène et endogène de l'économie, mais au contraire d'en conjuguer les complémentarités.

UNE TRANSITION SOCIOGÉOGRAPHIQUE

Les constats relatifs aux différences socioéconomiques et culturelles au sein de la Région et du système territorial bruxellois sont sévères : dès lors, la solidarité doit imprégner fortement les politiques territoriales.

Le droit à la ville doit fonder la lecture de toute approche territoriale. Ce droit indique la force émancipatrice de la ville qui offre un espace et des équipements ouverts à tous. Ce droit concerne différentes dimensions, en particulier la formation, l'enseignement, la culture, dimensions majeures pour lutter contre la discrimination. Il en



est de même pour la fiscalité, l'entrepreneuriat, ou encore les équipements culturels. Il en sera ainsi pour les « tiers lieux » qui permettent d'offrir de nouvelles facilités répondant aux usages modernes du vivre en ville qui, depuis quelques années évoluent rapidement.

Ainsi une politique ambitieuse permettra de restaurer l'attractivité de Bruxelles pour différentes catégories sociales, et notamment, celles qui vivent dans la périphérie.

En conclusion, la Région, à travers le PRDD fait évoluer la géographie socio-économique en s'appuyant sur le développement des territoires. L'architecture spatiale porte ainsi un projet de ville incluant les populations et l'ensemble de leurs besoins. Il s'agit, notamment, de contrebalancer les effets actuels de la structure spatiale sur le profil socio-économique de population en adoptant des politiques volontaires, orientées vers les centralités existantes ou à créer, et ce en s'appuyant sur le contexte urbain local et ses ressources territoriales. L'attention portée en premier lieu à l'augmentation générale de la qualité de vie et de l'environnement permettra de créer de meilleures conditions de vie et de santé pour une population qui comptera plus de personnes âgées qu'aujourd'hui et qui sera vraisemblablement plus pauvre qu'aujourd'hui.



Bien que le PRDD situe la Région de Bruxelles-Capitale dans son espace plus large, il y a lieu de rééquilibrer la géographie sociale de la ville-région qui est actuellement très dualisée. Il s'agit donc de répartir le « boom » démographique et de développer une politique de densification raisonnée ou de dé-densification (par exemple dans certains intérieurs d'îlot), adaptée aux territoires, associée au maintien et développement des espaces ouverts. Il s'agit aussi de développer une économie de services et d'équipements destinée à soutenir l'ascension sociale des plus démunis et d'encourager ainsi le droit à la ville. Ces politiques devront être soutenues de manière plus équilibrée par tous les bénéficiaires du moteur économique bruxellois.

Accessibilités multipolaires et structure de mobilité

TRANSITION VERS LA MULTIMODALITÉ

Une ville est ouverte et comporte de multiples populations et activités. Elle est donc fortement structurée par ses accessibilités, ses modes de déplacement et ses structures de mobilité. La métropole horizontale et sa structure économique produisent des structures de mobilité devenues aujourd'hui problématiques. Le réseau viaire organise la ville-région en s'appuyant sur trois rocares de distribution (la petite ceinture, la moyenne ceinture et le ring (RO)), alimentées par des radiales assurant l'entrée et sortie de la ville.

Le réseau des transports en commun se superpose à cette trame et organise surtout le transport intrarégional. Le chemin de fer offre un potentiel de mobilité intra bruxelloise actuellement sous exploité.

Malgré la densité des réseaux routiers, ferroviaires et de transports en commun, Bruxelles reste congestionnée, ce qui conduit à une perte de productivité et à des conséquences négatives sur l'environnement et la vie sociale et économique. Les politiques de mobilité ont longtemps agi en priorité sur le levier de l'offre pour répondre à des besoins croissants. Il s'agit aujourd'hui de changer de logique pour entrer dans une démarche multimodale qui s'appuie sur l'ensemble des modes dans l'optique de prendre en considération la chaîne des déplacements et agir conjointement sur l'offre de transport (avec un développement équilibré entre les modes, en fonction de leur rôle et des lieux) et sur la demande (en s'efforçant de modifier certains comportements de déplacement). Si la Région s'attache en priorité aux actions à promouvoir pour régler les problèmes de congestion aux niveaux régional et métropolitain, l'organisation de la mobilité doit cependant prendre en compte également l'ensemble des liens que la Région entretient au niveau international et national.

Le besoin d'accessibilité constitue donc un enjeu majeur et un des grands défis de la planification spatiale. Il s'agit de concevoir un plan de mobilité intégré et intermodal combinant de façon intelligente les différents modes de transport. Ce plan tient compte de la nécessité de donner des conditions de mobilité optimales à tous les modes de déplacement et de favoriser un transfert de la voiture individuelle vers d'autres modes. Cela, idéalement, dans une suite logique marche - vélo - transport en commun -

voiture (principe STOP : stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer). Cela nécessite de considérer les nouveaux modes de déplacement et les nouveaux modes de vie en développement.

Ce plan de mobilité devra répondre efficacement aux défis existants, favoriser la transition vers une mobilité plus durable et anticiper les nouveaux comportements, induits par de nouvelles technologies et de nouveaux modes de vie. Le plan intègre la planification des transports mais également la nécessité de réduire les déplacements, en nombre et en distance, en agissant sur le développement de la ville de proximité et le confort des déplacements.

La séparation des fonctions a régi les principes d'aménagement de la ville pendant des décennies. Cette situation impose le besoin de se déplacer. Aujourd'hui, ce modèle fonctionnel doit faire place à la ville multipolaire. Cela signifie qu'au-delà de la mixité des fonctions, prônée par la planification, une étape supplémentaire doit être amorcée. Il s'agit de diminuer les raisons de se déplacer, en regard des nouveaux usages qui s'instaurent dans la ville. Et ce, en rapprochant le travail de l'habitat, en mêlant mieux les fonctions et les usages, en renforçant l'armature que formera demain la multipolarité, les nœuds des multi modalités. Il s'agit également de restaurer la qualité des espaces publics pour rendre la ville « marchable », selon le principe STOP ; de créer un lien entre la localisation des fonctions et l'accessibilité multimodale ; de favoriser les déplacements « hybrides » et de favoriser le partage des véhicules et des parkings.

ECHELLES, ACCESSIBILITÉ ET TRANSFERT MODAL

L'approche par échelle de territoire et ses besoins d'accès, permet d'identifier les services de mobilité attendus et l'infrastructure nécessaire. L'accent est porté sur la mise en place de services de mobilité (mobility as a service), ce qui implique une réflexion sur l'organisation intégrée des réseaux, une bonne communication, le développement d'une fiscalité incitative, l'intégration tarifaire. Cela permettra d'orienter le comportement des usagers en facilitant l'utilisation des différents modes de transport : transports en commun bruxellois et des autres régions, mais aussi les autres modes de transport partagé.

À l'échelle régionale (intra bruxelloise)

L'organisation de la structure de mobilité rencontre l'organisation territoriale multiscalair. Le PRDD détermine les axes constituant le réseau principal des voiries de grande capacité (axes privilégiés pour l'ensemble des modes de déplacements), à charge du Plan Régional de Mobilité (PRM) de détailler la spécialisation de certains axes.

Les véhicules privés empruntent en premier lieu le réseau de grande capacité tandis que l'accessibilité des quartiers est fortement apaisée et le trafic de transit limité. Le trafic professionnel bénéficie de facilités d'accès.

Les transports publics de haut niveau de service relient les centralités de la ville multipolaire à des fréquences attractives et des amplitudes de services en phase avec l'activité urbaine.

À l'échelle métropolitaine

Le réseau S est développé. Il permet aux navetteurs de rejoindre Bruxelles et renforce également le maillage de transports en commun bruxellois.

Des solutions de RER vélo sont mises en place, reliant tant la métropole proche que les villes plus éloignées.

Des solutions de rabattement vers les transports publics à haut niveau de service sont organisées via des parkings-relais (P+R) situés le plus en amont possible. Ces parkings-relais constituent des pôles multimodaux permettant de relier les centralités urbaines par une offre diversifiée de services de transport.

Le réseau de transports publics est complété par des lignes radiales et tangentielles au niveau de la métropole. Les lignes de transports en commun (train, métro, tram, bus) prennent place sur les voies radiales et tangentielles afin d'assurer une offre rapide et massive vers le réseau dense des transports en commun bruxellois.

Les axes pénétrants et entrées de ville sont aménagés dans l'optique de leur intégration urbaine où le co-voiturage et la voiture partagée sont favorisés. Les transports en commun de haut niveau de service y trouvent leur place également. Le ring remplit son rôle de voie de distribution et de liaison entre les diverses communes de la seconde couronne et permet de décharger les communes les plus denses. Il dessert les grands pôles métropolitains périphériques que sont l'aéroport national, le plateau du Heysel, les pôles économiques de Vilvorde, Brucargo, Schaerbeek-Formation, les zones d'activités de Haren, d'Anderlecht, de Diegem et d'Evere, de Ruisbroek et Drogenbos.

À l'échelle nationale

L'accès aux principales gares bruxelloises est réévalué de manière à éviter les problèmes de saturation de la Jonction Nord-Midi. D'autres voies de passage sont développées à l'intérieur de la Région, entre autres pour le trafic des marchandises (utilisation de la ligne Z6 et de la gare de l'Ouest, par exemple).

Une fiscalité est mise en place visant à inciter des choix de mobilité plus rationnels orientés notamment vers la multimodalité, l'utilisation des transports en commun ou d'une mobilité partagée.

À l'échelle internationale

L'accent est mis sur le renforcement des connectivités internationales, tant via les aéroports belges que via les gares et le transport de longue distance en car. Les liaisons avec les grandes villes européennes sont renforcées. Les principales gares bruxelloises, tout comme les gares de bus internationaux, sont aménagées avec pour objectif de devenir des pôles d'activités : lieux d'accueil des voyageurs, points multimodaux et d'attente. A cet égard, une attention est portée aux services offerts : espaces d'attente, mais aussi espaces de détente, de travail et de ravitaillement.

Le transport international par voie fluviale est considéré tant dans sa dimension de distribution de biens et de marchandises que de tourisme fluvial.

Ce PRDD propose de repenser et de développer un système de mobilité basé sur deux principes : la transition modale en vue d'une ville plus piétonne et un système d'accessibilité basé sur des échelles, des nœuds multipolaires et intermodaux, des pôles et leurs modes de transports multimodaux adaptés. Ainsi la mobilité devient un élément de planification territoriale en relation avec l'habitat et les différentes autres fonctions urbaines.

LE PROJET

La ville polycentrique à échelles différentes : les principes de base pour une architecture urbaine

Les trois approches pour une architecture spatiale du développement territorial de la Région ont été exposées : l'étude de l'écosystème bruxellois et de ses structures naturelles, la géographie sociale et l'accessibilité du territoire au travers de ses structures de mobilité. La ville polycentrique se décline à plusieurs échelles ; chacune ayant sa spécificité et son plan d'action. Il y a l'échelle qui dépasse de loin le territoire de la ville-région : la ville-monde, la capitale européenne, la capitale fédérale, la ville réticulaire positionnée dans les grandes villes belges et au-delà, dans le réseau des villes européennes. Il y a l'échelle métropolitaine : la ville et sa périphérie proche (les deux Brabants) ou même plus lointaine (la zone RER).

Ensuite il y a l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, puis celle des communes et finalement l'échelle du quartier. Toutes ces échelles se combinent différemment formant des pôles et des centres. Ils affectent les territoires, chacun à leur manière et forment un maillage.

L'hyper-centre est un atout majeur de la région ; les gares, les ensembles construits majeurs et les pôles de développement urbains thématiques doivent en former l'armature. Les centres de la maille polycentrique doivent être renforcés par des politiques régionales et communales conjointes. L'échelle interquartier doit faire l'objet d'une nouvelle approche, peu présente aujourd'hui et cantonnée dans sa fonction de déplacement.

Ainsi, la Région, à travers le PRDD, propose de penser la structuration territoriale et la hiérarchie des centralités bruxelloises existantes et futures en 4 niveaux : l'hyper centre-ville, les centres urbains, les centres interquartiers et les centres de quartier.

CENTRE-VILLE OU HYPER CENTRE

L'hypercentre joue un rôle à l'échelle internationale, métropolitaine, régionale et locale. Il a des caractéristiques particulières qui le démarquent des caractéristiques générales du territoire :

- Concentration de lieux d'intérêts diversifiés : institutionnels, culturels, sociaux, économiques, commerciaux, récréatifs, etc. ;
- Valeurs patrimoniales et symboliques majeures ;
- Tissu urbain historique de grand intérêt dont la structure radioconcentrique datant d'avant la motorisation doit être restauré. Cette restauration passe par la mise en œuvre d'espaces partagés ou de zones 30 destinés principalement (minimum 50%) aux piétons ;
- Animation continue - Ville 24h/24.
- L'hypercentre est communément circonscrit dans le « pentagone », centre historique de la ville. Les développements qu'a connus Bruxelles impose de reconsidérer ce territoire et de l'étendre pour coller aux réalités actuelles :
- Vers l'ouest (le territoire central est désormais limité par le métro circulaire formé par les lignes 2 et 6) ;
- Vers le Nord-Est et vers le Sud-Ouest pour intégrer les territoires couverts par le Plan Canal ;
- Vers l'Est, pour intégrer le quartier européen.

La structure spatiale de cet hypercentre est elle-même multipolaire. Il est encadré par cinq gares : Nord - Léopold - Schuman - Midi - Ouest et historiquement dominé par des axes Nord-Sud (Canal, Boulevards du Centre). Les développements ultérieurs doivent être compensés par des tracés visibles et sensibles Est - Ouest dont notamment le grand axe Gare de l'Ouest - Mont des Arts - Quartier européen.

Diverses dynamiques vont profondément transformer le centre-ville sous la pression du boom démographique et de l'extension des fonctions métropolitaines : la piétonnisation des boulevards, le plan canal, les développements gare de l'Ouest et surtout la partie circulaire du réseau de métro (ligne 2 et 6). Le canal et ses quartiers (vallée de la Senne) tiennent lieu, plus qu'auparavant, de colonne vertébrale de la Région plutôt que de frontière entre le centre-ville et les quartiers populaires. Il devient le lieu où se rassemblent et se mêlent les populations diverses qui habitent de part et d'autre du canal et non plus une barrière comme actuellement.

Par ailleurs, d'autres polarités sont en formation qui nécessiteront une planification réfléchie : au Nord, le redéveloppement du quartier Nord en lien avec la Gare du Nord, le Bassin Vergote et Tour & Taxis en passant par le quartier Masui ; au sud, l'axe Gare du Midi-Abattoirs en passant par Cureghem. Ces dynamiques en cours doivent être les leviers d'un redéveloppement économique du croissant pauvre de Bruxelles. Elles doivent être néanmoins maîtrisées et orientées pour éviter la gentrification. Cela nécessite une vision transversale et une collaboration intense entre différentes instances concernées. En termes de planification urbaine, la vision d'un hypercentre multipolaire métropolitain revoit la carte mentale historique de Bruxelles (le pentagone comme centre et un canal comme limite) pour proposer une nouvelle image du centre basée sur la structure du territoire formée par les paysages, la socio-géographie et la structure de la mobilité. Par ces dynamiques, notre carte mentale du centre change et passe de la vision concentrique à une vision polycentrique.

CENTRES URBAINS

Les centres urbains jouent un rôle à l'échelle métropolitaine et régionale, et portent un projet spécifique, thématique. Ils présentent les caractéristiques particulières suivantes, qui les distinguent des caractéristiques générales du territoire :

- ils sont positionnés sur le territoire bruxellois de manière à mettre en relation les habitants de l'ensemble des quartiers de la ville. Ils sont les points de connexion avec le centre-ville en offrant une desserte en transport publics performante ;
- une dominante fonctionnelle définissant une ambiance et des opportunités d'externalités urbaines spécifiques ;
- un potentiel significatif de densification (nouveaux quartiers, friches à reconverter) ;
- Un haut niveau de connexion avec les transports en commun (minimum RER et/ou métro) ;
- Un temps de fréquentation discontinu, rythme spécifique.

CENTRES INTERQUARTIERS

Les centres interquartiers jouent essentiellement un rôle à l'échelle intercommunale. Ils possèdent les caractéristiques particulières suivantes :

- Ils se forment sur un centre historique, consolidé par 'bassin de vie quotidien' ;
- Ils possèdent un haut niveau de service (équipements de sport, santé, culture, éducation, ...) ;
- Ils accueillent régulièrement un marché ;
- Ils sont une destination de soirée (bars, restaurants, théâtres, concerts, cinémas, ...) ;
- La desserte STIB possède un haut niveau de service.

Certains centres interquartiers seront amenés à se développer autour d'équipements importants tels que les sites universitaires (Erasmus, VUB Laarbeek à Jette, UCL à Woluwe, ...) ou encore des sites à haut potentiel de développement tel que l'ancien site de l'OTAN, proche de la gare de Haren.

CENTRES DE QUARTIER

Le monitoring des quartiers identifie 145 quartiers à Bruxelles dont 118 habités. Il s'agit de l'échelle de base de la ville, déterminée par des éléments géographiques (centre, axes, limites) et des éléments symboliques (nom, monuments, fonctions). Il est essentiellement le premier territoire dans le bassin de vie des Bruxellois. Plus d'un tiers de ces quartiers sont transcommunaux. Les quartiers d'habitat forment le point de départ pour des projets de développement durable reliant un aménagement du territoire à une coproduction citoyenne et une démocratie participative. L'instrument privilégié en est le Contrat de Quartier ou de Rénovation Urbaine, dans lequel la commune aidée par la Région, installe un projet urbain en concertation avec les habitants et l'associatif.

Caractéristiques particulières en sus des caractéristiques générales :

- Noyaux structurant la ville des courtes distances (walkable city) ou de proximité ;
- Tenue occasionnelle d'événements locaux (braderies, fêtes foraines...)
- Commerces courants ;
- Desserte STIB à haut ou moyen niveau de service.

Le PRDD pointe plusieurs sites constituant des réserves foncières qui pourront jouer le rôle de centre de quartier (les prisons de Saint-Gilles et de Forest, le quartier du Moensberg et de Calevoet à Uccle, les environs de la gare de Boistfort, le quartier de Roodebeek à Woluwe-saint-Lambert, ...).

Les noyaux d'identité locale relèvent également de cette échelle.

En s'appuyant sur l'aménagement du territoire en échelles et en pôles, le développement urbain donne une importance structurante à l'espace public et ses fonctions. Cet espace est l'interface entre l'urbanisme matériel, les pratiques sociales et les usagers. L'espace public se met au « service » de la ville de proximité et ses communautés spécifiques tout en garantissant l'accès libre aux usagers de tout type. L'espace public devient un espace partagé dans lequel les riverains peuvent cultiver un esprit de localité et garantir la convivialité et l'ouverture au visiteur, à l'usager, à l'autre de manière générale. Il s'agit d'un véritable défi, celui de « faire ville ensemble ».

Les politiques et leurs territoires

Ce PRDD, au travers d'une vision polycentrique et multiscalaire du projet de ville, cherche à être un vecteur de lutte contre la fracture sociale et à réduire les inégalités. C'est pourquoi les projets économiques et les programmes éducatifs et sociaux, au-delà de leurs politiques sectorielles, sont situés dans un contexte territorial précis.

Précisons-en deux directions.

- En ce qui concerne les différentes échelles du cadre de vie, il s'agit de donner à chaque lieu, l'équipement adapté tant à la fonction qu'à la population. Ce PRDD opte pour une transition vers la ville des courtes distances sur base du plan piéton stratégique. Ainsi, tout lieu et quartier devrait disposer des services de proximité (verdure, parcs, espaces publics, commerces, écoles primaires, soins de santé, maisons de quartier, sports...). Les noyaux interquartiers ou communaux offrent les équipements décentralisés (centres sportifs, shopping centre, écoles, centre culturel, bibliothèque). Enfin, les centres urbains et d'envergure métropolitaine concentrent les équipements à plus grande échelle.
- Il s'agit ensuite de planifier ces (nouvelles) centralités en fonction des transitions durables et sociales inscrites dans le projet de ville, afin d'intégrer la mobilité sociale des populations concernées et de réduire les effets d'exclusion. Ainsi le plan canal et l'extension de l'hypercentre vers l'ouest, ou les développements sur les axes Gare de Midi-Abattoir ou quartier Nord-Tour & Taxis, portés par des développements à échelle supra-locale, doivent également comporter un volet social et socio-culturel de ces évolutions afin de faire bénéficier les quartiers pauvres avoisinants.

Ce PRDD cherche également à rencontrer les défis spécifiques de notre époque : enjeux de santé publique en développant la ville « marchable » et cyclable ; enjeux environnementaux en réduisant les pollutions ; soutien à l'économie des villes en redéveloppant la ville productive ; défi de la sécurité dans le cadre d'une société conviviale, solidaire et confiante. L'aménagement du territoire et les projets de ville doivent soutenir et mettre en œuvre ces visions urbaines.

Le PRDD introduit donc dans la planification territoriale une double structuration. Les échelles indiquent la portée et le rayonnement des territoires et de leurs équipements. Les pôles indiquent les centres reliés entre eux dans un réseau. Cette architecture spatiale est déduite de l'écosystème bruxellois et ses structures spatiales, de la géographie sociale et de la trame des mobilités. Cette approche donne une place aux politiques de développement, aux chantiers, aux entreprises et aux multiples acteurs.



Changer de métabolisme urbain

La modification de l'image mentale de Bruxelles, et l'imaginaire qu'il doit générer pour créer un projet de ville partagé, nécessite de clarifier les transitions nécessaires et souhaitées en ce qui concerne le métabolisme urbain. Il s'agit d'identifier clairement comment nous voulons faire évoluer les dynamiques internes du système.

Le plan de développement durable cherche à localiser, sur le territoire, les flux du métabolisme urbain en augmentant les circuits circulaires et en réduisant les chaînes de production-distribution. Le plan dépasse donc la simple planification spatiale et touche à l'organisation et au fonctionnement de la région pour la placer dans une progression vers le développement durable. Il est évident que cette approche ne peut se limiter au seul territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et qu'elle implique toute la métropole en tant qu'écosystème et bassin de vie.

Le développement historique a séparé la ville construite de la nature et de l'agriculture. Il a séparé en zones les fonctions de l'économie, de l'habitat, des loisirs et de la consommation, provoquant ainsi des besoins de mobilité accrus. Etant un écosystème, le milieu urbain ne peut s'opposer à la nature. Il doit en intégrer ses diverses facettes qui conditionnent les sources indispensables pour son métabolisme : l'énergie, l'eau, les matières premières. Ainsi, le développement urbain doit aborder de manière indissociable flux et stock de matières (dont les eaux) et d'énergies. Une étude réalisée par ULB, ICEDD et ECORES en 2014 pour le compte de Bruxelles Environnement arrive à la synthèse suivante :

Les villes fonctionnant avec un métabolisme linéaire consomment et polluent largement. Une ville qui fonctionne sur base d'un métabolisme circulaire minimise les nouveaux entrants et optimisent la réutilisation et le recyclage. La Région, à travers le PRDD, s'inscrit dans cette voie et précise les orientations à prendre : favoriser les sources renouvelables dans les entrants ; augmenter radicalement les circuits internes dans les boucles de recyclage ; minimiser la pollution et les déchets. Le but est de réduire sensiblement l'empreinte écologique de la Région Bruxelles-Capitale qui représente aujourd'hui plus que 400 fois sa surface, soit plus de deux fois la surface totale de la Belgique.

Pour la gestion du stock de ressources, l'accent est mis sur les ressources internes et l'application du concept de « city-mining » ou la « ville-ressources ». Depuis des

siècles, la construction et la rénovation de la ville ont eu comme conséquence que des tonnes de matériaux ont été enterrés ou fixés dans le bâti. Ces matières premières se raréfient (et deviennent donc plus chères). Il devient donc primordial de considérer ces matières comme un stock à préserver et à réutiliser. Cela impose de préserver ce qui existe, de l'entretenir pour le faire durer, de le réutiliser et limiter ainsi les apports de matières et d'énergie.

Changer le métabolisme urbain ouvre des perspectives de collaborations, favorisant ainsi une nouvelle gouvernance et un élargissement démocratique des dynamiques urbaines. Les acteurs de l'économie bruxelloise doivent entrer pleinement dans ce processus de transition vers l'économie circulaire, l'économie de la fonctionnalité et l'économie sociale. Cette transition soutient également les activités dans la société civile : self-city, consommation responsable, valorisation des compétences et de la diversité culturelle...

LES ÉCHELLES DU CHANGEMENT

L'architecture territoriale élaborée dans la première partie nous permet aussi de localiser les échelles pertinentes pour ces changements.

Aire métropolitaine

Ainsi, l'aire métropolitaine est la bonne échelle pour former un bassin d'échanges réciproques ville-campagne, le polycentrisme métropolitain et l'armature des transports publics (RER, trams-trains, Canal, ...).

Niveau régional

Au niveau régional, des zones de services intègrent et relient les lieux de distribution entre eux (centres de distribution urbains (CDU), zone d'activités portuaires et logistiques, marchés, activités de recyclage, centrales de production d'énergie renouvelable, dépôts de métro, trams, bus, ...).

Niveau de l'interquartier

Les centres interquartiers fournissent les équipements fondamentaux de l'activités de recyclage : parcs de recyclages, give box, magasins de seconde main, brocantes, entrepôts-garde-meubles, ateliers de réparation, centrales de production d'énergie renouvelable, ...

Quartiers

Et finalement les quartiers qui auront un projet de développement de quartiers durables avec un centre de services incluant marché de seconde main, « bibliothèque

d'outils et d'objets », dépôts e-commerce, ateliers de réparation (repair café), centre d'informations, de sensibilisation et d'échanges (GAS : groupe d'achat solidaire - et SEL : système d'échange local).

Le PRDD allie le territoire à l'urbanité. Le projet de ville devient, non seulement une cartographie de projets, mais bien plus, il devient une feuille de route pour le projet urbain dans lequel pourront prendre place les diverses autorités publiques, les acteurs socio-économiques, la société

civile et les habitants. Le métabolisme urbain comporte naturellement le développement économique. La Région, à travers le PRDD oriente l'économie bruxelloise vers l'économie circulaire et l'économie productive, dans une logique responsable d'économie des ressources naturelles et humaines, au profit de la solidarité et du bien-être de la population. Ainsi, économie, environnement et population s'intègrent dans une nouvelle vision systémique.

Conclusion : du territoire à l'urbanité

Cette approche structurante ne peut être efficace qu'en prenant en compte ses éléments essentiels. Il s'agit d'évoluer vers une vision métropolitaine, clé de réussite et échelle fondamentale pour résoudre les problèmes de mobilité et d'environnement, entre autres.

Cela nécessite également de renforcer les collaborations avec les autres instances, qu'il s'agisse de collaborations entre tous les acteurs publics de la ville, à toutes les échelles et à tous les niveaux de pouvoir, ou encore la prise en considération des compétences communautaires (COCOF, VGC et COCOM), qui échappent aujourd'hui à une vision globale de la ville. Or, une réflexion spécifique est nécessaire pour Bruxelles - la culture, le sport et l'enseignement étant des éléments de base d'une dynamique de la ville. La condition de réussite fondamentale est donc que le PRDD devienne un projet transversal et inspire toutes les compétences.
(voir chapitre conclusif sur les Conditions de réussite)

Le PRDD est le document qui fonde la politique territoriale de la Région. Il est donc complémentaire à une série de stratégies mises en place par la Région.

Agenda 2030 ONU et Stratégie Nationale de Développement Durable



Une vision cohérente du développement durable impose une réflexion intégrée et commune aux différentes entités nationales et internationales. Au niveau national, cette vision a été assimilée dans une stratégie nationale reprenant les documents stratégiques des différentes entités : le fédéral, la Flandre, la Wallonie, la Région de Bruxelles-Capitale et la communauté germanophone.

Cette stratégie nationale découle du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et comprend 17 Objectifs de développement durable (ODD). Il a été adopté le 25 septembre 2015 par l'ensemble des Chefs d'État et de gouvernement à l'Assemblée générale des Nations-Unies pour les 15 années à venir.

Dans ce contexte, le Comité de concertation a, en date du 22 février 2016, chargé la Conférence interministérielle pour le Développement durable (CIMDD) de contribuer à la mise en œuvre du Programme DD 2030 en Belgique. L'une de ses premières missions fut, en toute logique, l'élaboration d'une Stratégie nationale de Développement durable (SNDD). Via cette stratégie, nous voulons renforcer la collaboration entre les différents niveaux politiques, plus particulièrement en vue de la réalisation des ODD. Cette stratégie doit permettre une meilleure réalisation des engagements et des actions à mener en faveur du développement durable aux différents niveaux de pouvoir, du niveau local au niveau international, en passant par les niveaux régional, communal et fédéral.

Cette stratégie nationale a pour objectif de créer la base d'une approche cohérente des politiques en matière de développement durable en Belgique. Elle se compose d'un texte-cadre global et des documents stratégiques des différentes entités.

Le document stratégique pertinent pour la Région de Bruxelles-Capitale est le présent Plan régional de Développement durable. Ce dernier, en complément d'autres plans et mesures régionales, doit soutenir la Région dans sa contribution de la poursuite des 17 objectifs de développement durable dans la limite de ses compétences.



Objectifs de développement durable

1. Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde
2. Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable
3. Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge
4. Assurer à tous une éducation équitable, inclusive et de qualité et des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie
5. Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles
6. Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable
7. Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable
8. Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous
9. Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation
10. Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre
11. Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables
12. Établir des modes de consommation et de production durables
13. Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions
14. Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable
15. Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité
16. Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et inclusives aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous
17. Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser.

PLANS ET STRATEGIES MISES EN PLACE PAR LA RÉGION

Air-Climat-Energie

- Ordonnance portant le Code Bruxellois de L'air, du Climat et de la Maîtrise De l'énergie - Mai 2013
- Plan Régional Air-Climat-Energie - Juin 2016
- Le pacte énergétique - Décembre 2017
- Le futur Plan National Energie Climat
- La future stratégie rénovation

Agriculture et Alimentation

- Stratégie Good Food « Vers un Système Alimentaire Durable en Région de Bruxelles-Capitale » - Décembre 2015

Bruit

- Prévention et Lutte Contre le Bruit et les Vibrations en Milieu Urbain en Région de Bruxelles-Capitale - Plan 2008-2013 (et sa future actualisation)
- Ressources et Déchets
- Projet de Plan de Gestion des Ressources et des Déchets pour une consommation durable, sobre, locale et circulaire pour une société zéro déchet - Août 2017

Eau

- Maillage Vert et Bleu - 1999
- Plan de Gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale 2016-2021

Emploi - Economie

- Programme Régional en Economie Circulaire 2016 - 2020
- Stratégie 2025 - Juin 2015
- Plan Régional pour l'Innovation 2016-2020
- Schéma de Développement Commercial

Espaces Verts - Biodiversité

- Plan Nature
- Plan de Gestion de la Forêt
- Programme Régional de Réduction des Pesticides

Mobilité

- Plan Iris 2 2010-2020
- Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public (Pave) - 2018
- Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises en Région de Bruxelles-Capitale - Juillet 2013
- Plan Régional de Politique du Stationnement
- Plan Good Move (En préparation)
- Plan Vélo 2010-2015
- Plan Piéton Stratégique
- Plan Lumière 2017

Rénovation Urbaine

- Ordonnance Organique de la Revitalisation Urbaine - 6 Octobre 2016
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'Ordonnance Organique de Revitalisation Urbaine et adoptant la « Zone de Revitalisation Urbaine », dite « ZRU 2016 » - 10 Novembre 2016

AXE 1

MOBILISER LE TERRITOIRE POUR
CONSTRUIRE L'ARMATURE DU
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
ET DÉVELOPPER DE NOUVEAUX
QUARTIERS



INTRODUCTION

Le défi de la croissance démographique

Entre 2015 et 2025¹, selon les projections démographiques publiées par le Bureau Fédéral du Plan et Statistics Belgium, la Région de Bruxelles-Capitale connaîtra une **croissance** de sa population de plus de 101.000 individus, soit de **10 000 habitants par an**. L'augmentation sera plus forte au cours des années 2015-2020 (+59.600 personnes soit +5,1%) qu'au cours des cinq années suivantes (+41.800 individus soit +3,4%). La population de la Région s'établirait ainsi à 1.276.555 habitants en 2025.

Ces projections communales de population permettent de distinguer une nette différence entre le nord-ouest et le

sud-est. En effet, les croissances les plus importantes sont localisées dans les communes du nord de la Région : Evere (+19%), la Ville de Bruxelles et Koekelberg (+14%), Jette (+13%) ; de même que dans les communes de l'ouest : Berchem-Sainte-Agathe (+12%), Anderlecht (+11%), Ganshoren et Molenbeek-Saint-Jean (+9%). Suivent les communes de l'est et du sud de la Région, avec des croissances toutes inférieures à la moyenne régionale.

Ainsi, à l'exception de Watermael-Boitsfort, dont la population resterait stable entre 2015 et 2025, la grande majorité des communes bruxelloises gagnerait des habitants au cours de cette période.

¹ Bureau Fédéral du Plan, Statistics Belgium, 2016, Perspectives démographiques 2015-2060. Population, ménages et quotients de mortalité prospectifs, p. 59.

IBSA, Dehaibe X., Hermia J.-P., Laine B. et Romain A., Projections démographiques communales bruxelloises 2015-2025, Cahier de l'IBSA n°6.

En ce qui concerne les ménages privés et pour la même période 2015-2025, leur nombre va augmenter de plus de 37 000 unités soit une croissance relative de 7%, ce qui est moindre que l'augmentation attendue de la population totale (+8,6%). On peut donc en déduire que la taille moyenne des ménages va augmenter.

En ce qui concerne la période 2025-2040, selon le Bureau Fédéral du Plan et Statistics Belgium, la population régionale continuerait à croître à un rythme élevé. La population de la Région de Bruxelles-Capitale s'établirait ainsi à **1.400.000 habitants en 2040** soit près de **9.000 habitants supplémentaires par an** sur cette période.

Pour la même période 2025-2040, le nombre de ménages privés continuerait à croître à un rythme moins élevé que la population. De nouveau, on peut en déduire que la taille moyenne des ménages va augmenter. Entre 2025 et 2040, ce sont ainsi en moyenne 3.500 ménages privés supplémentaires chaque année que devrait compter la Région.

Les projections démographiques montrent donc l'importance du phénomène, même si elles ont connu d'importantes variations d'appréciation, l'augmentation de population à accueillir est estimée entre 9.000 et 10.000 habitants par an d'ici à 2040. Cette croissance entraîne un besoin de production de logements estimé à 3.000 à 4.000 logements/an publics et privés confondus.

L'objectif de la Région consiste à accueillir la population nouvelle, liée à l'essor démographique que connaît notre Région. Il est en effet essentiel de proposer un logement décent à tous et de répondre à ce besoin social, au risque d'assister à un accroissement de la dualisation sociale et d'accentuer les tensions déjà présentes sur le marché immobilier.

Il est dès lors essentiel de déterminer le potentiel de production de logements tant en termes de foncier que de densification du bâti et de définir les modalités de cette importante production de nouveaux logements, afin de maintenir et amplifier des conditions de vie agréables sur tout le territoire de la Région en tenant compte d'une mixité des fonctions.

Le potentiel de développement des logements a ainsi été estimé dans le cadre de deux études², l'une portant sur la densification, l'autre sur le potentiel foncier. Il en ressort que le potentiel de production de logements, est estimé

à plus de 90.000 logements, ce qui permet de loger environ 190.000 habitants en tenant compte d'une surface moyenne de 90 m²/logement et un nombre d'habitants moyen de 2,1 habitants/logement.

Ces études ont démontré que l'absorption de l'essor démographique devra combiner diverses dimensions de la réalisation de grands projets urbains dans des pôles de développement et des friches, de nouvelles urbanisations dans le cadre d'extensions urbaines en seconde couronne, de la restructuration du tissu ancien avec densification et remplissage des vides existants, de la reconversion de sites industriels inoccupés et de bureaux désaffectés, à l'occupation des étages au-dessus des commerces ou encore à la construction de bâtiments élevés. Le développement d'une ville densifiée ne pourra se faire que moyennant la cohabitation des différentes fonctions existantes et nécessaires à la ville. Ce développement doit s'accompagner d'une prise en considération générale des objectifs énergétiques et climatiques de la Région aux horizons 2030 et 2040 devant mener à une société bas-carbone en 2050.

Outre la nécessité de produire du logement en nombre et de qualité, il est impératif que cette production soit rendue accessible aux Bruxellois en tenant compte tant du niveau de revenu, que de la composition familiale.

² Inventaire des lieux de densification en RBC, Cooparch, mars 2012 et Etat des lieux du foncier résidentiel disponible//Révision partielle du PRAS, MSA & IGÉAT-ULB, octobre 2011.

Qualité de vie et accessibilité au logement

La qualité de vie à Bruxelles est intimement liée à la qualité de ses logements. En conséquence, la Région bruxelloise réaffirme son attachement à produire des logements variés et de qualité permettant un épanouissement de sa population. Dans le cadre de la densification de la Région, une attention particulière sera portée au maintien de la taille des logements produits et à la préservation voire l'embellissement des intérieurs d'îlot et des espaces verts.

Les coûts du logement sur le marché locatif ou acquisitif privé ont, en effet, connu une évolution considérable depuis quelques années, évolution non compensée par une augmentation comparable des revenus des ménages.

À Bruxelles, le prix à l'acquisition a doublé en dix ans avec pour effet de faire stagner le taux de propriétaires à 41% alors que celui-ci était en progression de 31% à 40% de 1981 à 1991. Ce taux de propriétaires est particulièrement bas, lorsque l'on sait que la moyenne à l'échelle du pays est de 75%. Certes, on trouve toujours moins de propriétaires dans les grandes villes qu'en milieu rural, mais avec ses 41,4%, Bruxelles reste bien en recul par rapport aux autres centres urbains belges.

Cette augmentation des prix à l'acquisition a participé à la hausse des prix des loyers; le propriétaire cherchant à amortir son investissement, mais ce n'est pas le seul facteur responsable. Ces évolutions accentuent les difficultés d'accès à un logement pour davantage de Bruxellois.

Cet accroissement des prix entraîne donc l'éviction de certaines populations de l'accès au logement sur le marché libre et augmente leur précarisation, phénomène que la Région a décidé d'enrayer.

Quant au parc de logement social ou assimilé, il n'est pas suffisant pour garantir à lui seul l'accessibilité à des logements abordables pour tous les Bruxellois.

En effet, malgré les efforts mis en place pour augmenter la production de logements à finalité sociale tels que le Plan régional du logement et l'Alliance Habitat, moins de 10% des logements produits ces 10 dernières années relèvent du logement social ou assimilé sur une production globale de logements d'environ 4.000 logements par an et ce alors que la demande de logements sociaux et assimilés est en forte progression.

Il importe donc que la Région se dote des moyens et des objectifs permettant de répondre à cette obligation sociale. Pour ce faire, il est essentiel de produire du logement répondant à des conditions d'accès pour les populations à faible revenu, tant au travers d'opérateurs immobiliers publics que privés.

Afin de répondre à la production ambitieuse de logement, la Région, à travers le PRDD, entend dès lors mobiliser le potentiel foncier, proposer une densification maîtrisée et rendre le logement accessible à tous.

Une structure spatiale multiscale

Pour accueillir la population attendue et lui offrir une qualité de vie, la Région, à travers le PRDD, promeut le développement d'une ville habitée, favorisant les déplacements courts au travers de multiples stratégies d'intervention, la valorisation des ressources foncières existantes, la recombinaison de la ville sur elle-même par la reconversion de tissus anciens, la rationalisation et l'occupation adaptée de l'espace disponible, l'occupation et la réaffectation des immeubles vides ou encore la densification de parcelles ou éléments bâtis existants.

L'ensemble de ces stratégies doit veiller à une répartition harmonieuse de l'essor démographique sur le territoire régional.

Cette ambition s'exprime au travers de l'organisation du territoire en différentes échelles et selon une armature polycentrique.

Comme décrit dans la première partie, les sites proposés comme pôles préférentiels de développement urbain s'inscrivent au sein de centralités de diverses échelles, jouant des rôles spécifiques.

Ces centralités sont le produit combiné de la morphologie naturelle de la Région et de son hinterland, de la géographie socio-économique du territoire et des structures de mobilité et d'accessibilité.

L'hypercentre tout d'abord, se situe au cœur de la région. Cœur historique à la croisée de la Senne puis du canal et des chaussées, il prend la forme du Pentagone, pour s'étendre ensuite, avec la construction du chemin de fer, vers l'est et l'ouest, avec pour porte d'entrée les principales gares bruxelloises (Gare du Nord, gare du Midi, gare de l'Ouest et gare Schumann).

Ce territoire concentre de nombreux hauts lieux d'intérêt très bien desservis par les transports publics et spatialement contigus.

L'hypercentre agit à l'échelle internationale, métropolitaine et régionale. La Région, à travers le PRDD, décrit plus particulièrement les actions qu'elle entend mener dans le cœur de cet hypercentre, à savoir le Pentagone

Les autres sites repris dans le présent axe jouent un rôle à d'autres échelles : métropolitaine et régionale, intercommunale et enfin locale (ou de proximité).

Ces centres sont les supports d'une mixité sociale et fonctionnelle, d'un cadre physique présentant une densité et des ambiances spécifiques. Enfin, ils bénéficient d'un niveau d'accessibilité et de connexion, fonction de leur rayonnement et de leur force d'attraction allant d'une connexion avec des territoires plus larges, à une desserte fine de proximité.

Compte tenu des défis exposés et de l'ambition portée par le PRDD pour la Région, la construction d'une armature pour le territoire bruxellois et le développement de nouveaux quartiers seront portés simultanément par trois volets stratégiques spécifiques :

- La mobilisation du potentiel et des ressources foncières ;
- La densification maîtrisée du territoire ;
- Le développement du logement public bruxellois.





STRATÉGIE 1

Mobiliser le potentiel et les ressources foncières

Le développement territorial s'appuie sur un plan d'intervention hiérarchisé à trois échelles (métropolitaine et régionale, intercommunale et locale) où les pôles présentant un potentiel exceptionnel bénéficient d'une intervention prioritaire et massive des pouvoirs publics.

La requalification du territoire du canal, véritable épine dorsale de la Région est, dans cette optique, primordiale.

L'urbanisation de pôles de développement prioritaires, qu'il s'agisse de nouveaux quartiers ou de quartiers existants est également une réponse opérationnelle que la Région doit mener. Ces pôles concentreront les investissements publics dans tous les domaines d'intervention de la Région.

Outre le développement de ces pôles prioritaires, la Région initiera ou poursuivra le développement d'autres ressources foncières stratégiques localisées en seconde couronne.

Le **Pentagone**, centre-ville et cœur de Bruxelles, doit également bénéficier d'une attention toute particulière. Devant faire face de manière singulière aux défis démo-

graphiques, combinant de multiples fonctions, il loge en son sein des spécificités liées aux trois échelles de la structuration spatiale déjà évoquée et appelle de ce fait une coordination exemplaire entre les acteurs publics.

Tous les projets exposés dans les prochains développements seront conçus dans une logique de « quartier durable » selon des critères élevés de durabilité tels que repris au Référentiel Quartier Durable, c'est-à-dire notamment une haute performance énergétique, environnementale (matériaux, gestion de l'eau, biodiversité, la création des espaces verts notamment des potagers), une mixité sociale et fonctionnelle et un espace public de qualité favorisant les cheminements des modes actifs et les zones de délasserment. La programmation des pôles décrits ci-dessous pourra évoluer en fonction des études et du processus de concertation mené en vue de leur réalisation.

Dans chaque nouveau quartier, là où cela sera jugé possible, un système de propreté innovant et durable sera mis en place.

A l'échelle métropolitaine et régionale

LE TERRITOIRE DU CANAL

Berceau du passé industriel florissant bruxellois, le territoire du Canal fait aujourd'hui, après une longue période de désintérêt, l'objet de nombreux projets publics ou privés de réinvestissements et de développements, y compris avec des aides publiques régionales (contrats de quartier,...) et européennes (Feder).

Situé en position centrale de la Région, s'étendant sur 14 km, le territoire du Canal cristallise des enjeux majeurs du développement régional : défis socio-économiques, croissance démographique, atouts paysagers, recherche de mixité fonctionnelle, augmentation de la densité, évolu-

tion des modes de production davantage compatibles avec le milieu urbain, délocalisations industrielles, valorisation des infrastructures de transport (voie d'eau et chemin de fer), opportunité de développement de nouvelles activités portuaires liées au recyclage (urban mining).

La densité est déjà importante dans ce territoire, le bâti XIX^e présente une assez grande homogénéité dans un contexte de mixité fonctionnelle encore marquant même s'il a tendance à s'estomper. En parallèle, la transformation d'anciens entrepôts en logements (loft) a permis une plus grande mixité sociale du territoire.

Le patrimoine architectural du territoire est en lien avec le canal lui-même et les activités économiques. Le Pont de Buda, les écluses, le BRYC (Brussel Royal Yacht Club), les bâtiments de Tour & Taxis et du familistère Godin, le canal lui-même, sont des éléments patrimoniaux directement liés à la voie de transport. Les anciennes brasseries Belle-Vue et Vandenheuvel sont quant à elles représentatives du patrimoine industriel du territoire.

Enfin, ce territoire bouillonnant, ancré dans la vallée la plus structurante de la Région, révèle des réalités différentes en fonction des parties de la zone.

La Région de Bruxelles-Capitale a déjà entamé des démarches concernant ce territoire, qui visent à l'intégration de la fonction résidentielle dans certaines anciennes zones industrielles par l'intermédiaire des ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain) du PRAS démographique, mais également par l'intermédiaire du Plan Canal, qui vise à donner une cohérence au territoire du canal dans sa totalité. Il s'agit de garantir le maintien des activités économiques urbaines dans ce territoire, tout en assurant une meilleure intégration de celles-ci avec les autres fonctions urbaines, résidentielles notamment.

La zone portuaire ouvre un accès fluvial à la ville qui permet d'intégrer Bruxelles dans le réseau de voies navigables ouest-européen et, en particulier, de relier Bruxelles au port d'Anvers. L'approvisionnement par le port devrait être étendu à l'avenir afin de diminuer le transport routier. Les grandes fonctions logistiques déjà présentes à Schaerbeek-Formation y sont privilégiées dans le cadre du Plan Canal et favorisent l'intégration urbaine de l'activité économique.

Ainsi, même si chaque zone de territoire du Canal peut présenter une nature particulière permettant d'accueillir plus ou moins d'activités économiques, tout projet situé à proximité du Canal doit être développé en tenant compte du caractère nécessairement urbain de ce territoire.

Aussi, l'aménagement des ponts devra permettre autant que possible l'exploitation des voies navigables dans le cadre du réseau européen.

De manière plus précise, de nombreux grands projets urbains sont ou seront très prochainement en cours de réalisation : Bruyn, quai des Matériaux, ZEMU Biestebroek, ZEMU Birmingham, Abattoirs, Clos Bizet, Porte de Ninove, Up-Site, Van Praet, Tour & Taxis, Tivoli, Willebroeck, ...

En effet, la révision partielle du PRAS a prévu la mutation des zones d'industries urbaines en ZEMU à Biestebroek,

à proximité du dépôt Jacques Brel, au quai Demets et sur l'îlot Mabru. L'implantation de logements est autorisée en ZEMU.

Le potentiel résidentiel permettrait d'accueillir entre 30.000 et 40.000 habitants supplémentaires.

Cette zone connaît également des perspectives de re-conversion industrielle et l'implantation de nouvelles entreprises durables et créatives : Port Sud dans les anciens moulins d'Anderlecht (centre découverte innovation), Recy-K (tri, recyclage, réparation) à Birmingham près de la station Delacroix, Emovo au quai de l'industrie (centre d'énergies renouvelables), Green Bizz à Tivoli (incubateur d'entreprises), Byrrh (accueil d'activités semi industrielles), le projet des Abattoirs, avec une restructuration complète du site pour créer une grande place publique autour des halles, la construction d'une halle alimentaire, l'Espace lumière à l'ancienne école Vétérinaire ou encore divers projets à Tour & Taxis.

Cette zone connaît aussi une multiplication d'initiatives culturelles et interculturelles : les anciennes Brasseries Belle Vue deviennent un centre culturel et artistique, avec un espace hôtelier, de nombreuses initiatives concernent aussi des lieux de formation et d'insertion socio-professionnelle, ainsi qu'une croissance des logements mais aussi et surtout l'implantation de Kanal, le Musée d'Art Moderne et Contemporain sur le site « Citroën » à Yser.

Par ailleurs, de nombreuses possibilités de restructuration de l'espace (tissus inachevés, tissus peu cohérents,...) sont présentes, notamment dans tous les anciens quartiers industriels, au bâti dense mais peu structuré. Le canal, comme espace structurant de la Région est également un lieu propice à l'implantation de bâtiments emblématiques en des endroits symboliques et adaptés.

La Région s'est munie d'un Plan Canal reprenant les principes de développement de ce territoire, réalisé par l'architecte urbaniste Alexandre Chemetoff qui vise à donner une cohérence au territoire du canal dans son entièreté et à créer des liens entre les multiples initiatives.

La Région doit poursuivre la mise en œuvre du Plan Canal, accompagnée d'une gouvernance qui repose sur une collaboration étroite entre les différents opérateurs de la plateforme territoriale.

Des principes transversaux à respecter ont été édictés par ce plan. On retiendra entre autres la volonté de fédérer les opérateurs publics (Région, Communes, Etat fédéral)



autour de principes communs, la volonté de renforcer le logement au sein de ce territoire, tout en reconnaissant l'importance d'y conserver l'activité économique et portuaire et de ne pas entraver l'exploitation globale de ces fonctions, la recherche d'exemplarité environnementale et le renforcement de la qualité des espaces publics.

Un Plan de qualité paysagère

La multitude de projets en cours a fait apparaître la nécessité de compléter la vision globale du développement de ce territoire par une stratégie spécifique relative aux espaces publics. Ainsi, le Plan de qualité paysagère et urbanistique pour l'espace public du territoire du canal complète la vision plus générale du Plan Canal et s'inscrit dans le double objectif régional suivant :

- créer une spécificité et une identité cohérente pour les espaces publics le long du canal ;
- renforcer les relations entre les différents quartiers morcelés par le canal.

Ce Plan devra aborder et concrétiser les principes d'aménagement du Plan Canal en tenant compte du tissu urbain et de la dynamique locale mais aussi du processus de transition déjà amorcé. Il devra s'appuyer sur le tissu urbain local tout en ayant une approche métropolitaine qui garantisse la cohérence de l'approche sur tout le ter-

ritoire et permette de renforcer son identité. Il aidera à prendre position sur les projets en phase de démarrage ou en cours d'exécution, mais aussi sur l'avenir du territoire dans sa globalité.



L'objectif est que le « Plan de qualité paysagère et urbanistique » soit utilisé comme un mode d'emploi pour orienter les projets de tous les opérateurs en charge de l'espace public, qu'il offre un cadre, des points de repère et de l'inspiration pour l'aménagement d'espaces publics sur ce territoire. La vision qu'il porte et ses directives pourront aussi être traduites en projets concrets

Dans le cadre de l'élaboration du Plan, perspective.brussels met aussi en place ce qu'on appelle une centrale de marchés. Concrètement, cela veut dire que chaque autorité (communes, Région, Port de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, ...) en charge de la réalisation d'espaces publics pourra sur base volontaire et le plus en amont possible faire appel au prestataire qui aura été désigné pour l'élaboration du Plan de Qualité Paysagère et Urbanistique. Celle-ci permettra de développer plus rapidement et plus efficacement les projets d'espaces publics, en collaboration avec les différents partenaires, et d'offrir les meilleures garanties de cohérence et de qualité.

Les sites prioritaires de développement

Les sites à projets suivants ont été déterminés comme prioritaires pour le renouveau de cette partie centrale de

la Région. Chacun des projets devra intégrer les éléments relatifs à l'efficacité énergétique d'une part, et à l'installation de capacités de production d'énergie renouvelable - lorsque cela est possible et pertinent sur les bâtiments bien entendu mais aussi dans l'espace public au bénéfice notamment des activités économiques -, d'autre part.

Le bassin de Biestebroek dispose d'une très bonne accessibilité routière, d'une position d'entrée de ville et d'une masse critique d'entreprises. L'objectif est d'y redéployer des activités résidentielles et productives via des formes innovantes de mixité.

Les plans développés pour la zone et le PPAS en particulier visent une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain, la requalification et revitalisation du territoire du canal en renforçant son attractivité résidentielle, la création de nouvelles liaisons urbaines entre les deux rives du canal et la rénovation du pont de la Petite-île. Les activités productives et commerciales seront renforcées.

En termes de structure urbaine le développement de la rive gauche favorisera son intégration avec la trame ur-

baine traditionnelle, tandis que la rive droite favorisera l'établissement d'un ensemble en ordre ouvert sur le canal et intégré par un réseau d'espaces verts.

Le site Birmingham jouit d'une très bonne connexion au réseau métro. Une grande partie des entreprises qui s'y trouvent joue un rôle direct de service à la ville. La transformation de cette zone est stratégique car elle constitue aujourd'hui une grande fracture urbaine peu qualitative. Elle veillera notamment à la création de nouvelles connexions vers le canal, à la coordination des initiatives privées et publiques afin de permettre une plus grande compacité, complémentarité et mixité des infrastructures, tout en renforçant le potentiel résidentiel de la zone. La réalisation de l'usine Vivaqua avec un programme mixte permettant de reconstituer un front bâti le long de la rue Birmingham et un accès aux modes actifs vers le canal fait partie des premières initiatives visant à dynamiser la transformation de ce quartier.

La finalisation de la construction du site Recy-K au Quai Demets permet de disposer d'un projet d'économie circulaire ambitieux. Recy-K ambitionne aussi de devenir un centre d'expertise pour les techniques du réemploi et du recyclage.

Le quartier Heyvaert se trouve en périphérie directe du centre-ville de Bruxelles et est délimité par la petite ceinture. Il accueille une activité très intense de commerces liés à l'automobile depuis la fin des années '70 et est aujourd'hui une référence internationale dans ce secteur.

Les pouvoirs publics souhaitent entamer une reconversion du quartier Heyvaert qui réponde aux objectifs environnementaux et urbains qu'ils se sont fixés et qui renforce la qualité de vie dans ce quartier. Une stratégie de développement territorial est en voie de finalisation via un Plan d'Aménagement Directeur (PAD).

Le Quartier Heyvaert est par ailleurs intégré dans un programme de revitalisation urbaine, avec l'élaboration d'un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) « Heyvaert-Poincaré ». La rénovation du quartier Heyvaert s'effectuera en cohérence avec ce projet et les projets voisins (Abattoirs, quartiers du Midi, gare de l'Ouest et Porte de Ninove).

En bordure de celui-ci, la Porte de Ninove se trouve à la charnière entre l'ouest et l'est de la ville, à l'endroit où le canal forme un coude et accueille une écluse. Il s'agit de répondre à plusieurs enjeux de taille pour revaloriser un espace situé à la fois en bordure de l'épicentre urbain et sur le chapelet des « Portes » qui forment la Petite Ceinture. Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) permettra le dé-

veloppement de quelque 370 nouveaux logements de typologies variées, de divers équipements sportifs et autres, d'un vaste espace vert et d'une nouvelle passerelle sur le canal dédiée aux modes actifs. Ce Plan d'Aménagement Directeur est lui-même encadré, ainsi que le développement du quartier Heyvaert, par un Contrat de Rénovation urbaine pour la zone Heyvaert/Poincaré.

Profitant de la proximité du centre-ville, les bassins Béco et Vergote sont au cœur du renouveau du territoire du canal. Témoins des anciennes infrastructures logistiques et ferroviaires, ces deux bassins longés par les grands axes routiers occupent une place importante dans l'histoire industrielle bruxelloise.

Les abords du bassin Béco sont en transformation depuis déjà quelques années, notamment en lien avec le développement du site de Tour & Taxis.

Le bassin Béco sera revalorisé dans une optique d'intégration urbaine : aménagement d'un parc régional sur le quai des Matériaux, rénovation du parc Maximilien avec mise à ciel ouvert de la Senne, implantation d'une passerelle pour les transports en commun et les modes doux reliant le boulevard Simon Bolivar au site de Tour & Taxis et à la rue Picard, réalisation de nouveaux équipements et logements.

En outre, de l'autre côté du canal, le garage Citroën a été acquis par la Région de Bruxelles Capitale en 2015 en vue d'y implanter le Musée d'Art Moderne et Contemporain.

Le bassin Vergote maintiendra, quant à lui, sa vocation portuaire et économique, tout en travaillant son intégration qualitative et durable dans la ville, avec notamment l'aménagement de deux terrasses publiques aux extrémités Nord et Sud.

Les entreprises présentes au Quai Béco viennent peu à peu s'implanter dans le Village de la Construction le long de ce bassin. Une place centrale sera donc accordée au transport fluvial.

Un travail sur la qualité visuelle et environnementale des infrastructures et entreprises, ainsi que sur l'intégration d'activités et d'espaces dédiés au public, doit mener à une meilleure cohabitation des activités portuaires avec l'habitat qui l'entoure.

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Maximilien-Vergote » accorde une attention particulière à la cohérence des différents projets sur la rive droite des bassins Béco et Vergote, en définissant des objectifs



d'accessibilité et de qualité des espaces publics, ainsi que pour les programmes et leurs densités.

L'avant-port, partie du canal située la plus au nord de la Région, regroupe de nombreuses activités industrielles, logistiques et portuaires. Cette fonction sera confirmée et même renforcée dans le futur. C'est également dans cette zone qu'un terminal à passagers a vu le jour. La Région mettra tout en oeuvre à l'avant-port pour proposer une solution visant à déménager du quartier Heyvaert les activités générant des nuisances, comme par exemple les activités de commerce de véhicule de seconde main et ainsi assurer la rénovation du quartier Heyvaert.

Aux côtés des développements du territoire du Canal proprement dits se distinguent deux opérations d'intérêt régional : **Schaerbeek-Formation** et Tour & Taxis. Ces espaces, font partie du territoire du Canal et en partagent les enjeux et dynamiques. Par ailleurs, ils portent des ambitions spécifiques et constituent à ce titre des pôles de développements prioritaires.

Les réserves foncières importantes du site de Schaerbeek-Formation, ainsi que son accessibilité tri-modale (Rail/Eau/Route) n'ont pas d'égal sur le territoire bruxellois et le prédestinent, d'un point de vue économique, à une

vocation logistique élargie (activités de manutention, plateformes de commerce).

À l'instar d'autres implantations ferroviaires dans la ville, ce territoire a vu son potentiel de développement mis en évidence par l'adoption d'un schéma directeur, approuvé par le Gouvernement régional en 2013.

Ce schéma directeur s'appuie sur les axes de développement suivants :

Au nord du périmètre

Schaerbeek-Formation fera partie avec Brucargo (aéroport) et Cargovil (Vilvorde) d'une grande plateforme logistique de niveau international. C'est un endroit stratégique, transrégional et quadrimodal (eau, air, chemin de fer et route) qui relie Bruxelles à l'aéroport de Bruxelles-National et au port d'Anvers. Cette position stratégique en fait un lieu privilégié en vue d'y installer à l'horizon 2040, un nouveau pôle multimodal efficace qui permettra une reconfiguration importante des activités et des flux via le regroupement des activités logistiques, économiques, portuaires et industrielles et le déménagement de MABRU/CEFL.

Une plateforme permettra de mutualiser les flux de marchandise et rationaliser les livraisons des derniers kilomètres qui sont effectués par groupage au moyen de véhicules moins polluant et adaptés au contexte urbain.

La zone est, par ailleurs, reprise dans le maillage vert comme site de renforcement de la connectivité du réseau écologique, une continuité verte devra être créée le long de la rive gauche du canal et une attention sera portée au renforcement du maillage bleu (Senne).

Au cœur du site

Tirant parti de la présence de la gare de Schaerbeek et de son excellente accessibilité, le schéma directeur défend l'idée de créer un véritable pôle urbain pouvant, à terme, accueillir un nouvel équipement.

La Région doit poursuivre les discussions avec le Fédéral en vue de la mise en service RER de la gare de Schaerbeek-Voyageurs, et de la libération des terrains ferroviaires qui doivent également être dépollués.

Au sud

Le déplacement des marchés matinaux, actuellement implantés dans le sud de la zone, au sein de ce pôle logistique pourra dès lors libérer un périmètre en vue de l'émergence d'un nouveau quartier mixte, avec un minimum de 2.000 logements idéalement situés en face du

Domaine Royal et le long du canal (dont 50% de logements publics).

La déviation envisagée du trafic routier permettra à ce nouveau quartier de s'ouvrir pleinement vers le canal. Les quais, libérés du trafic lourd et intensif, pourront se transformer en nouvel espace public. La réouverture de la Senne, prévue au cœur du site, offrira également aux futurs habitants un nouveau périmètre de haute qualité paysagère.

Enfin, par la mise en œuvre d'actions ciblées, ce nouveau morceau de ville sera à même de jouer le rôle de connecteur entre les quartiers schaarbeekois « Masui », « Cage aux Ours » et « Hamoir-Helmet ».

En bordure du canal et à proximité immédiate du centre historique de Bruxelles, **l'ancien site ferroviaire de Tour & Taxis** connaît un véritable renouveau. L'Entrepôt et les Magasins, deux bâtiments d'une valeur patrimoniale inestimable, constituent le premier pôle de ce renouveau.

L'avenir de ce site de 45 ha, entouré de quartiers densément habités et animés (les quartiers Maritime et Marie-Christine) a été concerté et planifié à travers un schéma directeur adopté par la Région de Bruxelles-Capitale en décembre 2008. Les objectifs de redéveloppement du site de Tour & Taxis ont finalement été fixés au sein d'un PPAS en mai 2017.

Les axes-clé de ce schéma directeur sont les espaces verts, la mobilité active, la mixité, la valorisation du patrimoine et la durabilité.

L'ensemble des activités s'articulera autour d'un parc public, véritable colonne vertébrale traversant le site du nord au sud. Aménagé sur les anciennes voies ferrées, depuis la place de Bockstael jusqu'au canal, il constitue le plus grand parc urbain créé à Bruxelles depuis le 19^e siècle. Un premier tronçon relie déjà le site de Tour & Taxis aux stations de métro Belgica et Pannenhuis. La conception du parc Béco est également en cours.

Le prolongement de la rue Claessens vers le site de Tour & Taxis et son nouveau parc, suivant l'axe de la Gare Maritime et de la rue Ribeaucourt sera réalisé dans le cadre de la rénovation/restructuration de l'imposant bâtiment du centre TIR. Celui-ci fera l'objet d'un masterplan dans le cadre de la mise en œuvre du Plan régional d'économie circulaire.

L'accessibilité du site sera renforcée par la création de la passerelle Picard améliorant la connexion avec la gare du Nord. Cette passerelle offrira un renforcement de la desserte en transport public du site, par ailleurs située non loin de la ligne ferroviaire 28 appelée à jouer un rôle plus important.

De plus, une nouvelle liaison cyclable devrait être implantée le long du bassin (Avenue du Port) avec la création de deux passages sécurisés vélo sous les ponts De Trooz et Saintelette de manière à faciliter le franchissement de ces deux axes routiers importants.

Un PPAS arrête définitivement ces objectifs, et prévoit une part de logement représentant 50% de l'ensemble des nouveaux développements (un minimum de 185.000m² de logement sur un total de 370.000m²). Depuis l'approbation du PPAS, plusieurs projets se concrétisent. 800 logements assortis d'équipements ouverts sur les quartiers environnants devront voir le jour dans un premier temps à l'ouest de la Gare maritime.

La qualité des infrastructures publiques sera par ailleurs essentielle pour valoriser la zone, le projet de réaménagement urbain de l'avenue du Port sera ainsi poursuivi. Le site du TACT sera également aménagé entre le centre TIR et le parc pour l'accueil d'activités économiques.

Aux environs du site de Tour & Taxis, près de 450 logements (dont 70% de logements moyens Citydev et 30% de logements sociaux) du projet TIVOLI sortent peu à peu de terre, après l'inauguration du nouvel incubateur d'entreprises GREENBIZZ. Les projets de Contrat de Renovation Urbaine portant sur les bassins Vergote et Béco seront également essentiels pour le développement de ce territoire.

D'autres projets méritent également un accompagnement et un suivi :

- le déménagement de l'entreprise SEVESO du quai de Biestebroeck vers le quai d'AA, indispensable pour concevoir un développement urbain du site ;
- la réalisation des gares RER prévues (Ceria, Cureghem) ;
- le développement des ZEMU, de manière à promouvoir à la fois la construction de logements et le développement économique ;
- le site de CERIA/COOVI connaîtra un développement de sa fonction (et de logements étudiants) mais la Région, à travers le PRDD, fait aussi des campus des points d'appui pour le développement d'activités de recherche et de production dans les domaines des nouvelles technologies. Des logements étudiants, mais aussi des logements accessibles aux familles permet-

traient d'augmenter la population résidente de plus de 800 unités. Deux nouvelles infrastructures scolaires y verront le jour, ainsi que de l'infrastructure sportive et diverses fonctions collectives (bibliothèque, foyer, ...).

Le Canal constitue également un axe de transport pour l'approvisionnement de produits lourds, en particulier de matériaux de construction, de la ville.

Situé à Neder-Over-Hembeek, à proximité du canal et bordée par le Domaine royal, la **Zone d'Intérêt régional N°4 (ZIR 4)** du PRAS est un site d'entrée de ville. Elle fait partie d'un ensemble plus large englobant l'Hôpital Militaire Reine Astrid et l'entreprise Solvay situés le long du canal.

Ce site dispose de terrains à bâtir appartenant en grande majorité aux pouvoirs publics et à la Ville de Bruxelles en particulier, ce qui permet de répondre à une croissance de la population. Néanmoins, des lacunes se font sentir en matière d'équipements de proximité, de maîtrise du trafic de transit et de desserte de la zone en transports en commun.

L'objectif est d'y développer un quartier mixte regroupant logements, espaces verts, équipements, commerces et activités productives, l'implantation d'activités économiques couplées à des équipements tels que la réalisation d'une école secondaire, la réalisation d'une continuité verte et du maillage vert pour rejoindre la promenade verte, la création d'espaces verts, la restructuration des voiries et la création de connexions avec le canal et les quartiers environnants.

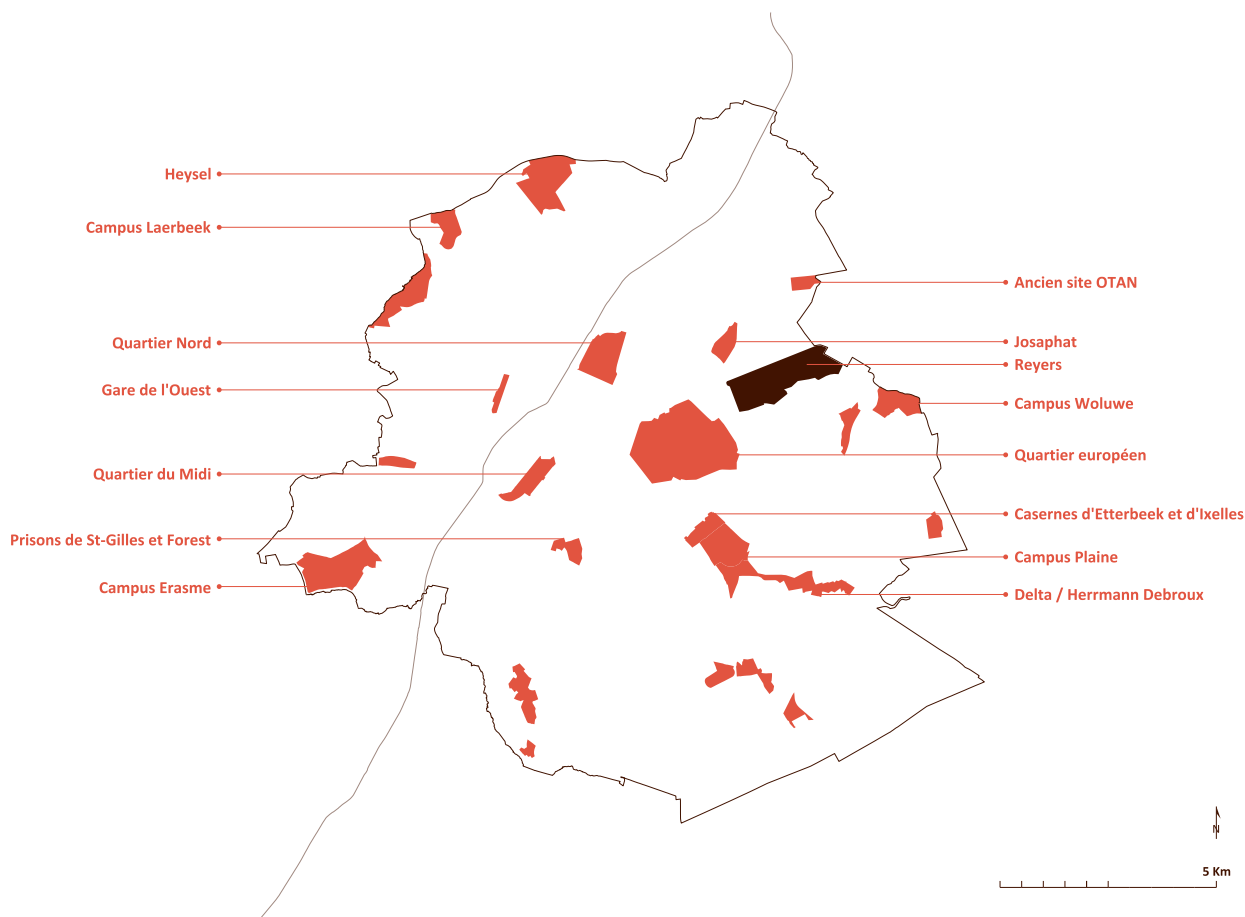
LES PÔLES DE DÉVELOPPEMENT PRIORITAIRES

La Région retient 12 pôles d'intervention prioritaires qui méritent un investissement particulier afin de concrétiser à court et moyen terme leur potentiel de développement. Ces pôles prioritaires concentreront les investissements publics. L'urbanisation de ces pôles de développement se réalisera notamment par l'élaboration de Plan d'Aménagement Directeur (PAD), nouvel outil stratégique et réglementaire de planification régional. Ce nouvel outil est repris dans la réforme du CoBAT.

Le pôle Reyers

Le territoire Reyers est idéalement situé, à mi-parcours entre le Quartier européen (le siège de la Commission est à 1,5 km) et l'aéroport.

En pleine mutation, le pôle Reyers offre un potentiel de développement important. L'ambition du Schéma directeur de la «zone-levier n°12 RTBF-VRT», approuvé par la Région



en 2010, prévoit de regagner de l'espace sur l'autoroute (E40), de construire de nouveaux logements (construction de logements sur le site Mediapark et transformation de bureaux vides), de créer un parc public, de développer un pôle médias et de réaménager la chaussée de Louvain.

Ces grands projets sont aujourd'hui en phase de développement.

Suite à la décision de la RTBF et de la VRT de construire leurs nouveaux sièges sur leur site de Reyers, la Région, la commune de Schaerbeek et les deux télévisions ont lancé conjointement l'élaboration d'un Plan d'Aménagement Directeur qui réorganise l'ensemble du campus des télévisions sur base des éléments définis au sein du Schéma Directeur : **le projet mediapark.brussels.**

L'aménagement autour des nouveaux sièges de la RTBF et de la VRT, d'un parc urbain de 8 hectares, sera le cœur d'un tout nouveau quartier bruxellois de grande qualité, créatif, mixte et animé. La Région a par ailleurs racheté le site en vue de la réalisation du projet.

Fédérateur et mobilisateur, mediapark.brussels constitue une plus-value pour Bruxelles et les Bruxellois, car il prévoit, outre les deux nouveaux sièges de la RTBF et de la VRT :

- la construction, à terme, de 2.000 à 3.000 nouveaux logements accueillant environ 6.000 nouveaux habitants ;
- des équipements et services de proximité (crèche, école, commerces...) pour répondre aux besoins des habitants ;
- des surfaces pour de nouvelles entreprises innovantes créatrices d'emplois, des écoles supérieures et des équipements publics liés au secteur des médias ;
- un parc urbain dédié aux événements, mais aussi à la promenade et aux loisirs ;
- une mobilité apaisée.

Lieu de vie, de travail et de détente, le quartier compte notamment 60 entreprises du secteur des médias et de la créativité (dont la RTBF, la VRT, RTL, Rossel, BeTV, etc.) qui occupent quelque 5.000 travailleurs. Caractérisé par la proximité de ces activités, ouvert et agréable à vivre, il sera tourné vers l'avenir et innovant dans sa conception urbanistique et architecturale, comme dans ses activités.

La « Maison des médias » sera le premier projet du mediapark.brussels à voir le jour sur un terrain appartenant à la Société d'Aménagement Urbain (SAU) situé entre la sortie du métro Diamant et l'entrée de la RTBF. Les sièges des télévisions devraient voir le jour et le déve-



loppement du nouveau quartier s'échelonne progressivement. La Société d'Aménagement Urbain est chargée de coordonner la mise en œuvre de ce vaste projet.

Elément structurant du quartier Reyers et rayonnant bien au-delà, la reconfiguration de l'autoroute E40 en parkway et de ses alentours fait l'objet du masterplan « E40- Parkway de Bruxelles ».

Le masterplan vise la revalorisation de l'image de l'entrée est de la Région par une meilleure intégration urbaine et paysagère de l'autoroute E40 et de ses berges.

Dans un premier temps, seront ainsi réalisés :

- une meilleure intégration de l'autoroute E40 dans la ville, grâce à sa transformation en boulevard urbain, via la réduction du nombre de bandes de circulation ;
- le renforcement des connexions piétonnes et cyclables entre les quartiers situés de part et d'autre de l'E40 réaménagée en parkway ;
- la création d'un nouvel espace public atypique et connecteur longeant la frange nord du parkway et ayant vocation à réunir les quartiers alentours, de nombreux nouveaux usages et l'offre d'une connexion directe par modes actifs entre nord-est de la Région, Flandre voisine et ville-centre ;

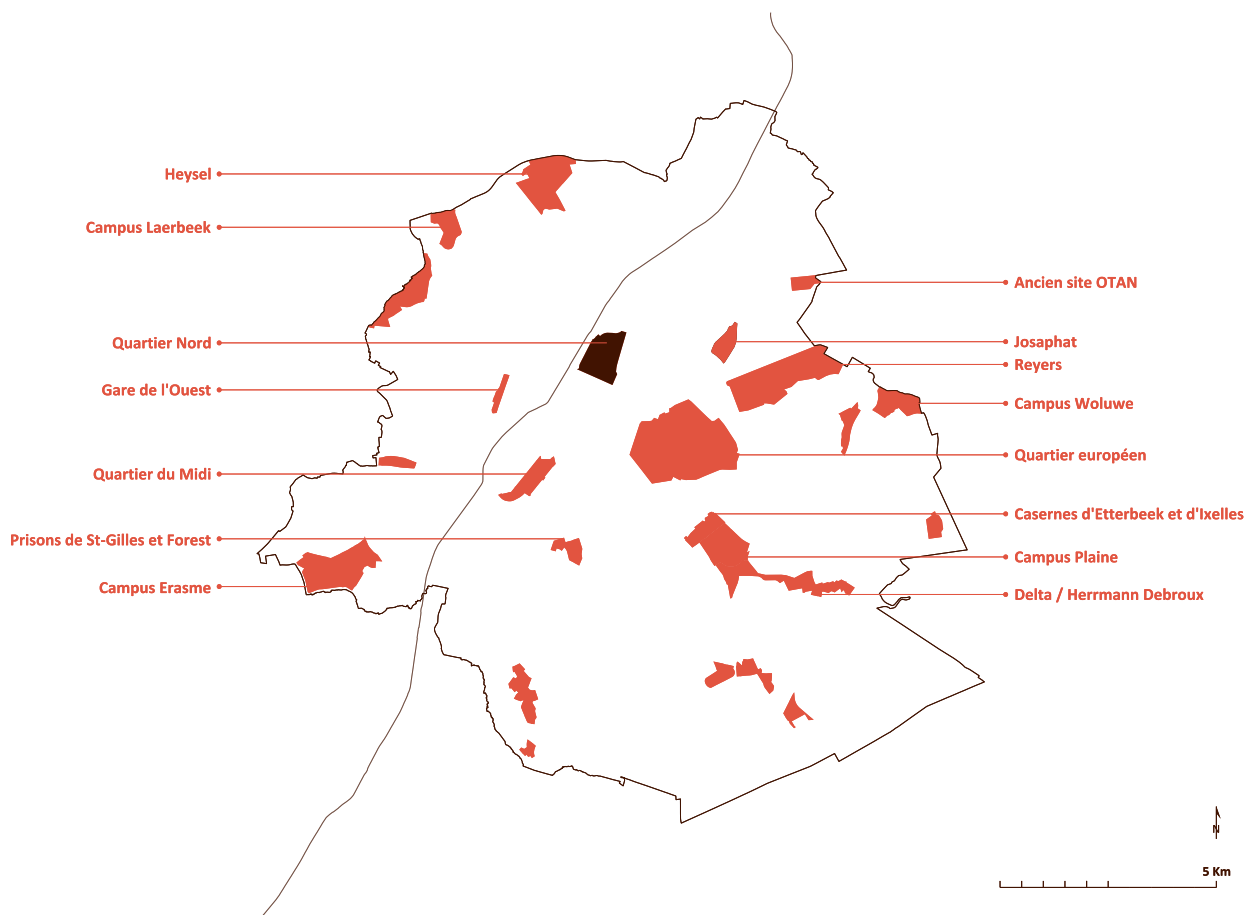
- la création au sud du parkway d'une promenade révélant aux riverains l'espace planté qu'est l'E40 ;
- la réduction de l'impact de l'axe (auto)routier sur les quartiers.

Progressivement, viendront :

- le renforcement de la mixité de fonctions au sein des quartiers et particulièrement de la rue Colonel Bourg par la reconversion de certaines parcelles aujourd'hui affectées en bureaux, en logements de qualité et en équipements publics ;
- le développement d'une vie de quartier animée grâce à l'amélioration de l'espace public (ouvert et lieux publics) et grâce à la rencontre de ces différentes fonctions, des différents publics et la multiplication des usages.

Suite aux décisions de la Région de réaménager la place Meiser, puis de démolir le viaduc Reyers, la mobilité globale du quartier gagnera en qualité et accompagnera les projets Mediapark et Parkway.

Bruxelles Mobilité et Beliris se sont accordés pour concevoir et réaliser une station de tramway souterraine et la reconfiguration de surface de la place Meiser au bénéfice de la mobilité et de la qualité urbaine.



Parallèlement, le boulevard Reyers sera complètement réaménagé entre la place Meiser et le square Vergote.

Par étapes d'ici 2023, la configuration de la rue Colonel Bourg et les connexions nord-sud du parkway accompagneront les projets de transformation du quartier en offrant davantage de plantations, d'espaces pour les modes actifs et de capacités pour les transports en commun.

A relever enfin, la revalorisation de la halte RER Meiser.

Le Quartier Nord

Le Quartier Nord, au sens morphologique et statistique est loin de se résumer aux seules tours administratives qui bordent la gare du nord. Il comprend des sous-ensembles disparates auxquels correspondent des réalités sociales et économiques distinctes.

Historiquement développé autour de la chaussée d'Anvers, le Quartier Nord était autrefois un quartier populaire. Le « Plan Manhattan » (1968-1973) en a fondamentalement modifié la physionomie. Il est devenu, sous le nom d'« Espace nord », un des axes administratifs le plus important de la Capitale.

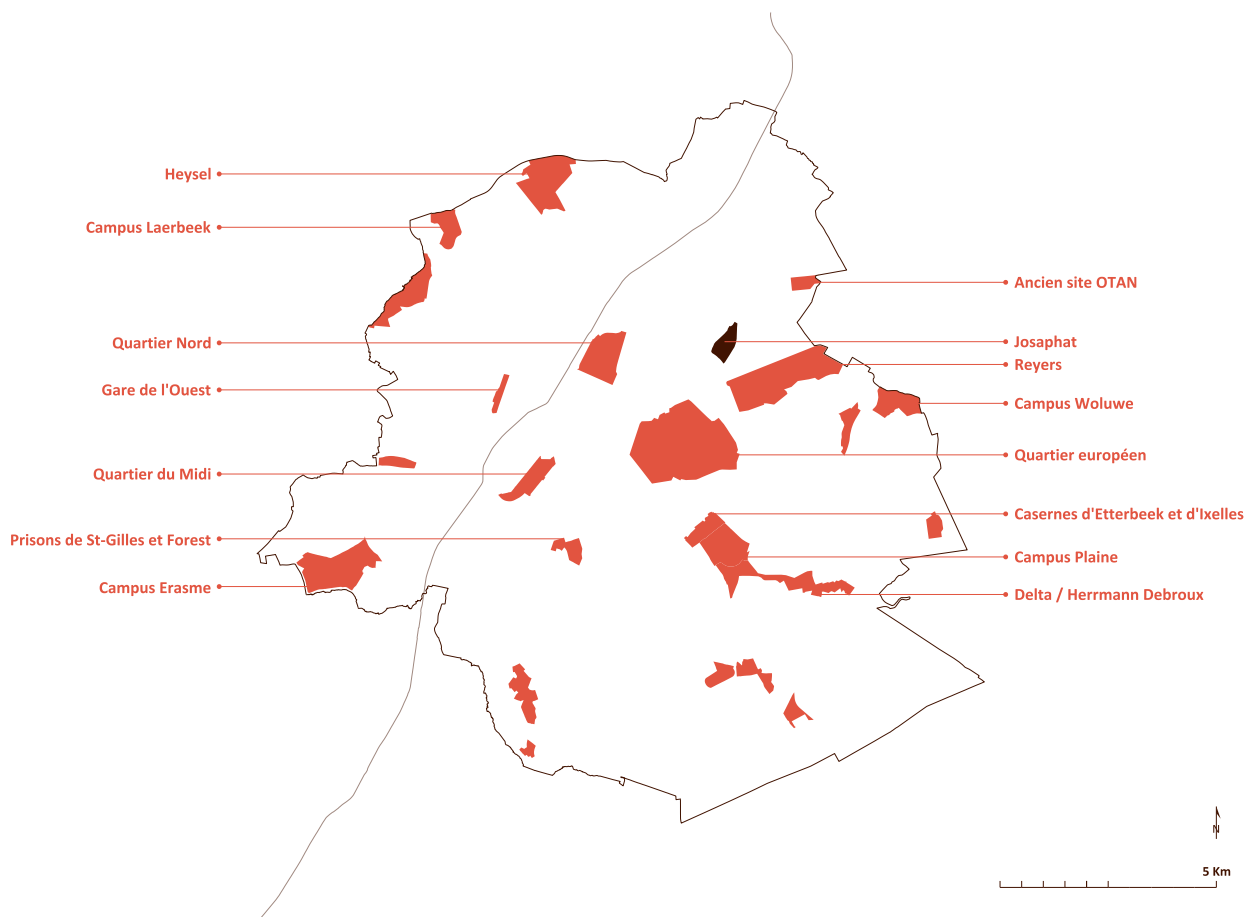
Considéré comme quartier monofonctionnel de bureaux, le Quartier Nord souffre d'une image négative, ce qui

freine l'arrivée de nouveaux occupants.

Un futur projet urbain au Quartier Nord ne doit pas se résumer aux seules questions de requalification des tours de bureaux, de leurs socles et de l'espace public. D'autres enjeux doivent être rencontrés, comme celui de l'implantation de logements, la réintégration d'une mixité urbaine et le rétablissement d'un lien fort entre le territoire du canal et le centre-ville. Des besoins en matière d'offre commerciale et en équipement ont été identifiés.

Diverses initiatives ont vu le jour récemment : la création d'une asbl rassemblant les principaux propriétaires du quartier, la réalisation du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Maximilien, la mise en place de deux Contrats de Rénovation Urbaine : le CRU 'Braband-Nord-Saint-Lazare' et le CRU 'Citroën-Vergote', la valorisation du CCN, les projets de réalisation des lignes de tram 1 et 3 du BrabantNet. D'autres actions sont actuellement en cours (dont la rénovation/construction de logements), qui devraient être identifiées et répertoriées.

La nécessité de stimuler et d'encadrer la mutation du Quartier Nord est dès lors apparue comme évidente. Il appartient aujourd'hui aux pouvoirs publics de développer une vision d'avenir pour ce quartier, de manière à



structurer l'intervention des acteurs publics et à accompagner les initiatives privées.

Le pôle Josaphat

Situé à l'extrémité ouest de l'axe Léopold III, le site Josaphat est une ancienne gare de triage établie sur les communes de Schaerbeek et d'Evere.

Il comprend 33,5 hectares répartis de part et d'autre des voies ferrées.

Sa localisation sur une ligne du futur RER, dont la desserte est déjà améliorée par la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat, constitue l'un des atouts majeurs pour le développement du nouveau quartier durable (liaison rapide avec l'aéroport, le quartier européen et d'autres pôles d'emploi).

Le site Josaphat fait l'objet d'une stratégie de développement.

Les objectifs de la Région pour la reconversion du site Josaphat sont les suivants :

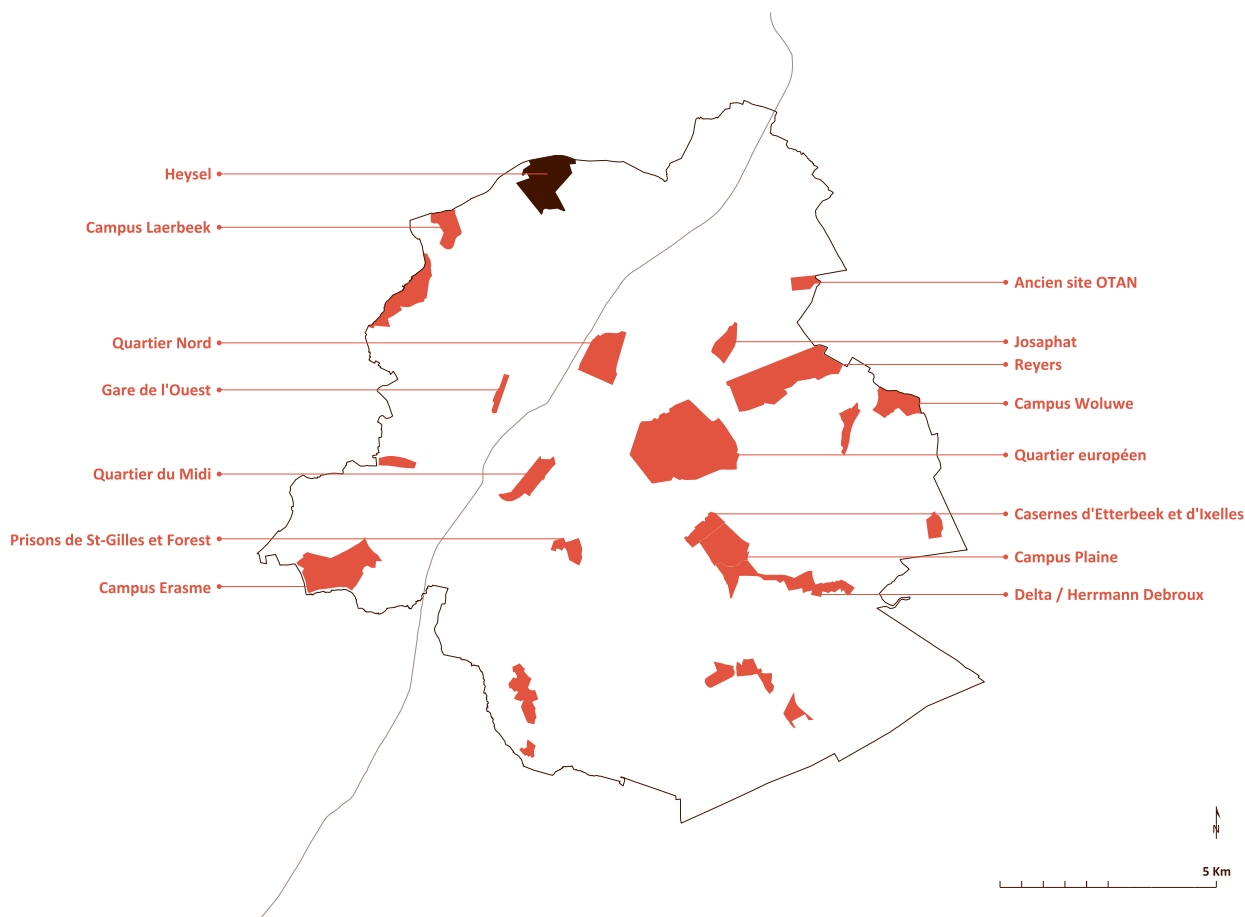
- connecter le site aux quartiers qui l'entourent, le développer tout en lui conservant son caractère de poumon vert et permettre aux habitants et aux riverains de jouir d'un espace vert public continu et de grande dimension ;
- aménager un parc public accessible depuis les quar-

tiers environnants, d'une superficie d'environ 4 ha, comprenant des espaces dédiés à des activités sportives et des espaces dédiés au repos et au détachement, contribuant au développement de la biodiversité sur le site ;

- implanter environ 1.600 logements : 45% de logements publics, 55% de logements privés. Et ce, avec deux principes absolus : la mixité sociale à l'échelle de l'îlot urbain et la qualité des logements dont chacun donne directement sur un espace vert ;
- implanter au fur et à mesure du développement du quartier tous les équipements nécessaires pour combler les besoins et les attentes des futurs habitants mais aussi des riverains actuels, en matière d'écoles, de crèches, d'équipements de sport, de culture et de loisirs ;
- équiper, moderniser et requalifier la zone industrielle afin d'en faire un quartier d'économie et d'emploi à haute valeur environnementale et urbaine.

Dès l'approbation du projet de Plan d'Aménagement Directeur par le Gouvernement régional, la Société d'Aménagement Urbain (SAU) préparera l'opérationnalisation du site à deux niveaux :

- coordonner les opérations de développement menées par les nombreux acteurs publics pour raccorder le site



aux réseaux nécessaires, aménager les espaces verts et implanter les équipements ;

- lancer une procédure de marché public pour la réalisation progressive d'une première phase d'aménagement, comprenant 650 logements au sud du site.

Les premiers travaux concertés avec la Société d'Aménagement Urbain (SAU) doivent débiter avec la viabilisation du terrain (raccordement eau, gaz, électricité, assainissement) et la création d'un premier parc. La construction des logements et des équipements commencera dans la foulée et s'étendra sur une période de dix ans.

Le pôle Heysel

Depuis son urbanisation en vue des expositions universelles de 1935 (Grands Palais) et de 1958 (Atomium), le site du Heysel accueille de grands équipements et dispose d'un rayonnement international à valoriser.

Un nouveau grand projet multifonctionnel de réurbanisation va transformer à terme le visage du plateau du Heysel. Baptisé Néo, ce projet en plusieurs phases de développement va contribuer à l'apport de nouvelles fonctions urbaines. Ce projet propose la programmation suivante :

- la réalisation d'un grand centre international de

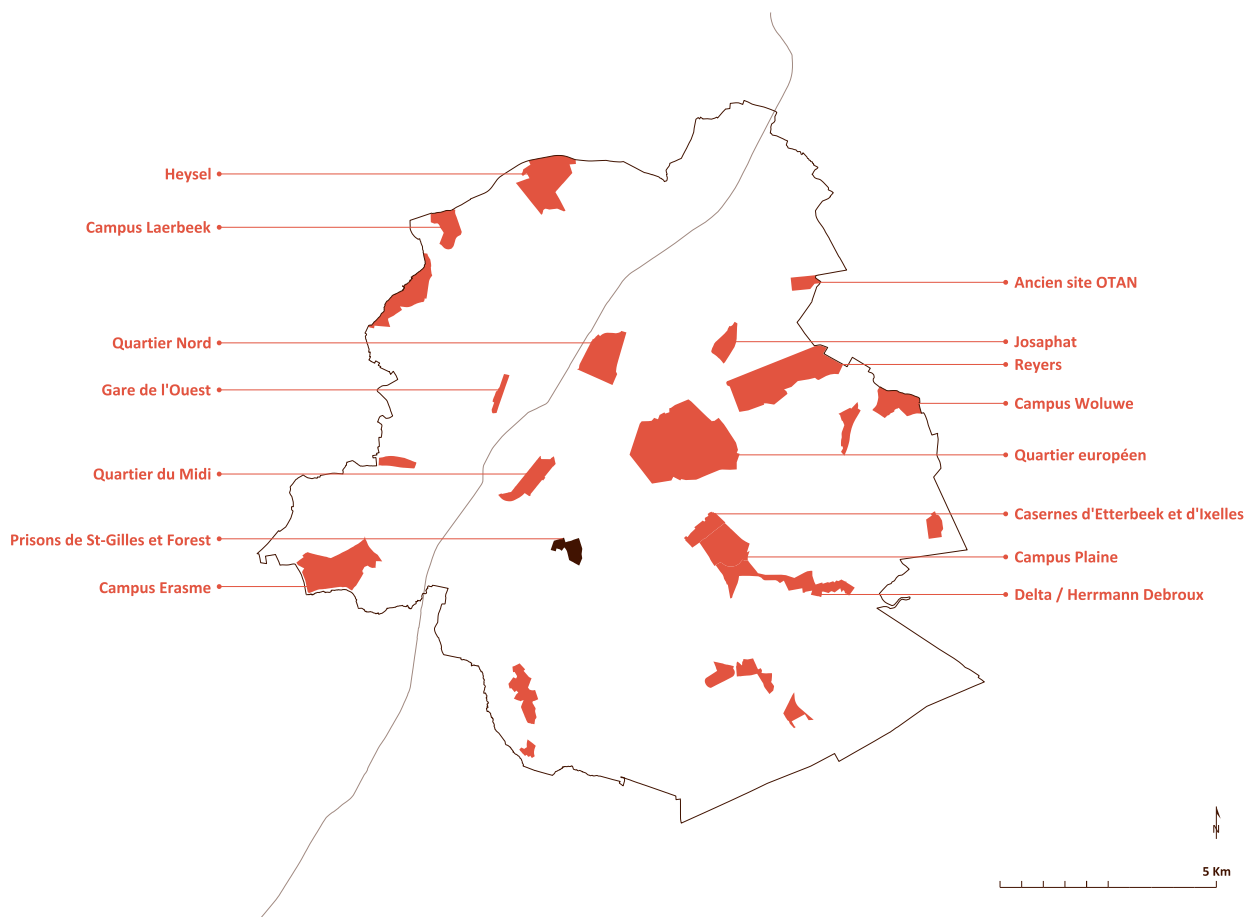
congrès (5000 places) ;

- un pôle récréatif et de loisirs garantissant une offre touristique et sportive ;
- un centre commercial (+ de 70.000 m²) ;
- au minimum 750 logements répartis sur le site, auxquels viendront s'ajouter les logements à créer issus de la réaffectation de la réserve foncière que constitue le stade actuel ;
- une offre hôtelière.

L'ensemble des aménagements imaginés sur le plateau du Heysel permettra la création d'importants espaces verts et contribuera également au renforcement du maillage bleu et au renvoi des eaux pluviales dans le réseau hydrographique de surface.

La Ville de Bruxelles a lancé une procédure de dialogue compétitif en vue de désigner un opérateur économique chargé de la planification, la conception, le financement, la réalisation, la gestion et l'exploitation des futurs ouvrages et fonctions. Ce marché public comprend trois lots :

- Un centre commercial, un complexe de logements, des surfaces administratives, des surfaces de cafés et restaurants, un espace indoor de loisirs ainsi que des services (crèche et seniorerie) ;



- Un centre de congrès international pour 5.000 participants, un hôtel de haut standing de 250 chambres. Le développement de connexions fonctionnelles avec Brussels Expo permettra la création de synergies entre les palais et le futur centre de congrès ;
- En outre, le masterplan prévoit la possibilité de reconverter l'emplacement actuel du stade Roi Baudouin. Si l'emplacement du stade est reconverti, logements et équipements s'implanteront dans son assise actuelle.

Au niveau des transports publics, le plateau du Heysel et le parking C bénéficieront à l'avenir d'une meilleure connexion avec la Région (prolongation des lignes 3, 7 et 9). De nombreuses gares RER existantes et futures seront ainsi directement en lien avec la zone, au moyen des transports publics intra-urbains.

En matière d'accessibilité automobile, la Région poursuivra le désenclavement du nord de Bruxelles par la mise en œuvre de la voie de liaison connectant l'avant des Palais au ring, passant par le parking C ainsi que par une connexion avec l'autoroute A 12 et la transformation de l'avenue Houba de Strooper en véritable boulevard urbain.

Le pôle des prisons de St Gilles et Forest

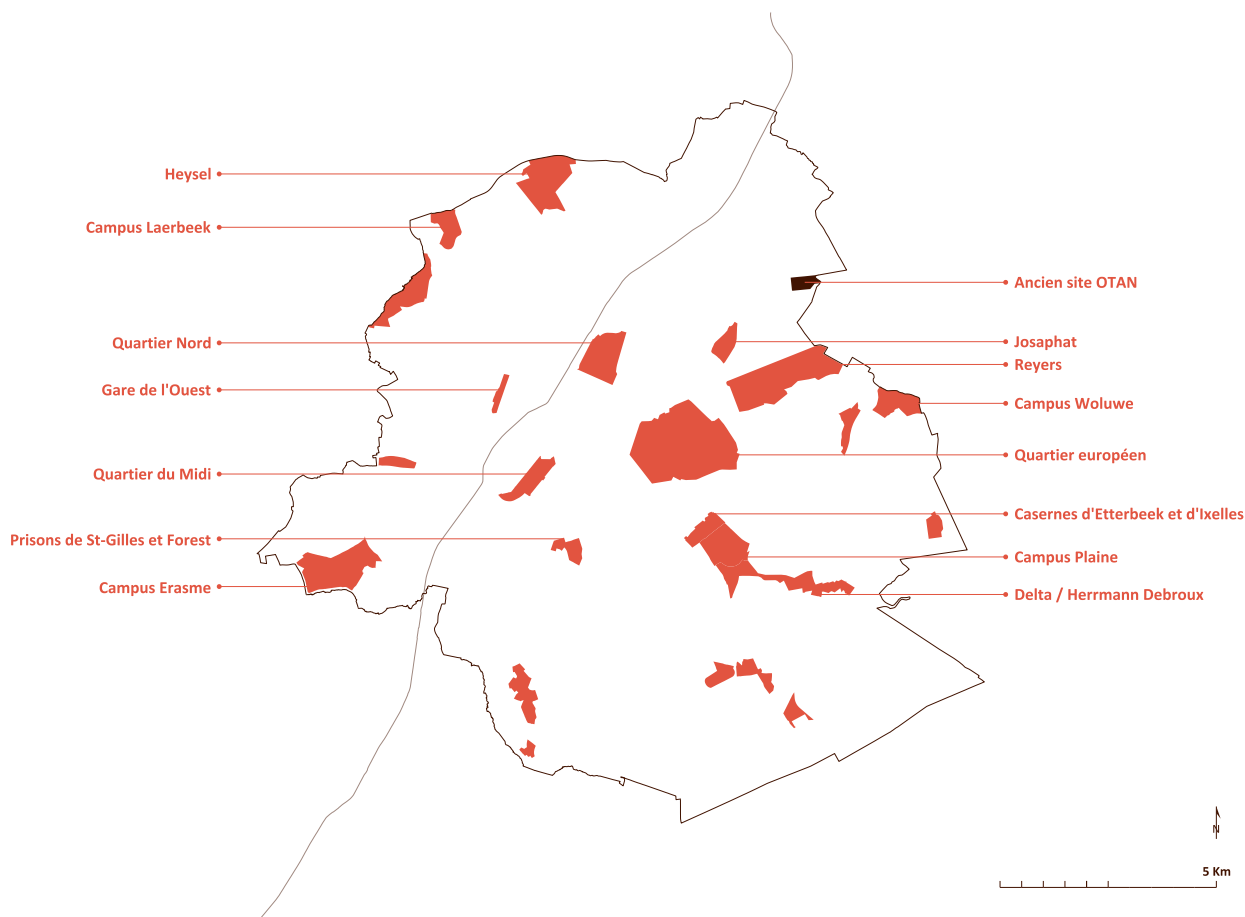
La Région bruxelloise a décidé de faire étudier le potentiel de reconversion des prisons de Saint-Gilles, Forest et Berkendael, dans le cadre du « Plan Prisons et Internement » approuvé en novembre 2016 par le Gouvernement fédéral.

L'objectif est d'envisager le réaménagement de ces trois sites en quartier urbain, tout en valorisant leurs éléments d'intérêt patrimonial.

Les trois sites libérés constituent des opportunités foncières uniques. Elles sont localisées au cœur d'un tissu urbain dense, disposent d'une desserte en transports publics de qualité et sont proches de pôles de services existants (commerces, activités de bureaux, etc.).

En concertation avec l'Etat fédéral, une étude de faisabilité a été réalisée. Celle-ci conclut aux possibilités de développement d'environ 1.000 logements et de plusieurs écoles qui s'intégreraient dans le tissu urbain.

Un permis d'urbanisme a été délivré pour la construction de la nouvelle prison à Haren. Les Prisons de Saint-Gilles, Forest et Berkendael resteront en fonction jusqu'à la mise en service de la nouvelle prison.



La Région doit désormais poursuivre la négociation avec la Régie fédérale en vue de l'éventuelle acquisition du site. Le Fédéral a, en outre, bien confirmé son intention de libérer les deux sites lorsque la prison de Haren sera construite.

Le pôle de l'ex-site de l'OTAN

Suite au déménagement de l'OTAN dans son nouveau siège de l'autre côté du Boulevard Léopold III, la reconversion de l'ancien site permet d'envisager un nouveau quartier urbain. Bien desservi par les trams 62 et 55, le site sera encore plus accessible avec la réalisation du Métro Nord qui aura une station à Bordet.

Le PRAS démographique a modifié une partie du site, à front du Boulevard Léopold III, le faisant passer de zone d'équipement en zone d'entreprise en milieu urbain (174 000 m²) ; le reste du site étant conservé par l'armée pour son quartier général (au Sud).

La partie ex OTAN du site présente dès lors un potentiel de reconversion en vue d'y réaliser un nouveau quartier urbain. Le nouveau quartier pourrait accueillir 3 à 4 000 habitants.

Le site de la Défense se trouve à cheval entre la Région bruxelloise et la Région flamande. Une étude de défini-

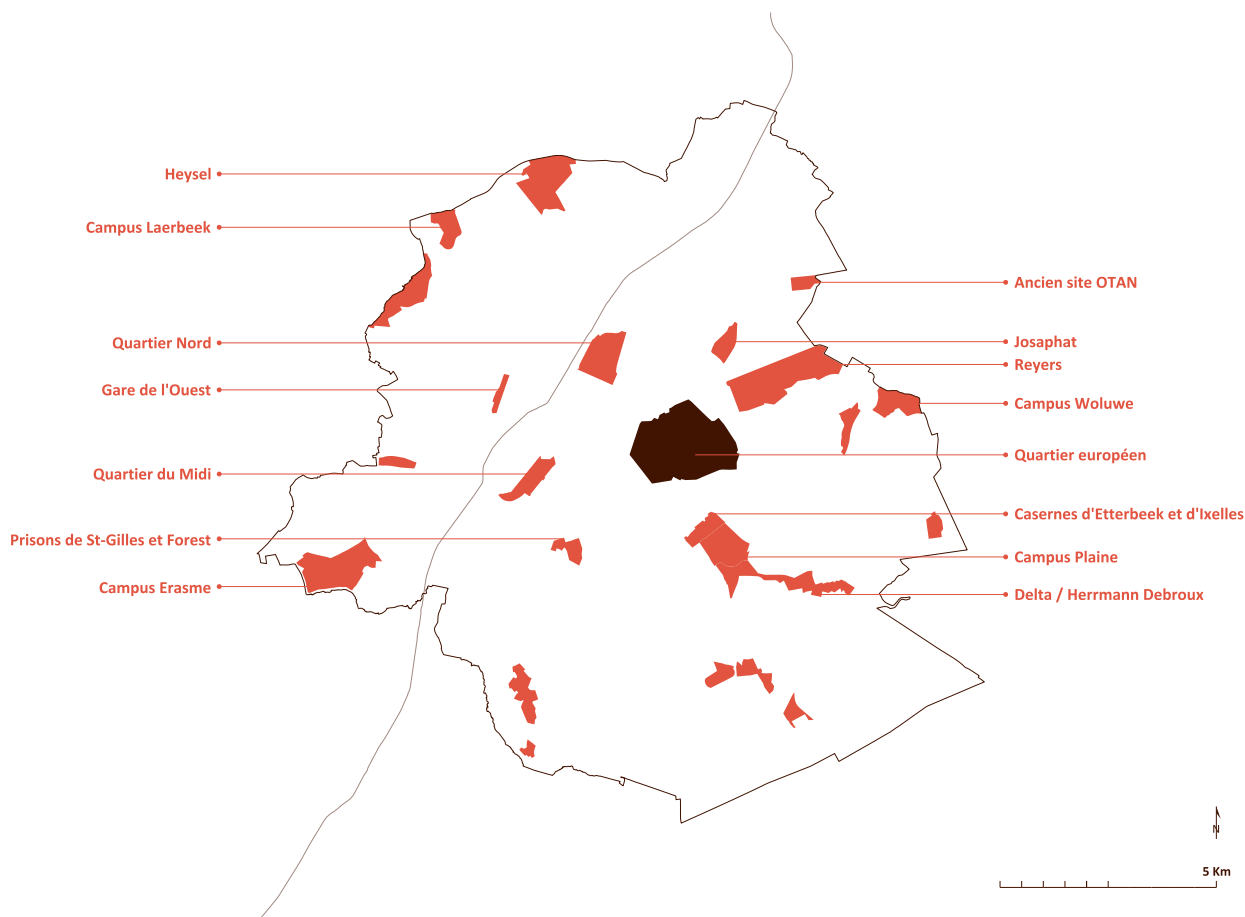
tion (comprenant un diagnostic et une étude urbanistique) a été élaborée en coopération avec la Région flamande. L'objectif est de réaliser un PAD interrégional sur l'ensemble du site.

Le Quartier européen

En tant que premier pôle d'emploi international de la Région de Bruxelles-Capitale, le Quartier européen représente un enjeu de développement majeur. L'objectif de la Région est de faire de ce pôle un quartier mixte et dense, avec des logements diversifiés, ainsi qu'un pôle culturel de proximité et à rayonnement international.

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, le Gouvernement a approuvé en avril 2008 un schéma directeur pour le Quartier européen qui établit les lignes de force stratégiques de l'évolution de ce quartier.

Le schéma directeur propose 12 programmes urbanistiques et architecturaux concrets pour rencontrer son ambition, dont la transformation de la rue de la Loi trouvant sa concrétisation dans le Projet Urbain Loi (PUL) et par l'adoption d'un règlement régional d'urbanisme zoné. Un Plan d'Aménagement Directeur confortera les options urbanistiques prises dans ces plans.



L'augmentation de la densité bâtie y est autorisée à condition de garantir la création d'espaces publics et semi-publics. Cette densification sera soutenue par l'excellente accessibilité en transports publics du quartier.

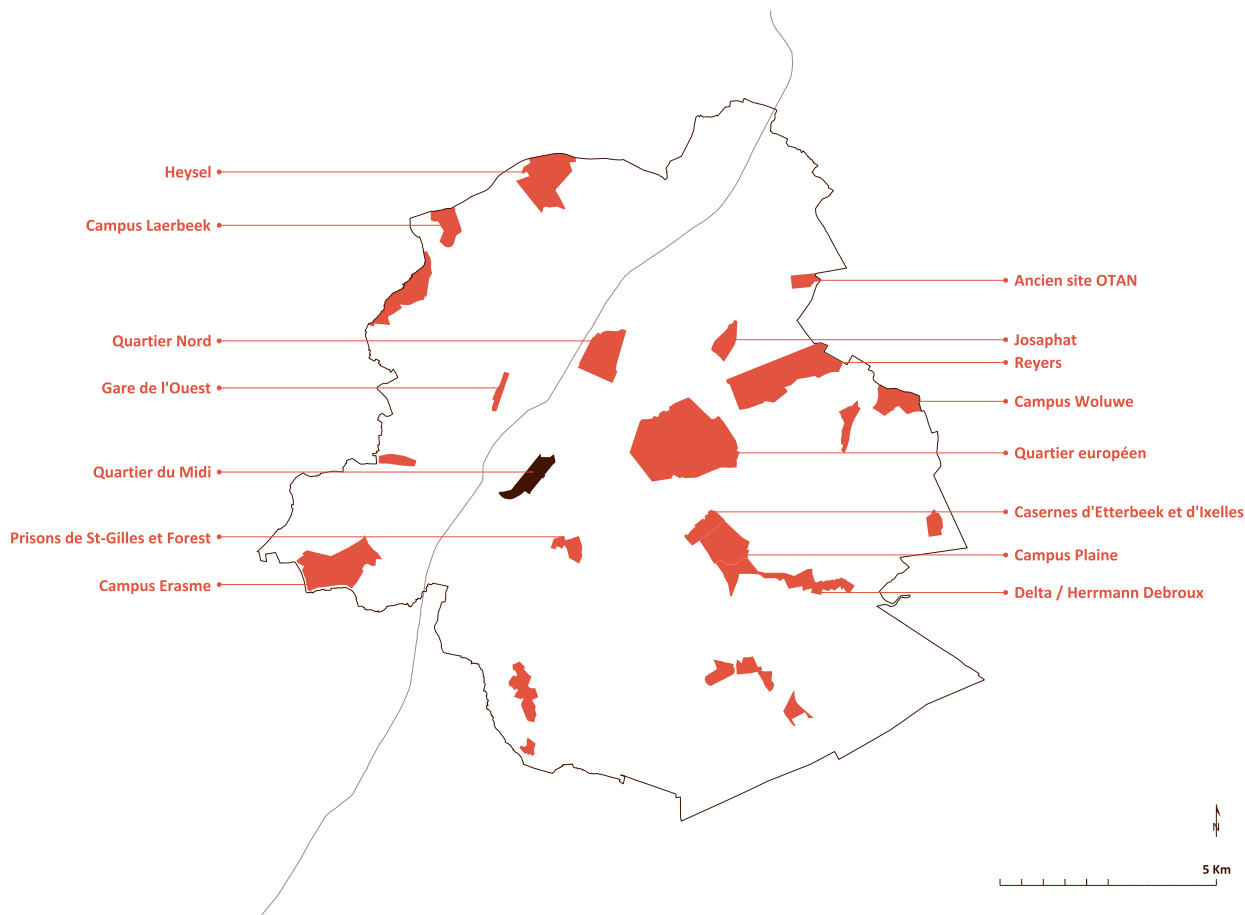
Les mobilités et lieux publics seront repensés afin d'y laisser davantage d'espace aux modes actifs, aux transports collectifs et à la fonction de séjour.

Les objectifs du schéma directeur sont les suivants :

- Le renforcement de la mixité fonctionnelle, en mobilisant la chaussée d'Etterbeek comme lien entre les quartiers résidentiels de Saint-Josse (au nord) et d'Ixelles (au sud), ainsi qu'en réalisant de nouveaux projets de logements et de commerces dans la rue de la Loi, la rue Wiertz, l'avenue du Maelbeek et la chaussée de Wavre. Le Projet urbain Loi (PuL) prévoit, quant à lui, 110.000 m² de logements et 60.000 m² de commerces le long de la rue de la Loi. Les noyaux commerciaux historiques, tels que ceux de la place Jourdan et de la place du Luxembourg, doivent également être protégés et renforcés ;
- Une mobilité améliorée devrait créer davantage d'espaces conviviaux pour les piétons et les cyclistes, et contribuer à la réduction du trafic sur le rond-point

Schuman. L'automatisation des lignes de métro 1 et 5 et le développement d'Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) à travers le Quartier européen devraient permettre d'atteindre cet objectif. Cette mesure va de pair avec le développement d'une liaison piétonne de qualité entre le parc du Cinquantenaire et le parc Léopold, ainsi que l'élargissement des trottoirs aux abords des stations de transports en commun ;

- L'organisation de concours internationaux d'architecture devrait permettre une amélioration de la qualité urbaine du Quartier européen ;
- Le potentiel culturel et de détente du quartier devrait être renforcé par la rénovation du parc Léopold et du parc du Cinquantenaire ainsi que par la création de liens plus forts et lisibles entre les différentes institutions culturelles ;
- Le Quartier européen devrait mettre en pratique les principes du développement durable, en améliorant la performance énergétique des bâtiments existants et en appliquant le standard passif pour les nouvelles constructions dans la rue de la Loi ;
- Les espaces publics devraient être réaménagés. A cet égard, la mise en semi-piétonnier ou en espace partagé de l'ensemble de la rue et la place du Luxembourg est à étudier, ainsi que la transformation à terme de la rue de la Loi en un boulevard urbain et le réaménagement et



reprofilage des voiries localisées en fond de la vallée du Maelbeek comme des espaces verts linéaires ;

- La restructuration de l'îlot 130 de la Commission européenne.
- Un Plan d'Aménagement Directeur mettra en œuvre le Projet Urbain Loi.

Le quartier de la Gare du Midi

La Gare du Midi est l'une des principales gares internationales d'Europe et la première de Belgique.

Le quartier du Midi est à développer comme « entrée de ville » avec le nœud TGV majeur et avec son accessibilité en transport public remarquable, tant au niveau international que bruxellois.

Le quartier dispose encore d'un certain potentiel de construction de bureaux. Ceux-ci doivent cependant impérativement être accompagnés d'un développement suffisant de logements, de nouveaux équipements de proximité afin d'y renforcer la mixité, notamment par l'animation commerciale des rez-de-chaussée.

Dans le cadre d'une stratégie ambitieuse, la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé un schéma directeur pour le quartier.

Celui-ci balise le réaménagement de cette porte d'entrée internationale de Bruxelles, en s'appuyant sur le concept de « gare habitante ». L'objectif est de rééquilibrer les fonctions du quartier en renforçant son caractère résidentiel (objectif de 50% de logements et 50% de bureaux).

Le projet vise à renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier, à y développer un pôle d'emplois et à accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare. Avec, parmi les priorités, l'amélioration des espaces publics et du pôle intermodal, en lien avec les autres quartiers et particulièrement le centre-ville de Bruxelles.

Une attention particulière devra être portée à la qualité de l'espace public qui devra accueillir les voyageurs internationaux comme nationaux à leur sortie de la gare. Ces espaces devront bénéficier également aux habitants du quartier de la gare du Midi.

La transformation de ce pôle doit tirer parti de son exceptionnelle accessibilité locale, nationale et internationale.

La mise en œuvre du schéma directeur Midi doit conduire à la construction de logements et d'équipements collectifs ainsi qu'à la requalification des espaces publics. Le



quartier intégrera également des fonctions de services, de commerces et de loisirs.

Certaines orientations du schéma directeur doivent également être actualisées au vu des développements qu'ont connus certains projets d'aménagement du quartier. Il s'agit notamment de prendre en compte que la SNCB a renoncé à développer, sous l'îlot délimité par les rue de France, Bara, de l'Instruction et des Vétérinaires, le projet d'extension de la gare TGV qu'elle envisageait.

Le projet régional prévoit d'améliorer la qualité de vie du quartier Midi et d'y implanter de nouvelles fonctionnalités :

- réaménagement et amélioration de la gestion des espaces publics, avec l'intégration du projet de métro Constitution et la reconfiguration de secteurs-clé (esplanade de l'Europe, place de la Constitution, rue Couverte, etc.) ;
- renforcement des liens entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et facilitation du cheminement vers le centre-ville ;
- aménagement et occupation des quadrilatères (espaces situés sous les voies ferrées entre la gare et la Petite Ceinture) avec divers services (halle alimentaire, parking vélos, commerces, etc.) ;
- construction d'un projet mixte de logements et de bureaux ;

- reconversion de l'immense bâtiment du Tri Postal et des 2 bâtiments connexes (90.000 m²), propriété de la SNCB qui jouxte la gare rendu à l'identique pour y accueillir son nouveau siège ;
- reconversion des deux îlots délimités par les rues de France, Bara, de l'Instruction et des Vétérinaires en un quartier urbain avec une prédominance résidentielle en cohérence avec le bâti existant ;
- reconversion du site de l'îlot des Deux Gares, et notamment les grandes parcelles réaffectées en Zones d'Entreprises en Milieu Urbain, en valorisant la présence à ciel ouvert de la Senne ;
- construction de logements publics (14.000 m²) ;
- création du nouveau siège d'Infrabel rue de France.

En outre sont prévus :

- La création d'une entité de gestion des espaces publics associant à tout le moins la Région, les communes et la SNCB ;
- La mise en œuvre du plan de circulation comme prévu dans le schéma directeur.

Afin d'actualiser et de mettre en œuvre certaines orientations du schéma directeur, la Région a lancé l'élaboration d'un plan d'aménagement directeur, en étroite coopération avec les communes.

Gare de l'Ouest

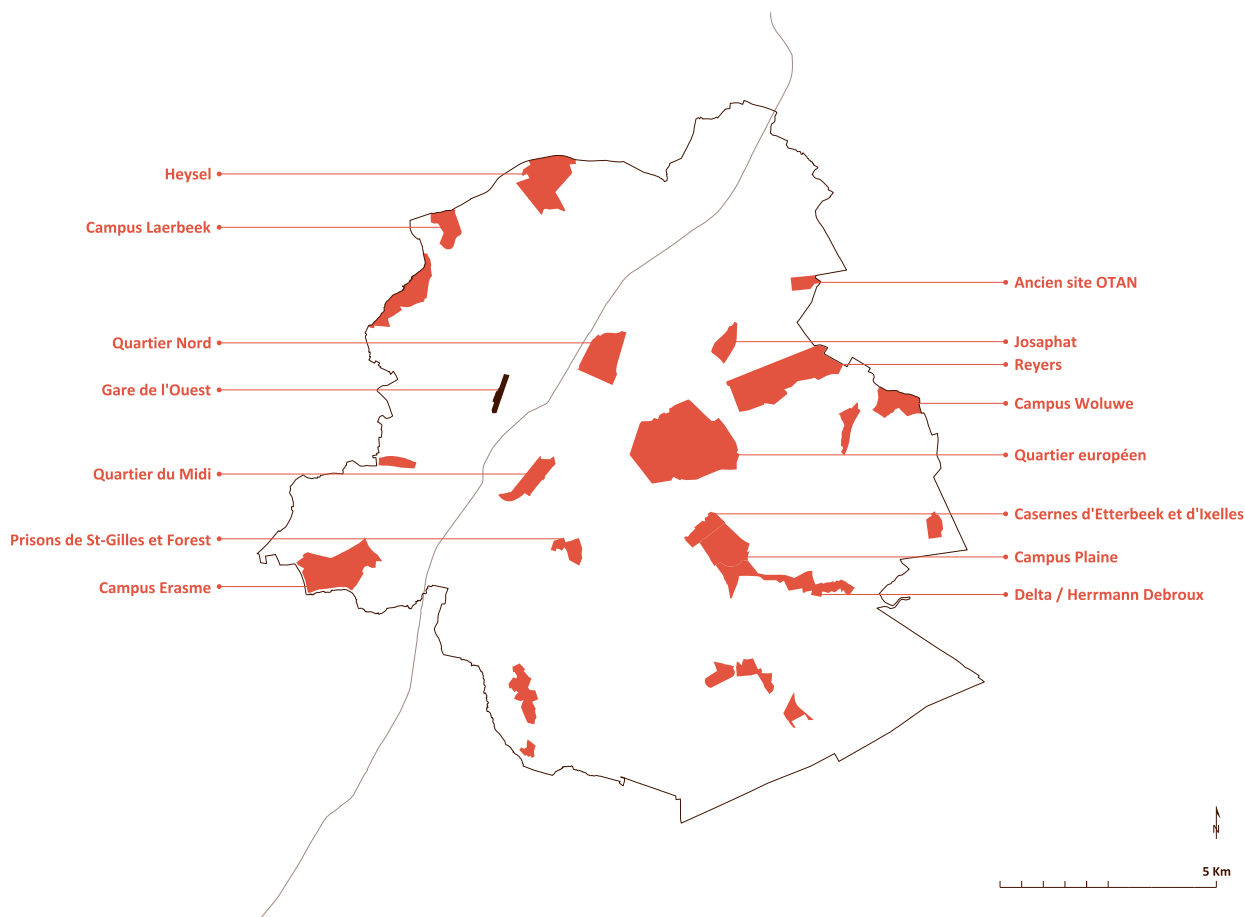
Ce site de 13 ha et de près d'un km de long est, depuis l'achèvement de la station intermodale « Gare de l'Ouest », la réorganisation du réseau de métro en 2009 et la création d'une halte de la SNCB, l'un des mieux desservis de la Région.

Cette ancienne gare de marchandises constitue la charnière entre deux parties de Molenbeek-Saint-Jean : l'est, fortement urbanisé et au bâti ancien, et l'ouest, fruit d'un développement plus récent.

Le foncier appartenant en majorité aux acteurs publics Infrabel et SNCB, sa valorisation en quartier mixte et vert apparaît comme une évidence.

Ce site offre également une opportunité en matière de nouvelles connexions entre les quartiers. Le développement du site doit s'axer sur un espace public lisible et structuré autour des nœuds de transports publics.

Une étude de définition a permis de dresser un diagnostic du site et des quartiers riverains, en identifiant les besoins en matière de logements, d'équipements scolaires, d'activités économiques, de mobilité ou encore de paysage. Elle a également formulé des recommandations urbaines pour le développement futur du site.



Suite à cette étude, un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est en cours de réalisation. Ce PAD accorde une attention particulière à l'aménagement de l'espace public et au paysage.

Les grandes lignes directrices du projet sont les suivantes :

En matière d'infrastructures

- un site plus ouvert vers les quartiers environnants et la métropole, structuré autour des nœuds de transports publics ;
- des constructions sur 90.000 m² comprenant 50% de logements dont 360 logements publics (soit 80% des m² de logement) et 27.000 m² d'activités économiques (bureaux, activités productives, etc.), ainsi que des équipements dont au moins une école secondaire, « Infrabel Academy » (une école Infrabel de formation aux métiers du chemin de fer) et un grand équipement métropolitain à définir.

En matière de mobilité

- deux traversées est-ouest minimum, non carrossables, à l'air libre, réservées aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite ;
- une grande promenade cyclo-piétonne nord-sud le long de la ligne 28 ;

- un parking partagé entre l'ensemble des fonctions présentes.

En matière de paysage

- des espaces verts qualitatifs et accessibles, dont un parc de minimum 3 hectares ;
- le maintien, si possible, du patrimoine industriel présent sur la friche.

perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU) et l'équipe chargée d'élaborer le PAD proposent de mettre en place une gestion transitoire permettant l'ouverture progressive du site aux habitants. Les associations du quartier et les riverains sont d'ores et déjà invitées dans ces réflexions.

Un premier projet concret, « Infrabel Academy », dont l'ouverture est prévue début 2020, sera le centre national de formation aux métiers du chemin de fer. Son implantation, dans ce quartier où le taux de chômage des jeunes est l'un des plus élevés, permet d'envisager la création d'emplois locaux, en renforçant le lien enseignement-formation-emploi.

Dans cette optique, des partenariats sont prévus avec d'autres organismes publics comme la STIB, Bruxelles-Formation et Actiris.



Le site Delta Herrmann-Debroux

Le site de Delta Herrmann-Debroux dispose d'une accessibilité remarquable (via la route et le métro) et d'un grand potentiel de développement. Articulé le long du débouché de l'autoroute E411, ce territoire est composé de plusieurs aires d'importance stratégique : Notre Dame aux bois, le site de l'ADEPS, le Rouge Cloître, le shopping d'Auderghem, l'ancienne voie de chemin de fer reconvertie en promenade, les bureaux de la Commission européenne à Beaulieu, le dépôt de la STIB et les parkings de dissuasion, le « triangle » Delta (terrain délimité par les lignes de chemin de fer 26, 161 et 26bis), l'Université Libre de Bruxelles, l'école japonaise, le nouvel hôpital. Leur réaménagement harmonieux et cohérent requiert une vision sur l'ensemble de l'entrée de ville et une programmation phasée.

Un des principaux enjeux du site consiste à reconnecter les deux rives se trouvant de part et d'autre du viaduc Herrmann-Debroux, celui-ci constituant une barrière visuelle et physique. L'objectif est de le transformer en boulevard urbain à partir du carrefour Leonard.

En vue de recréer cette entrée de ville et de modifier son paysage, un Plan d'Aménagement Directeur est en cours.

Parallèlement au travail de revalorisation de l'espace public, la plupart des sites du territoire Delta - Herrmann-Debroux sont en phase de rénovation, voire de reconversion.

Beaulieu

Si certains des immeubles qui accueillent les bureaux de la Commission européenne seront reconstruits, cette évolution permettra de s'interroger sur l'aménagement du site et d'envisager davantage de mixité fonctionnelle (bureaux, logements, équipements...).

Triangle Delta

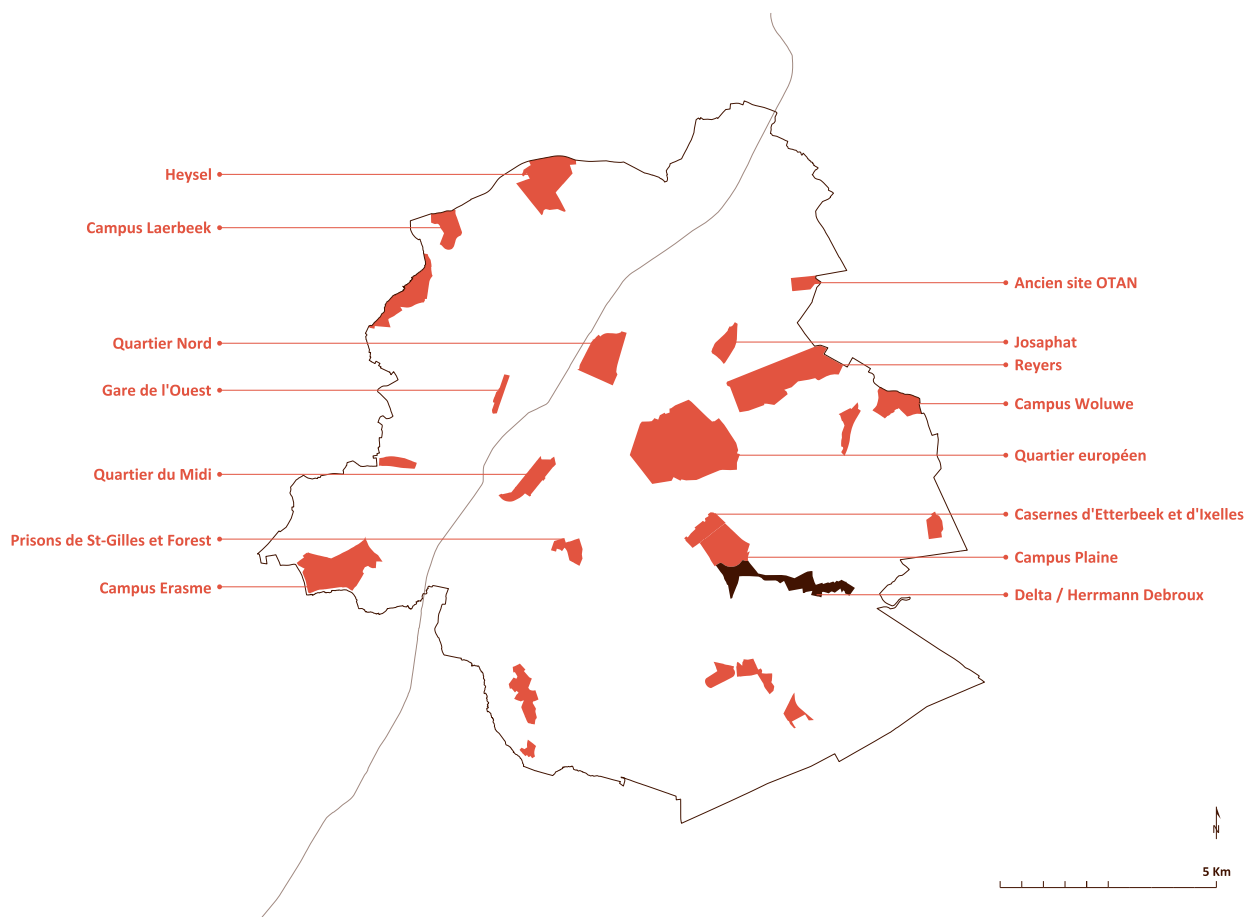
L'espace délimité par les voies de chemins de fer 161 et 26, et le boulevard du Triomphe est en cours.

Au Nord, le nouvel hôpital CHIREC a été inauguré.

Au Sud, le triangle - propriété de la Société d'Aménagement Urbain (SAU) - fait l'objet d'études pour l'implantation d'activités (centre de tri de B-Post notamment) et de logements.

P+R et site STIB à Delta

À l'Est du triangle Delta, le dépôt de la STIB et le parking à ciel ouvert attendant font également l'objet d'une attention particulière. L'objectif est de réaffecter le parking actuel, de diversifier les activités (en y introduisant des logements) et de créer une façade urbaine le long de rue Jules Cockx.



Le shopping d'Auderghem

Le site du shopping d'Auderghem présente les caractéristiques d'un shopping de périphérie : un espace peu dense, s'étalant sur une parcelle très importante et organisé autour d'un parking à ciel ouvert, chaque grande surface occupant un bâtiment propre. Conçu à une époque où le site était périphérique, le shopping fait désormais partie de la ville. Afin de mieux l'y intégrer, un véritable nouveau quartier au cœur d'Auderghem pourrait se créer. Tout en maintenant l'activité commerciale, le projet viserait à créer un quartier plus urbain, plus dense, avec une mixité de fonctions (logements, équipements collectifs, commerces...) et un espace public convivial au profit des habitants.

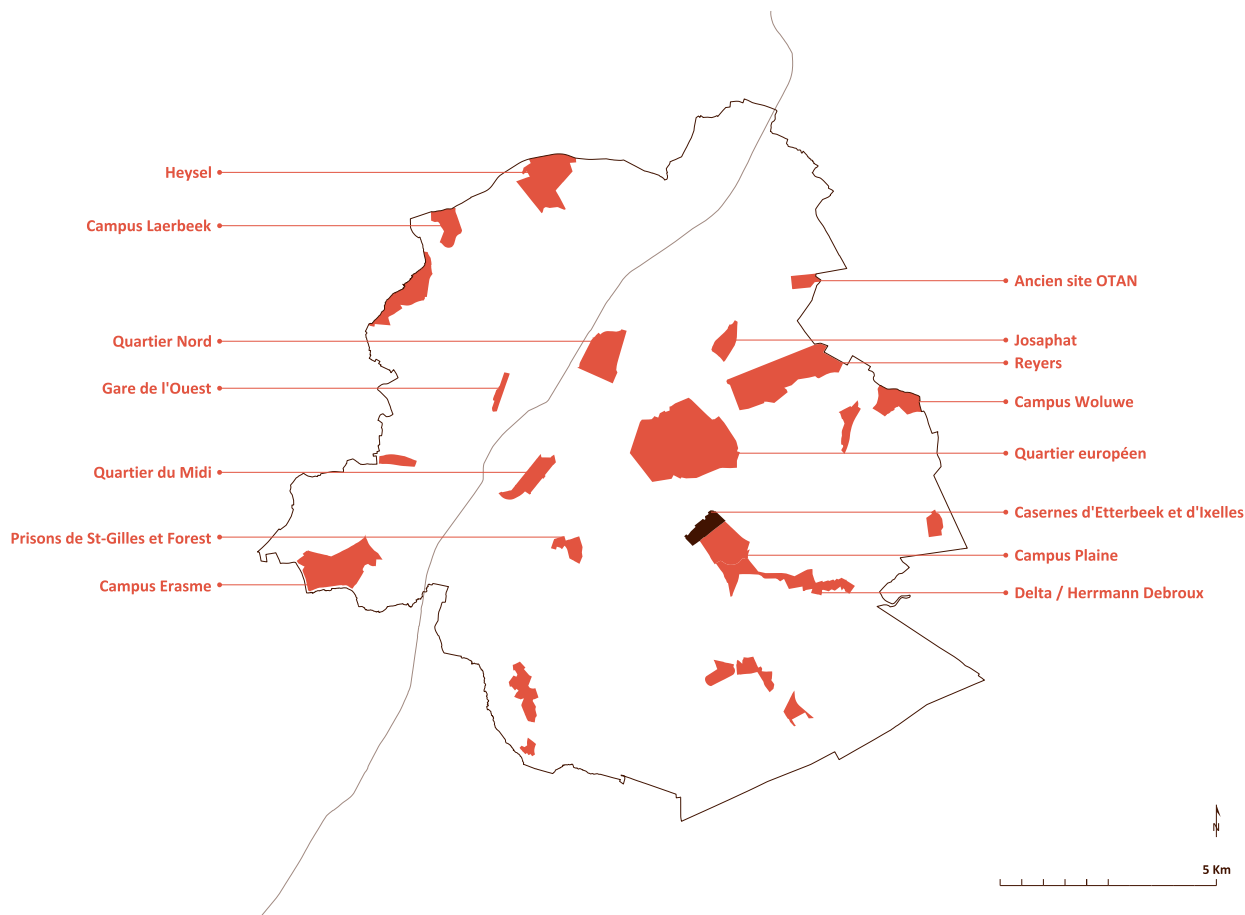
Le site des casernes d'Ixelles et d'Etterbeek

Proche des campus universitaires de l'Université Libre de Bruxelles (ULB) et de la Vrije Universiteit Brussel (VUB), au carrefour de lignes importantes de transports en commun, Usquare, le site des Casernes d'Ixelles, possède un fort potentiel de reconversion permettant notamment l'aménagement d'un futur quartier ouvert, mixte, universitaire et international.

Suite au déménagement programmé de la police fédérale, les Casernes d'Ixelles se libèrent progressivement. Le site, d'une surface d'environ 44.000 m², a été acquis par la Région de Bruxelles-Capitale en 2018.

Parallèlement, a été adopté le « Plan Logement Etudiant » constitué de dix mesures destinées à développer le logement étudiant à Bruxelles. Le développement de nouveaux pôles de logements étudiants constitue l'un des axes majeurs de ce plan. L'aménagement du site des casernes d'Etterbeek et Ixelles représente dans ce contexte un projet régional prioritaire. Le projet des casernes bénéficiera à l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale. Celui-ci permettra la création d'un réseau international de relations académiques et professionnelles centré sur la reconnaissance de Bruxelles comme ville foncièrement marquée par sa population étudiante et dépassant le cadre habituel de la segmentation philosophique et/ou linguistique.

Dans l'esprit de l'étude de définition réalisée en 2015, déterminant les contours du concept de cité internationale étudiante ainsi que son intégration urbaine, il a été proposé d'établir un centre actif dans la cour centrale des Casernes, permettant de relier différentes fonctions suivant un modèle de « social court ». Des infrastructures partagées et



collectives seraient disposées autour de cette cour :

- un espace public de qualité ;
- des équipements universitaires internationaux et rayonnants dans les bâtiments sur le boulevard Général Jacques ;
- une halle alimentaire dédiée à l'alimentation durable dans l'ancien manège ;
- des incubateurs ;
- des commerces HORECA.

Ce scénario prévoit en outre une programmation mixte avec environ 600 logements étudiants dans la partie centrale du site et des franges habitées par de nouveaux développements résidentiels (près de 20.000 m² de logements familiaux publics).

La réaffectation des Casernes d'Ixelles fait partie des projets FEDER. Attribué conjointement à l'ULB et la VUB réunies au sein de la BUA (Brussels University Alliance), le soutien financier sera consacré à la création d'équipements universitaires internationaux, à la reconversion de la halle centrale en équipement fédérateur et voué au développement durable dans le respect de leur valeur patrimoniale.

Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) du projet traduira les intentions en plan.

Dans l'attente de la planification définitive du site, les Casernes d'Ixelles accueilleront des activités temporaires, préfigurant l'ouverture du site.

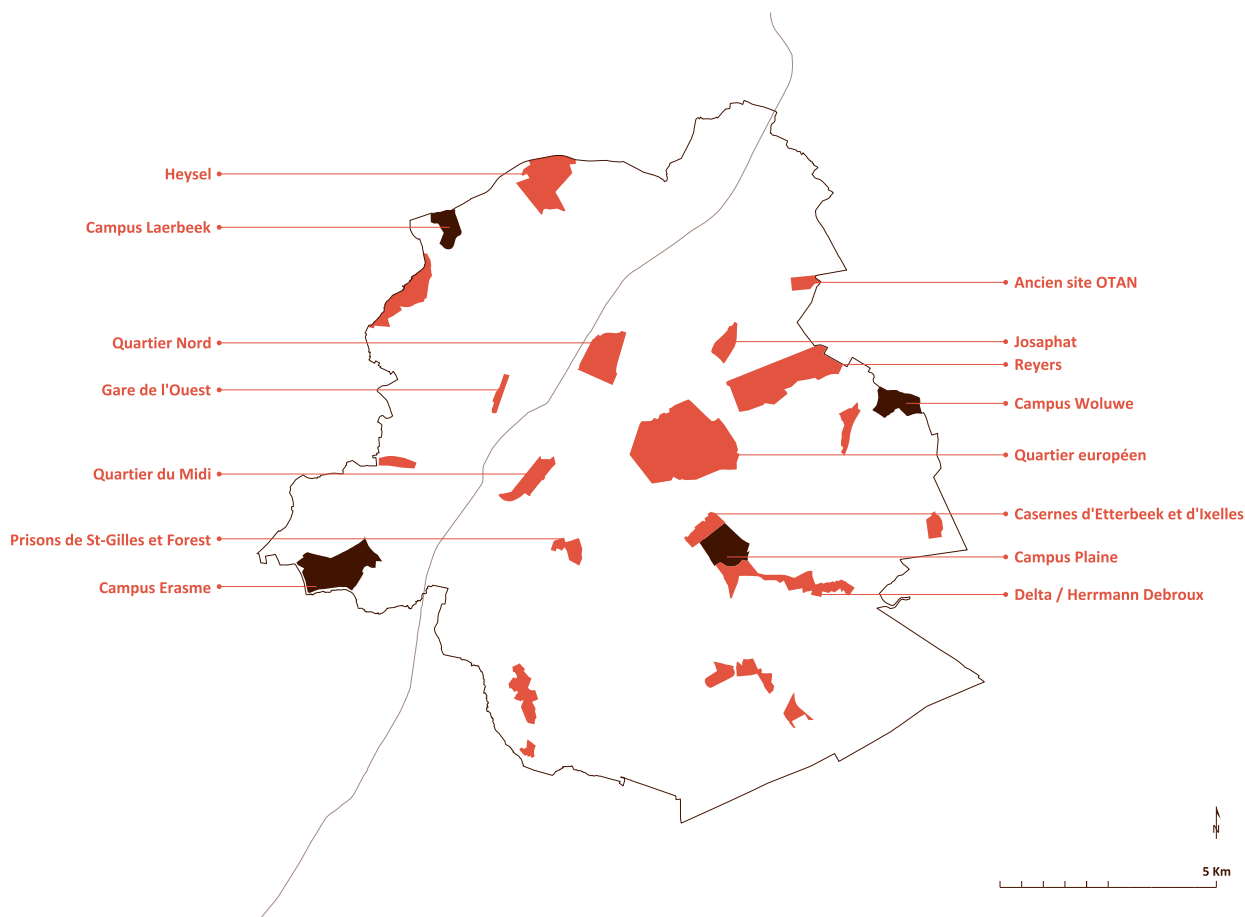
Afin de valoriser Bruxelles comme ville étudiante, il conviendra également de travailler sur la visibilité des quartiers universitaires.

Cette identité sera marquée de manière concrète et visible (signalétique particulière, réaménagement de l'axe entre les deux campus, ...) et sera communiquée sur l'ensemble des plans de Bruxelles à l'instar de ce que font les grandes villes anglo-saxonnes.

La Région veut ainsi marquer l'apport culturel, économique et social de la présence des étudiants dans la ville et leur lien avec le tissu urbain local. Au-delà du site des casernes, l'émergence de nouveaux pôles de logements étudiants seront soutenus là où cela semble le plus opportun.

Les campus universitaires

Bruxelles entend développer une stratégie spécifique au domaine de la Recherche & Développement et soute-



nant les nouvelles technologies. Les entreprises de ces secteurs se trouveront renforcées par une politique de « clustering » qui consiste à susciter une dynamique de collaboration entre entreprises, universités/centres de recherche et pouvoirs publics pour faire émerger et exploiter des opportunités de collaboration.

Dans cette optique, il convient de mener une politique de clusters sur base des pôles déjà existants : il s'agit dans un premier temps de bien identifier les pôles et leurs spécialisations, puis de les renforcer ou de les développer en lien avec les projets de développement programmés par les universités.

Les pôles existants à renforcer se situent dans et autour des campus et hôpitaux universitaires dont la majorité est déjà bien desservie en transports publics, à savoir :

Le Campus Erasme

Le campus Erasme à Anderlecht est une zone stratégique de développement : regroupant un hôpital universitaire d'importance, des incubateurs économiques, des logements étudiants, le site est directement relié à l'ensemble de la Région par le métro. L'optimisation de l'offre de mobilité (nouveau dépôt STIB) et les extensions de l'hôpital universitaire représente la première vague de valorisation du site.

Cette nouvelle extension, nommée "New Erasme" est reliée au projet "New Bordet". Ce dernier, entièrement centré sur le bien-être du patient, ouvrira ses portes sur le Campus Erasme de l'U.L.B. en 2020. Via ce déménagement, l'Institut Jules Bordet devient le centre de référence d'un véritable cancérpôle bruxellois en s'alliant avec l'Université Libre de Bruxelles, l'hôpital Érasme, la Ville et le C.P.A.S. de Bruxelles et le Réseau Iris.

Cet important projet de renouvellement de l'hôpital a comme objectif de créer des surfaces neuves dédiées aux soins, réparties entre l'hôpital Erasme et l'institut Bordet et de compléter l'offre en matière de commerces et de restauration afin de faire du campus une polarité ayant toutes les commodités.

Le projet donnera par ailleurs l'opportunité d'optimiser la logistique du site.

Le campus comporte également un intéressant potentiel de densification du zoning de Citydev : ce foncier public disponible peut constituer une opportunité de développement unique de création d'un nouveau quartier de ville.

Par ailleurs, d'importants projets de logements sont en

cours de part et d'autre de la rue du Chaudron, entre la route de Lennik, la ligne de chemin de fer et le boulevard Henri Simonet. Sur une superficie d'environ 13 ha, les projets apporteront progressivement 72 maisons unifamiliales et 1.300 logements dont 110 logements sociaux du côté Érasme.

Le Campus de la Plaine ULB-VUB

Ce campus fera l'objet de projets urbains mixtes de densification liés à leur excellente accessibilité métro combinée à la proximité directe de futures gares RER (Arcade, Watermael, Etterbeek). Des clusters d'activités économiques axés sur les complémentarités avec les activités universitaires en matière scientifique, d'ingénierie (spin offs, nouvelles technologies, recherche croisées ...) y seront encouragés. Sur le site Delta proche, outre l'hôpital CHIREC, un nouveau quartier se développera sur les anciens terrains ferroviaires. L'amélioration significative de la mobilité prévue dans cette zone et la transformation en boulevard urbain de l'E411 à son arrivée à Auderghem ouvrent des perspectives de développement du site.

La Région poursuivra l'urbanisation du triangle sud en optant pour un concept innovant de mixité verticale « emboîté » permettant l'implantation d'activités productives et logistiques dans un socle surplombé par une dalle au niveau de l'hôpital Chirec et permettant l'émergence d'un quartier mixte. La densification du campus de la Plaine s'axera autour de développements mixtes (au sud) encadrés par la connexion forte et ambitieuse des campus ULB et VUB via le nouvel équipement universitaire LIC (Learning Center commun aux 2 universités et profitant d'un financement BELIRIS). Le caractère végétal du fer à cheval sera mis en valeur.

Le Campus VUB-Laerbeek

Le campus de l'Universitaire Ziekenhuis au Laerbeek (Jette) constitue une polarité forte du nord-ouest de l'agglomération. En effet, le site profite d'une infrastructure médicale et universitaire renouvelée. Sa connexion au reste de la Région (Basilique et plateau du Heysel) via une ligne de transports en commun structurante renforce d'autant son attractivité. La Région envisage pour ce territoire le développement de la fonction universitaire, celle d'un cluster d'entreprises de haute technologie et d'un pôle de collaboration industrie-université afin de stimuler les spin offs, la création d'emplois sur les secteurs biomédical et pharmacie. A proximité du Ring RO, le site est propice au développement d'un parking de transit. La Région développera ce campus dans le respect et la valorisation du patrimoine naturel exceptionnel qu'est le bois du Laerbeek.

Le Campus UCL de Woluwe-Saint-Lambert

Le site bruxellois de l'UCL s'articule autour des Facultés des sciences de la santé et des Cliniques universitaires Saint-Luc. Pôle hospitalier d'importance, le campus attire de nombreux acteurs : des instituts et entreprises de recherche, un incubateur régional des sciences de la vie, ou encore des établissements d'enseignement supérieur. Le campus profite d'une mixité de fonctions mêlant logements étudiants et familiaux, services et commerces locaux, école primaire et complexe sportif.

Pour ce campus universitaire, se développe un ambitieux projet de rénovation/reconstruction de l'hôpital à l'horizon 2025 comprenant des instituts de recherche (5000m²) et d'enseignement (2 établissements sur 22 000m²). Ces travaux d'ampleur viseront à faire croître les fonctions académiques et de recherche dans les domaines médical et paramédical, de biotechnologie et de pharmacie et profiteront d'une bonne accessibilité en transport public via le métro et une station renouvelée.

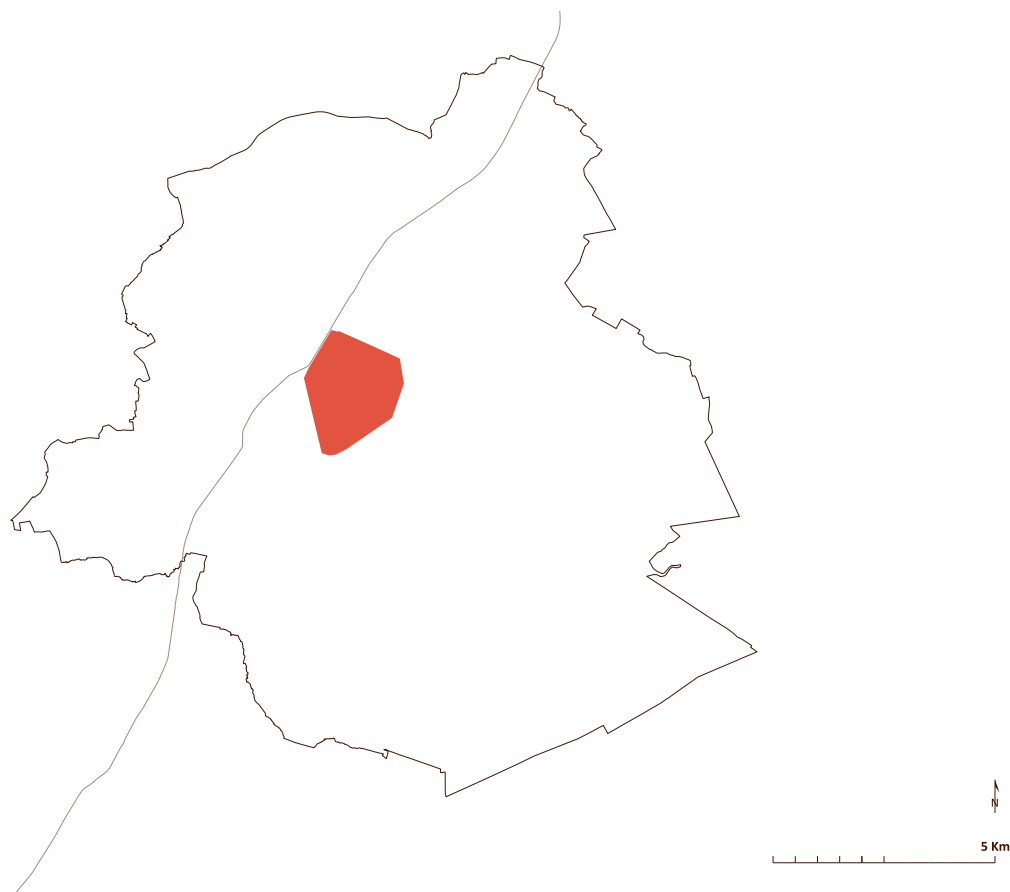
D'autres projets permettront de renforcer la polarité mixte que représente déjà le campus en créant des logements (260 logements dont des logements sociaux et plus 50 kots étudiants), des équipements (crèche, école fondamentale, institutions pour personnes handicapées) et du commerce de proximité.

Outre ces projets, la densification du site respectera ses atouts que sont son architecture et son patrimoine bâti et naturel (dont une zone Natura 2000).

L'accessibilité de ces pôles ainsi que leurs interactions (via les moyens de communication) et les interactions qu'ils peuvent entretenir avec d'autres pôles universitaires ou d'enseignement supérieur bruxellois (Campus du Solbosch, Campus du Centre, Campus du Ceria-Coovi, Reyers, ...), mais aussi la création de logements et d'équipements en lien avec le potentiel de densification des sites, doivent également être garantis.

LE PENTAGONE DE BRUXELLES UN CENTRE-VILLE EN REDÉPLOIEMENT

Le Pentagone, noyau de l'hypercentre, remplit des rôles multiples : il agit à l'échelle internationale, métropolitaine, régionale et locale. Il possède les caractéristiques particulières de concentration de lieux emblématiques (politiques, culturels, sociaux, économiques, commerciaux, récréatifs), portant une valeur symbolique, voire patrimoniale majeure.



Au terme de diverses politiques de revitalisation urbaine, Le Pentagone connaît depuis 2009, une croissance démographique soutenue d'un rythme de près de deux fois supérieur à celui de l'ensemble de la Région (+/- 2,2% par an entre 2000 et 2011).

Le Pentagone est aujourd'hui un espace densément habité, en particulier dans sa partie occidentale et compte près de 50.000 habitants.

Cette croissance démographique est hétérogène du point de vue socio-économique. Les parties sud-ouest concentrent majoritairement des populations précaires, tandis que les autres parties habitées (nord-ouest) attirent des milieux plutôt favorisés.

Cette hétérogénéité se fait sentir également dans la qualité des logements. Une hausse des prix de l'immobilier et le développement de la demande favorisent une suroccupation croissante du parc résidentiel existant, de qualité déjà insuffisante [Dessouroux et al., 2016].

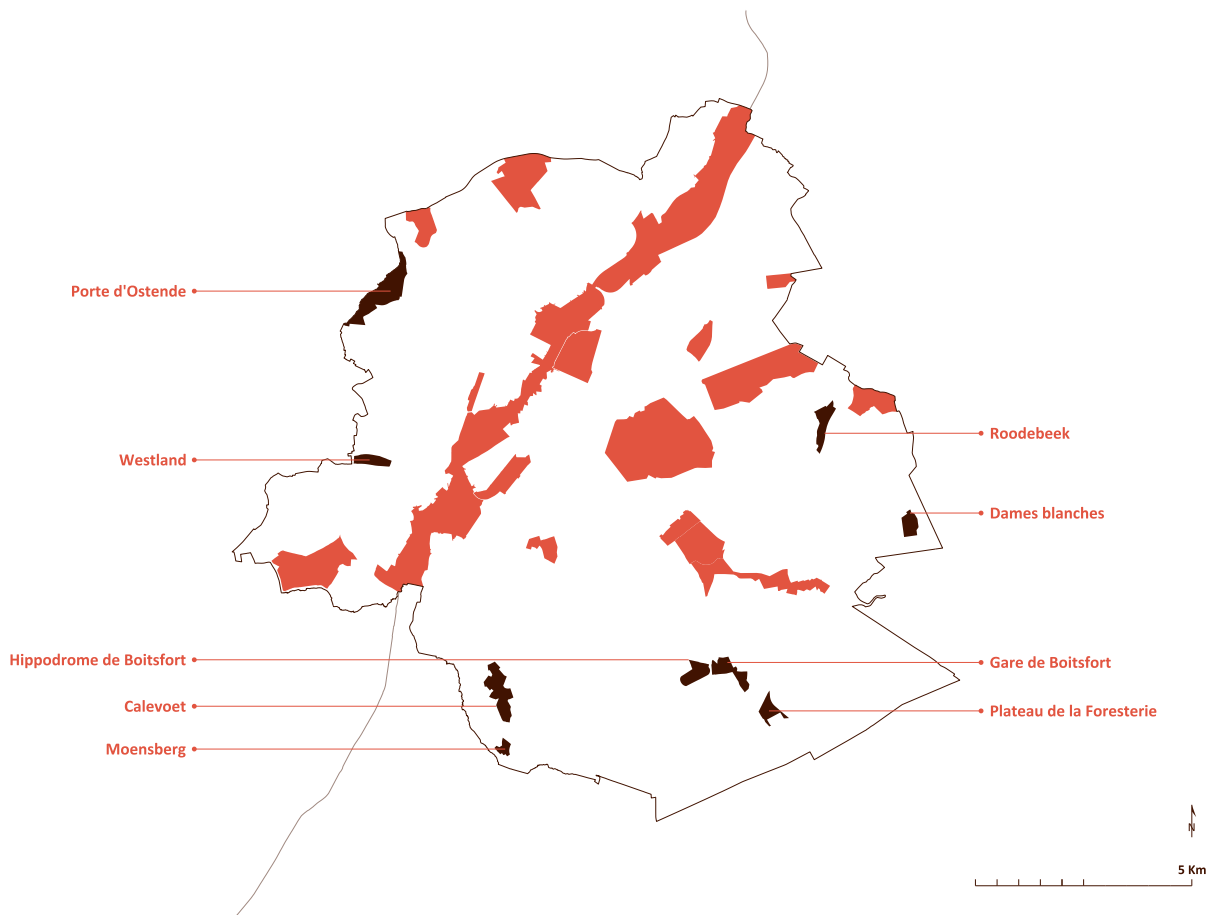
Le centre-ville constitue, par ailleurs, un important pôle économique et d'emplois par la présence de fonctions administratives, financières, commerciales, touristiques, culturelles, de santé et d'enseignement.

Il connaissait encore il y a peu une forte pression automobile aux conséquences néfastes en termes de pollution de l'air. La piétonnisation des boulevards centraux constitue un tournant important à cet égard. Elle représente également une nouvelle donnée dans l'organisation de la mobilité dans cette partie de la ville.

Défis à rencontrer

Du point de vue de son organisation spatiale, le Pentagone, comme cœur de Bruxelles a subi des transformations importantes au cours du 19^{ème} siècle par le voûtement de la Senne, la création des boulevards et les extensions nord et sud organisées autour du canal, de ses bassins et des infrastructures ferroviaires. Ces développements ont généré une organisation préférentielle des relations nord-sud au détriment des relations est-ouest.

Un des premiers défis à rencontrer est de positionner le Pentagone et les projets urbains qui s'y développent dans un cadre élargi (cadre de l'hypercentre) de manière à rencontrer la nécessité d'une articulation entre le centre-ville, la Région et la métropole et à approfondir ses relations avec les autres projets bruxellois stratégiques (Plan Canal et autres développements urbains).



Le deuxième défi est de faire des politiques en cours un des jalons d'une politique de mobilité ambitieuse à l'échelle régionale et métropolitaine.

Enfin, il s'agira d'agir sur et par le logement : passer d'une ville utilitaire et pensée pour le transit automobile à une ville façonnée pour ses habitants et redynamiser l'activité économique du centre. Il s'agit en effet d'assurer à la fois l'attractivité résidentielle et de trouver un équilibre entre cette fonction et les autres fonctions portées par le centre (tourisme, commerce, culture, etc).

Pour affronter l'ensemble de ces défis et répondre aux besoins de la population, une concertation entre les acteurs politiques régionaux et communaux (Région de Bruxelles-Capitale et Ville de Bruxelles) doit être poursuivie afin de mutualiser leurs forces.

Dans le respect des compétences de chacun, des contrats seront conclus dans les meilleurs délais avec la Ville de Bruxelles relatifs au développement commun de certains de ses quartiers.



A l'échelle intercommunale et locale

Outre les pôles de développement prioritaires, plusieurs autres sites situés en seconde couronne appellent un développement tant en termes de logements, d'activités économiques, d'équipements que d'espaces publics, verts et récréatifs.

Le développement de pôles en seconde couronne répond également à un besoin de mieux répartir l'augmentation de la population sur l'ensemble de son territoire.

Principalement situés en seconde couronne, certains sites vont connaître une amélioration significative de leur accessibilité multimodale qui permet d'y envisager le développement de projets urbains mixtes.

Le Pôle didactique et récréatif de l'Hippodrome de Boitsfort

Site exceptionnellement bien situé et accessible dans la forêt de Soignes, l'hippodrome de Boitsfort et ses bâtiments au caractère patrimonial affirmé et partiellement rénovés deviendront un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente.

Il s'agira dès lors de poursuivre le projet Dhrome pour lequel une concession a été octroyée par la SAU à l'issue d'une mise en concurrence.

Dames blanches

Remarquable par sa localisation en seconde couronne, à proximité immédiate de la forêt de Soignes et des réseaux routiers, le terrain des Dames Blanches appartient à la SLRB. Celle-ci le mettra en valeur sur une base d'un tiers de logements sociaux locatifs, un tiers de logements moyens locatifs et un tiers de logements acquisitifs.

Le Plateau de la Foresterie

Le plateau de la Foresterie est principalement repris en zone de réserve foncière au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) tandis que la partie située au sud est définie comme zone de sport ou de loisirs de plein air. Cette dernière est désormais gérée par la Commune et est occupée par deux utilisateurs principaux : un club de rugby et un manège.

L'implantation de projets sur le site devra prendre en compte sa grande valeur biologique (essentiellement

inscrit comme site Natura 2000) et régler les problèmes de pollution de sol (ancienne décharge).

Les bénéfices liés à l'implantation d'un projet immobilier sur ce site sont potentiellement un levier pour permettre une mise en œuvre des deux autres enjeux, à savoir la restauration des habitats naturels et la gestion du risque de pollution. L'analyse objective de cette opportunité devra se faire dans le cadre de l'élaboration d'un PPAS. Préalablement à l'ouverture de cette zone à la construction, la Région démontrera la nécessité de son affectation.

D'autres sites sont également appelés à devenir des lieux de plus grande intensité urbaine

- Moensberg et Calvoet à Uccle ;
- le Westland à Anderlecht ;
- la Porte d'Ostende à Berchem-Ste Agathe ;
- la gare de Boitsfort à Watermael-Boitsfort ;
- le site de Roodebeek à Woluwé St Lambert.

STRATÉGIE 2

Proposer une densification maîtrisée³

Les caractéristiques de la densification

CONTEXTUALISATION

A Bruxelles, comme dans toute ville, les densités bâties sont largement héritées de l'histoire.

On peut mettre en évidence trois grands scénarios de densification :

- Le remplissage organique de mailles du territoire partiellement ou totalement bâties (infill) (urbanisation progressive de l'espace entre les deux enceintes moyenâgeuses du XIII^{ème} au XVIII^{ème} siècle et urbanisation de la deuxième couronne après la seconde guerre mondiale) ;
- Les opérations complexes de restructuration de morceaux de ville urbanisés à une époque antérieure, le plus souvent motivées par des considérations hygiénistes, fonctionnelles ou techniques (restructuration du centre au XIX^{ème} siècle, automobilisation de l'espace urbain au XX^{ème}) ;
- L'extension de l'urbanisation par le biais de lotissements privés accompagnés ou précédés par une production publique du réseau viaire, d'infrastructures de transport, de parcs, promenades et jardins publics.

A l'instar de ce que l'on observe dans la plupart des villes, les densités bâties à Bruxelles sont plus élevées au centre et diminuent graduellement au fur et à mesure que l'on se dirige vers la périphérie. En deuxième couronne la densité moyenne est deux fois moins élevée qu'en première couronne (47 contre 105/hab/ha).

A Bruxelles, ce modèle radio-concentrique laisse place progressivement à un développement de type polycentrique.

LES FORMES VARIABLES DE LA DENSITÉ

La notion de densité peut se traduire selon différents paramètres :

- La densité d'occupation d'un territoire par la population (exprimée par le nombre d'habitants et/ou d'emplois à l'hectare ou au km²) ou par la fonction logement (nombre de logements à l'hectare) ;
- La densité résidentielle bâtie, mesurée par le taux d'emprise au sol ou par le rapport entre les surfaces bâties de logement et la superficie du terrain (exprimée à Bruxelles par la norme P/S, soit le rapport planchers/sol) ;
- L'intensité urbaine, qui correspond au potentiel d'interactions auquel la ville - habitée, visitée, investie, consommée - donne lieu. Elle est ici croisée avec la notion de confort public plus explicitement centré sur la question de l'habiter.

Par ailleurs, une même densité bâtie peut s'exprimer selon des formes urbaines très diverses. Ainsi, une même densité résidentielle peut être atteinte par la construction d'un immeuble élevé, d'immeubles collectifs bas ou de constructions pavillonnaires.

³ Bernard DECLEVE, Priscilla ANANIAN, Maurice ANAYA et Anne LESCLIEUX, Densité bruxelloises et formes d'habiter, Région de Bruxelles-Capitale, 2009.



Ordre fermé



Ordre semi-ouvert



Ordre ouvert

LES CONDITIONS DE LA DENSIFICATION

La croissance démographique en Région bruxelloise rend nécessaire de mobiliser les ressources territoriales bruxelloises en faveur du logement. La densification ne peut être bien vécue que si deux conditions sont rencontrées :

- **La densification doit se faire en relation directe avec l'amélioration du transport public.** Au fur et à mesure de l'optimisation des infrastructures de transport en commun apparaîtront de nouvelles opportunités de densification qui pourront être activées en fonction des nécessités ;
- **La densification doit s'accompagner de la mise en place d'un 'confort public'**, garant d'une bonne habitabilité des quartiers. En effet, la densité ne sera vécue positivement que si l'on parvient à garantir la qualité de vie du quartier. On parlera de « confort public » d'un quartier. Il se caractérise par la capacité que possède le quartier d'accueillir dans son tissu urbain et ses espaces publics l'ensemble des activités caractéristiques de la vie urbaine : économiques, sociales mais aussi, culturelles, symboliques, ludiques, éducatives, citoyennes, sportives. Il faudra aussi tenir

compte du confort climatique (vents, ensoleillement). Une fois les objectifs quantitatifs de construction de logements fixés, il convient de déterminer comment localiser ces nouveaux logements sur le territoire urbain en utilisant les atouts dont dispose le territoire régional, en d'autres termes comment densifier intelligemment et qualitativement le territoire.

La densification des quartiers connaît deux approches complémentaires de réalisation :

- la première approche prioritaire concerne **la densification du tissu existant** : comblement des dents creuses, construction des terrains non bâtis, restructuration des grands îlots, aménagement des logements vides au-dessus des étages des commerces, diversification des espaces monofonctionnels (zones industrielles, administratives, ...), urbanisation des friches, ... ;
- la seconde approche de la densification touche au **renforcement de la structure urbaine** : cela comprend la densification le long des espaces ouverts, qu'il s'agisse de parcs ou d'espaces publics linéaires comme des avenues plantées ou des boulevards.

La densification du tissu existant

La densification doit s'appuyer sur la morphologie urbaine, comme garantie d'opérabilité. Une dédensification doit aussi s'opérer dans les quartiers trop denses, notamment en aérant les intérieurs d'îlot. En d'autres termes, la Région entend opérer une densification qui ne met pas brutalement en cause la spécificité des différentes formes urbaines, afin de préserver la variété des formes de vie dans la ville et l'attractivité résidentielle qui en résulte. Plusieurs typologies se côtoient à Bruxelles, qui ont chacune leur intérêt et qu'il s'agit de préserver :

- l'ordre fermé : l'implantation du bâti se fait en bordure de parcelle et le tissu urbain est dense et continu ;
- l'ordre semi-ouvert : le développement est caractérisé par une distribution des volumes marquant une alternance entre un groupe limité de bâtisses continues et d'autres bâtisses n'occupant que partiellement la lar-

geur de la propriété ;

- l'ordre ouvert : le développement est caractérisé par une distribution des volumes sans articulation, ni entre eux, ni avec les limites de propriétés.

Ces typologies d'habitat présentent des rapports P/S différents. On constate par exemple que le bâti en ordre fermé correspond à un P/S moyen supérieur à 1, tandis que le bâti en ordre ouvert correspond à un P/S moyen inférieur à 0,4. Les possibilités de densification ont été étudiées⁴ en fonction des situations spécifiques du bâti : proximité du transport public, largeur existante entre fronts bâtis, présence de patrimoine, degré de verdurisation, proximité des espaces verts publics, dimension des parcelles et taille des îlots.

De ce qui précède, sept principes ont été retenus pour opérer la densification.

⁴ COOPARCH-RU, « Inventaire des lieux de densification potentielle de la RBC, 2013.



UNE DENSIFICATION LIÉE À UNE BONNE ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC

Le premier principe est de permettre une plus grande densité dans les zones caractérisées par une bonne accessibilité en transport public mais aussi la prise en compte des enjeux de stationnement dans la zone.

La bonne accessibilité en transport public est déterminée par la proximité des gares et stations de métro et pré-métro. Ainsi, un logement situé dans un rayon de 600 m autour des gares et des stations de métro existante ou à créer (y compris RER et métro nord) bénéficie d'une bonne accessibilité en transport public, qui permet aux habitants un usage minimum de la voiture.

Par ailleurs, au-delà de la bonne accessibilité en transport public, la présence ou le développement d'autres modes et services de mobilité joue également un rôle pour soutenir la densification de ces lieux.

UNE DENSIFICATION PROPORTIONNELLE À LA DIMENSION DE L'ESPACE PUBLIC

Le second principe consiste à permettre une densification en fonction de la largeur de l'espace public et de la dimension/profondeur des îlots. Ces données permettent d'identifier les grandes ouvertures, là où le potentiel de densification est plus important, notamment lorsqu'il s'agit de gagner en hauteur.

L'objectif consiste à préserver les qualités d'ensoleillement et de vue. Le principe historique retenu – même si des exceptions sont possibles en fonction de conditions spécifiques – est de prendre en compte la dimension de l'espace public dans les opérations de densification. La hauteur des bâtiments sera ainsi limitée en présence d'espaces publics étroits et fermés, des espaces publics plus ouverts et plus larges pouvant supporter des bâtiments plus élevés.



UNE DENSIFICATION RESPECTUEUSE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Le troisième principe vise à la sauvegarde et la valorisation du patrimoine qui nécessite un encadrement strict dans ses alentours (patrimoine Unesco ou Cités jardins par exemple).

UNE DENSIFICATION LIÉE À UNE PRÉSENCE SUFFISANTE D'ESPACES VERTS

Ce quatrième principe tient compte du cadre urbain environnant, et donc de la capacité des zones à supporter une densification, tout en gardant une qualité environnementale de proximité. Des rayons de 400 m ont été pris en compte autour des espaces verts de plus d'un hectare, correspondant à un trajet de 5 minutes à pied. Pour les espaces verts de moins d'un hectare, le rayon d'accessibilité appliqué est de 200 m. On constate une bonne couverture globale de la Région même s'il faut souligner une carence importante dans la partie centrale ainsi qu'à l'ouest.

UNE DENSIFICATION PROPORTIONNELLE À LA TAILLE DES PARCELLES ET DES ÎLOTS

Le cinquième principe tient compte de la dimension des parcelles et des îlots. Il consiste à localiser les îlots de grande taille et de faible densité qui présentent de fortes opportunités en matière de restructuration du tissu urbain (nouvelles constructions, augmentation des gabarits...).

UNE DENSIFICATION QUI S'APPUIE SUR LA REVALORISATION DU BÂTI EXISTANT

Le sixième principe entend valoriser et optimiser l'occupation des logements et des bâtiments existants en luttant contre les logements et bâtiments inoccupés (dont les étages au-dessus des commerces) et/ou insalubres.

Dans cette perspective, la reconversion de bâtiments industriels et de bureaux inoccupés sera davantage encouragée. Ces valorisations et reconversions viseront également à optimiser ces bâtiments sur les plans énergétique et environnemental.

La Région entend également encourager la réhabilitation des logements vides au-dessus des commerces par un accompagnement personnalisé des propriétaires et locataires et l'offre de solutions adaptées (prime pour la création d'un accès séparé aux étages, ...).

UNE DENSIFICATION ACCOMPAGNÉE DE LA CRÉATION DES SERVICES DE PROXIMITÉ

Le septième principe vise à accompagner la densification de manière à garantir le 'confort public'. Ainsi les opérateurs publics et privés devront être attentifs à créer les conditions d'une qualité de vie urbaine. Cela touche à divers éléments : la qualité des espaces publics, la présence des fonctions liées à la ville de proximité (voir développements de cette notion dans l'axe 2), etc.

L'intégration d'immeubles élevés

L'immeuble élevé peut, dans certaines circonstances précises, constituer une réponse qualitative pour produire du logement et/ou renforcer le caractère métropolitain de certains espaces ouverts qui structurent la ville. Plusieurs constats peuvent être posés.

La majeure partie du bâti bruxellois, soit près de 85%, est constituée de bâtiments bas, alors que les constructions en hauteur représentent moins de 0,1% et les bâtiments moyens 15%.

La construction des bâtiments élevés à Bruxelles remonte à avant la création de la Région bruxelloise en 1989, époque pendant laquelle seules les 19 communes étaient compétentes dans l'attribution des permis d'urbanisme. Les immeubles élevés ont donc été érigés au cas par cas.

On perçoit aujourd'hui l'émergence d'une logique de ponctuation d'axes par des bâtiments élevés, ainsi que l'existence de clusters (concentration de bâtiments), souvent inachevés. Ces clusters sont généralement couplés aux pôles administratifs et aux axes majeurs du centre-ville.

La notion de bâtiment élevé n'est pas une notion absolue. Elle est liée à la hauteur du contexte dans lequel le bâtiment s'inscrit. On identifie deux types de bâtiments élevés, émergents de leur contexte :

(1) ceux qui déterminent le skyline métropolitain (tour du Midi, tour Madou,...) et marquent une rupture avec les gabarits moyens à l'échelle urbaine et ceux (2), plus bas, qui constituent une rupture d'échelle locale par rapport à leur contexte direct mais n'interfèrent pas sur le skyline (Résidence Léopold au Square de Meeus à Bruxelles, les pavillons français, rue du Noyer à Schaerbeek,...).

La coexistence de ces 2 types de bâtiments élevés sur le territoire bruxellois est une caractéristique intéressante à exploiter et à encadrer. Ces deux types de bâtiment jouent un rôle différent. Cependant ils devront respecter les mêmes principes et standards de localisation et d'intégration qualitative.

Ainsi, la Région, à travers le PRDD, propose une double approche de cette problématique :

- d'une part, en fixant les conditions générales du développement d'immeubles de grande hauteur, pour qu'ils renforcent adéquatement la structure urbaine ;
- d'autre part, en fixant des conditions d'intégration qui permettent d'opérer cette évolution morphologique du tissu urbain de manière cohérente d'un point de vue paysager et d'une manière coordonnée avec les autres objectifs du PRDD pour ce qui concerne la stratégie de développement.

Conditions générales du développement d'immeubles élevés

Ni la densification, ni la construction d'immeubles élevés ne constituent des objectifs en soi. Dès lors, l'ambition est de considérer les bâtiments élevés, d'une part comme un des moyens de densification et d'autre part, comme des opportunités d'optimiser et de valoriser la ville.

La spécificité morphologique des immeubles élevés qui les distinguent du bâti courant requiert que l'on analyse comment les intégrer à la ville, à plusieurs échelles. L'intégration s'apprécie selon l'échelle macro (la ville), l'échelle meso (le quartier et de ses habitants) et l'échelle micro (le bâtiment et ses usagers).

Dans cette optique, il convient de définir à quoi peut contribuer un bâtiment élevé dans le tissu urbain. La Région, à travers le PRDD, pointe trois aspects principaux.

Valoriser le paysage urbain et renforcer la lisibilité de la topographie

Bruxelles est marquée par un relief spécifique qui a influencé son développement territorial. L'implantation de bâtiments élevés peut permettre d'accentuer la 3^{ème} dimension de Bruxelles.

Cela s'exprimera par une implantation privilégiée de l'immeuble élevé sur les lignes de crête et dans les fonds de vallée, tout en veillant à ce que la hauteur des bâtiments implantés dans ces fonds n'atteigne pas la hauteur de ceux qui sont localisés sur les crêtes.

L'immeuble élevé, comme élément saillant contribuera à la lisibilité de la ville en permettant de tisser des liens visuels. Une des conditions favorables à la localisation des immeubles élevés doit être de se trouver à la rencontre de perspectives locales ou régionales.

Au niveau de son environnement immédiat, l'immeuble élevé valorisera la perception urbaine en s'intégrant aux panoramas régionaux, en valorisant l'image du quartier avec pour ambition de le représenter et en offrant des vues qualitatives et non intrusives sur la ville, accessibles, le cas échéant, au public.

Valoriser la morphologie urbaine

En tant que repère visuel, l'immeuble élevé doit permettre de souligner les axes de construction de Bruxelles et révéler sa structure polycentrique tant à l'échelle globale que locale.

Par ailleurs, l'immeuble élevé peut jouer deux rôles majeurs : contribuer à l'aération et la restructuration de certains tissus trop denses. Il peut également permettre de densifier tout en préservant le caractère ouvert de certains territoires bruxellois, réserves d'espaces ouverts/publics nécessaires pour préserver une certaine qualité du vivre en ville, tels les tissus de la seconde couronne par exemple.

Une condition favorable à la valorisation du tissu urbain est la contribution du bâtiment élevé à rythmer et border des dégagements linéaires dans la ville : larges infrastructures, larges espaces publics ou espaces verts. Le bâtiment élevé peut, dans ce cas, diversifier le front bâti et faire naître une dynamique, un rythme.

La notion de dégagement est ici essentielle, car elle permet de limiter les nuisances sur le contexte urbain environnant.

Au niveau local, l'immeuble élevé contribuera à l'extension et la valorisation du réseau d'espaces publics et/ou

d'espaces verts régionaux et locaux. A cet égard, la présence d'un socle pourra opérer une interface qualitative avec l'espace public et le quartier.

Il contribuera à valoriser la richesse typologique et architecturale de la ville, en réalisant une articulation qualitative avec les typologies locales existantes. L'ambition d'un bâtiment élevé doit être à cet égard exemplaire et en particulier du point de vue architectural et en ce qui concerne ses performances énergétiques et environnementales.

Valoriser la programmation urbaine

L'immeuble élevé par son rayonnement visuel doit pouvoir être autant que possible associé à une fonction à vocation collective, permettant de localiser dans le tissu une infrastructure publique (éducative, culturelle, ...), une centralité commerciale, un pôle d'activités.

Le développement de bâtiments élevés, par la densité qu'il implique en un point du tissu ne peut se faire qu'en cohérence avec la desserte de transports en commun et le degré d'équipement existant. Tout bâtiment élevé devra, en fonction de la densité qu'il induit, s'implanter à proximité d'un pôle de transport en commun. Celle-ci peut être définie comme suit : 600 m d'une gare ferroviaire ou d'un métro/pré-métro, 400 m d'un arrêt de tram à haut niveau de service, 300 m d'un pôle combinant trams et bus.

L'immeuble élevé cherchera à avoir un impact limité sur la mobilité. Au niveau local, le projet doit autant que possible exploiter la présence de parkings collectifs existants dans le quartier et la complémentarité de certaines fonctions en proposant un usage alterné des parkings.

Enfin, le développement de bâtiments élevés doit permettre au sein des territoires où la mixité fait défaut, d'injecter de nouveaux programmes urbains et de nouvelles typologies de logements, diversifiant les fonctions présentes et le profil de la population.

Ainsi, au niveau local, l'immeuble élevé contribuera à reprogrammer la ville. Il pourra contribuer à l'équipement du quartier et à en garantir son intégration sociale. A cet égard il s'agira d'encourager la mixité fonctionnelle et sociale au sein des bâtiments et de garantir la flexibilité des espaces en vue de leur possible reconversion.

STRATÉGIE 3

Actions futures pour le logement social à Bruxelles

Boom démographique, dualisation de la population régionale et croissance continue de la difficulté d'accès au logement rendent indispensable l'intervention des pouvoirs publics pour soulager les ménages au niveau de leur poste budgétaire « logement ».

Dans ce cadre, la Région de Bruxelles-Capitale a multiplié les possibilités d'actions de ses différents opérateurs de logement. La SLRB, dont le core-business reste le logement locatif social, est également productrice de logements locatifs modérés et moyens, ceci afin de développer la mixité sociale au sein de ses projets. Le Fonds du Logement, outre son activité de prêt hypothécaire, s'intéresse aux revenus modérés et propose tant des logements en location qu'en acquisition. Citydev, enfin, produit des logements neufs destinés à l'acquisition par une population à revenus moyens.

La demande en logements publics est cependant telle qu'il est illusoire d'imaginer pouvoir y répondre uniquement par la construction de nouveaux logements. En effet, si l'on ne tient compte que de la demande identifiée, environ 65 000 ménages se retrouvent sur une (ou plusieurs) liste d'attente pour louer ou acheter un logement public (+/- 40 000 rien que pour le logement social) alors que l'offre actuelle (logements AIS et logements communaux et CPAS compris) n'atteint qu'un peu plus de 55 000 logements (40 000 logements SLRB), soit moins de 10% du nombre total de logements à Bruxelles.

La Région, depuis une quinzaine d'années, s'est toutefois lancée dans deux programmes ambitieux de construction de logements publics, l'un à hauteur de 5 000 logements (Plan régional du Logement), l'autre pour un total de 6 500 logements. Ces deux programmes entrent aujourd'hui en vitesse de croisière.

La possession du foncier est un des éléments clés de la réussite de cette politique de construction de logements neufs. La Région s'est engagée à en construire 1 500 dans les zones stratégiques. Cet objectif doit être évalué au regard de la concrétisation des résultats du Plan régional du Logement et du Programme Alliance Habitat.

Au vu des difficultés pour les opérateurs régionaux de logements d'acquérir des terrains à un prix raisonnable à Bruxelles, les propriétés régionales, en particulier celles situées dans les zones stratégiques, doivent soutenir activement cette politique de constructions neuves. Il convient donc, pour les zones stratégiques où la Région est maîtresse, partiellement ou en totalité, du foncier, de consacrer une part substantielle du programme immobilier prévu, à la réalisation de nouveaux logements publics. Cela signifie que la part de logements publics au sein du programme total de logements devra être nettement supérieure à 15%, ce chiffre étant le résultat obtenu par l'application simple et stricte de l'arrêté Charges d'Urbanisme.

Dans ce cadre, la construction de logement social sera privilégiée car ce type de logement est le plus difficile à concrétiser au regard des objectifs fixés par le Gouvernement à la SLRB. Toutefois, il faudra impérativement tenir compte de la mixité existant dans les quartiers environnants pour évaluer la part soutenable permettant un équilibre et une intégration du projet au sein des quartiers voisins.

L'accession à la propriété est souvent considérée comme un gage de sécurité par rapport à la précarité. Cet accès est souvent difficile pour les populations les moins favorisées. Toutefois, une initiative récente en Région bruxelloise, le Community Land Trust of Brussels (CLTB) donne des résultats très positifs et, grâce à sa bonne collaboration avec le Fonds du Logement, a rempli presque totalement l'objectif de production de logements que le Programme Alliance Habitat lui avait assigné. Le CLTB permet à des ménages dans les conditions du logement social d'acquérir un bien sans devenir propriétaire du foncier. Cela rend plus accessible le prix du bien pour l'acheteur et garantit à la structure restant propriétaire du foncier, de pouvoir encadrer sa revente éventuelle. Les financements futurs du CLTB devront lui permettre de se développer et multiplier ses projets, notamment dans les communes de seconde couronne.

La rareté croissante de la disponibilité foncière en Région de Bruxelles-Capitale implique également que les pouvoirs publics, au sens large, et les institutions régio-

nales en particulier, soient particulièrement attentifs au bien-fondé de la vente de terrain à un privé. La technique de l'emphytéose doit être davantage utilisée. En effet, elle neutralise le prix du foncier en 2^e couronne lors de la construction du logement neuf, tout en s'assurant du maintien de la maîtrise foncière au sein d'une institution publique et du cadrage de la plus-value éventuelle en cas de revente suite à une acquisition.

Actuellement, chaque opérateur public de logement prospecte de son côté d'éventuelles acquisitions à réaliser. Celles-ci se font au cas par cas, sans stratégie définie. Une harmonisation est nécessaire tout comme une centralisation de l'information, notamment pour faire face aux situations de concurrence entre opérateurs. La création du poste de Référent bruxellois du Logement et la mise en place d'un Conseil de Coordination du Logement permettent d'améliorer la situation. La constitution du cadastre du foncier disponible par perspective.brussels et la possibilité pour les opérateurs de l'interroger permettra d'être plus efficient collectivement, dans la recherche de nouveaux terrains ou bâtiments.

La construction de nouveaux logements publics régionaux ne peut être la seule réponse au besoin des populations les moins aisées en matière de logements financièrement accessibles. Les communes et les CPAS sont également des partenaires potentiels, certaines communes sont plus dynamiques que d'autres de ce point de vue alors que d'autres bénéficient encore de réserves foncières importantes qu'elles pourraient mobiliser. Un effort de sensibilisation à destination des communes et CPAS, aux nouveaux outils mis en place par la Région devra être fait. La production de logements via le récent arrêté acquisition (permettant aux communes et CPAS d'acquérir des biens existants vides moyennant un subside de 50% dans le cas d'une affectation en logement social ou de 33.33% dans le cas de logement moyen) mais également au travers des nouveaux contrats de Rénovation urbaine devra être encouragée.

Il ne faut pas non plus négliger l'aide pouvant être apportées par le secteur privé. Le secteur des AIS fête ses 20 ans et est en plein développement. Il permet la mise à disposition rapide de logements privés de qualité à des ménages dans les conditions du logement social et ce, pour un loyer nettement inférieur au prix du marché. Près de 5 000 logements sont actuellement gérés par les AIS, une AIS Etudiante a été créée visant aux mêmes finalités. Quelques promoteurs privés se sont même spécialisés dans la construction ou la rénovation de logements qu'ils confient en gestion à des AIS, augmentant ainsi encore le parc de logements privés à finalité sociale.

La production de logements encadrés par l'intermédiaire des charges d'urbanisme sera également intensifiée. Des démarches actives seront entreprises auprès des promoteurs privés pour les sensibiliser davantage à s'acquitter de leurs charges d'urbanisme en nature (par la production de 15% de logements vendus à un opérateur public à un prix encadré et destiné à un public ciblé) plutôt qu'en numéraire. En conformité avec l'arrêté charges d'urbanisme, les charges en numéraire produites à partir d'opérations de logement seront davantage qu'aujourd'hui, prioritairement investies dans la production de logements publics.

Enfin, un des facteurs de réussite des projets tient dans sa composante de mixité sociale. Plus le projet sera grand, plus une mono-orientation sociale des bénéficiaires de ces nouveaux logements sera perçue négativement dans les quartiers voisins, concentrera des récriminations (justifiées ou pas) et compromettra la rapidité de sa mise en œuvre. La mixité sociale sera donc encouragée en toute occasion, que ce soit dans le cadre de projets de logements sociaux, que dans celui de logements moyens ou modérés acquisitifs qui devront intégrer une part de locatifs. Cette mixité prendra également en compte les populations les plus faibles (handicapés, femmes battues, etc.).

AXE 2

MOBILISER LE TERRITOIRE POUR
DÉVELOPPER
UN CADRE DE VIE AGRÉABLE,
DURABLE ET ATTRACTIF



INTRODUCTION

Si le territoire bruxellois doit répondre aux besoins de la croissance démographique, l'amélioration de son cadre de vie doit quant à elle contribuer au maintien de toutes les catégories de la population en ville, à la durabilité des aménagements et à l'attractivité urbaine.

Ce deuxième axe vise à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois. Il faudra pour cela valoriser les espaces structurants de la ville, c'est-à-dire les espaces publics, d'importance régionale ou locale, porteurs d'identité et de lisibilité de la structure urbaine.

Cette mixité sociale est un défi majeur du vivre ensemble. A côté des nouveaux quartiers qui vont voir le jour dans les prochaines années et contribuer à son rayonnement, Bruxelles doit aussi valoriser sa vie locale, l'ancrage de ses habitants à leur quartier.

À travers le PRDD, la Région a comme objectif de renforcer, en lien avec les communes, ce qui lie les Bruxellois à leur lieu de vie habituel, ce qui contribue à la qualité de la vie quotidienne. Elle ambitionne de consolider cette « ville de proximité » et de l'organiser autour de noyaux d'identité locale et de mobilité active couplée à une bonne desserte en transports publics, offrant une mixité fonctionnelle et une qualité de vie (équipements, logements, espaces publics et espaces verts) à l'échelle des

quartiers. Construire cette ville de proximité répond en effet à la plupart des défis bruxellois.

Il faudra ainsi répondre, dans chaque quartier, aux attentes quantitatives et qualitatives des habitants en termes d'équipements, de services, d'espaces verts et d'espaces publics dits « de proximité ».

La qualité du cadre de vie influence l'attractivité de Bruxelles, tant pour les habitants que pour les travailleurs, les visiteurs et les entreprises qui souhaitent s'y installer.

Dans le contexte de croissance démographique auquel la Région est confrontée, l'espace public en général et les espaces verts en particulier revêtent un intérêt d'autant plus important : la densification de la ville ne doit pas avoir lieu au détriment du confort de vie et doit donc être contrebalancée par l'aménagement d'espaces publics de grande ampleur.

Par ailleurs, l'investissement dans un espace public de qualité dans les zones les plus précarisées - où les espaces publics de qualité font souvent défaut - participe à l'équilibre du territoire. Ainsi, les quartiers centraux feront l'objet d'un investissement important pour améliorer et étendre l'espace public. Plus particulièrement, le canal doit devenir une centralité et un espace public d'ampleur régionale.

En termes de qualité de vie, la Région développera des équipements et des infrastructures qui pourront faire de la ville à la fois un lieu de vie, un lieu de travail et un lieu de loisirs. Pour cela, la Région se donne pour objectif de créer les conditions nécessaires à la coexistence des fonctions et de développer les services collectifs (crèche, petite enfance, école, ...) dans chaque quartier.

La prise en compte de la thématique environnementale dans l'ensemble des politiques publiques tournées vers un objectif de construction d'une « ville durable » permet de postuler un nouveau modèle de développement pour Bruxelles, fort et ambitieux. La mise en place d'un Référentiel Quartier Durable permettra de supporter cette ambition concrètement, dans les différents projets urbains opérationnalisés.

Un cadre de vie agréable et attractif nécessitera donc le développement de quartiers répondant aux attentes quantitatives et qualitatives des habitants en termes d'équipements, de services, de commerces, d'espaces verts et publics ainsi que d'agrément du cadre de vie. Le plus grand défi du cadre de vie bruxellois sera de « digérer » l'essor démographique.

A ces fins, six volets stratégiques ont été identifiés pour répondre de manière croisée (quantitatif et qualitatif) aux besoins, aux différentes échelles du territoire (le quartier, la commune, la Région) et aux deux niveaux, systémiques et écosystémiques :

- Les équipements comme supports de la vie quotidienne ;
- Les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie ;
- L'amélioration de l'équilibre entre les quartiers ;
- La défense et la promotion du patrimoine urbain comme vecteur d'identité et d'attractivité ;
- Le renforcement du paysage naturel ;
- La préservation et l'amélioration du patrimoine naturel régional.

STRATÉGIE 1

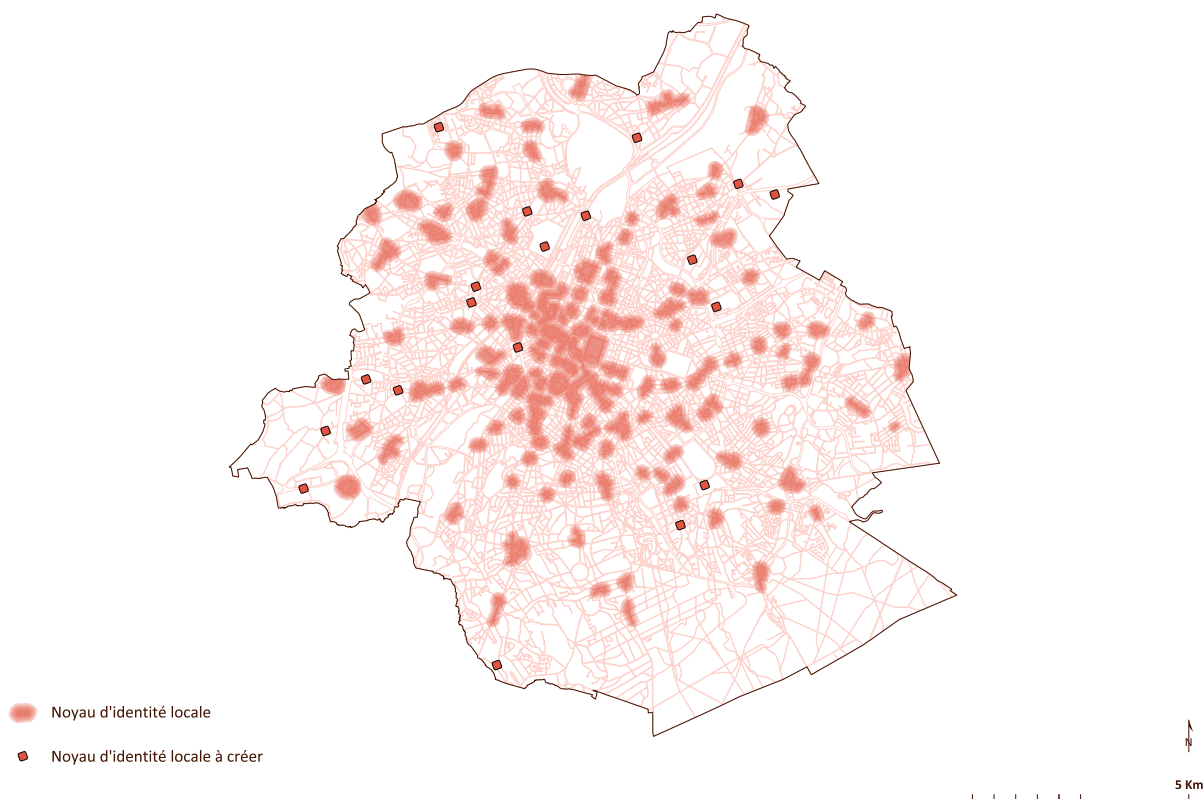
Les équipements comme supports de la vie quotidienne

La Région, à travers le PRDD, a pour ambition de mettre en œuvre une répartition spatiale qui garantisse à chaque habitant - où qu'il vive - d'avoir un accès facile aux services et équipements qui constituent l'atout majeur de la vie en ville.

L'accessibilité piétonne aux équipements, infrastructures et commerces qui participent à l'attractivité des quartiers et à la rencontre des besoins liés à la ville de proximité, sera garantie.

Par ailleurs, une part non négligeable des attraits de la vie dans la Région réside dans l'accessibilité privilégiée aux infrastructures culturelles et sportives de rayonnement local, régional et international. Les efforts que la Région va réaliser pour amplifier l'offre métropolitaine relative à ces équipements (Kanal-Musée d'Art Moderne et Contemporain, Musée de l'histoire européenne, ...) doivent également viser la population bruxelloise.

Noyaux d'identité locale



Les noyaux d'identité locale

Les noyaux d'identité locale (NIL) sont l'élément structurant de la ville de proximité. Repérés sur la carte, ils répondent à plusieurs critères, pas forcément cumulatifs, en fonction de plusieurs logiques complémentaires :

- centres anciens définis par le Plan Régional de Développement de 1995 ;
- cœurs des liserés de noyaux commerciaux ;
- lieux où se tiennent des marchés ;
- présence d'équipements importants ou d'ensemble d'équipements importants ;
- présence de la maison communale ;
- espace public ou espace vert important en termes d'usage par les habitants.

Ces lieux sont identifiés par les habitants comme centralité locale représentative du quartier. Ils ne doivent pas être considérés comme exclusifs et strictement délimités mais comme des endroits où se focalise la vie locale. Les pérenniser importe puisqu'il s'agit de permettre aux habitants de s'ancrer dans leur quartier et de s'en réclamer. Pour mettre en œuvre la stratégie de la « ville de proximité », la Région a identifié à travers le PRDD, les noyaux d'identité locale dont les qualités fonctionnelles, urbanistiques, architecturales ou esthétiques sont insuffisantes ou lorsqu'un nouveau noyau est à développer.

Afin d'accentuer le maillage de la ville de proximité, la Région définira et mettra en place via une plateforme réunissant les communes et les services publics de l'aménagement du territoire, de la mobilité, de l'environnement et du dynamisme commercial, un programme d'actions permettant la mise en œuvre des NIL.

L'identité de ces noyaux sera renforcée et qualifiée d'un point de vue physique :

- La qualité de l'espace public ouvert et inclusif et sa dédicace aux plaisirs de la vie urbaine à l'échelle du piéton sont posées en exigence par la Région. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'espace public tant pour ses fonctions de passage que de séjour et, autant que possible, de le différencier ;
- Ces centralités locales doivent permettre à la population d'avoir accès à des biens, des équipements (écoles, crèches, ...), des services et des commerces de proximité. En conséquence, ce sont des lieux où le confort du piéton doit être privilégié par rapport aux autres modes de déplacement ;
- La présence d'équipements attractifs (ou de lieux de sociabilité et de citoyenneté) permet de répondre aux besoins vitaux des populations et profite d'une bonne visibilité ;
- Une vie économique et sociale s'y développe autour de petites entreprises, des activités non marchandes.

Au cœur des maillages (écologiques, d'équipements, de commerces locaux), les noyaux d'identité locale garantissent les aménités urbaines nécessaires à la vie de quartier, contribuent à créer du lien social, amènent une qualité de vie à tous les Bruxellois où qu'ils habitent. Ils concentreront les investissements publics en vue de satisfaire les besoins tout en s'adaptant aux spécificités locales.

Développer l'offre en équipements de proximité

La ville profite à ses habitants et fonctionne harmonieusement lorsque tous les services communs dits « de proximité » sont présents. Les priorités concernent les besoins en matière d'accueil de la petite enfance, d'écoles, d'équipements sportifs et récréatifs et d'équipements culturels, de commerce, de besoins socio-sanitaires de proximité, et d'accès au numérique.

La Région, à travers le PRDD, ne vise pas uniquement le développement de nouveaux projets mais prendra également en compte des besoins de rénovation et d'extension des infrastructures existantes.

RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

De 1996 à 2013, le nombre d'enfants de moins de 3 ans n'a fait qu'augmenter en Région bruxelloise, parallèlement au boom démographique de toute la population. En revanche, le nombre d'enfants a connu une diminution entre le 1^{er} janvier 2014 et le 1^{er} janvier 2016, respectivement à raison de 416 enfants de moins de 3 ans en 2014, et de 280 enfants de moins de 3 ans en 2015. Entre 2003 et 2013 soit en seulement dix années, la Région avait encore gagné 13.010 enfants de moins de 3

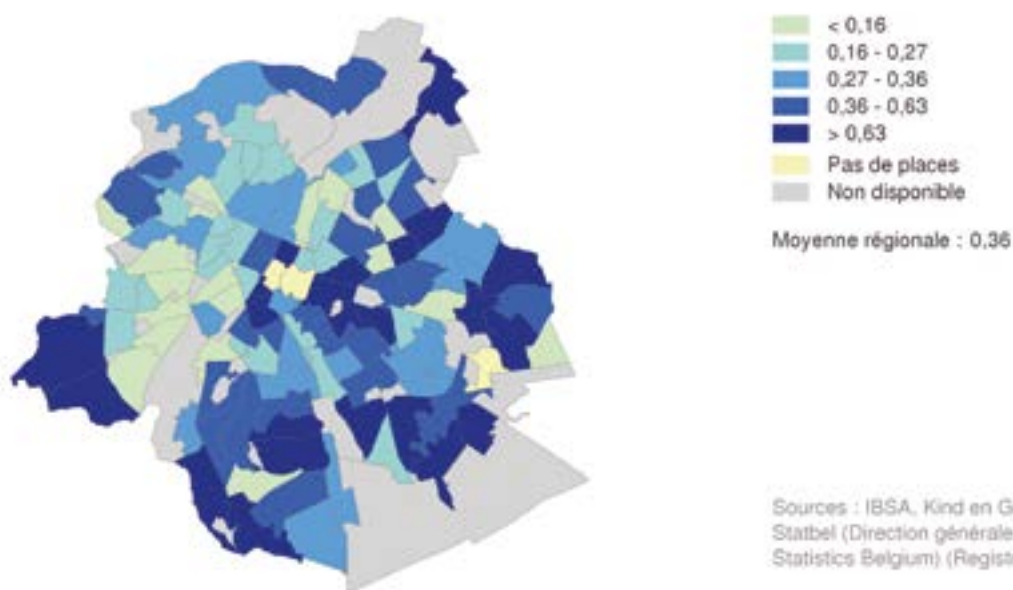
ans ce qui correspond à une augmentation de près d'un tiers (+31,5%).

En Région bruxelloise, le taux de couverture d'accueil de la petite enfance est de 33,4% au 31/12/2014, soit une place pour 3 enfants, correspondant au taux de 33% préconisé par l'Union européenne. Il est important de spécifier que ce taux de couverture ne tient pas compte de la part non négligeable d'enfants de parents navetteurs non bruxellois.

Les disparités spatiales sont en revanche très prononcées au sein de la Région. Le taux de couverture passe ainsi de 4% à Plasky (Schaerbeek) à 350%, c'est-à-dire plus de trois places par enfant à Vogelenzang-Erasme (Anderlecht).

En 2013, l'ONE, organisme de la Communauté française chargé de la petite enfance, a de son côté également mis en place le « plan Cigogne III » dont l'objectif est de créer 14.849 places d'accueil en 9 ans sur toute la Fédération Wallonie-Bruxelles (2014-2022). Pour Bruxelles, ce plan a déjà permis de créer plus de 375 places en 2014. Grâce à l'utilisation du Monitoring des Quartiers et à la fourniture d'indicateurs spécifiques élaborés par l'IBSA, c'est désormais à l'échelle des quartiers que les besoins sont évalués par l'ONE.

Nombre total de places en milieu d'accueil par enfant en 2016



Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels CityS ©

Entre 2010 et 2015, les crèches néerlandophones en RBC ont augmenté leur capacité d'accueil de 681 places publiques (contribution des parents en fonction du revenu). Pour 70% de ces places, le financement provient du pouvoir public flamand (Kind & Gezin), 21,15% de la Vlaamse Gemeenschapscommissie et environ 9% des nouvelles places d'accueil ont été créées via des postes ACS.

Complémentairement aux moyens régionaux, la COCOF a engagé depuis 2014 d'importants moyens complémentaires pour la création de nouvelles places de crèche. Plus de 2000 nouvelles places sont ainsi subsidiées au niveau de l'infrastructure. Pour lutter contre la pénurie de places dans les crèches et surtout contre la disparité des places disponibles dans les différents quartiers, la Région a décidé de mobiliser tous les moyens disponibles, en rassemblant différents dispositifs régionaux et européens pour stimuler la construction ou la rénovation d'infrastructures de crèches.

La priorité sera donnée aux quartiers qui connaissent les besoins les plus criants, et notamment les contextes socio-économiques les plus difficiles. L'Observatoire des équipements mené par la Région en collaboration avec la COCOF et la VGC permet de relever les grandes disparités qui existent entre les quartiers de ces communes et de moduler les politiques en conséquence.

La Région bruxelloise a soutenu ses partenaires communautaires pour permettre l'ouverture de 2.400 places. Le

programme mis en place par la Région devra permettre de créer 375 places par an (571 lorsqu'on le cumule avec d'autres dispositifs) et d'atteindre le taux de couverture minimum de 33% préconisé par l'Europe.

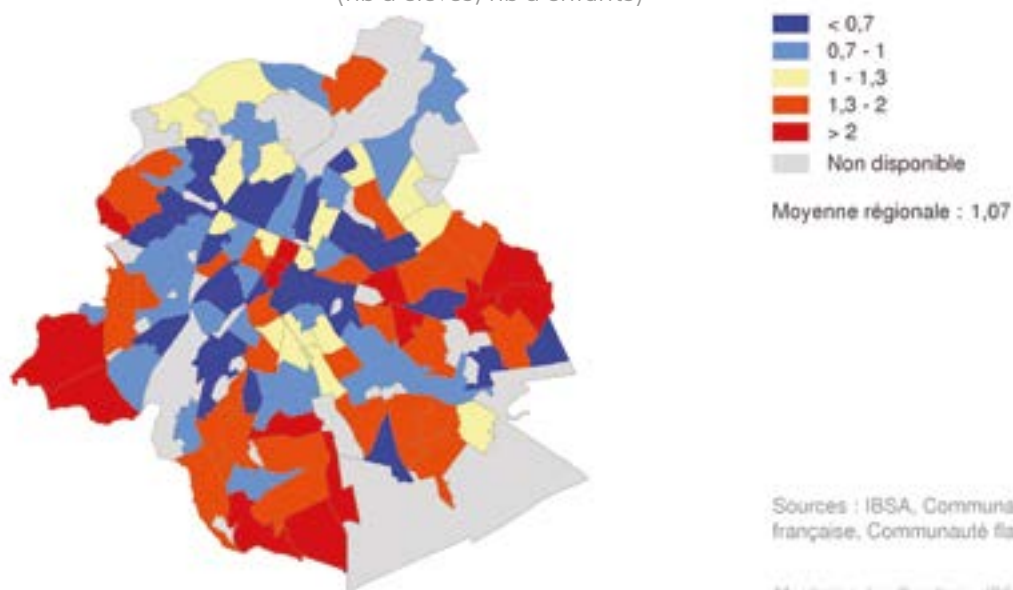
RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES SCOLAIRES

L'essor démographique accentuera la demande de places dans les écoles à chaque niveau d'enseignement dans toute la Région mais particulièrement dans les parties de territoire déjà affectées par le déficit. La création de nouvelles places devra donc répondre non seulement aux problèmes de déficit actuel, mais aussi aux demandes futures.

Sur base des données 2015 du Bureau Fédéral du Plan et de la méthodologie élaborée par l'IBSA, les besoins ont été évalués à 15.500 places dans le secondaire entre 2015 et 2025. La Région affinera, en concertation avec les deux Communautés, l'estimation des besoins en création de places dans les écoles à Bruxelles en prenant comme horizon 2030.

Si toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale sont concernées par la création de places supplémentaires, c'est vers le nord et l'ouest du territoire régional que les besoins sont les plus importants. Ceci implique la poursuite de la forte mobilisation des pouvoirs publics afin de programmer rapidement la production d'infrastructures scolaires.

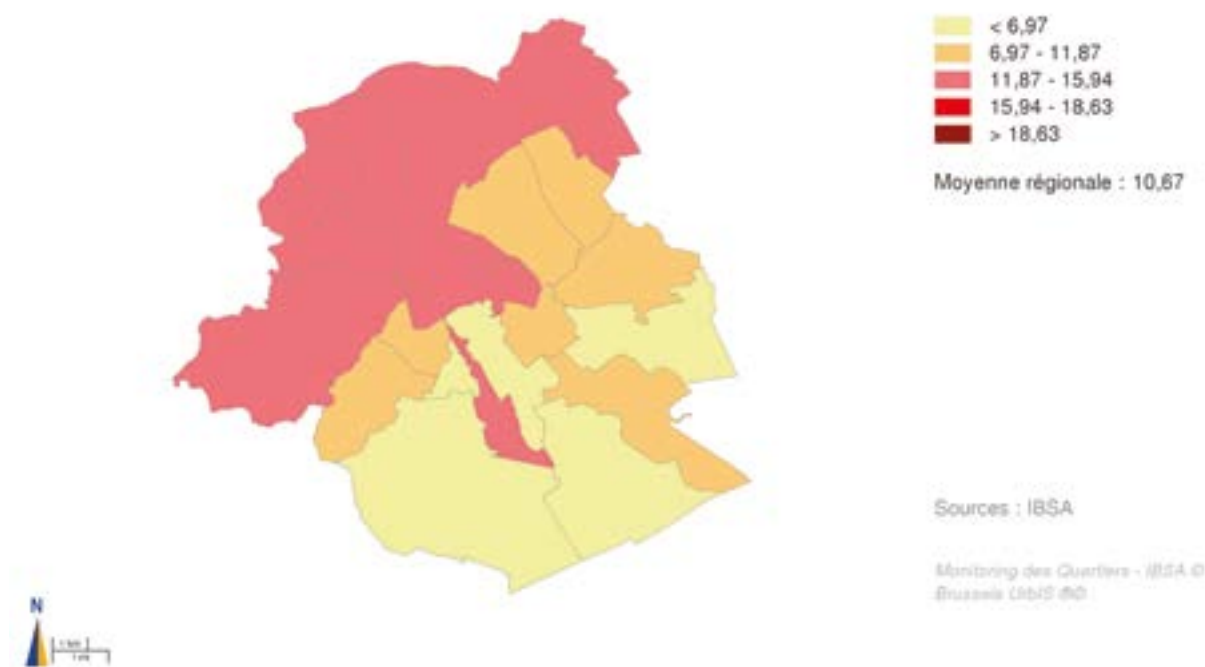
Capacité d'accueil scolaire relative du territoire (maternel) 2015-2016
(nb d'élèves/nb d'enfants)



Sources : IBSA, Communauté française, Communauté flamande

Ministère des Quartiers - IBSA ©
Bruxelles (2015-2016)

Croissance démographique des 6-11 ans entre 2015 et 2020 (%)



Se pose dès lors la question des ressources foncières disponibles sur le territoire régional pour produire des équipements scolaires soit par la création de nouvelles écoles, soit par l'extension des établissements scolaires existants.

A cette fin, la Région mobilisera le cadastre du foncier disponible élaboré par perspective.brussels pour l'implantation d'équipements scolaires et couplera ces données avec celles des besoins en infrastructures scolaires dans la programmation des places à créer.

La Région poursuivra la mission du Facilitateur Ecole pour améliorer les procédures visant à créer des équipements scolaires. Pour mener à bien ses missions, le Facilitateur École est assisté par un Comité d'Expertise École. Il est composé des représentants des pouvoirs organisateurs présents en Région de Bruxelles-Capitale et des représentants des administrations régionales et communautaires intervenants lors de la création d'équipements scolaires. Ce processus ainsi que la procédure raccourcie du COBAT pour les procédures d'octroi des permis d'urbanisme (PU) pour les projets d'extension ou de création d'écoles seront pérennisés.

A côté de la construction de nouvelles écoles, la Région, à travers le PRDD, promeut de renforcer l'attractivité des écoles disposant de places disponibles : le Contrat Ecole. Si ce chantier relève principalement du champ d'actions communautaire, la Région contribue à relever ce défi

via un travail sur l'environnement scolaire : convivialité et sécurité de l'environnement scolaire (investissement en matière de mobilité, d'espaces verts, d'éclairage public, de présence d'éducateurs de rue, de gardiens de la paix), ouverture de l'école vers le quartier (accessibilité des équipements scolaires en dehors des heures de cours moyennant un co-financement régional des équipements sportifs par exemple).

RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET RÉCRÉATIFS

Le cadastre du sport, réalisé en collaboration avec le mouvement sportif et les pouvoirs publics en 2012 et actualisé en 2016, a permis de dresser un état des lieux de l'activité sportive en Région bruxelloise. Il faudra continuer à veiller à le tenir à jour et à l'affiner en fonction des différentes typologies d'infrastructures de sport et d'en assurer sa diffusion.

A ce stade, il ressort des informations du cadastre que la pratique sportive ne peut se développer sans équipements de proximité et qu'un déficit d'infrastructures existe dans les quartiers denses et économiquement défavorisés, contribuant à la dualisation sociale des habitants par rapport à la pratique sportive. Or, les activités sportives constituent un vecteur d'émancipation individuelle et collective et favorisent la cohésion sociale au sein des quartiers.

Les carences en équipements dans certains quartiers renforcent dès lors la dualisation de la Région.

Il est donc impératif d'améliorer le niveau de pratique sportive à Bruxelles :

- en développant en priorité les équipements et l'offre d'activités dans les quartiers les moins favorisés économiquement via entre autres la réhabilitation d'anciens bâtiments industriels ;
- en rénovant, construisant et optimisant l'occupation des équipements sportifs au sein des écoles ;
- en proposant des équipements multifonctionnels qui permettent la pratique d'un grand nombre de sports sur une même surface ;
- en construisant des équipements qui répondent aux besoins de plusieurs communes limitrophes (notamment les piscines publiques) et soutenir des intercommunales de gestion, notamment pour les équipements d'intérêt supra-local qui génèrent des frais d'exploitation importants.

Les carences en équipements identifient également le besoin de créer des équipements de dimension régionale à vocation récréative. 5 pôles récréatifs de niveau régional ont déjà pu être identifiés :

- à la Pede ;
- au Heysel ;
- au quai Beco (en face de Tour et Taxis) ;
- à l'hippodrome de Boitsfort ;
- et au Rouge Cloître.

Le cadastre du sport sera également mobilisé afin d'orienter et de prioriser les investissements en infrastructures sportives permettant par exemple la baignade en plein air, notamment dans le cadre des grands projets urbains et des contrats de rénovation urbaine.

Enfin, la question de la mise en place d'une mission de facilitateur « sport » est à l'étude. Cette structure aura comme objectif, en concertation avec les Communautés pour ce qui les concerne, d'assurer une stratégie cohérente en matière d'infrastructures sportives.

RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS CULTURELS

Bruxelles a vu se développer un nombre impressionnant d'initiatives culturelles ces dernières années, au point que la Région est reconnue internationalement comme une ville créative, pépinière de talents.

Au niveau local, les infrastructures socio-culturelles et les académies permettent la pratique et la découverte de disciplines artistiques et créatives et parce qu'elles développent une vision de la culture active et émancipatrice, elles sont indispensables pour favoriser le « vivre ensemble » de communautés aux racines culturelles diverses.

Dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire, la dimension culturelle est d'ores et déjà présente, notamment via l'organisation de dispositifs participatifs, la rénovation de lieux culturels locaux ou encore l'aménagement d'espaces publics intégrant des œuvres culturelles.

En agissant sur le vécu et la représentation que les habitants ont de la ville, la culture doit jouer un rôle fondamental dans l'épanouissement de ses habitants et dans leur sentiment d'appartenance à la Ville-Région.

Dans cette perspective, les initiatives interculturelles, qui rassemblent les Bruxellois et qui sont porteuses de la culture urbaine, doivent être favorisées.

La culture au sens large étant un enjeu important pour toute métropole internationale, il importe que Bruxelles joue et tire davantage bénéfice de sa carte « Culture » sur la scène internationale, comme levier de développement urbain.

Compte tenu des avantages potentiels tant en termes de mixité sociale et de rénovation urbaine, qu'en termes de développement économique, les équipements touristiques et culturels constituent, pour les pôles stratégiques et prioritaires, de véritables leviers de développement économique et social.

Pour ce faire, il s'agit avant tout de connaître l'offre existante et leur intégration dans les quartiers où ils sont localisés.

Dans ce cadre, la mise en place du « monitoring des équipements culturels » par perspective.brussels constitue un tournant dans la connaissance territoriale de l'offre culturelle. Attendu par l'ensemble des acteurs concernés, il pourra servir d'outil d'aide à la décision et de réseautage. En effet, ce monitoring permettra d'analyser l'offre en équipements au niveau régional, en rassemblant des données quantitatives et qualitatives. Ce faisant, le monitoring rend possible la réalisation d'analyses territoriales visant à appréhender la relation entre l'équipement culturel ou touristique et son environnement urbain à un moment donné et de manière régulière dans le temps.

Il permettra donc de faciliter les choix urbanistiques en termes d'équipements culturels, particulièrement dans



les pôles stratégiques, sur base des grands projets (métropolitains ou locaux) et des besoins des usagers.

Le cadastre du foncier disponible (terrains et bâtiments) de perspective.brussels permettra également d'évaluer les potentialités foncières pour faciliter l'implantation de nouveaux équipements culturels.

La planification territoriale des infrastructures culturelles sera également accompagnée par une mise en action publique visant à développer une stratégie de « clustering », permettant la mise en réseau de productions culturelles, de talents, de lieux différents dans la ville, de ressources financières, de services et de publics au sein des quartiers concernés.

Il s'agit :

- de valoriser les institutions existantes en favorisant un fonctionnement en réseau (offres conjointes, opérations de communication, amélioration de l'accessibilité en transport publics et modes actifs, ...);
- de localiser les nouvelles institutions dans un champ propice à leur développement;
- de mieux répartir l'offre culturelle sur l'ensemble du territoire régional, favorisant ainsi le développement des nouvelles polarités.



RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE DE COMMERCE DE PROXIMITÉ

Le nombre de commerces de détail en Région de Bruxelles-Capitale a diminué de près de moitié en 50 ans. De manière générale, le commerce diminue moins dans les pôles et noyaux commerciaux existants qu'en dehors de ceux-ci. Quant au commerce dit « de proximité », il a été plus marqué encore par ce déclin que l'ensemble des commerces de détail : il a été réduit au tiers de son effectif en 50 ans.

Les noyaux de commerce de proximité ont, par le même effet, continué à se dé-densifier, diminuant ainsi la qualité et la diversité de l'offre locale. Les consommateurs doivent alors davantage se déplacer pour trouver les activités commerciales disparues et chercher plus loin un noyau commercial plus étoffé qui réponde à leurs attentes, alimentant ainsi le déclin des noyaux commerciaux déjà fragilisés.

Face à la diminution du nombre de noyaux de proximité et à leur déclin, la Région mènera une action à l'échelle régionale visant à analyser l'adéquation de l'offre de commerces de proximité à la demande, ainsi qu'une ana-

lyse sur la viabilité économique des commerces en lien avec les attentes des clients, de telle sorte que les résidents puissent tous bénéficier d'un pôle de commerces de proximité et de destination dans leur environnement immédiat. Cette action sera intégrée au Schéma de développement commercial de la Région.

La notion de noyau de commerces de proximité inclut non seulement les secteurs d'activité que l'on peut attribuer aux commerces de proximité (coiffeur, alimentation générale, etc.), mais également toutes les activités qui contribuent à la vitalité de l'environnement urbain (cafés, restaurants, librairies ...).

Le noyau de commerces de proximité contribue à la vitalité du quartier, au partage de l'espace urbain, à l'identité du lieu et est propice au développement économique (emploi, surtout de main-d'œuvre locale).

RÉPONDRE AUX BESOINS SOCIAUX ET SANITAIRES DE PROXIMITÉ

Dans le cadre des transferts de compétences réalisés par la 6^{ème} réforme de l'Etat et sans empiéter sur les compétences dévolues aux Communautés (COCOM, COCOF, VGC), la Région entend garantir et renforcer le réseau d'équipements sociaux et sanitaires de proximité.

Ainsi, aux côtés des grands centres hospitaliers implantés dans la Région, les Bruxellois doivent trouver facilement, à distance raisonnable de leur domicile, une couverture en maisons médicales, services de santé mentale et services équivalents. Ils doivent également pouvoir trouver des équipements permettant des activités inter-générationnelles et des lieux de vie pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées.

De même, une offre suffisante et répartie de centres d'aide spécifique aux sans-abri et aux démunis, d'hébergement d'urgence et de transit, de centres de rencontre et de convivialité ainsi que d'un maillage d'équipements d'hygiène de base doit être assurée. La Région initiera un cadastre de ces équipements et déterminera le niveau d'accessibilité nécessaire en vue de la programmation nouvelle.

RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Le « Plan Global de Sécurité et de Prévention » (PGSP), approuvé en février 2017, s'inscrit pour une part dans une perspective d'ancrage territorial, de travail de proximité et d'accessibilité des services publics. Afin de garantir un cadre de vie sécurisé pour les habitants, la Région sou-

tiendra l'implantation d'antennes de sécurité intégrées au niveau local « LISA » (Local Integrated Security Antenna) : infrastructure de quartier partagée par les différents partenaires de la chaîne de sécurité - notamment la police, les agents de prévention et autres acteurs locaux (personnel de la propreté publique, ...) - afin d'offrir à la population un lieu de contact avec les services chargés de la sécurité dans le sens le plus large du terme.

RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE D'ACCÈS NUMÉRIQUE

Les possibilités d'accès et/ou de compréhension des technologies numériques sont particulièrement limitées pour certains publics, renforçant ainsi une autre forme de dualisation sociale.

Le développement de l'infrastructure de la fibre optique et de son implantation dans les diverses écoles est un élément essentiel pour leur permettre de développer un enseignement qualitatif pouvant reposer sur les nouvelles technologies. La poursuite du projet « Fiber To The School », visant à connecter l'ensemble du réseau scolaire secondaire, est un élément essentiel de cette stratégie.

D'autre part, la Région développera des lieux d'accueil permettant d'avoir accès au numérique et de recevoir un soutien (voire une formation) à l'utilisation des supports divers (ordinateurs, laptops, tablettes, smartphone).

Un cadastre des Espaces Publics Numériques existants sera réalisé, de manière à identifier les besoins devant être rencontrés, d'une part en termes de proximité pour les personnes susceptibles d'y avoir recours et, d'autre part, en termes de matériel et de ressources humaines pour les "EPNs" en général. Il sera rendu accessible au public sous forme de carte interactive et sera mis à jour de manière continue.

Afin de développer le caractère Smart City de la Région et offrir un accès aisé à internet tant pour les Bruxellois que pour les personnes de passage (touristes et travailleurs), renforçant ainsi l'attractivité de la Région, le wifi (type wifi.brussels) est développé dans les espaces publics tels que les places, les bâtiments publics (musées, administrations, ...) ou encore les rues à forte concentration piétonne (rues commerçantes).

Réserver et mobiliser le foncier pour développer l'offre en équipements de service public régional

Pour fonctionner correctement, il est nécessaire d'offrir des espaces à toute une série de services publics régionaux consommateurs d'espace. On pense par exemple aux infrastructures techniques liées à la mobilité (plateforme logistique, dépôts de bus, trams et métros), aux infrastructures liées à la sécurité (postes de police, casernes des pompiers, école régionale des métiers de la sécurité), aux infrastructures liées à la propreté publique (dépôt des véhicules de nettoyage et de collecte des déchets, déchetteries régionales), etc.

L'implantation de ces équipements est relativement contraignante avec des superficies parfois importantes, des contraintes de localisation (par exemple, les casernes de pompiers doivent être bien réparties au sein du territoire régional, dans des zones de forte densité de population et à proximité d'axes de déplacement fluides), ou encore des nuisances qu'ils peuvent générer (bruit, odeurs).

Il est donc indispensable, dans le cadre de la planification territoriale, de se doter d'une vision à long terme de la répartition de ces équipements au sein du territoire régional pour, d'une part, optimiser le fonctionnement de tous ces équipements et, d'autre part, anticiper leur implantation en réservant des espaces pour les développer. Le cadastre du foncier disponible (terrains et bâtiments) de perspective.brussels sera mobilisé pour l'élaboration de cette vision. Cet outil sera utilisé en vue de mettre en œuvre une stratégie spécifique de nature à faciliter la programmation et l'implantation d'équipements sur le territoire bruxellois.

Développer l'offre en équipements à rayonnement international

Le développement international d'une ville se construit en améliorant son attractivité et notamment son attractivité touristique. Celle-ci repose sur la qualité et l'intérêt du territoire, mais aussi sur la présence d'équipements à rayonnement international.

Dans le domaine culturel, Bruxelles rayonne par la qualité et la diversité. Elle compte une offre culturelle prestigieuse : musée Magritte, musées royaux des Beaux-Arts, Concours Musical International Reine Elisabeth, Europalia, Théâtre Royal de la Monnaie, ou encore les Musées royaux d'Art et d'Histoire, trop souvent oubliés malgré leurs collections extraordinaires. L'offre culturelle fait partie intégrante de la stratégie qui vise à soutenir Bruxelles comme métropole internationale.

Une part non négligeable des attraits de la vie dans la Région réside dès lors dans l'accessibilité privilégiée aux infrastructures culturelles et sportives de rayonnement international. La Région, à travers le PRDD, décide d'am-

plifier l'offre relative à ces équipements et infrastructures culturelles et sportives.

L'étude des atouts et faiblesses de Bruxelles a identifié le besoin de créer **de grands équipements** nécessaires pour maintenir la position de Bruxelles dans le top 5 des villes internationales d'Europe, et ce en sus des grands équipements déjà créés tels que la rénovation de Square, l'ouverture du Musée Magritte, la Maison de l'Histoire européenne, ...

Il s'agit prioritairement :

- **d'infrastructures de congrès** dont une infrastructure de plus de 50.000 m² pour accueillir des congrès de plus de 5000 personnes. La création d'une telle infrastructure à dimension internationale est lancée au travers du projet Néo, porté conjointement par la Ville et la Région ;
- **d'une salle de spectacles** à vocation internationale tant en termes de capacité (15.000 places), que de qualité de programmation. Cette salle de spectacles,



installée dans le Palais 12 du Palais des Expositions sur le Plateau du Heysel, a été inaugurée ;

→ **d'infrastructures culturelles**, expositions, musées, et autres, conçus comme fers de lance de la promotion internationale de la Région. Après la création du Brussels info Place (BIP), du Musée Magritte, de la Maison de la Mode et du Design, etc., la Région a décidé de voir implanter sur son territoire, et en particulier dans la zone du Canal, Kanal-Musée d'Art Moderne et contemporain et le Musée du Chat dans le Quartier du Mont des Arts ;

→ **d'infrastructures commerciales** de haut niveau ou marquant le caractère spécifique de Bruxelles et de ses quartiers. L'implantation d'une infrastructure commerciale de dimension supra-régionale voulue sous la forme d'un nouveau quartier commerçant, est également en cours de réalisation dans le cadre du projet Néo, sur le Plateau du Heysel.

KANAL - UN MUSÉE D'ART MODERNE ET CONTEMPORAIN

En tant que responsable de son développement territorial, la Région a opté pour l'implantation d'un futur Musée d'Art moderne et contemporain dans la zone du canal,

considérant l'intérêt de l'effet levier de son attractivité en tant qu'outil ouvert sur le quartier.

La Région a dès lors, au travers de la SAU, acquis en 2015 le site « Citroën » à la place de l'Yser en vue d'y implanter le futur Musée.

La Région a signé un protocole d'accord pour 10 ans avec le Centre Georges-Pompidou (Paris) en vue d'une collaboration pour transformer l'ancien garage en un pôle culturel d'envergure mondiale.

Le projet sera pleinement déployé en 2023 et accueillera notamment d'une part, un musée d'art moderne et contemporain et d'autre part, le Centre international pour la Ville, l'Architecture et le Paysage (CIVA).

UNE INFRASTRUCTURE DE CONGRÈS

La Région promeut le développement des infrastructures de congrès, aux retombées économiques importantes pour Bruxelles. Elle entend donc poursuivre le développement du projet Néo 2 reprenant notamment la création d'un nouveau centre de convention de 5.000 places.

STRATÉGIE 2

Les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie

L'espace public conditionne le cadre de vie des habitants et des usagers de la ville. L'attractivité de Bruxelles, tant pour les habitants que pour les travailleurs, les visiteurs et les entreprises qui souhaitent s'y installer, est influencée par la qualité de l'espace public.

Face à l'essor démographique, l'espace public en général et les espaces verts en particulier revêtent un intérêt d'autant plus important : la densification de la ville ne doit en effet pas se faire au détriment du confort de vie et doit donc s'accompagner d'espaces publics suffisamment amples pour contrebalancer la compacité de la ville dense et suffisamment appropriés à la vie quotidienne des habitants pour relever le défi de la dualisation socio-spatiale de la ville.

L'espace public doit être un espace partagé dans lequel les riverains peuvent installer un esprit de localité, combiné avec l'hospitalité ouverte envers le visiteur, l'usager, l'autre. Il doit également intégrer la dimension du genre dans son aménagement. C'est cela le défi de faire ville ensemble.

Par ailleurs, l'investissement dans un espace public de qualité dans les zones les plus précarisées (où les espaces publics de qualité font actuellement défaut) participe à l'équilibre du territoire. Ainsi, les quartiers centraux feront l'objet d'un investissement important pour améliorer et étendre l'espace public. Plus particulièrement, le canal doit devenir une centralité et un espace public d'ampleur régionale.

La Région, à travers le PRDD, détermine 4 thèmes d'intervention sur l'espace public :

- l'amélioration de la qualité de l'espace public ;
- l'augmentation de l'emprise de l'espace public dans les quartiers denses ;
- la création d'espaces verts dans les quartiers déficitaires ;
- le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux.

L'amélioration de la qualité de l'espace public

La dynamique actuelle de rénovation et de revalorisation de l'espace public doit être poursuivie avec davantage de vigueur. La logique de transformation doit être privilégiée plutôt que la rénovation à l'identique afin d'apporter une réelle amélioration. Le confort accordé aux usagers des modes actifs doit faire l'objet d'une attention renforcée.

Ainsi, pour chaque espace public, la Région doit veiller à la qualité des aménagements urbains et naturels afin que ces espaces soient à la fois attractifs, confortables, durables, sûrs, propres et bien entretenus.

Une attention spéciale sera accordée à l'aménagement d'espaces récréatifs pour les enfants et les adolescents ;

à l'entretien et la propreté des espaces publics/verts existants, aux possibilités multiples d'utilisation de l'espace public et à la qualité des fonctions implantées dans les rez-de-chaussée et du rapport entre le bâti et le non-bâti.

L'amélioration de la qualité de l'espace public, passe également par une amélioration de la propreté publique. Enjeu primordial pour les Bruxellois, elle contribue à leur qualité de vie au quotidien et est également un levier pour l'économie et l'emploi de la Région. Le renforcement du nettoyage par l'augmentation des fréquences de balayage des voiries (qui varient de 2 jusqu'à 14 fois par semaine) et par une meilleure répartition du nettoyage des

voiries entre la Région et les communes, permettrait une amélioration significative de la propreté. L'enjeu de la propreté publique demande une approche holistique et pragmatique sans barrières administratives. C'est dans cet esprit que les conventions-cadre qui lient communes et Région ont été rédigées. Il s'agit d'outils évolutifs qu'il conviendra d'évaluer et d'adapter, le cas échéant, en fonction des réalités constatées de terrain.

La qualité esthétique et créative des espaces publics sera améliorée par l'utilisation de matériaux durables, le choix d'éclairage et de mobilier urbain harmonieux.

Afin d'assurer un programme de travail cohérent au niveau budgétaire et afin de réduire les impacts des chantiers, la Région, à travers le PRDD, relève l'importance de coordonner les actions à prévoir sur l'espace public par tous les acteurs (Contrat de Rénovation Urbaine, Contrat de Quartier Durable, nouveaux aménagements, rénovation et entretien, développement de l'offre en transport public, ...). Cette ambition sera inscrite dans le Plan Régional de Mobilité. Dans le même ordre d'idée, perspective.brussels a élaboré un « Plan de qualité paysagère et urbanistique pour l'espace public du territoire du Canal ». Ce plan complète la vision du plan Canal élaboré en 2012.

D'une manière générale, mais particulièrement dans les quartiers denses où le minéral prédomine, l'espace public sera enrichi d'un maximum d'éléments naturels : pelouses, arbres, plantations, pièces d'eau, ... L'objectif est d'accroître la biodiversité urbaine et le contact avec la nature mais aussi de contribuer à la santé des Bruxellois. Il s'agira, entre autres, de s'appuyer et de renforcer les maillages qui contribuent à rendre cette présence de la nature continue entre espaces publics et privés.

Ces éléments naturels servent aussi à compenser les effets d'un climat changeant. Ainsi, un maximum d'arbres seront plantés en raison de leur action rafraîchissante en cas de vague de chaleur (ombre), de leur propriété d'assainissement de l'air et de leur capacité à retenir l'eau.

La dimension sécurité doit également être prise en compte dans la rénovation et l'aménagement urbain. Par exemple, la mise en œuvre et l'entretien de dispositifs techniques tels que les revêtements anti-tags, contrôles d'accès, etc. y contribue. Il est indispensable de faire se rencontrer, dans les aménagements urbains, les besoins de sécurité et de qualité du cadre de vie.

La qualité structurante de l'espace public sera exploitée en faveur d'une mise en valeur nocturne de la Région. A cet effet, la Région a adopté, un « Plan Lumière » d'am-

pleur régionale, doté d'une programmation budgétaire pluriannuelle. Au-delà de l'amélioration fonctionnelle et énergétique de l'éclairage public, ce plan lumière mettra en valeur tous les quartiers de la Région ainsi qu'une série de bâtiments remarquables valorisés par une scénographie lumineuse spécifique. Il contribuera également à améliorer le sentiment de sécurité des habitants.

La Région interviendra prioritairement pour la mise en lumière des 12 pôles de développement prioritaires.

Les potagers, vergers et ruchers constituent en plus de lieux productifs et accueillants pour la biodiversité, des lieux de convivialité, de loisirs actifs et de vivre ensemble. Ces espaces de production proches des citoyens sont par ailleurs autant de lieux de rencontre et d'apprentissage collectif pour de nouveaux comportements alimentaires. La question de la pérennisation des sites de potagers (dont collectifs) est prégnante vu l'urbanisation croissante de terrains jusqu'ici non bâtis mais pouvant l'être pour répondre aux différents besoins. Il est donc nécessaire de continuer à développer des parcelles dans des zones qui permettent de les préserver (espaces verts en particulier) ainsi que de réfléchir à l'intégration systématique des potagers au moment du développement de nouveaux projets immobiliers (toitures, espaces publics, ...). Aussi, des potagers seront développés et intégrés dans les espaces verts publics là où cela s'avère possible. En 2020, les sites potagers collectifs et familiaux couvriront une surface de minimum 88 ha en Région bruxelloise. Cette volonté s'intègre pleinement dans la Stratégie Good Food qui vise à placer l'alimentation au cœur des dynamiques urbaines.

La présence de l'art dans l'espace public est aussi un complément indispensable aux richesses patrimoniales et urbaines de la ville. L'intervention d'artistes permet de rendre l'art contemporain vivant et visible par le grand public.

La fonction de l'art est multiple : plaisir esthétique, questionnement et curiosité, provocation, ... L'implantation d'œuvres d'art peut être un instrument très efficace de promotion urbaine et d'amélioration de la qualité de l'espace public. Elle sera favorisée partout où cela sera jugé pertinent.

L'augmentation de l'emprise de l'espace public et des espaces verts dans les quartiers denses

La Région est globalement bien pourvue en espaces verts. Néanmoins, la répartition n'est pas équilibrée et la zone centrale densément construite souffre à certains endroits d'un manque criant d'espaces verts. Le centre et les communes les plus pauvres connaissent actuellement un manque d'espaces de détente et de jeu, pourtant indispensables au bien-être des habitants. L'espace public y est souvent confiné et limité à son rôle strictement fonctionnel de vecteur de déplacement.

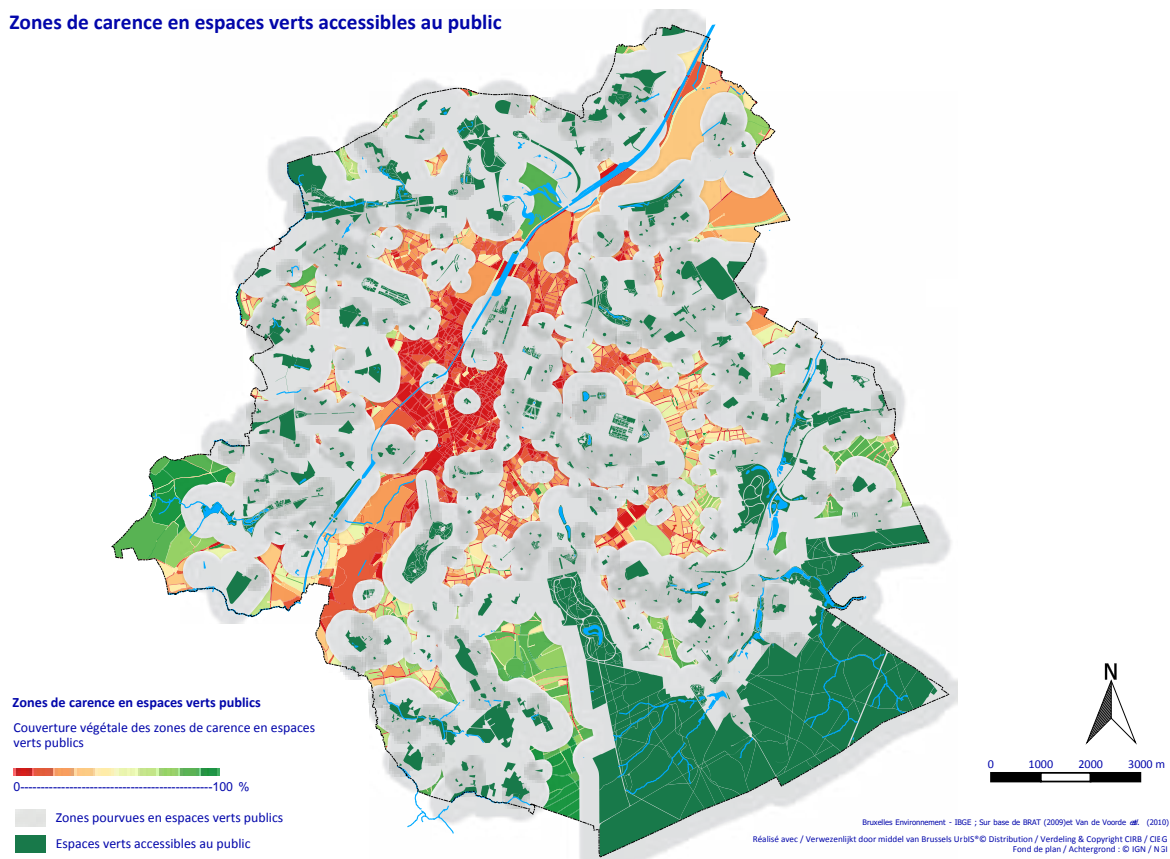
Les Contrats de quartier durable s'avèrent être un instrument efficace pour réduire localement le manque d'espaces publics et d'espaces verts dans les quartiers en difficulté. Mais ce dispositif n'est pas suffisant pour agir à l'échelle de la Région.

Il faudra donc créer des espaces publics et des espaces verts dans tous les nouveaux grands projets urbains (avec une prise en compte des besoins des quartiers avoisinants) et des petits espaces de quartier.

Dans les quartiers, l'espace public doit être reconquis par :

- la poursuite des Contrats de quartier durable et des Contrats de rénovation urbaine ;
- des mesures visant à rendre plus « poreux » le tissu urbain dense, en évitant, autant que faire se peut, la partie interne des îlots actuellement occupés, au profit d'espaces publics verts, en cohérence avec la politique de densification dans certaines zones ;
- l'ouverture ou la création de nouveaux espaces publics/verts.

Zones de carence en espaces verts accessibles au public



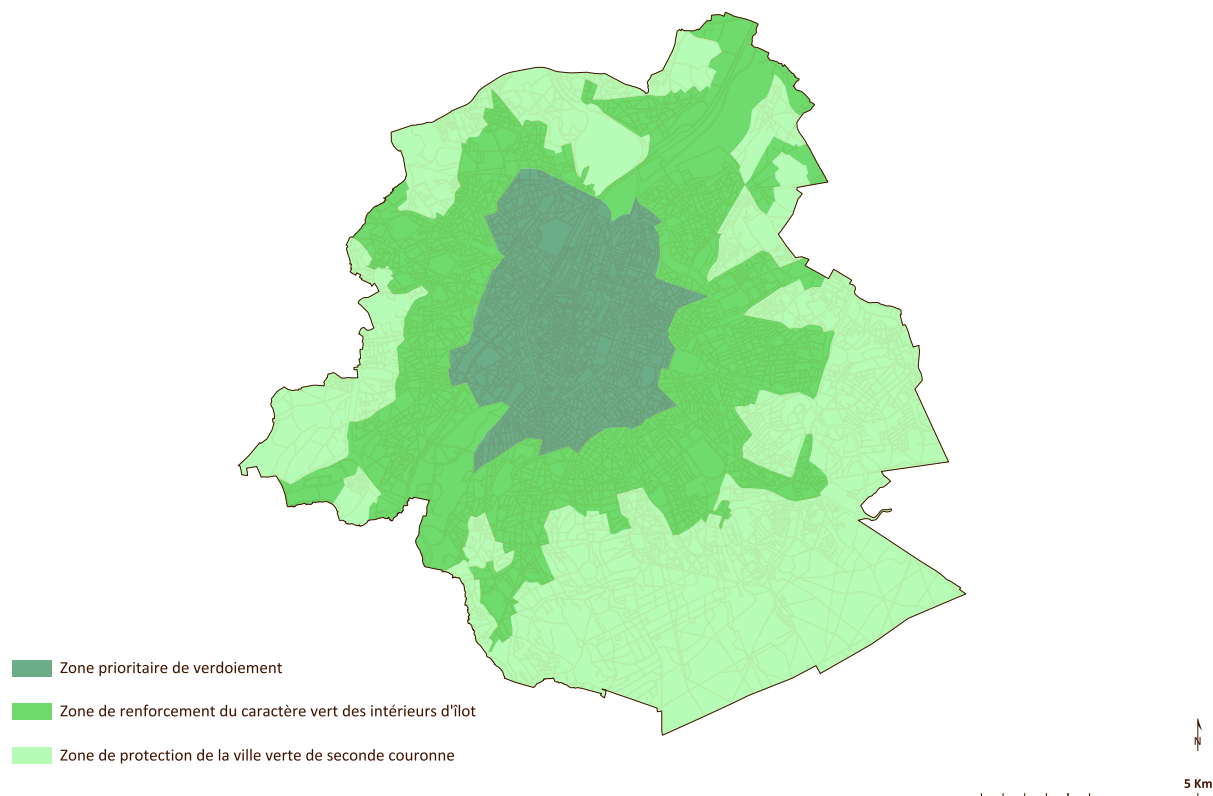
La Région, à travers le PRDD, divise ainsi le territoire régional en 3 zones :

- La partie centrale de la région considérée comme **zone de verdoisement (A)**. Dans cette partie centrale et dense de Bruxelles, il existe un déficit important d'espaces verts publics et privés alors que la densité d'habitants est forte, ce qui rend le besoin social et environnemental d'espaces verts particulièrement prégnant. Il est donc nécessaire, autant que possible, de créer de nouveaux espaces verts, notamment par la mise en valeur des espaces résiduels, des intérieurs d'îlots, des toitures, des façades, ... dans laquelle la création de nouveaux parcs publics sera réalisée lors de la réurbanisation des grandes zones stratégiques (Tour et Taxis, porte de Ninove, Tivoli, ...), ceux-ci se faisant aussi au bénéfice des quartiers avoisinants ;
- **La zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlots (B)**. Elle se caractérise par une densité du bâti relativement élevée avec des intérieurs d'îlots plantés ou offrant un potentiel de verdoisement. Cette précieuse caractéristique doit être préservée et ren-

forcée en évitant les minéralisations des îlots encore verts et en assainissant et plantant les îlots encombrés de construction. Cette zone va également faire l'objet de grands projets d'urbanisation liés à l'essor démographique. Des grands espaces verts publics y seront systématiquement prévus (Reyers, Josaphat, Heyssel, ...)

- **La zone de protection de la ville verte de seconde couronne (C)**. La 2^{ème} couronne de Bruxelles présente un tissu bâti « poreux » qui s'inscrit dans un environnement vert globalement de qualité. Il est essentiel que les processus de densification tiennent compte de cette qualité du cadre de vie. On veillera à la préservation du caractère vert, celui-ci n'étant par ailleurs pas incompatible avec la densification de l'habitat.

Zones de verdoisement



Le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux

Bruxelles possède des espaces publics structurants (structure viaire tracée par Victor Besme, canal, boulevards du Centre, petite ceinture, moyenne ceinture ...) qui ont le plus souvent perdu leurs qualités urbaines et paysagères, qualités qu'il est important de préserver, restaurer et mettre en valeur.

La Région, à travers le PRDD, entend réaffirmer la valeur paysagère et structurante de ces espaces publics, qui relèvent souvent de la gestion régionale. Elle entend également renforcer la valeur paysagère des espaces publics d'entrée de ville et requalifier l'espace public autour des grandes gares (y compris les talus) qui constituent elles aussi des entrées de ville et des nouveaux lieux d'intensité urbaine que sont les nœuds de transport public.

Les lignes directrices prévoient de faire des axes pénétrants autoroutiers des boulevards urbains, de « civiliser » les grandes voiries, de reconquérir les rues et les

places, et de manière générale, de redonner une lisibilité à la structure urbaine de la Région.

L'objectif est de rétablir le cadre paysager des vallées bruxelloises de sorte que la croissance que connaîtra Bruxelles puisse être assortie d'une qualité paysagère.

La stratégie liée aux axes pénétrants ayant également un impact important en termes de mobilité se retrouve traitée dans l'axe 4.

Les voiries régionales doivent être conçues pour favoriser une meilleure intermodalité avec les transports en commun et offrir un espace de qualité pour la mobilité active, piétonne et cycliste. La Région, à travers le PRDD, entend mener d'importants aménagements sur les espaces publics structurants de manière à faire participer ces espaces publics à la vie sociale des quartiers et les faire contribuer à l'amélioration du cadre de vie en général.



STRATÉGIE 3

Améliorer l'équilibre entre les quartiers

Une des premières priorités de la Région bruxelloise, lors de sa création, fut la mise en place d'une véritable politique de « revitalisation urbaine ».

L'objectif était clair : améliorer le cadre de vie des zones fragilisées et « réparer la ville » par des interventions fines de « couture urbaine ». L'outil « Contrat de quartier » est né dans ce contexte et a fait toutes ses preuves.

Aujourd'hui, malgré les interventions d'amélioration du bâti et des espaces publics qui ont été menées, l'inégalité de revenus entre les quartiers bruxellois continue de se creuser. On constate la poursuite de la dualisation socio-spatiale entre des quartiers précarisés principalement situés autour du canal et à l'ouest, et les quartiers aisés principalement situés à l'est et au sud de la Région.

L'observation de cette situation confirme la nécessité de renforcer et d'actualiser les outils de rénovation urbaine.

En effet, l'évolution urbaine montre que ces interventions transversales à l'échelle locale ne suffisent plus, à elles seules, pour répondre de manière structurelle et efficace aux défis régionaux.

Pour assurer cette évolution, la Région a entrepris une réforme de l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine afin de définir le territoire sur lequel les politiques de revitalisation urbaine s'exerceront en priorité, à savoir la zone de revitalisation urbaine (ZRU).

Cette ordonnance fait évoluer les modes de pensée et d'action de la rénovation urbaine, en proposant notamment une politique réformée des contrats de quartier durable mais aussi une nouvelle politique de contrats de rénovation urbaine, ainsi qu'un nouveau cadre pour la politique de la Ville.

Définir une Zone de Revitalisation Urbaine

La détermination de l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) mis en place par les PRD précédents ont été réévaluées, afin de garantir l'effet des investissements publics dans les zones les plus défavorisées : une nouvelle **Zone de Revitalisation Urbaine** (ZRU) est désormais entrée en vigueur.

La zone prioritaire de rénovation a été définie dans le premier PRD sur base d'une analyse de l'état de dégradation du patrimoine immobilier. Cette zone a fait l'objet de légères adaptations lors du PRD de 2002 suite à une analyse de terrain des quartiers qui avaient connu une mutation grâce à la présence d'une population ayant des revenus plus élevés et qui avaient réalisé des travaux de rénovation conséquents.

La Région a décidé d'actualiser cette zone, en prenant en compte des critères socio-économiques en plus des critères relatifs à l'état du bâti et des logements. Des critères statistiques simples et actualisables ont été retenus pour la définition de la nouvelle zone. Le mécanisme d'élabora-

tion et d'adoption de cette nouvelle zone est défini par la voie de la nouvelle l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine. Il s'agit donc là d'une différence radicale par rapport aux anciens critères, qui se basaient uniquement sur la qualité et l'âge du bâti.

La zone prioritaire de revitalisation répond ainsi au principe de concentration des aides et des programmes pour permettre aux zones en difficulté de bénéficier d'une politique de discrimination positive. Elle délimite le périmètre d'intervention de trois outils permettant de réaliser la politique de revitalisation urbaine, à savoir les Contrats de Quartier Durables, les Contrats de Rénovation Urbaine et la Politique de la Ville par le développement des quartiers. Elle délimite également le périmètre de majoration des primes à la rénovation et des aides à l'embellissement du bâti.

Poursuivre la politique des contrats de quartier durable

Tirant sa force d'une action intégrée à l'échelle locale et d'un processus dont l'ampleur et la qualité ne feront que grandir par la suite, le « contrat de quartier » a permis de restaurer progressivement une véritable qualité de vie dans les quartiers les plus précarisés du territoire bruxellois.

De 1994 à 2010, les politiques développées dans le cadre des contrats de quartiers touchaient principalement le logement et l'espace public. Un volet était également consacré aux opérations d'infrastructures de proximité et aux opérations de revitalisation sociale et économique. Depuis 2010 et la mise en place des contrats de quartier durable, un axe visant à améliorer la qualité environnementale du périmètre a été ajouté.

La Région poursuit la réalisation de Contrats de quartier durable reposant sur des axes relatifs aux logements, aux infrastructures de proximité, aux espaces publics, au respect de critères environnementaux élevés, à la participation et aux projets socio-économiques. Une priorité est accordée au volet « opérations immobilières » afin de répondre aux besoins en Région de Bruxelles-Capitale en logements publics accessibles (production et rénovation d'un nombre conséquent de logements assimilés sociaux ou conventionnés) et en infrastructures de proximité notamment en regard de l'augmentation démographique en Région bruxelloise. Des normes environnementales et énergétiques performantes sont appliquées à chacune de ces opérations immobilières.

Développer les contrats de rénovation urbaine

Le **Contrat de Rénovation Urbaine (CRU)**, consiste en une combinaison d'opérations de **revitalisation urbaine**, dans le domaine immobilier, socio-économique, environnemental ou des espaces publics. Ces initiatives sont portées par des opérateurs régionaux ou communaux, sur des territoires inclus dans la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) et qui s'étend sur le territoire de plusieurs communes.

La formule a déjà pu être évaluée avec succès pour les Contrats de Quartiers Durables. Tout comme les Contrats de Quartiers Durables, les CRU disposent d'un budget pour mettre en œuvre des projets sur un territoire donné et ce, pour une durée limitée.

L'échelle d'intervention d'un Contrat de Rénovation Urbaine est plus importante que celle des Contrats de Quartiers Durables. Elle concerne des périmètres plus larges, des « **super-quartiers** », à cheval sur plusieurs communes.

Cela permettra de renforcer les liens entre différentes zones de la ville, de coordonner l'action des différents acteurs qui participent directement ou indirectement à la rénovation et à la revitalisation de la ville.

Le renforcement du maillage d'espaces publics en est le sujet central, notamment au travers du traitement des

grandes infrastructures de mobilité, des limites communales, des franges entre les différents quartiers de la Région, en tenant compte des territoires postindustriels en redéploiement.

Les CRU comportent donc des projets locaux, des projets régionaux et des projets associés qui s'inscriront tous dans les lignes urbanistiques, les objectifs et les orientations de la planification régionale.

Les moyens budgétaires alloués sont dès lors plus conséquents et la durée d'intervention plus longue (7 ans, contre 5 pour les CQD).



Rapprocher les systèmes de primes à la rénovation et primes énergétiques

Les primes à la rénovation ont constitué un dispositif régional important tendant à améliorer la fonction résidentielle dans des quartiers qui résistaient à la rénovation sous le simple effet du marché, à cause de la faible capacité contributive de leurs habitants, qu'ils soient locataires ou propriétaires.

L'aggravation de la dualisation socio-économique d'une part, l'essor démographique et la pression immobilière

qui en résulte et qui s'applique à tous les quartiers d'autre part, nécessitent que le système soit évalué et modifié afin d'en limiter l'effet d'aubaine et d'orienter le bénéfice des primes vers le public qui en a réellement besoin.

Les systèmes des primes rénovation et des primes énergie seront évalués en vue de rapprocher les deux dispositifs de primes existants, et ce afin de concentrer utilement l'action sur le bâti et l'environnement.

Régionaliser la politique de la ville

La politique de la ville, nouvel outil inscrit dans l'ordonnance de revitalisation urbaine, regroupe les moyens transférés par la 6^{ème} réforme de l'Etat sur la « Politique des Grandes Villes » et ceux relatifs aux immeubles isolés, insalubres et abandonnés.

Elle s'organise selon 2 axes : la « politique de la ville par l'aménagement du territoire » et la « politique de la ville par le développement des quartiers ».

La politique de la ville doit viser, dans son premier axe, à lutter contre le sentiment d'insécurité généré par la

présence, dans l'environnement urbain, d'immeubles à l'abandon, d'immeubles insalubres et inadaptés, et ainsi améliorer les conditions de vie dans la Région.

La lutte contre le sentiment d'insécurité doit également, sur l'ensemble du territoire régional, passer par la remise en état de biens immeubles, bâtis ou non, et d'améliorer l'offre en matière de logements assimilés au logement social.

La politique de la ville doit également permettre d'intervenir ponctuellement sur des espaces publics dégradés afin de les réparer et d'en améliorer la convivialité, au moyen d'opérations immobilières ou d'interventions rapides.

Les deux dispositifs « immeubles isolés » et « immeubles abandonnés » datant de 1990 et 1998 qui n'avaient jamais été adaptés depuis leur promulgation, sont devenus inadaptés sur de nombreux points. Ils ont été revus et intégrés dans la politique de la Ville.

La politique de la Ville devra également permettre de combattre le sentiment d'insécurité en développant le vivre ensemble dans les quartiers. Des programmes de revitalisation urbaine seront par conséquent développés dans la Zone de revitalisation urbaine afin de rencontrer divers objectifs tels que le développement de la qualité de vie dans les quartiers, la lutte contre la dualisation sociale et spatiale des quartiers, afin de garantir le vivre ensemble et de lutter contre la précarité.

Ces orientations sont définies dans la nouvelle ordonnance de revitalisation urbaine.

Renforcer les dynamiques locales et citoyennes

La Région renforcera son soutien aux dynamiques volontaires locales via différents outils comme les Appels à Projets "Inspirons le Quartier" et les Agenda 21.

Ces dynamiques volontaires locales concernent deux publics-cible prioritaires :

- les acteurs relais locaux : communes, CPAS, associations environnementales ou autre (de femmes, d'alphabétisation, ...), mais aussi sur certains sujets des organismes privés ;
- les groupes de citoyens.

Ces soutiens ont pour objet d'assurer un ancrage local aux priorités environnementales régionales et d'accompagner les acteurs locaux cités ci-dessus dans les démarches collectives de changement de comportements concrets en lien avec les priorités régionales.

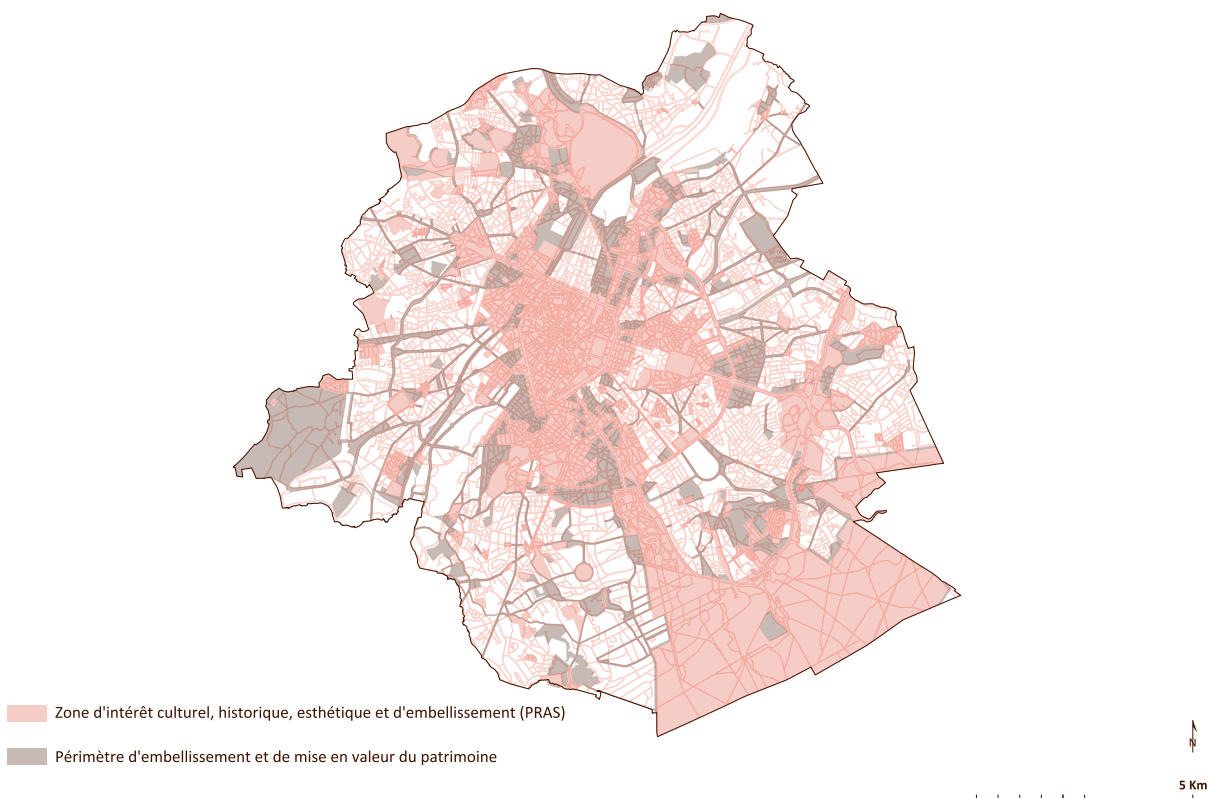
STRATÉGIE 4

Défendre et promouvoir le patrimoine urbain comme vecteur d'identité et d'attractivité

La valorisation du patrimoine urbain, recouvrant la structure urbaine, paysagère et le bâti existant (classé ou non), constitue une opportunité pour promouvoir l'image de Bruxelles aux niveaux national et international. Posséder un environnement convivial contribue à l'attachement des individus à leur ville, ainsi qu'à l'attractivité de la Région vis-à-vis des touristes et nouveaux habitants potentiels.

En termes de patrimoine, s'il faut s'appuyer sur les outils existants, comme les biens classés patrimoine mondial de l'Unesco ou la protection légale, la Région doit également entreprendre des actions de promotion plus spécifiques, notamment autour de l'Art nouveau ou des quartiers néoclassiques, ce qui implique une plus grande collaboration entre le secteur du patrimoine et du tourisme.

Zones patrimoniales



La valorisation du patrimoine urbain

La valorisation du patrimoine urbain doit passer par celle de son environnement et des espaces publics structurants dont la cohérence, la qualité et le rôle dans la dynamique urbaine, sont reconnus.

Par ailleurs, l'entretien, la restauration et le bon usage des grands sites classés doit se penser dans le respect de leurs caractéristiques paysagères et historiques, participant à ce titre à l'attractivité de la Région.

Une bonne connaissance du bâti architectural et du tissu ancien de la ville est également nécessaire pour opérer la densification maîtrisée de la Région. En ce sens, les études

sur l'histoire du développement de la ville, l'inventaire du patrimoine ou encore les recherches archéologiques sont éclairantes. Par ailleurs, si la division de vastes ensembles résidentiels ou industriels en différentes unités (logements, entreprises, équipements collectifs) constitue un défi pour le patrimoine bruxellois, celle-ci offre une réelle plus-value aux nouveaux projets. Le patrimoine industriel (Entrepôt royal de Tour et Taxis), scolaire (Ancienne Ecole vétérinaire) ou administratif (ancienne CGER) est particulièrement attractif dans sa reconversion en logements, bureaux ou équipements collectifs.

Périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine et liste du patrimoine emblématique.

La Région, à travers le PRDD, a déterminé des Périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine (PEMVP) ainsi qu'une liste du patrimoine emblématique.

Ces éléments combinent reconnaissance du patrimoine et mise en valeur d'éléments identitaires du cadre de vie à travers la notion d'embellissement. Cette attention aux biens non protégés vient en complément des outils plus classiques de conservation du patrimoine reconnu.

Les périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine :

Ils ont été déterminés en appliquant les 10 critères de sélection suivant, cumulables entre eux :

1. les ensembles urbains ou les sites ayant une valeur patrimoniale du point de vue urbanistique, architectural ou paysager ;
2. les premières urbanisations néoclassiques situées aux anciennes portes de la 2^e enceinte de Bruxelles ;
3. le tissu urbain résultant d'une urbanisation homogène et dont une partie est déjà reprise au PRAS en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) ;
4. des regroupements denses de bâtiments inscrits à l'inventaire, à proximité de ZICHEE existantes ;
5. des zones de superficie réduite, situées entre des ZICHEE importantes, qui avaient une valeur patrimo-

niale et qui l'ont perdue mais qui méritent des interventions attentives pour être requalifiées ;

6. certaines zones de protection autour de biens classés ;
7. les parois extérieures des grands espaces verts ;
8. les grandes avenues bordées d'arbres d'alignement ;
9. les axes structurants qui articulent la structure urbaine ainsi que leurs parois latérales. En ce compris des axes anciens ;
10. les éléments structurels et/ou patrimoniaux des pôles de développement prioritaire, auxquels il convient d'être attentif.

Ces périmètres seront éventuellement intégrés à la ZICHEE du PRAS lors de la prochaine modification de ce dernier.

Le patrimoine emblématique :

Déjà en 1995, le PRD dressait une liste du patrimoine exceptionnel de la Région. Celle-ci veut compléter cette liste par une sélection de nouveaux édifices ou sites déterminés sur bases des 3 critères (cumulable ou non) suivants :

1. une valeur patrimoniale exceptionnelle du point de vue urbanistique, paysager, architectural ou culturel ;
2. une valeur culturelle contribuant à l'image internationale de Bruxelles ;
3. une présence affirmée à l'échelle urbaine.



RÉSEAU D'AXES STRUCTURANTS PATRIMONIAUX

Les grands axes structurants (boulevards urbains, anciennes chaussées, larges avenues plantées d'arbres d'alignement, ...) constituent des pôles d'intérêt régional auxquels il faut donner une nouvelle valeur qualitative par une attention particulière aux interventions contemporaines à concevoir en lien avec la topographie et l'histoire de ces lieux.

CONCILIER L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE ET LA CONSERVATION DU PATRIMOINE

Le bâti bruxellois est majoritairement ancien et éneergivore. La Région bruxelloise a tout intérêt à développer un savoir et un savoir-faire permettant de concilier amélioration de la performance énergétique avec conservation du patrimoine, et de favoriser la diffusion de son expertise et des bonnes pratiques en la matière. Couplées aux mesures de rénovation du « petit patrimoine », celles-ci permettront aux habitants de bénéficier d'un meilleur confort tout en diminuant leur consommation énergétique, renforçant ainsi l'attractivité résidentielle sans nuire à l'attractivité touristique.



FONDATION CIVA

La Fondation CIVA qui regroupe depuis 2016 au sein d'une seule structure régionale d'intérêt public le patrimoine, le personnel et les activités des 6 entités privées jusque-là indépendantes (AAM, Bibliothèque Pechère, centre Paul Duvignaud, Fond pour l'architecture, CIVA et Sint Lukas Archief) - a pour mission de valoriser l'architecture, le patrimoine et le paysage bruxellois au travers d'un projet culturel et éducatif d'ampleur internationale à partir de ses collections, ses archives, ses expositions et sa bibliothèque. La Fondation CIVA a vocation à devenir un centre public régional central en matière de réflexion sur l'avenir du développement urbain de Bruxelles.

Cette nouvelle dimension et le nouveau dynamisme de la Fondation CIVA passeront entre autres par son déménagement de son siège d'Ixelles vers Kanal à l'horizon de l'ouverture du garage rénové. Néanmoins, les collaborations entre Kanal et le CIVA sont déjà d'actualité à travers la présence du CIVA dans le cadre de l'année de préfiguration Kanal Brut.

MAÎTRE-ARCHITECTE

La Région s'adjoint également les services d'un Maître-Architecte, au travers de la fonction de bMa, afin d'améliorer la qualité de l'architecture de certains nouveaux projets, et ainsi améliorer le cadre de vie. Cette mission de conseil doit permettre à la Région de garantir un niveau de qualité architecturale et paysagère de tous les projets immobiliers publics (en ce compris ceux visant

l'aménagement de l'espace public) et privés d'envergure régionale dans les pôles de développement prioritaires ou jugés prioritaires par la Région. L'avis du bMa devra être demandé le plus en amont possible, et avant le dépôt de la demande de permis afin de permettre d'aménager utilement ses recommandations.

La promotion de l'identité spécifique des quartiers

En vue de renforcer l'offre en matière touristique et de loisir, la Région, à travers le PRDD, entend veiller à la promotion des quartiers à l'identité spécifique. Le patrimoine urbain bruxellois participe à l'attractivité de Bruxelles, renforçant son « image » à l'étranger de ville à visiter. Il s'inscrit dans toute sa diversité au cœur du développement de la Région et est un élément constitutif de l'identité régionale, à la fois vecteur de cohésion sociale et vecteur de développement économique.

Parmi les différentes actions à entreprendre en matière de tourisme, à travers un large partenariat avec les acteurs publics et privés concernés, il convient de poursuivre la promotion de certains quartiers en leur donnant une identité spécifique : « quartier de la mode », « quartier de l'Art nouveau », « quartier européen », « quartier du centre-ville », « le Heysel » (Neo) ou encore le quartier des musées.

En outre, les animations nocturnes sont à encourager (nuit des musées, éclairage de bâtiments publics, ouverture tardive des commerces du centre-ville, ...) et à développer en collaboration étroite avec la STIB.

STRATÉGIE 5

Renforcer le paysage naturel

La présence de la nature en ville revêt une importance fondamentale pour la qualité du cadre de vie. Les stratégies adoptées par la Région visent à conserver, renforcer et mieux répartir les ressources vertes de la Région sur le territoire.

Aujourd'hui, la protection de la nature est une réalité à Bruxelles. Elle est assurée par le biais du plan Nature (adopté en 2016), de la planification urbanistique (notamment via le PRAS), du classement de sites en raison de leur valeur écologique, naturelle ou paysagère et de la mise en zone « Natura 2000 » de plus de 14% du territoire bruxellois.

L'évaluation des incidences du PRDD sur l'environnement montre néanmoins que la croissance démographique, si elle n'est pas maîtrisée, risque d'exercer une pression dommageable sur l'environnement naturel et sur la qualité de ville verte de la Région bruxelloise.

Pour assurer un cadre de vie de qualité, la Région, à travers le PRDD, utilise la nature comme ressource et développe une série de stratégies environnementales d'organisation en réseau de la nature en ville.

Le maillage vert et le maillage bleu sont des stratégies intégrées pour le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts, de l'environnement et du cadre de vie urbain en général. Ils participent également à la préservation de la capacité du système urbain à répondre aux phénomènes de changement climatique.

Les fonctions de ces maillages sont multiples : socio-créatives, écologiques, environnementales, paysagères, culturelles et patrimoniales ; assurant ainsi un cadre de vie de qualité et utilisant la nature comme ressource intégrée à la vie urbaine. Un tel cadre de vie se développe également via des maillages stratégiques comme le maillage jeux, le maillage socio-récréatif et le maillage écologique.

Les priorités régionales concernant les maillages vert et bleu sont les suivantes :

- renforcer et mettre en œuvre le maillage vert comme stratégie intégrée de développement des espaces verts ;
- renforcer et mettre en œuvre le maillage bleu comme stratégie intégrée de liaison des berges, cours d'eau, étangs, zones humides, fontaines, bassins, ... ;
- développer les maillages stratégiques dans le cadre commun du maillage vert et du maillage bleu ;
- relier les maillages vert et bleu bruxellois aux territoires extérieurs à Bruxelles.

Au-delà des frontières administratives de la Région, les maillages vert et bleu doivent se raccorder aux espaces ouverts hors Région bruxelloise pour assurer les continuités hydrographiques, du réseau écologique, du réseau de promenade et de mobilité active ainsi que la cohérence des paysages.

Renforcer le maillage vert

Le renforcement du maillage vert vise le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts et de leur environnement ainsi que des axes structurants qui les relient (park system). Afin d'adapter au mieux les développements en fonction des spécificités du cadre urbain, le maillage vert doit être adapté aux zones de verdoisement.

Si l'objectif global concerne le maintien de la superficie d'espaces verts accessibles par nombre d'habitants, notwithstanding la densification de l'habitat qui va intervenir dans les prochaines années et qui est indispensable pour faire face à l'essor démographique, l'enjeu consiste à moduler les stratégies en fonction des spécificités du cadre urbain.

Il s'agit de viser à la fois un maintien quantitatif et une amélioration qualitative du verdoisement.

Dans les quartiers centraux et de première couronne (où le déficit des espaces verts est le plus important), la création de nouveaux espaces verts reste un objectif fondamental. En seconde couronne, l'offre en espaces verts est globalement satisfaisante. L'enjeu est donc de préserver cette qualité sachant qu'une densification du bâti est à prévoir, qui amènera une demande accrue pour ce type d'espace.

La Région devra :

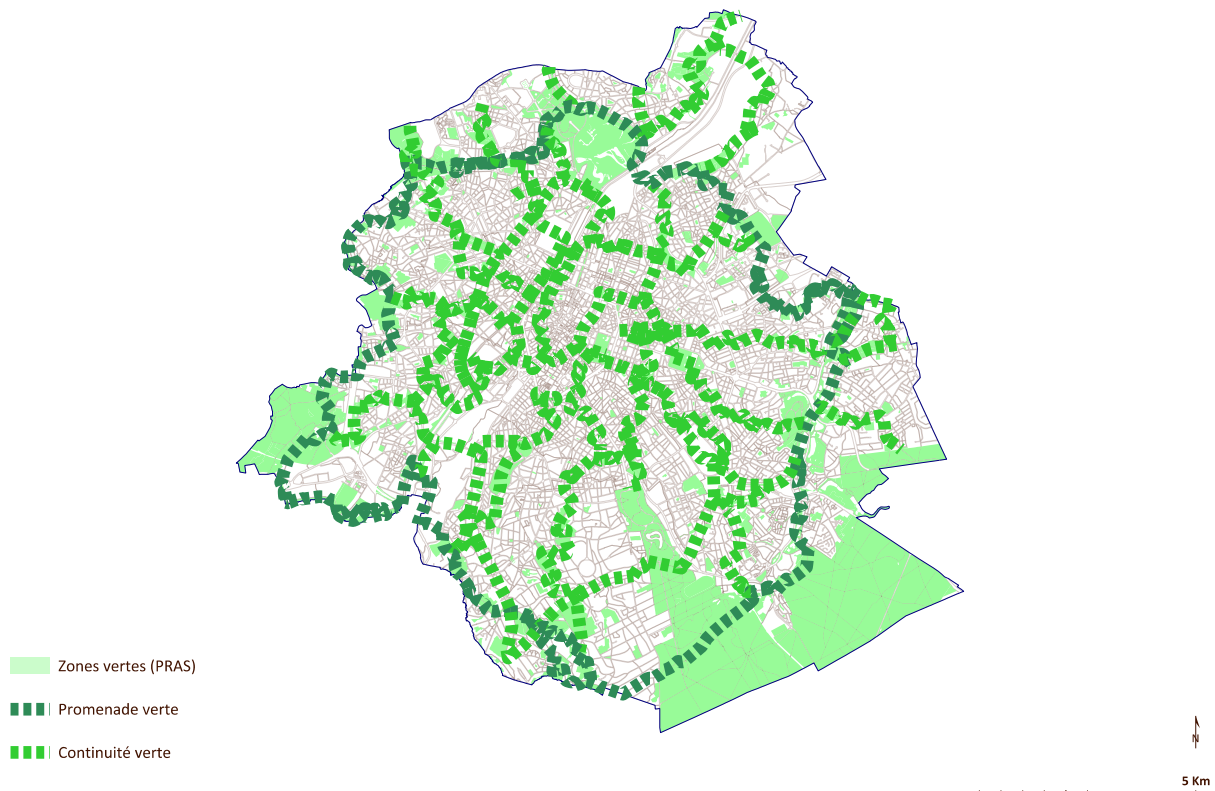
→ **créer de nouveaux espaces verts dans les quartiers déficitaires** en s'appuyant sur les projets urbains dans les zones stratégiques, notamment de nouveaux parcs publics : parc de 10 hectares à Tour & Taxis, jardin Péchère à la Cité administrative, parc urbain sur le site de Reyers, espace vert et récréatif à Beco Ouest, espaces verts sur les sites de la Porte de Ninove, Josaphat, Gare de l'Ouest, l'ex Otan (à terme Mabru), ... ;

→ **optimiser les différentes fonctions.** Le maillage vert vise à optimiser et à intégrer au mieux les différentes fonctions dans un espace donné selon des proportions qui dépendent du contexte urbain et des nécessités locales. Par les atouts que confèrent les espaces verts au plan environnemental (régulation des cycles de l'eau, du carbone et de la température, amélioration de la qualité de l'air, protection des nappes phréatiques, protection des sols), social (récréation, lien social, santé, ...) culturel, esthétique et économique, il y a lieu de considérer les espaces verts comme un équipement urbain à part entière ;

→ **améliorer l'intégration du maillage vert dans l'espace urbain et le compléter.** Les espaces verts ne sont pas des espaces indépendants du contexte urbain. Ils sont connectés à des éléments qui ne peuvent être strictement considérés comme des espaces verts mais qui viennent en complément et en support - par exemple les intérieurs d'îlots, les voies de chemins de fer, le réseau viaire, les espaces résiduels, ... ;

→ **améliorer les liens qui forment le maillage vert.** Un principe fondateur du maillage vert est de rechercher et de créer des continuités entre les espaces verts pour les assembler, autant que faire se peut, en réseau. L'intérêt de réaliser ces continuités est de renforcer mutuellement les services offerts par les espaces particuliers. Ainsi, entre autres, on optimise l'offre en promenade et en mobilité douce, on favorise la biodiversité et on donne une structure, une cohérence et une lisibilité à la Région. Il convient donc d'améliorer les connexions entre les espaces verts par la mise à profit des espaces associés aux voies de communication et aux bâtis comme éléments de liaison.

Maillage vert



Renforcer le maillage bleu

Ce maillage, qui vise à reconstituer le réseau hydrographique de surface continu est composé de rivières, étangs et zones humides. Il a d'abord une fonction hydraulique en ce qu'il permet les écoulements des eaux de la Région mais aussi une fonction écologique importante qu'il convient de restaurer. Il doit également permettre de valoriser les fonctions sociales, paysagères et récréatives des rivières, étangs et zones humides, et de développer la richesse écologique de ces milieux.

Le maillage bleu doit aussi permettre de lutter contre les inondations. Plusieurs rivières, comme le Geleytsbeek, le Watermaelbeek ou le Molenbeek, sont interrompues en de nombreux endroits.

Le renforcement du maillage bleu vise donc à relier les tronçons pour assurer une continuité à ces cours d'eau et leur permettre de se déverser dans la Senne.

De plus, le rôle des espaces verts dans la gestion de l'eau et la lutte contre l'imperméabilisation des sols (mesures de rétention naturelle de l'eau : infiltration, tampon et ralentissement des écoulements) peut être optimisé par l'aménage-

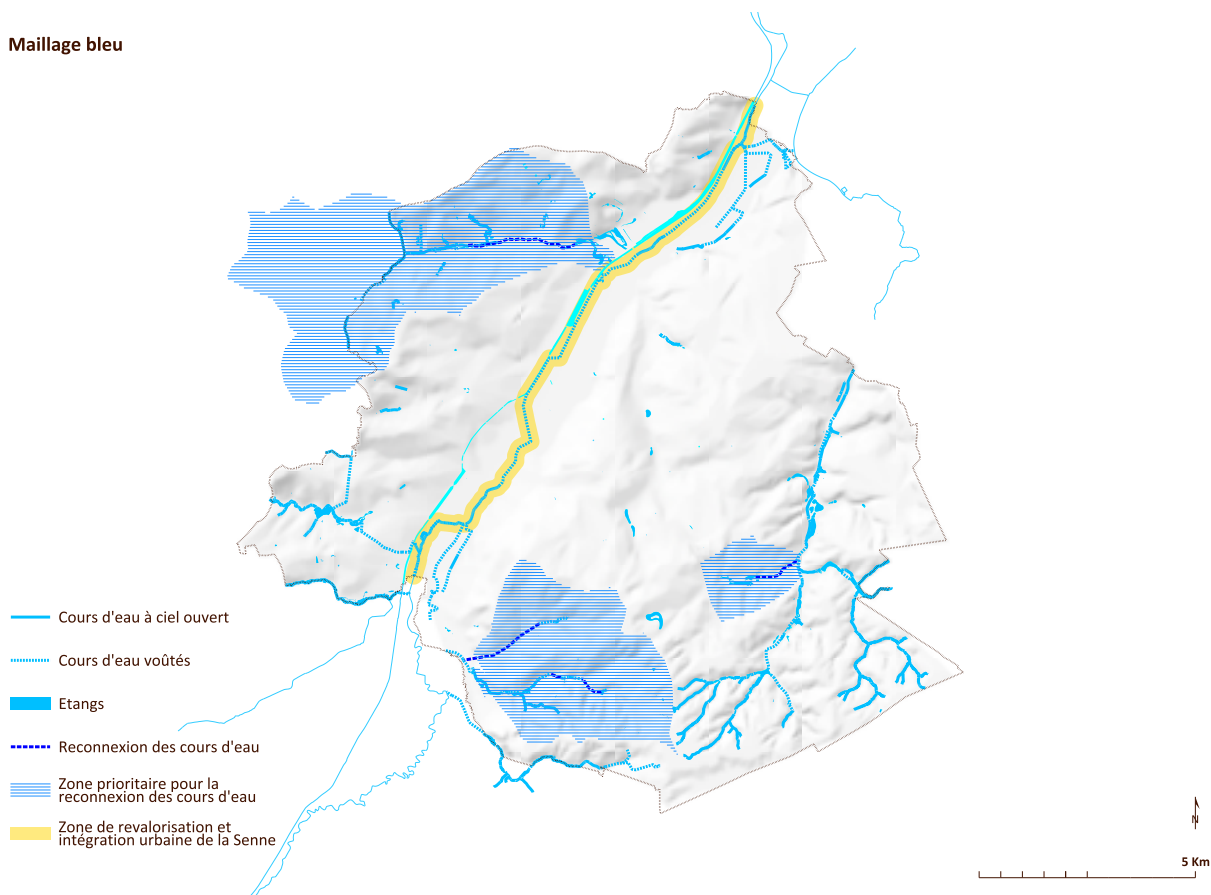
ment de bassins de rétention (de préférence à ciel ouvert) et d'infiltration, ou de zones naturelles de débordement.

Au regard de leurs multiples fonctions (autoépuration des pollutions diffuses, support à la biodiversité, atténuation de l'impact des îlots de chaleur, contribution aux loisirs et à la détente des citoyens), ces espaces doivent être maintenus et valorisés.

Enfin, le maillage bleu doit permettre d'améliorer la qualité des eaux de surface en assurant notamment leur capacité d'autoépuration, le rôle d'exutoire local des eaux de pluie et de ruissellement, la régulation de la température. Cet objectif doit être accompagné d'une politique efficace de gestion de la qualité de l'eau (maîtrise des rejets polluants, lutte contre l'eutrophisation, ...).

Le « Maillage pluie » tel que défini dans le « Plan de gestion de l'eau » (PGE) en tant que composante du maillage bleu en amont du réseau hydrographique existant, comporte des dispositifs qui participent à la restauration du cycle naturel des eaux. Les nouvelles rivières urbaines offrent des opportunités en ce sens.

Maillage bleu





Renforcer les maillages stratégiques

Les maillages vert et bleu sont associés à des maillages stratégiques qui contribuent à créer un paysage urbain donnant une identité à la Région et un ancrage culturel et patrimonial à ses habitants.

Chaque maillage a son propre domaine d'intervention et sa spécificité : le maillage écologique, le maillage socio-récréatif et le maillage jeux.

Géographiquement et fonctionnellement, ces maillages se superposent largement, un même espace pouvant participer de ces différents maillages qui rentrent dès lors en synergie. Des situations de concurrence peuvent cependant exister et exiger la recherche d'équilibre adéquat.

LE MAILLAGE SOCIO-RÉCRÉATIF ET LE MAILLAGE JEUX

Ce maillage vise en particulier à satisfaire une large gamme de fonctions socio-récréatives (promenade calme ou sportive, rencontre sociale, détente, quiétude, ...). Il s'agit de multiplier l'offre pour que tout habitant dispose

d'un espace vert de qualité près de son lieu de vie. Outre la création de nouveaux espaces, le maillage socio-récréatif s'attachera aussi à valoriser les espaces existants.

La fonction ludique fait l'objet, vu son importance et ses spécificités, d'une stratégie particulière. Ce maillage jeux vise à accroître, à équilibrer et à dynamiser les fonctions ludiques dans l'espace public, particulièrement en milieu dense, en vue de répondre plus adéquatement à la demande d'un jeune public grandissant.

Des équipements de dimension régionale sont également prévus. Une attention particulière sera portée à leur bonne intégration paysagère ainsi qu'aux possibilités ludiques qu'ils peuvent indirectement susciter (par exemple, une simple pelouse permet les jeux de ballon).

LE MAILLAGE ÉCOLOGIQUE

Le maillage écologique bruxellois est un ensemble cohérent de zones représentant les éléments naturels, semi-naturels et artificiels du territoire régional qu'il est

nécessaire de conserver, gérer et/ou restaurer afin de contribuer à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable, des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional. Il est composé de zones centrales, de développements et de liaisons. Il intègre notamment les réserves naturelles, les réserves forestières et la partie du réseau Natura 2000 située sur le territoire régional. Il inclut en outre les sites de haute valeur biologique au sens du PRAS, ainsi que les éléments ponctuels et linéaires du paysage urbain ou

rural de taille insuffisante pour constituer une zone centrale, de développement ou de liaison, mais susceptibles de contribuer à favoriser la conservation, la dispersion ou la migration des espèces, notamment entre les zones centrales. Les maillages vert et bleu contribuent à la mise en œuvre du réseau écologique bruxellois. Ce réseau prévoit sa connexion avec des zones centrales de développement et de liaison existant dans les régions avoisnantes de manière à former un ensemble cohérent.

Protéger la biodiversité

La présence d'une multitude d'espèce, indigène ou non, sur un territoire est bénéfique (équilibres entre espèces, meilleure résistance aux maladies, ...) et témoigne d'un environnement de qualité. La Région, à travers le PRDD, met en place une politique à même de préserver les réservoirs de biodiversité que sont les éléments naturels, de lutter contre leur fragmentation et de renforcer leur connectivité.

LES ZONES DE PROTECTION ET DE REVALORISATION DES SITES SEMI-NATURELS

Les sites semi-naturels sont d'une importance stratégique majeure et d'une grande valeur patrimoniale, sociale et écologique. On assiste à une densification du logement à leurs abords, avec pour conséquence une utilisation accrue de ceux-ci par les habitants. Dès lors, il est essentiel d'assurer une gestion adéquate, respectueuse et suffisante de ces espaces de manière à préserver, voire

améliorer leurs qualités intrinsèques tout en supportant la pression d'un public de plus en plus nombreux.

LES ZONES DE RENFORCEMENT DE LA CONNECTIVITÉ AU RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

Le fonctionnement du réseau écologique et sa capacité d'accueil de la biodiversité sont actuellement limités par diverses interruptions et barrières entre les sites ainsi que par le manque de corridors et de sites relais. Des corridors écologiques devraient ainsi être instaurés ou renforcés, en particulier entre les sites Natura 2000, en s'appuyant sur les infrastructures existantes tels que les parcs publics et la Promenade Verte, la mise en œuvre du maillage bleu, les espaces verts privés dans les quartiers résidentiels et les intérieurs d'îlots, les friches ainsi que les espaces verts associés aux voiries et autres infrastructures de transport.

Renforcer les espaces ouverts à l'échelle métropolitaine

Un développement métropolitain de qualité est indissociable d'une politique paysagère active qui vise le maintien et le renforcement des grands espaces ouverts. Il s'agit en priorité des espaces affectés en espace vert. Et cela, dans une métropole en croissance démographique comme Bruxelles, avec ses implications en termes de production de logements, d'équipements et de services, le défi du paysage est évident et urgent.

Au sein de la Région de Bruxelles Capitale, c'est la politique du maillage vert en premier lieu qui définit et

confirme ces structures à maintenir ou à développer (espaces verts nouveaux et existants, connexions vertes, ...). Mais, la carte des espaces ouverts de l'aire métropolitaine fait apparaître le mitage continu des espaces ouverts qui sont de plus en plus découpées par les développements urbains (infrastructures, développements résidentiels, zonings, ...).

Pour rendre possible un développement durable de la zone métropolitaine, la consolidation d'un réseau conti-



nu d'espaces ouverts entre la ville et sa périphérie est indispensable. Ce réseau est composé en premier lieu par des espaces verts protégés (bois, parcs, zones Natura 2000 et réserves naturelles) et des espaces agricoles. Mais d'autres terrains sont également associés à l'espace ouvert : les cours d'eau et leurs vallées, les corridors verts et les grandes infrastructures de transport, les terrains de sport et les cimetières et même des friches ou brownfields à redévelopper. Les espaces ouverts doivent se voir confirmés comme des lieux multifonctionnels, utiles pour la ville : lieux de détente (bien-être et santé), production agricole (de préférence orienté vers la consommation en ville cf. Stratégie régionale Good Food), lieux de biodiversité, de gestion de l'eau, de régulation climatique (services écosystémiques). De cette manière, ces lieux forment un ensemble essentiel à l'équilibre du métabolisme urbain (de la ville et de la périphérie).

On ne peut plus considérer les espaces ouverts au sens de la planification traditionnelle comme des « espaces non-bâti » qui sont en fait des espaces résiduels ou en attente. Les espaces ouverts ont, plus que leur seule valeur intrinsèque, une importance primordiale pour la qualité de vie dans l'espace urbain situé à proximité. Les espaces ouverts à consolider doivent être considérés comme les axes autour desquels la croissance de la

ville peut s'organiser de manière durable. Ils seront donc structurants pour le développement spatial de la métropole et pourront assurer la compatibilité d'une certaine augmentation de densité d'habitants et d'activités avec un cadre de vie agréable. De plus, ils pourront également offrir de grandes potentialités pour le développement d'un réseau performant de mobilité active en lien avec la nature, l'agriculture et le paysage. En même temps, la connectivité du maillage écologique sera améliorée avec une retombée positive pour la biodiversité.

Actuellement, 252 ha sont officiellement (car enregistrés dans le Système intégré de gestion et de contrôle (SIGC) dans le cadre de l'aide directe de la politique agricole commune (PAC) au niveau européen) utilisés comme terres agricoles par des professionnels, représentant ainsi 1,5% de la superficie totale de la Région de Bruxelles-Capitale. De ces 252 ha déclarés à la PAC, 118 ha sont inscrits au PRAS en zone agricole.

L'objectif de la stratégie Good Food est de conserver les terres agricoles existantes et d'augmenter cette superficie dédiée à la fonction de la production alimentaire. La prescription 1 de la Stratégie Good Food prévoit l'adoption d'un nouveau cadre juridico-administratif qui facilite l'accès aux lieux de production, en pleine terre et en hors sol, et qui réserve des terres à vocation agricole. Dans ce contexte, une étude juridique et urbanistique a été réalisée en 2017 avec comme mission d'identifier les possibilités d'adaptations réglementaires qui pourraient favoriser le développement et la préservation de l'agriculture urbaine sur le territoire de la Région. Les propositions formulées dans le cadre de cette étude seront analysées et prises en compte au moment de la modification des cadres réglementaires urbanistiques et d'affectation des sols afin de développer l'agriculture urbaine à Bruxelles.

Pour rendre possible un ambitieux développement durable de la zone métropolitaine, la concrétisation d'un réseau continu d'espaces ouverts entre la Région et sa périphérie est indispensable. L'étude 'Metropolitan landscapes', coproduite avec la Région flamande, démontre les possibilités structurantes d'espaces ouverts à l'échelle métropolitaine comme cadre pour des développements urbanistiques.

D'un côté, l'étude définit le paysage exemplaire de Bruxelles composé de 4 écologies : une « vallée d'infrastructures » (le long du Canal), des « paysages construits » (principalement les axes et parcs faits sous Léopold II), un « système de parcs » et des « paysages humides » (le long des affluents).

Cette lecture du paysage permet de prendre position sur l'ensemble du territoire en mettant en évidence les éléments paysagers à conserver, à renforcer ou à abandonner.

De l'autre côté, l'étude formule 3 critères qui sont les conditions indispensables au caractère métropolitain d'un paysage : son accessibilité, son voisinage programmatique et sa valeur systémique à niveau métropolitain.

Ces critères appellent à activer ces grands ensembles paysagers et les faire œuvrer pour la métropole en les rendant accessibles, à les programmer et à faire croître leur valeur systémique à un niveau métropolitain.

Cette définition permet de dessiner les contours d'un ensemble de fragments, que sont les « Metropolitan Landscapes » potentiels. Chacun de ces fragments est une figure à la fois paysagère et urbaine, qui se trouve au croisement de plusieurs systèmes, et qui est souvent transfrontalière. Ils semblent tous informels, ou plus précisément, leur forme complexe est la résultante de plusieurs logiques et empreintes : géographiques, urbaines, programmatiques, etc.

Ces Metropolitan Landscapes devraient être capables :

- d'atténuer les limites physiques et administratives en aidant à formuler des politiques communes dans les zones transfrontalières ;
- de générer une mixité sociale et programmatique importante et devenir des lieux de destination à une échelle élargie ;
- de produire des éco-systèmes en équilibre qui permettent de consolider la biodiversité, d'absorber les risques et de contribuer à l'amélioration du cycle de l'eau à l'échelle métropolitaine ;
- de supporter la croissance démographique bruxelloise en guidant la densification et en offrant des lieux de récréation ;
- de refléter la multitude de la métropole et servir de lieux de rassemblement pour des événements métropolitains.

L'essor démographique engendrera inévitablement une augmentation de la pression immobilière dans toute l'aire métropolitaine. C'est dans ce cadre que l'implantation d'un réseau d'espaces ouverts trouve son sens. Au lieu de considérer les espaces ouverts au sens de la planification traditionnelle comme des « espaces non-bâti » qui sont en fait des espaces résiduels ou en attente, ils doivent être transformés en parcs paysagers de niveau métropolitain. Ils fournissent des espaces verts, de la nourriture, de

la biodiversité, de l'air, de l'eau, du repos, ... et forment un ensemble essentiel à l'équilibre du métabolisme urbain.

Cette structure territoriale permet la maîtrise d'une certaine densité compatible avec un cadre de vie agréable et offre également de grandes potentialités pour le développement d'un réseau performant de mobilité active en lien avec la nature, l'agriculture et le paysage.

Les espaces ouverts en situation existante de fait qui ne constituent pas des espaces verts au sens strict comme les cimetières et les terrains de sport, peuvent être intégrés dans une politique de regroupement et de renforcement de ces structures.

C'est pourquoi, la Région, à travers le PRDD, identifie une série de zones prioritaires pour la consolidation des espaces ouverts interrégionaux : il s'agit des espaces ouverts structurants, élément important des Maillages vert et bleu.

Il identifie aussi les objets de la coopération entre les Régions :

- la préservation maximale du caractère naturel et de la liaison des réseaux écologiques,
- la priorité aux fonctions publiques ou accessibles au public,
- la préservation d'espaces ouverts fonctionnels pour la détente et les modes actifs de déplacement.

La réalisation de plusieurs espaces ouverts structurants est également proposée sur le territoire régional. Certains d'entre eux concernent l'échelle métropolitaine. Il s'agit du Canal, des parcs linéaires et des accès autoroutiers à la Région, à transformer en parkways.

STRATÉGIE 6

Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional

En souscrivant à l'objectif de réduction de 30% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025 (par rapport aux émissions de 1990), la Région marque son ambition de faire partie du peloton de tête des métropoles mondiales en matière de politique environnementale, et plus largement de développement durable. Cet objectif impose de renforcer la prise en compte des thématiques environnementales dans les politiques d'aménagement du territoire.

Depuis de nombreuses années, la Région s'est engagée dans un grand nombre d'actions visant à relever les défis environnementaux spécifiques à une Ville-Région moderne.

Grâce aux efforts déjà accomplis, les Bruxellois bénéficient de réglementations environnementales et d'investissements publics majeurs qui permettent une meilleure protection de l'environnement, une qualité de vie plus importante, ainsi qu'une meilleure gestion des ressources.

Les comparaisons entre villes montrent d'ailleurs que Bruxelles obtient de très bons résultats : au 'Green Capital Award' Bruxelles se positionne dans le carré des finalistes lors de l'édition 2015.

La Région doit à présent anticiper les évolutions économiques, sociales et environnementales futures. Les objectifs environnementaux de la Région s'articulent autour de trois axes.

- Le premier doit permettre de renforcer l'égalité d'accès aux biens de première nécessité en assurant une équité en matière d'accès à l'eau, à l'énergie, aux espaces ouverts ou encore à une alimentation de qualité.
- Le deuxième axe vise à préserver la biodiversité, richesse culturelle et paysagère, facteur d'amélioration de la santé publique et du bien-être des citoyens, mais également source d'emplois et de développements économiques. Celui-ci est à inscrire dans le renforcement du paysage naturel et des maillages que la Région développe par ailleurs.
- Le troisième axe vise à maîtriser la demande en ressources naturelles, en énergie, en production des déchets et effluents dans l'idée d'un métabolisme urbain. Il s'agit aussi d'amplifier la place du renouvelable, de la nature spontanée, des surfaces perméables, de la consommation en circuit court, de l'économie circulaire, de la réutilisation et du recyclage.

Les outils repris dans cette stratégie s'inscrivent dans la ligne de ces trois axes.

Améliorer la gestion environnementale de l'eau

L'eau est un bien commun dont l'accès doit être garanti à tous les Bruxellois. Dans ce but, la Région préservera la gestion publique de l'ensemble du « cycle de l'eau » (captage, distribution, égouttage et épuration).

En tant que ressource, elle est extrêmement dépendante de la gestion territoriale pour ce qui concerne l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées et les inondations.

L'importance des investissements nécessaires durant les prochaines années pour assurer une gestion durable de l'eau (rénovation des égouts, construction de bassins d'orage pour lutter contre les inondations, amélioration

de l'épuration) risque de provoquer une hausse des prix. La Région a pour ambition de maîtriser le prix de l'eau. Dans cette optique, la Région veillera aux composantes du prix de l'eau sur lesquelles une maîtrise est possible et mettra en place des instruments de contrôle, une planification raisonnée des travaux, ainsi qu'une amélioration de la gestion des eaux au niveau parcellaire. De plus, un organe indépendant de contrôle du prix de l'eau a été désigné : Brugel, le régulateur bruxellois de l'électricité et du gaz, a vu ses missions étendues en ce sens.

La Région a déjà consacré des moyens considérables à la lutte contre les inondations, avec la réalisation d'ouvrages publics, tels que des bassins d'orage et des col-



lecteurs. Ces ouvrages ne peuvent répondre à eux seuls à la problématique des inondations. Afin d'identifier des solutions structurelles, préventives et complémentaires, la Région a adopté le « Plan de gestion de l'eau » qui intègre le « Plan de gestion des risques d'inondation ».

PROTÉGER LES RESSOURCES EN EAU ET PROMOUVOIR UNE GESTION DURABLE DE L'EAU

L'eau potable distribuée à Bruxelles provient de 26 grands sites, situés majoritairement hors de la Région bruxelloise. Moins de 3% de l'eau nécessaire pour couvrir les besoins de la Région sont produits localement. Les politiques de contrôle de la qualité de l'eau, de protection des captages et d'éradication des canalisations en plomb font que l'eau consommée à Bruxelles est l'une des meilleures d'Europe et l'une des seules gérées entièrement par les pouvoirs publics.

La mise en place d'une tarification progressive et solidaire de l'eau a permis une diminution de la consommation d'eau par habitant de 18% depuis 2002 (2% par an), tout en garantissant l'accès à l'eau pour tous.

Au début de la décennie, la consommation totale d'eau en Région bruxelloise a dépassé les 68 millions de m³. À ce jour, 99 litres d'eau de distribution sont consommés par habitant et par jour pour les besoins domestiques (soit moins que la moyenne européenne de 105 litres par habitant).

Pour poursuivre la promotion d'une gestion durable de l'eau, la Région préconise :

→ **De gérer les ressources en eau.** La gestion durable des ressources en eau implique un coût pour son acheminement et ses traitements. Cette politique de qualité de la ressource sera poursuivie tout en gardant le principe de la « tarification solidaire » par laquelle, en tenant compte des différences de pouvoir d'achat entre les consommateurs, un incitant à une consommation raisonnée de l'eau est garanti.

→ **De protéger les nappes souterraines.** La Région souhaite améliorer globalement la qualité des eaux souterraines. Pour cela, on ne peut agir que préventivement en empêchant la pollution à la source, en limitant ou supprimant les infiltrations de polluants (récurrentes ou accidentelles) et les risques de contamination par transfert depuis des sols pollués.

→ **De promouvoir une utilisation durable de l'eau.** La Région favorisera l'utilisation rationnelle de l'eau afin de ne pas en utiliser plus que nécessaire et de ne recourir à l'eau purifiée que là où elle est nécessaire (hygiène personnelle, alimentation).

ASSURER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DU RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

En complément au maillage bleu et aux maillages écologiques, la Région assurera la qualité environnementale des eaux.

À l'origine, Bruxelles est une ville d'eau disposant d'un réseau hydrographique relativement dense de petits cours d'eau, d'étangs et de marécages. De multiples cours d'eau, transformés petit à petit en égout à ciel ouvert, ont été voûtés dans la deuxième moitié du XIX^e siècle pour des questions de santé publique. En conséquence, le réseau de collecte des eaux usées s'est développé en s'appuyant sur le réseau hydrographique naturel.

Actuellement, 98% des eaux usées en Région bruxelloise sont collectées et traitées. Au début des années 2000, Bruxelles a complété le réseau de collecteurs et construit 2 stations d'épuration (STEP) : la STEP Sud, d'une capacité de 360.000 « équivalents-habitants » (traitements primaire et secondaire) et la STEP Nord, d'une capacité de 1.100.000 « équivalents-habitants » (traitements primaire, secondaire et tertiaire).

Dans l'attente de la mise à niveau de la STEP Sud, un traitement tertiaire provisoire pour le phosphore a été mis en place.

Pour améliorer globalement la qualité du réseau hydrographique, la Région, à travers le PRDD, préconise de traiter la pollution à la source en limitant les rejets polluants, en maintenant, d'une part, une cadence de rénovation conséquente du réseau d'égouttage existant et en optimisant, d'autre part, ce réseau - notamment via une meilleure gestion des déversoirs d'orage et une limitation des surverses du réseau d'égouttage vers le milieu naturel lors des fortes pluies.

L'objectif poursuivi par la Région est la réintégration de l'« eau » en tant qu'élément constituant une part de l'identité et de la culture bruxelloise, via le soutien à des projets d'envergure en matière de valorisation de l'eau sur l'espace public.

LUTTER CONTRE LES INONDATIONS

La dissimulation du réseau hydrographique naturel, le choix technique du « tout-à-l'égout », de même que l'imperméabilisation qu'a connue la Région durant la seconde moitié du XX^e siècle, entraînent de fréquentes inondations lors des orages estivaux. En cas d'intenses précipitations, le réseau de collecte des eaux usées sature et déborde, principalement dans les fonds de vallées.

Face à cette situation, la Région a adopté le « Plan Pluie », devenu Plan régional de Gestion de l'Eau.

Une des causes principales des nombreuses inondations que connaît encore notre Région réside dans l'imperméabilisation généralisée des sols (doublée en 50 ans, passant d'une moyenne de 27% à 47% de la superficie totale).

Cette imperméabilisation accrue trouve sa source notamment dans le manque de dispositifs rendant les sols plus perméables. La réflexion sur l'eau dans la ville doit ainsi aller de pair avec une réflexion plus globale sur l'aménagement et la gestion urbaine. Ceux-ci doivent intégrer dans toute la mesure du possible le principe de la gestion des eaux pluviales « à la source », c'est-à-dire sur la parcelle sur laquelle l'eau tombe, qu'elle soit privée ou publique. Ainsi, sont à encourager en priorité l'infiltration ou la rétention in situ par le biais de noues, toitures végétalisées ou stockantes, « jardins de pluie », le renvoi de l'eau pluviale soit vers le réseau hydrographique lorsqu'il existe un cours d'eau à proximité, soit vers un fossé soit vers une nouvelle rivière urbaine, lorsque la configuration des lieux le permet.

Dans cette optique, le renvoi des eaux de pluie et de ruissellement vers le réseau d'égouttage ne s'envisage qu'en dernier recours. Cette application des principes du « Maillage Pluie » présente de multiples avantages : création de nouvelles zones humides refuge pour la biodiversité, temporisation des eaux dans le cadre de la prévention des risques d'inondations, amélioration du cadre de vie par la présence de l'eau, évitement de la saturation du réseau d'égouttage et de la mise en fonctionnement des déversoirs d'orage, diminution de la trop grande sécheresse de l'air urbain (ce qui sera bénéfique pour la santé).

Si l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et le développement soutenu d'espaces verts constituent des lignes d'action efficaces pour adapter la ville au changement climatique, une gestion novatrice des eaux de surface, des eaux souterraines et des eaux pluviales en milieu urbain doit également y contribuer. Le

concept de « nouvelles rivières urbaines », qui vise notamment à permettre l'évacuation des eaux de ruissellement autrement que via le réseau d'égouttage, s'inscrit dans ce processus de gestion novatrice en favorisant l'aspect qualitatif et quantitatif des eaux souterraines et de surface ainsi que la biodiversité.

Dans cette optique, la Région vise à une diminution du taux d'imperméabilisation de la Région. La sensibilisation et la collaboration des autorités communales et régionales en charge de l'urbanisme apparaissent essentielles dans ce cadre.

LA COORDINATION DES « ACTEURS DE L'EAU »

Il est nécessaire d'assurer une coordination optimale de l'ensemble des actions et des programmes menés par les

différents acteurs actifs dans le secteur de l'eau : Hydrobru, Vivaqua, la SBGE et Bruxelles Environnement. Dans cette optique, Hydrobru et Vivaqua ont fusionné récemment. Une réflexion pourrait être menée pour envisager à terme une rationalisation des acteurs de l'eau. La coordination de ces trois acteurs est indispensable pour maîtriser le prix de l'eau et établir le « coût-vérité » de l'eau. Il faudra, en outre, renforcer la coordination interrégionale pour atteindre les objectifs définis pour 2027 dans le cadre de la « Directive-Cadre eau » de l'UE.

Il y a également lieu de poursuivre les objectifs et les mesures prévues dans le cadre du « Plan régional en économie circulaire » (PREC) pour le secteur de l'eau afin de développer les filières économiques liées au secteur de l'eau et la création d'emplois de qualité dans le secteur (y compris pour des travailleurs faiblement qualifiés).

limiter les nuisances environnementales

Une ville environnementalement responsable est une ville compacte, une ville qui préserve et gère durablement les ressources de la planète (eau, air, énergie, climat, biodiversité) tout en réduisant et limitant les nuisances sur son environnement.

LA QUALITÉ DE L'AIR

La Région veillera à améliorer durablement la qualité de l'air et à réduire la pollution de l'air. Une qualité de l'air insuffisante peut, en effet, occasionner des conséquences graves pour la santé des habitants et des visiteurs de la Région. La Région a adopté son « Plan Air-Climat-Energie » et mettra en œuvre des actions multisectorielles (aménagement du territoire selon un principe de ville de proximité et de courtes distances, fiscalité routière, organisation du travail, politique énergétique, ...) en vue d'améliorer la qualité de l'air.

Le secteur des transports est l'une des sources principales de pollution et est notamment émetteur important de particules fines (PM10), en particulier black-carbon (BC), et oxydes d'azote (NOx). Il représentait en 2014, 34% des émissions de PM10, 56% des émissions de BC et 26% des émissions totales de CO2 de la RBC. Quant aux NOx, la part du transport représente plus de 67% des émissions de la RBC. Les bâtiments, à la même date, concentrent 62% des émissions de particules fines et 23% des émissions de NOx.

Afin de veiller au respect des normes en termes de qualité de l'air, que ce soit concernant les concentrations annuelles de NOx ou du nombre de jours de dépassement du seuil de 50µg/m³ de PM10, la Région a adopté le « Plan Air-Climat-Energie » avec pour objectif de réduire les émissions provenant du secteur du transport et des bâtiments.

Une des mesures phares de ce plan consiste en la mise en place, sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise d'une « zone de basses émissions », à l'instar de ce qui existe dans de nombreuses villes allemandes (ou d'autres pays d'Europe). Cette zone d'application a pour but, en interdisant la circulation aux véhicules les plus polluants (qu'ils soient bruxellois ou autres), d'améliorer structurellement la qualité de l'air pour l'ensemble des habitants de Bruxelles.

La Région bruxelloise a également adopté une décision de principe relative à l'interdiction des véhicules diesel au plus tard en 2030, des véhicules essence dans une étape suivante et au développement à court et moyen terme des technologies alternatives, et notamment celles déjà disponibles comme les véhicules électriques, hybrides et roulant au CNG. Une concertation avec les parties prenantes et les secteurs professionnels concernés est mise en place en vue d'atteindre ces objectifs.

Par ailleurs, des instruments ont été mis en place pour mesurer le « black carbon » provenant essentiellement du secteur du transport. Cette surveillance permettra de

mieux informer la population, évaluer l'impact des mesures mises en œuvre dans le secteur du transport, d'en améliorer l'efficacité et ainsi répondre à l'ambition de la Région de maîtriser la contamination de l'air ambiant par ces polluants (PM₁₀).

Enfin, la Région encouragera, par sa politique de mobilité, les déplacements en modes actifs (marche / vélo).

La Région continuera également à déployer et améliorer les transports collectifs en favorisant les solutions ne générant pas de polluants locaux (métros / tramways / bus hybrides et électriques, ...) . Sur le solde de flux restant, la Région limitera la charge de trafic automobile générateur et favorisera les véhicules les plus vertueux ainsi que le partage de véhicules afin de limiter la possession individuelle.

COMBATTRE LES NUISANCES SONORES

La Région limitera les nuisances sonores. Le bruit est, en effet, une des nuisances environnementales les plus ressenties par la population bruxelloise. Les sources principales de bruit sont liées aux transports (route, rail ou transport aérien). La cartographie des niveaux sonores en Région bruxelloise indique que les parties nord et nord-est concentrent les niveaux les plus élevés.

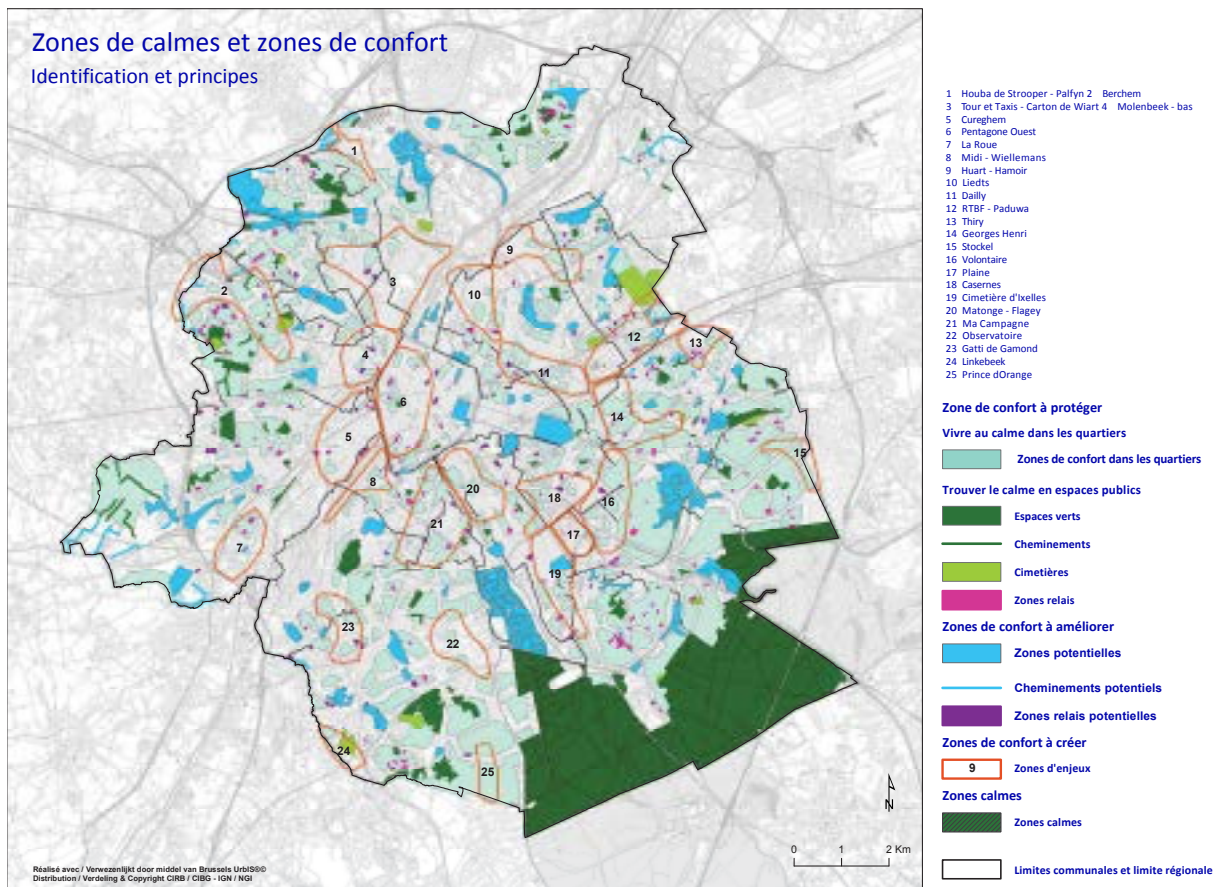
Ce constat résulte de la combinaison du bruit des avions et d'un regroupement de voiries et lignes ferroviaires importantes dans cette zone.

De manière générale, tous les grands axes routiers apparaissent comme les sources majeures de bruit. En réalité, les niveaux sonores mesurés dans les différents quartiers de la ville sont dépendants de la densité, de la vitesse du trafic et du type de véhicules ou de revêtements des voiries.

A l'échelle de la Région et sur toute une journée, 63% de la population bruxelloise est soumise (à l'extérieur) à un niveau de l'indicateur level day evening night : Lden supérieur à 55 dB(A). En période de nuit, 73% de la population est soumise à un niveau de bruit nocturne (Ln) supérieur à 45 dB(A). Ces niveaux de bruit sont les limites maximales préconisées par l'OMS pour garantir un impact minimal sur la santé.

Complémentairement, parmi les habitations exposées à un niveau de bruit Lden supérieur à 65 dB(A), seules 6% bénéficient d'une façade calme, c'est-à-dire 20 dB(A) moins bruyante que la façade la plus exposée.

La Région a pour ambition de poursuivre différents objectifs. Au niveau de la gêne globale, il s'agit de réduire



de 5 dB(A) le niveau de l'indicateur Lden pour la population soumise à un niveau supérieur aux recommandations de l'OMS d'ici 2040. Un tel objectif permettra de faire évoluer la part de la population soumise à un niveau inférieur à 65 dB(A) de 85% à 97% selon l'atlas du bruit des transports. Il s'agit d'un des objectifs du « Plan Bruit ».

Au niveau de la gêne nocturne, la Région vise à réduire le nombre de sa population exposée à un niveau de bruit nocturne (Ln) supérieur à 55 dB(A) d'ici à 2040.

Pour y arriver, la lutte contre le bruit issu des transports reste prioritaire. Il est à cet effet primordial de mettre en œuvre les objectifs de gestion globale de la mobilité et de réduire le survol des avions.

Afin de limiter au maximum l'exposition au bruit du transport, une réflexion sur la mise en place d'une politique de prescriptions urbanistiques (vitrage acoustique, isolation acoustique, zone non aedificandi ...) pour les zones fortement exposées au bruit des transports (axes routiers, ferroviaires importants, zones intensément survolées) sera initiée par Bruxelles-Environnement. L'aboutissement de cette réflexion sera mise à en œuvre par les différentes administrations concernées (Environnement, Aménagement du Territoire et Urbanisme).

Outre les transports, une attention particulière sera également apportée à l'acoustique et au bruit dans les logements dans le cadre de la densification de la Région.

Ainsi, une attention particulière sera apportée pour conserver une mixité et une coexistence sereine entre les lieux d'habitation et les lieux de vie commune potentiellement bruyants (écoles, loisirs, sport, etc.) ainsi que les lieux productifs économiques potentiellement bruyants.

De même, une attention particulière sera apportée pour garantir le calme entre les logements eux-mêmes et assurer un confort acoustique suffisant pour offrir une qualité de vie à ses habitants et ce, en particulier lors de la subdivision de bâtiments existants en plusieurs unités de logement.

DES ZONES DE CONFORT

La Région vise à créer des zones calmes et de confort sur son territoire. Le Plan Régional de Développement retenait déjà en 2002 le concept de zone de confort, c'est-à-dire des voiries du maillage vert, des parcs, des centres touristiques et autres espaces publics devant faire l'objet de mesures de prévention du bruit induit par le trafic automobile.

Aujourd'hui, les objectifs de la Région dans ce cadre consistent à :

- Améliorer le cadre de vie des Bruxellois ;
- Maintenir une activité résidentielle ;
- Répondre à l'essor démographique.

À l'issue d'une étude multicritère et d'une enquête auprès des Bruxellois, deux pratiques complémentaires du « calme » ont été identifiées, à savoir vivre au calme dans des quartiers plus calmes à l'échelle urbaine et trouver le calme dans des endroits accessibles à tous. Dans le premier cas, il s'agit essentiellement de zones d'habitations présentant des niveaux de bruit Lden inférieurs à 55 dB(A) et une faible densité d'activités industrielles, commerciales et de soirée. Dans le deuxième cas, la recherche du calme passe par la fréquentation d'espaces qui présentent les caractéristiques suivantes :

- accessibilité à tous, de droit, de fait (pas de barrière physique) et gratuitement ;
- taux de végétalisation au sol supérieur à 50% ;
- fonction de séjour assurée, notamment par la présence de mobilier urbain ;
- fonction de cheminement, de promenade assurée par une taille minimale (100 mètres ou un hectare) ;
- impact des transports terrestres limité acoustiquement soit un niveau de bruit <55 dB(A) sur 50% de sa superficie.

Plusieurs types de zones de confort pourront être identifiés :

- les zones de confort dans les quartiers peu soumises au trafic automobile, comme les zones 30 ou les zones résidentielles ;
- les zones de confort en espaces publics (espaces verts, parcs urbains, bois, cimetières, chemins et sentiers traversant des terres agricoles) ;
- les zones de confort de relais (espaces verts plus petits ou espaces majoritairement minéralisés comme des squares, places et espaces publics non soumis à la circulation) ;
- les zones de confort et zones de confort relais potentielles (espaces identiques aux précédents mais n'ayant pas un niveau de bruit <55 dB(A) sur 50% de leur superficie) ;
- une zone calme, à savoir la forêt de Soignes, zone forestière, d'intérêt régional, qui présente 52% de surface sous un Lden de 55 dB(A) et 35% sous 50 dB(A) ;
- les façades calmes (situées en intérieur d'îlot).

Sur base d'une première sélection, la Région établira une liste de mesures préventives à mettre en place dans ces zones afin de maintenir un niveau de bruit inférieur à 50 dB(A).

Outre ces zones à protéger ou à améliorer, la Région veillera parallèlement à créer de nouvelles zones de confort dans les zones actuelles de carence. Par ailleurs, le développement de zones apaisées, où les déplacements motorisés sont limités tant en nombre qu'en termes de vitesse et où les déplacements à pied et à vélo sont privilégiés, répond aux objectifs poursuivis par la Région dans une optique de ville de proximité et de courtes distances.

ONDES ÉLECTROMAGNÉTIQUES

La Région entend également limiter les risques liés aux ondes électromagnétiques en veillant à un équilibre entre le principe de précaution visant à préserver la santé, le bien-être et le cadre de vie et le développement de réseaux de télécoms performants et accessibles garantissant l'ac-

tivité économique et l'attractivité de la Région bruxelloise pour en faire une Smart City (de nouveaux réseaux comme par exemple l'internet des objets, la 5G, etc.).

L'impact sur la santé de ces technologies et des antennes émettrices sera évalué annuellement via le comité des experts afin d'une part, d'assurer une protection satisfaisante de la santé et d'autre part, de veiller au développement des réseaux de télécoms (nouvelles technologies, accessibilité, etc.). Une analyse et un suivi du rapport élaboré par ce comité d'experts seront réalisés par la Région, de manière à garantir l'application de ces principes et l'équilibre entre eux.

Préserver les sols

La Région de Bruxelles-Capitale est caractérisée par un passé industriel important. Les sols et les eaux souterraines de la Région ont, de ce fait, souffert de nombreuses pollutions au cours des siècles.

Un inventaire de l'état du sol a été dressé et contient pas moins de 14.459 terrains pollués ou présumés, soit environ 3.050 ha (18.9% de la surface régionale). Cet inventaire doit être mis à jour quotidiennement en fonction des accidents signalés, des activités qui démarrent ou qui cessent et enfin des études et des travaux réalisés. Environ 1600 ha ont déjà été étudiés dont 460 ha ont été traités et réaffectés en zones résidentielles, économiques, récréatives ou en infrastructures d'intérêt collectif (crèches, écoles, hôpitaux, etc.).

Faire face aux besoins de terrains assainis ou exempts de risques devient de plus en plus urgent, particulièrement pour répondre aux enjeux démographiques et économiques, alors que dans le même temps les réserves foncières diminuent.

Sans remettre en cause la qualité de vie des Bruxellois et leur santé, la poursuite des actions en matière de gestion et d'assainissement des sols pollués, prévue par l'ordonnance de 2009, devra être guidée par une vision pragmatique et s'inscrire dans la réalité socio-économique régionale.

Pour ce faire, des modifications législatives et réglementaires ont déjà eu lieu afin d'alléger les charges administratives qui pouvaient peser sur des détenteurs d'obligation en matière de gestion des sols pollués : modification de la

liste des activités à risque, exclusion des actes à caractère familial (héritage, don ...), intégration de la notion de Zone d'Entreprise en Milieu Urbain (ZEMU) dans l'arrêté fixant les normes d'intervention et d'assainissement, modification des conditions d'agrément et d'enregistrement des experts et des entrepreneurs pour mettre en place une commission de suivi des prestations fournies par ces deux secteurs et enfin amélioration des règles régissant l'attestation du sol.

D'autres modifications législatives ont également été réalisées, au travers de la révision de l'Ordonnance du 5 mars 2009, en vue de simplifier ou d'accélérer les procédures en matière de pollution des sols et de pouvoir soutenir les propriétaires innocents de terrains pollués.

Ainsi, la Région prendra en charge, en instaurant un fonds régional de traitement des pollutions orphelines et un mécanisme d'intervention publique, l'entièreté du coût lié aux études relatives à l'état du sol quand la reconnaissance de l'état du sol conclut soit à l'absence de pollution, soit à l'existence d'une pollution orpheline ; et si possible l'entièreté du coût des travaux de dépollution pour toute pollution orpheline dans un objectif de réhabilitation des sols au profit du développement d'une ville durable. Par ailleurs, la Région compte mettre en place un ou plusieurs fonds sectoriels afin d'aider à assainir les sols des activités les plus polluantes telles que les citernes de mazout, le nettoyage chimique du textile et les ateliers d'entretien de véhicules.

Face à la technicité de la problématique des sols pollués, la Région met en place de nombreux instruments infor-

matiques pour faciliter la mise à jour de l'inventaire de l'état du sol et la gestion des permis ainsi que pour accélérer l'introduction des demandes et la délivrance de documents tels que les attestations du sol et les dispenses. Ainsi, la plateforme internet BRUSOIL est amenée à évoluer vers un portail régional « Sols » afin de simplifier les démarches administratives et de mieux informer les partenaires et détenteurs d'obligations. Le service « Facilitateur Sols », en place depuis 2015, développera davantage ses activités d'accompagnement et de communication pour guider au mieux les demandeurs. L'information en amont des projets, et l'intégration de la thématique dans les 'moeurs' est également un enjeu primordial. Un projet qui intègre la thématique sol dès la conception des projets permet de recourir à des techniques alternatives de traitement, bénéfiques pour l'environnement et le portefeuille des développeurs de projets.

La Région dispose encore d'environ 1.400 ha de terrains potentiellement pollués qui devront être étudiés, dont environ 400 ha de terrains pollués qui devront être traités et réhabilités d'ici 2032 pour faire face aux défis démographiques et économiques.

Maîtriser la demande en énergie et développer les énergies renouvelables

Les efforts en matière de climat, d'efficacité énergétique et de développement des sources d'énergie propre visent l'atteinte d'objectifs fixés au niveau local, national, européen et mondial.

Au niveau régional et à court terme, la Région travaille à la réalisation des deux objectifs suivants :

- Réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2025 ;
- Porter la consommation d'énergie issue des renouvelables à 0,073 Mtep d'ici 2020 conformément à l'Accord de coopération 'burden sharing' adopté en 2016 pour l'atteinte de l'objectif belge.

Enfin, au niveau mondial, la Région adhère depuis le 1^{er} janvier 2016 aux objectifs de développement durable fixés pour 2030 (SDG: Sustainable Development Goals) adoptés par l'Organisation des Nations Unies.





À Bruxelles, le secteur prédominant en matière de consommation d'énergie est le secteur du logement (en 2013 environ 39,4% de la consommation totale d'énergie de la région), suivi des secteurs tertiaires et du transport (respectivement 35,3% et 22,6% de la consommation totale d'énergie de la région). Le secteur de l'industrie représente 2,7% de l'énergie totale consommée.

Bien que la Région ait une consommation énergétique relativement faible comparativement à d'autres régions d'Europe, elle reste dépendante de l'extérieur pour son approvisionnement énergétique.

La Région bruxelloise dispose, compte tenu de sa situation et de sa superficie, d'un potentiel restreint de production d'énergie à partir de sources d'énergies renouvelables. Les solutions technologiques sur lesquelles la Région peut compter sont limitées. Le « Plan Intégré Air-Climat-Energie » (PACE) a identifié les filières photovoltaïques ainsi que celles de la bio-méthanisation comme présentant un potentiel de développement pouvant être exploité dans le cadre des efforts de la Région en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de participation à la lutte contre le réchauffement climatique.

La Région s'inscrit dans les engagements et les objectifs définis par l'Union européenne, qui visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20% en 2020 et d'au moins 40% par rapport aux émissions de 1990 (conformément à la signature de la Convention des Maires, la Région va même au-delà puisqu'elle prévoit une réduction de 30% dès 2025) et à contribuer à l'atteinte de l'objectif global préconisé par le GIEC pour les pays développés, à savoir une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80% à 95% d'ici 2050.

Au regard de la large part d'énergie importée à Bruxelles et du faible potentiel de la Région pour développer des unités de production d'énergie à grande échelle, la stratégie poursuivie consistera à poursuivre ses efforts pour réduire la consommation d'énergie et à mettre en œuvre une stratégie de développement des énergies renouvelables sur le territoire de la Région.

Le secteur du logement et le secteur tertiaire comptant pour la majeure partie de la consommation, la Région mettra l'accent sur la performance énergétique des bâtiments (PEB) et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, à côté des objectifs de réduction du trafic et de développement de son potentiel endogène d'énergies renouvelables.

Une priorité sera accordée aux mesures qui réduisent effectivement la consommation énergétique et le coût de l'énergie pour les ménages – en particulier pour les ménages précarisés – et les PME/TPE, en privilégiant l'amélioration de la performance énergétique du bâti existant (quantitativement majoritaire) par rapport à l'excellence d'un bâti à construire (en quantité très restreinte).

Au vu des objectifs ambitieux du pacte énergétique à 2050 (100% énergie renouvelable, 100 kWh/m² de consommation énergétique moyenne pour l'ensemble du parc de logements, fin du combustible fossile pour le chauffage, ...), une stratégie de rénovation énergétique des bâtiments existants (tant du logement que du tertiaire) sera développée par Bruxelles-Environnement en concertation avec les autres acteurs régionaux (Aménagement du territoire, Urbanisme et Patrimoine) concernés.

Cette stratégie développera des moyens importants pour atteindre les objectifs du pacte énergétique. Elle impliquera l'ensemble des leviers qui pourront favoriser la rénovation énergétique des bâtiments dont notamment :

- l'évolution des exigences énergétiques avec des objectifs clairs et compréhensibles pour l'ensemble du parc bruxellois ;
- le développement des nouveaux moyens de financement via des aides et éventuellement la fiscalité du bâti ;
- la sensibilisation des habitants (propriétaires et locataires) sur la qualité énergétique de leur bâtiment ou logement et sur les futurs objectifs énergétiques que ce dernier devra atteindre ;
- diminution et simplification des contraintes administratives et des procédures liées à la rénovation énergétique ...

Depuis 2007, la Région a mené une politique de valorisation de bâtiments exemplaires au plan énergétique, grâce à

la stratégie de l'appel à projets. Les effets d'entraînement produits ont démontré tout l'intérêt de cette expérience.

La Région a décidé d'élargir les critères de cet appel et a désormais lancé un appel à projets (be.exemplary) permettant l'accompagnement, le subventionnement et le soutien à des projets exemplaires intégrant plus largement les valeurs et objectifs de la Région, à savoir la préservation des ressources, les critères sociaux, la qualité architecturale, la densification, la mixité sociale/fonctionnelle, la mobilité, la valorisation de l'emploi et du savoir-faire local, la valorisation du patrimoine, la reconversion, les opérations tiroirs, ...

L'augmentation de la production d'énergie renouvelable est un des objectifs « 3x20 » du Paquet Energie-Climat de l'UE (voir plus haut). L'UE s'est engagée à couvrir 20% de sa consommation finale brute d'énergie à partir d'énergie renouvelable en 2020 et portera cet effort à 27% à l'horizon 2030. L'objectif de 20% pour 2020 a été réparti entre les Etats membres : la Belgique s'est vu attribuer un objectif de 13%. Pour rappel, cet objectif a été réparti entre les entités par l'accord politique du 4 décembre 2015 sur le burden sharing intra-belge. Pour contribuer à l'objectif belge, la Région devra porter sa part de sources d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie à 0,073 Mtep (million de tonnes équivalent pétrole).

Pour atteindre cet objectif, la Région se dote d'une stratégie relative au développement des énergies renouvelables. La Région élabore également une Stratégie Bas-Carbone à l'horizon 2050. Dans le cadre de la finalisation de cette Stratégie Bas-Carbone, perspective.brussels et Bruxelles Environnement travailleront de concert pour définir les sous-objectifs concrets à mettre en œuvre.

Gérer durablement les déchets

Le système économique bruxellois consomme directement (via la production et la consommation territoriale) et indirectement (via l'importation) d'importantes quantités de ressources en amont et produit de grandes quantités de déchets en aval. En effet, la production de déchets par la Région est évaluée à environ 1,7 million de tonnes chaque année, comprenant les déchets ménagers, les déchets assimilés (petites entreprises, petits commerces et bureaux), les déchets d'entreprises (moyennes et grandes entreprises hors construction), les déchets de construction et

de démolition et les autres déchets (boues d'épuration, de dragage et de balayage, etc.). Parmi ces déchets, on peut distinguer les déchets dangereux comme les déchets de produits chimiques, de soins de santé et pharmaceutiques, d'équipements électriques et électroniques usagés, de piles et batteries, d'huiles minérales, etc.

Ces déchets sont soumis à différentes obligations et processus de collecte, de tri et de traitement, dans le respect de l'ordonnance du 14 juin 2012 et du Brudalex – un

code rassemblant l'essentiel de la législation régionale en matière de déchets, promulgué au début de l'année 2017. Parmi ces obligations, on retiendra celle de respecter le principe de l'échelle de Lansink, qui impose qu'on recherche toujours à respecter la hiérarchie des échelons de traitement : 1. prévention et réparation, 2. préparation au réemploi, 3. recyclage, 4. valorisation énergétique, 5. incinération puis 6. mise en décharge.

Le secteur de la gestion des ressources et des déchets est un secteur clé en matière d'économie circulaire qui recèle encore d'importantes marges de progression via la généralisation de la prévention, l'extension à de nouveaux flux (comme les biodéchets, certains encombrants, etc.) de la collecte, du tri et du traitement et l'optimisation des filières de déchets existantes (PMC, papiers/cartons, verre, métaux, etc.).

Le secteur des déchets est composé d'acteurs publics (Bruxelles Propreté, Bruxelles Environnement et les Communes), d'acteurs privés - de l'économie classique (grands collecteurs et recycleurs) et sociale (comme les membres de la Fédération Ressources) -, et emploie plusieurs milliers de personnes à Bruxelles.

L'amélioration des performances de ce secteur est un objectif important de la Région, via le « Programme régional en Economie circulaire » (PREC) et le « Plan de gestion des ressources et des déchets » (PGRD). Il s'agit de passer d'un paradigme linéaire « extraire-consommer-jeter » à un paradigme d'économie circulaire où tous les flux de matières sont bouclés le plus localement possible. Ce changement de paradigme est également porté ailleurs dans le monde, au niveau européen notamment, via le Paquet économie circulaire de la Commission européenne. Ces deux volets, économique et environnemental, de la politique bruxelloise doivent se renforcer mutuellement. Alors que le PREC vise à créer de l'activité économique et des emplois sur la base d'opportunités environnementales, le PGRD vise à réduire l'empreinte environnementale de l'activité bruxelloise dans le domaine des ressources et des déchets, en mettant en évidence les opportunités économiques.

Pour les déchets, les priorités d'action du PREC sont les suivantes :

1. Le réemploi et réparation (DEEE, textiles, etc.) ;
2. Les nouveaux flux (biodéchets, encombrants, textiles, boues, etc.) ;
3. Les déchets de construction et de démolition (DCD) ;
4. Une série de mesures transversales (formation, éco-conception, R&D, législation, REP, etc.).

Le développement du réemploi et de la réparation en Région de Bruxelles-Capitale est prioritaire et se justifie pour différentes raisons :

- La réparation et le réemploi sont au cœur de l'économie circulaire en région urbaine et en amont de la hiérarchie de gestion des déchets ;
- La réparation et le réemploi sont des secteurs porteurs en termes d'emplois peu qualifiés, en partie non délocalisables et opérant en circuits-courts ;
- La réparation et le réemploi renforcent la cohésion sociale en offrant aux citoyens l'occasion de développer des initiatives de dons, d'échanges et de partages et permettant aux plus démunis d'avoir un accès facilité à des équipements de base ;
- Le secteur est en pleine évolution, en témoigne le développement récent et rapide des repair cafés, give-box et autres donneries.

Le PREC prévoit également diverses mesures, qui seront renforcées par le futur PGRD, afin d'améliorer la prévention et la gestion des déchets dans les filières déchets de construction et de démolition, biodéchets, encombrants, textiles, boues, etc. et de promouvoir de nouveaux business modèles durables (économie de la fonctionnalité, du partage, etc.).

Le futur PGRD intégrera également une stratégie axée sur la consommation et l'(auto)production des ménages, des entreprises, des associations, des écoles et des pouvoirs publics, mettant en avant la prévention, le réemploi et la réparation, en stimulant la demande et l'offre de biens et de services durables via de nombreux appels à projets.

Des mesures spécifiques au renforcement des systèmes des responsabilités élargies du producteur (REP) et de la qualité des statistiques bruxelloises en ressources et déchets (Observatoire des déchets) sont également prévus dans le PGRD.

Au niveau de sa politique de la Propreté publique, la Région a mis en œuvre une réforme ambitieuse pour la collecte des déchets ménagers. Celle-ci visant à améliorer la qualité du service offert à chaque Bruxellois en augmentant le rythme des collectes des fractions triées. De plus, la fraction organique est désormais collectée sur base volontaire sur l'ensemble du territoire de la Région.

Les déchets professionnels, selon le principe du pollueur-payeur, seront quant à eux soit assortis d'une redevance forfaitaire garantissant un service minimum soit assortis d'un contrat d'enlèvement par un collecteur. La Région encouragera les partenariats avec les acteurs sectoriels pour assurer la promotion d'une bonne gestion des déchets au sein des entreprises.



Il s'agira aussi de jouer sur les habitudes de consommation et de favoriser le recyclage par une meilleure accessibilité aux infrastructures qui le permettent et d'en améliorer les techniques.

Les déchets produits seront collectés afin de favoriser le réemploi par l'accès direct aux nouvelles ressources pour les acteurs spécialisés, de favoriser le recyclage et d'éviter au maximum l'élimination ou l'incinération des déchets.

La politique de la Région doit en outre s'inscrire dans une perspective à long terme pour augmenter son autonomie vis-à-vis des ressources extérieures.

Au regard de ces politiques, le secteur des déchets représente en outre une opportunité économique en termes d'emplois publics et privés, ainsi qu'une opportunité en termes d'insertion socioprofessionnelle.

Les objectifs à atteindre sont, d'une part, une réduction globale de 10% des déchets non-ménagers pour 2020 et d'autre part, un taux de 50% de « déchets municipaux » recyclés pour 2020 (et ce, conformément à l'objectif européen).

Il est ainsi décidé de faire réaliser par un bureau indépendant, sur base notamment des documents existants, une étude relative à l'opportunité économique, sociale, environnementale, spatiale, énergétique et en matière de gestion des déchets bruxellois et de santé publique d'implanter une unité de biométhanisation, dans le cadre de la future stratégie renouvelable 2030.

AXE 3

MOBILISER LE TERRITOIRE
POUR LE DÉVELOPPEMENT
DE L'ÉCONOMIE URBAINE



INTRODUCTION

Du fait de la présence des institutions européennes, de l'OTAN et de son excellente connexion avec les réseaux internationaux, Bruxelles est très bien placée comme « petite ville monde ».

Située au centre du quadrilatère constitué par Londres, la Randstad, la Ruhr et Paris, elle prend part au territoire qui compose la « Metropolitan European Growth Area » (MEGA). Cette zone est très bien connectée internationalement, tant par les réseaux physiques (au centre des Hubs aériens, et comme nœud TGV), que par les réseaux numériques de la mondialisation.

Les **4 secteurs clé** de l'économie métropolitaine sont :

- **Les fonctions de décision et de contrôle** comprenant les sièges centraux d'entreprises, les autorités nationales et internationales ainsi que tout le réseau d'activités qui les entoure dans les domaines de la finance, de la comptabilité, des services juridiques, du marketing, ... ;
- **Les secteurs culturels et créatifs** comme la mode, le design, la publicité, les arts vivants et les médias électroniques et imprimés ;

→ **Le tourisme**, tant de loisirs que d'affaires - ces secteurs agissant en grande interdépendance et en grande synergie ;

→ **Le secteur des services**, en ce compris les services financiers et commerciaux, ainsi que les secteurs de l'architecture, de l'ingénierie, de l'IT, du biomédical ...

Forte de cette tendance, l'économie bruxelloise est en partie tirée par la fonction internationale et les activités connexes générées. Il s'agit du **volet exogène** de la croissance économique bruxelloise : présence de l'Europe, investissements étrangers, foires et congrès, personnes amenant leurs qualifications et culture, ...

La fonction internationale génère, en effet, 40.000 emplois directs au sein des institutions mais au moins deux fois plus d'emplois indirects (lobbyistes, presse et médias, conseils, expertise...). Un des enjeux pour la Région est de faire bénéficier plus de Bruxellois à ce potentiel d'emplois.

Le développement économique régional repose également sur l'attractivité de la Région vis-à-vis des activités économiques. Cette attractivité repose tant sur la qualité du tissu économique-industriel et de l'offre de services, que sur la capacité d'attirer et de retenir de la main-d'œuvre qualifiée et créative.

Le volet endogène du développement économique repose sur deux piliers :

- L'économie résidentielle liée à la population résidant et travaillant à Bruxelles. Cette population est croissante et génère des emplois de services très divers (écoles, soins, horeca, commerces, loisirs) ;
- Le tissu économique traditionnel de PME liées à l'économie urbaine : alimentation, construction et rénovation, transports, ...

L'ambition du PRDD consiste ici à ne pas opposer les volets exogène et endogène du développement économique, mais au contraire à en conjuguer les complémentarités.

Il s'agit de renforcer et confirmer les objectifs de la Stratégie 2025 pour ce qui relève des aspects territoriaux du développement socio-économique.

Par ailleurs, la Région entend faciliter la transformation de son économie sur des axes transversaux majeurs pour son développement durable. Il s'agit en premier lieu de l'évolution de son économie vers des modèles d'économie circulaire. Le Programme régional d'économie circulaire (PREC 2016-2020) est un instrument majeur de la mise en œuvre d'une transformation de l'économie bruxelloise dite 'linéaire' et intensive en ressources, vers une économie 'circulaire', qui limite la production de déchets à la source et favorise autant que possible, une logique de circuits de matière en « boucles » fermées.

La Stratégie 2025 a fixé les objectifs socio-économiques pour Bruxelles à l'horizon 2025 ainsi que les chantiers opérationnels pour les mettre en œuvre en concertation avec les partenaires sociaux. La S2025 comprend 18 grands objectifs et est structurée en 2 axes (dont l'un implique les pouvoirs communautaires). Chaque objectif soutient directement la mise en œuvre de la vision régionale, comme par exemple l'élaboration d'un Small Business Act bruxellois, la rationalisation des différents organismes actifs en matière de service et de soutien aux entreprises, l'évaluation et réorientation des aides aux entreprises vers des activités porteuses d'emploi, la stratégie de renforcement de la promotion des exportations et de l'attraction des investissements étrangers à Bruxelles, le soutien de l'économie dans les métiers porteurs d'emplois de qualité pour les Bruxellois, le ren-

forcement des politiques croisées, le renforcement de la formation professionnelle.

Dans ce cadre, **des secteurs prioritaires** ont été mis en évidence afin de mieux combiner croissance économique et résorption du chômage : le secteur international et le tourisme, le secteur des filières environnementales (rénovation, déchets et recyclage, eau, ...), le commerce, la fonction publique, le secteur non-marchand et les métiers de la ville, les secteurs innovants (TIC, biomédical, ...), le secteur de l'industrie urbaine (l'agro-alimentaire, la mécanique, l'électronique, l'instrumentation, ...).

Le développement économique de Bruxelles est dès lors basé sur la requalification des secteurs économiques, le soutien aux secteurs porteurs d'emploi et de qualité pour Bruxelles ainsi que sur l'amélioration de son attractivité internationale.

Les moyens mis en œuvre par la Région pour promouvoir ses atouts auprès des investisseurs étrangers ne sont efficaces que si cette attractivité est bien réelle et perçue comme telle par ces derniers.

Dans ce contexte, la Région, à travers le PRDD, s'attache à développer les fonctions économiques dans une vision d'ensemble pour Bruxelles, à requalifier la place des secteurs économiques pour encourager la création d'emplois à l'échelle régionale et à soutenir l'économie de proximité et l'emploi local à l'échelle des quartiers.

STRATÉGIE 1

Soutenir les fonctions économiques dans leur dimension spatiale

Pour assurer un équilibre entre les différentes fonctions de la ville, tant au niveau régional qu'au niveau des quartiers, il est indispensable de créer les conditions pour maintenir et attirer des opérateurs économiques dans la ville, tout en respectant la forte concentration de l'habitat.

Pour cela, la Région doit conforter, mais également requalifier, la place des secteurs économiques porteurs d'emploi¹, dans la perspective d'une meilleure mixité urbaine.

La Région détermine à la fois des zones prioritaires pour le redéploiement de l'emploi et particulièrement de l'em-

ploi local, et à la fois des pôles de développement favorisant la concentration d'acteurs économiques.

Ainsi, la Région, à travers le PRDD, prévoit d'encourager la localisation préférentielle d'entreprises sur certains territoires, en fonction du type d'activités qu'elles développent. Elle prévoit également d'assurer la cohabitation entre les entreprises et les autres fonctions urbaines, en favorisant l'implantation d'entreprises compatibles avec l'habitat.

Renforcer les axes de développement économique

Le PRDD vise à rompre avec la logique zonale du développement économique déployé sans considération pour le cadre de vie. Il prévoit de renforcer l'armature économique, tenant compte de ses différents axes, qui s'inscrivent sur le territoire de la Région.

Ces axes relient plusieurs pôles spécialisés dans les mêmes secteurs, dans la perspective d'une mise en réseau intégrée au territoire.

D'un point de vue urbain et paysager, ce développement économique linéaire s'inscrit le long d'espaces ouverts structurants, d'importance et dont la mise en valeur est prévue dans le cadre de la politique d'amélioration du cadre de vie.

Les axes de développement économique sont les suivants :

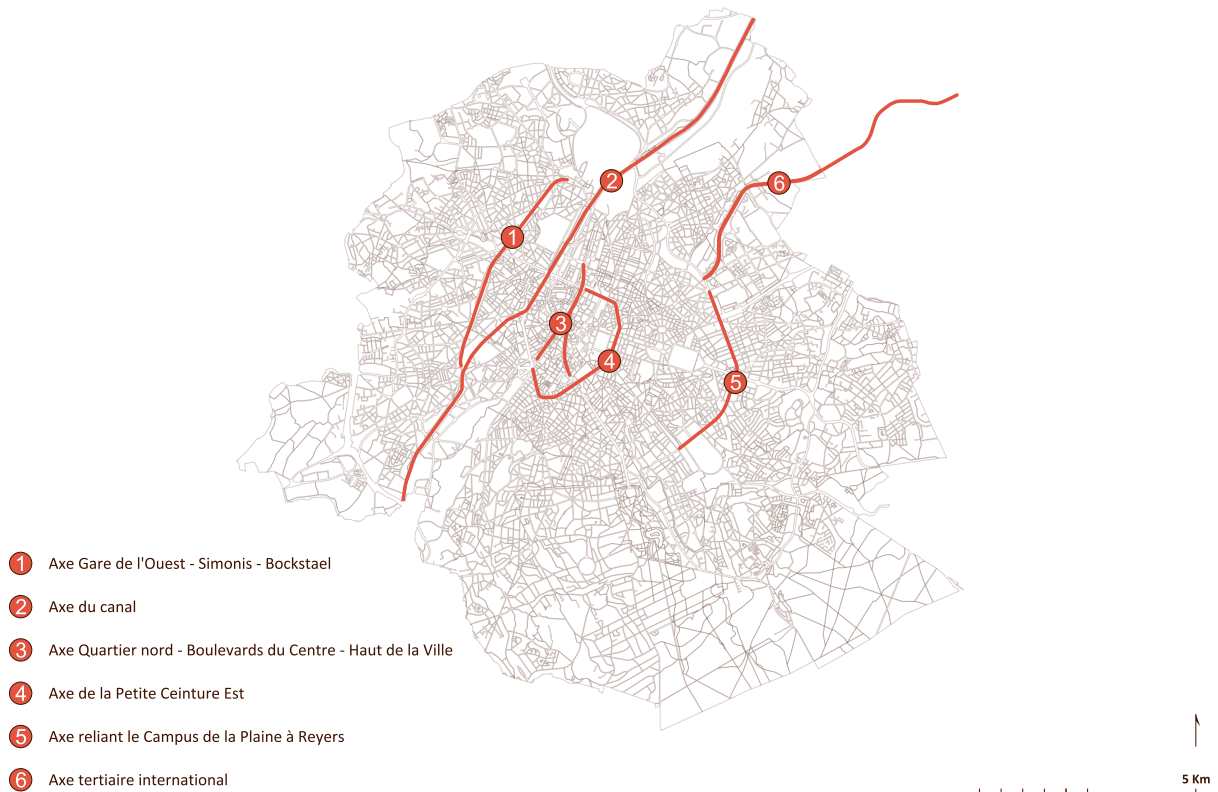
- **L'axe du canal**, reliant plusieurs pôles caractérisés par la mixité fonctionnelle ;
- **L'axe Gare de l'ouest - Simonis - Bockstael**, dédié aux équipements collectifs et situé dans la zone la plus dé-

ficitaire en équipements dans le cadre de l'essor démographique ;

- **La Petite Ceinture est**, reliant les pôles tertiaires principaux ;
- **L'axe reliant le campus de la plaine à Reyers**, voué à l'économie de la connaissance et les nouvelles technologies ;
- **L'axe tertiaire international** reliant le Quartier européen, le boulevard Léopold III, à l'aéroport Bruxelles-national ;
- **L'axe quartier Nord - Boulevard du Centre - Haut de la ville** reliant des pôles économiques à revitaliser

¹ Pour la définition des secteurs porteurs, voir l'axe 1 Objectif 10 de la Stratégie 2025.

Axes de développement économiques



Clarifier la place de l'activité économique au sein du territoire et sa cohabitation avec les autres fonctions urbaines

Dans un contexte d'essor démographique et de densification de la ville, le foncier est une ressource précieuse. Il est important d'optimiser l'utilisation de cette ressource et de localiser au mieux toutes les fonctions de la ville, y compris les activités économiques.

Afin de permettre un développement harmonieux de toutes les fonctions de la ville et d'assurer l'attractivité nécessaire au développement urbain vis-à-vis d'opérateurs économiques, la Région axera ce développement sur le principe d'« industrie urbaine », couvrant une vaste gamme d'activités.

Suivant cette approche, le soutien au développement économique de la ville devra se faire par la mise à disposition d'espaces dédiés à l'activité économique tout en veillant au respect de contraintes propres à la présence

d'habitations. Les opérateurs économiques doivent y jouer un rôle proactif.

Afin de répondre à ces objectifs, le PRDD porte une double stratégie.

La première maintient certaines zones économiques monofonctionnelles au sein de la Région bruxelloise, afin d'y accueillir les activités économiques qui sont incompatibles avec l'habitat mais néanmoins utiles au fonctionnement de la ville. La seconde introduit la cohabitation entre les entreprises et les autres fonctions urbaines, en favorisant l'implantation d'entreprises compatibles avec l'habitat. La mixité fonctionnelle passe par des solutions créatives pour favoriser cette cohabitation.

Zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)



LES ZONES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN (ZEMU)

La fonction économique est à protéger car elle subit de plein fouet l'augmentation des valeurs foncières liées à l'amélioration des conditions d'habitabilité. Il faut donc trouver de nouvelles formes urbaines de cohabitation et offrir des conditions favorables à l'implantation des entreprises : accessibilité performante en transport en commun, accessibilité logistique, plateformes, centre ou secrétariat d'entreprise, mutualisation de parkings entre fonctions, etc.

Le PRAS démographique a créé un nouveau type de zone, la zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) pour répondre à la nécessité d'envisager une mixité fonctionnelle au sein de zones jusqu'alors monofonctionnelles.

Une série de zones a été identifiée comme pouvant potentiellement accueillir une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- Être accessible en transports publics ;
- Être située au sein ou à proximité de tissus urbains habités et pouvant facilement être rattachées à ceux-ci ;
- N'être que partiellement bâtie aujourd'hui et per-

mettre l'introduction de logements sans mettre en péril la fonction économique principale ;

- Présenter des possibilités d'amélioration qualitative passant par une recomposition urbaine d'ensemble ;
- Être le réceptacle d'activités économiques déjà implantées, qui ne produisent pas de nuisances et répondent à la nécessaire cohabitation.

Au sein des ZEMU, le maintien et le développement d'activités économiques est garanti, mais à la différence des zones d'industries urbaines (ZIU), la réalisation de programme de logements y est acceptée. Certaines zones du territoire, concentrant plusieurs ZEMU groupées, constituent les lieux privilégiés du redéploiement économique de la Région, il s'agit des pôles suivants : Erasme et Biestebroek à Anderlecht, Birmingham à Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean, Reyers à Evere et Schaerbeek, Quai des Usines à Bruxelles et Haren.

Un équilibre devra être systématiquement recherché entre un développement économique qui ne peut se faire au détriment de la qualité de vie en ville et la nécessité d'implantation d'activités économiques pourvoyeuses d'emplois, de biens et de services pour la ville et ses habitants. Une attention particulière devra être accordée au dialogue et à la concertation avec les différentes parties

prenantes et ce, en amont des projets, afin de garantir une compréhension mutuelle des besoins et des enjeux.

LES ZONES MONOFONCTIONNELLES

Certaines activités économiques sont difficilement compatibles avec la forte concentration d'habitat en ville, mais ne peuvent, pour différentes raisons, faire l'objet d'une délocalisation vers l'extérieur de celle-ci et doivent donc être maintenues dans la Région

La Région veillera à maintenir si nécessaire des zones monofonctionnelles (ZIU, ZAPT) où ces activités économiques non compatibles avec l'habitat pourront se maintenir et se développer.

Faire émerger des pôles de compétitivité

Des pôles territoriaux de compétitivité, de dimension régionale, seront mis en place en concertation avec les secteurs concernés afin de favoriser l'implantation d'activités économiques dans des secteurs prioritaires.

L'enjeu consiste à favoriser la concentration d'acteurs économiques soit sous forme de pôles d'activités économiques caractérisés par leur rayonnement vers l'extérieur, soit sous forme de clusters d'entreprises cohérentes ou complémentaires entre les différentes activités (principe d'écologie circulaire ou d'écologie industrielle). La définition géographique de ces pôles est établie en suivant éventuellement une identité sectorielle de manière à assurer la cohérence de l'affectation à l'échelle de la ville et de son aire métropolitaine. La proximité de ces pôles avec des nœuds de transport sera recherchée et réciproquement, l'accessibilité de ces pôles sera renforcée.

Les pôles de compétitivité regrouperont, dans une démarche de conseil, de partenariat, des entreprises, des centres de formation et des unités de recherche. Ils auront pour but de concentrer les moyens et les énergies sur des secteurs d'activité précis.

Les synergies avec le Pôle Formation-Emploi du secteur concerné seront favorisées, et lorsque c'est possible, le Pôle Formation-Emploi sera implanté dans la zone du Pôle de compétitivité.

Ces pôles territoriaux de compétitivité seront prioritairement les suivants :

- Un pôle alimentaire dans le quartier du Ceria, en partenariat avec le projet « Abattoir »
- Un pôle de la communication et de l'image sur le site Reyers
- Un pôle logistique à Schaerbeek-Formation ainsi que du commerce de gros en fruits et légumes (Mabru, CEFL) et d'autres produits à destination du secteur

- Horeca sur Schaerbeek-Formation
- Un pôle de la connaissance et du numérique sur l'axe Reyers-Général Jacques et le site ULB-VUB,
 - Un pôle biomédical, pharmaceutique et relatif à la nanotechnologie, sur l'axe du Boulevard de la Woluwe.

STRATÉGIE 2

Requalifier la place des secteurs économiques

La vitalité économique bruxelloise est le fait d'un dynamisme entrepreneurial bruxellois intense.

Si l'économie bruxelloise est tirée par quelques secteurs identifiés en introduction de cet axe 3, elle est bien qualifiée par la prépondérance numérique des petites et moyennes entreprises (PME) et la très grande diversité des secteurs de celles-ci. La création d'entreprises starters tout comme la croissance des PME existantes ou l'appui aux entrepreneurs en difficulté, participent à un développement économique durable de la Région qui crée ou maintient de l'emploi local en apportant de la valeur ajoutée et en répondant aux besoins quotidiens des Bruxellois.

Les activités de ce tissu de PME ne sont pas systématiquement territorialisées et n'ont pas vocation à l'être au-delà des orientations indiquées dans ce Plan. La Région a adopté le Small Business Act (SBA) bruxellois, qui expose la politique entrepreneuriale de la Région pour l'horizon 2016-2020. Ce document couvre tous les enjeux d'une politique pro-PME qui ne concerne pas spécifiquement le

développement territorial. Le SBA contient une vision pour l'ensemble des enjeux entrepreneuriaux de la Région, avec des objectifs à atteindre à l'issue de cet horizon.

En d'autres mots, la Région complète le SBA pour les enjeux à l'intersection des politiques territoriales et économiques.

La réforme des aides régionales au développement des entreprises est également à considérer au rayon des politiques économiques transversales et non directement liées à des enjeux de développement territorial, dont l'entièreté du contenu n'est pas exposée dans le PRDD. Les aides aux investissements, à la consultance, à l'e-commerce, à la formation, au recrutement, à la validation des compétences, à la mise aux normes ou à l'intégration urbaine sont en effet accessibles sans condition géographique. Seuls les aspects en lien direct avec le développement territorial sont exposés dans le PRDD.

Maîtriser l'offre tertiaire

Les 3 plus grands « consommateurs » de bureaux à Bruxelles sont les fonctions de Gouvernement et d'administration du secteur public (à tous les niveaux de pouvoir représentés à Bruxelles), les secteurs des services et les banques et assurances.

Dans le secteur bancaire, l'emploi est légèrement en baisse sur la période concernée par le PRDD. Pour le secteur des « services marchands » consommant du bureau, on note une croissance annuelle de 2%. Cette croissance peut cependant connaître de fortes variations, à cause de la sensibilité conjoncturelle de ce secteur.

Pour la fonction publique, une croissance moindre est prévue, soit 1% par an. Cette croissance moindre est notamment liée à la généralisation des outils informatiques. En appliquant ces pourcentages au marché des bureaux

à Bruxelles, on peut pronostiquer une augmentation de l'emploi salarié de 1,2 à 1,4% par an dans l'ensemble des secteurs concernés, soit une augmentation du parc de bureaux de 120.000 m²/an.

On enregistre cependant une forte diminution de l'espace occupé par emploi (de 20 m²/emploi à 15 m²/emploi), ce qui amène une réduction globale des besoins en termes de surfaces nécessaires estimée entre 60.000 à 100.000 m²/an, selon l'importance des déménagements (de 240.000 à 400.000 m²/an).

De nombreuses opérations de reconversion du parc obsolète amènent également une réduction de l'ordre de 60.000 à 70.000 m²/an, auxquels il faut ajouter les démolitions (0,25 % du parc soit 32.000 m²/an).

Au cours des 10 dernières années, les permis pour des nouvelles surfaces n'ont pas dépassé, en moyenne, les 100.000 m²/an, atteignant même un plancher historiquement bas en 2011. Les perspectives à moyen terme ne renversent pas les tendances actuelles.

La réduction des superficies par emploi qui s'est déjà manifestée depuis quelques années dans le secteur privé gagne aujourd'hui le secteur public et se poursuivra encore avec l'extension du télétravail. La Régie des Bâtiments, principal occupant des derniers grands immeubles récents (Nord, Midi, ...), a annoncé qu'elle comptait réduire ses superficies de bureau de 30%, en introduisant le concept du « bureau flexible et partagé ».

Chaque année, l'Observatoire des bureaux étudie la vacance des bureaux. Bien qu'étant stabilisée, la vacance locative des bureaux concerne à Bruxelles plus de 8,2% du stock, soit 1.100.000 m². Elle se situe à 30% dans la périphérie. Le stock existant et les projets potentiels plus ou moins avancés visant à développer une offre adaptée au marché actuel permettront de répondre aux besoins jusqu'en 2020. Dans le respect des équilibres, cette vacance doit donc continuer à être régulée.

Face à ce constat, la Région fait des choix clairs :

- Poursuivre la politique actuelle qui consiste à privilégier l'implantation des grands bureaux près des gares principales, en limitant la création de nouveaux bureaux à la proximité des principaux nœuds multimodaux de transport public ;
- Choisir un axe de redéveloppement en liaison avec l'aéroport (le Boulevard Léopold III) plutôt qu'une dispersion sur de nombreux nouveaux petits pôles ;
- Reconvertir les bureaux vides et obsolètes non implantés sur une zone stratégique en logements et en équipements, cette reconversion permettant par ailleurs de pallier la monofonctionnalité qui caractérise les zones administratives.

LE DÉVELOPPEMENT TERTIAIRE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE ET INTERNATIONALE : UN NOUVEL AXE TERTIAIRE QUARTIER EUROPÉEN/ BD LÉOPOLD III/AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

La vacance locative des bureaux se maintient depuis plusieurs années autour de 10% à Bruxelles alors qu'elle se situe à 30% dans la périphérie.

Actuellement, les terrains affectés aux activités économiques bordant le boulevard Léopold III entre la Moyenne Ceinture Est et la Région Flamande sont peu valorisés et peu diversifiés. Il s'agit pourtant d'un axe stratégique majeur d'entrée de ville reliant le Quartier européen à l'aéroport. Cette localisation stratégique est recherchée par les entreprises internationales.

Au niveau métropolitain, les entreprises devant développer des emplois tertiaires seront de plus en plus intéressées par Bruxelles d'une part, et par les lieux de l'aire métropolitaine bien connectés au réseau de chemin de fer, d'autre part. Des villes comme Louvain, Malines, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud, Waterloo et Alost pourront capter des emplois tertiaires, à leur échelle.

La zone fait et fera l'objet de plusieurs projets de valorisation de son accessibilité en transport public (RER, tunnel Schuman-Josaphat, Métro Nord, Tram 62 ...). L'implantation de fonctions tertiaires spécifiques (conjuguées à l'amélioration de l'accessibilité en transports publics) permettra de diversifier l'offre économique de la zone ; de localiser des entreprises qui tendent à se rapprocher de l'aéroport et quittent parfois la région ; et d'augmenter l'image et le standing de cet axe comme entrée de ville.

Il convient d'y encourager, en concertation avec la Région flamande, dans un environnement d'espaces ouverts verdurisés et agréables, la création d'immeubles de bureaux de petit gabarit, proposant une typologie recherchée par des firmes internationales d'importance moyenne, intéressées par la proximité de l'aéroport, en leur offrant simultanément les avantages d'une bonne connexion avec la ville, ce qui n'est pas le cas des bureaux situés plus loin en périphérie.

Ce modèle impose d'établir un monitoring de la production de nouveaux bureaux à l'échelle métropolitaine et présuppose une concertation quant à l'affectation des pôles de bureaux.

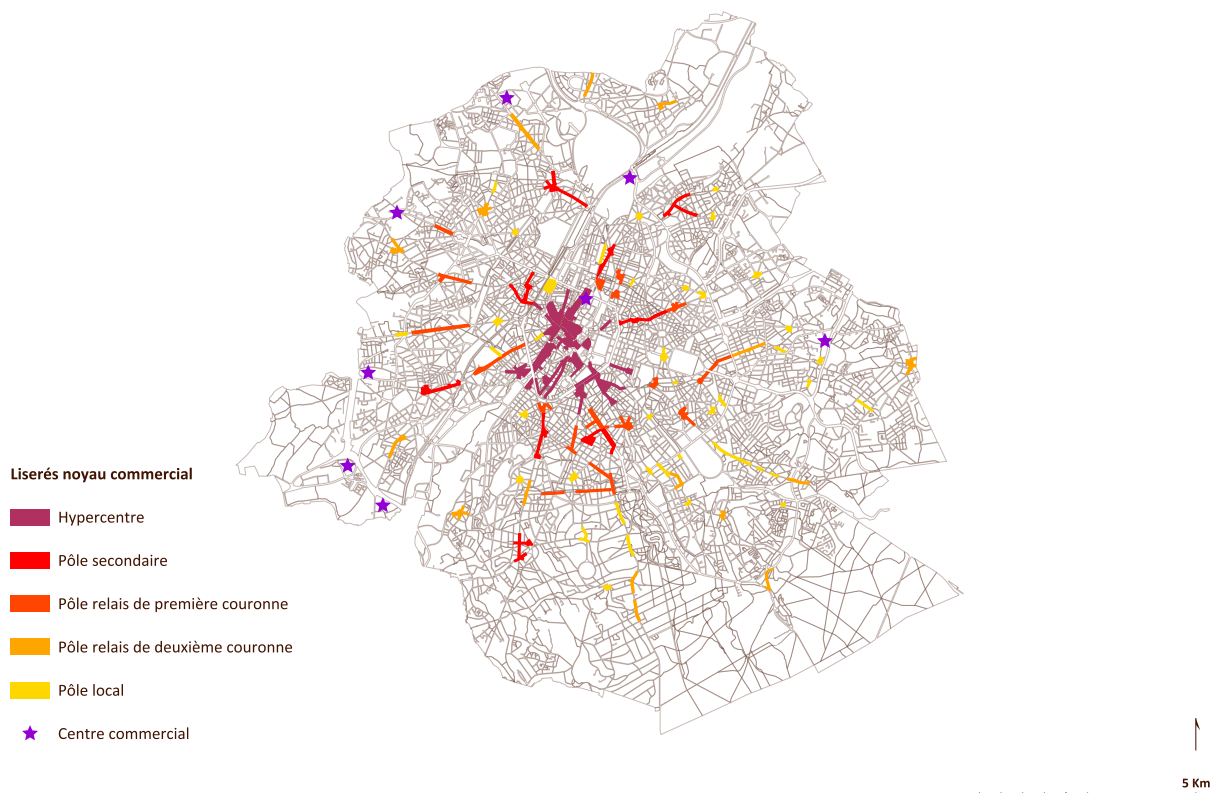
En effet, pour que l'option soit durable et favorable au développement des deux régions, il faut impérativement réduire l'offre globale des surfaces de la zone (compte tenu de la vacance importante des bureaux dans la zone de l'aéroport), la relocaliser en fonction de l'accessibilité en transports publics et la spécialiser en fonction de cette localisation en réservant la proximité immédiate de l'aéroport aux entreprises liées à la logistique aéroportuaire.

Des liens avec les pôles universitaires situés à proximité de Bruxelles (Louvain et Louvain-la-Neuve) seront dé-



veloppés dans une optique commune de renforcement de l'attractivité internationale, afin d'atteindre une taille critique suffisante pour rester compétitif dans des domaines où la recherche & le développement nécessite des investissements lourds (biomédical, pharmacie, nano technologies, ...).

Structure commerçante



Renforcer l'offre commerciale

Les études² révèlent une forte évolution du commerce, avec une diminution **du nombre de points de vente** de près de 50% entre 1950 et 2017. Dépassant d'abord un taux de décroissance supérieur à 1% l'an, il est actuellement sous les 0,5% l'an et s'approche d'une phase de stabilisation. En 2017, on recense 25.435 points de vente en Région bruxelloise.

Le déclin du nombre de commerces n'est toutefois pas uniforme sur le territoire. L'offre a fortement diminué dans le Pentagone et en première couronne, se concentrant sur les artères les plus commerçantes.

La plupart des mouvements observés sont largement le reflet des changements qui s'opèrent dans la société (accessibilité des ménages à internet, développement de la grande distribution, ...) et qui impactent les habitudes de consommation.

Au niveau de la **structuration du commerce sur le territoire**, on observe une tendance à la concentration des points de vente en certains points. Cette structure est liée à la tendance naturelle de l'activité commerciale à se localiser et à se concentrer dans les zones favorisant sa fréquentation et sa visibilité (zones densément peuplées et/ou à fort passage).

Le Pentagone et la première couronne regroupent le plus de points de vente. Au-delà, on peut identifier des centralités (Stockel, Uccle, De Wand, ...) et des grands axes traversant la Région jouant un rôle structurant (chaussée d'Alsemberg, Chaussée de Ninove, ...), ainsi que l'émergence de centres commerciaux.

Du point de vue sociétal, le commerce est un secteur vital à la fois pour assurer la qualité de vie dans la ville et pour garantir l'attractivité de Bruxelles. Elle permet la créa-

² Le commerce bruxellois en chiffres. Evolution de la structure commerciale régionale, Atrium.brussels, ULB, perspective.brussels, 2017.

tion d'emplois de proximité requérant un faible niveau de qualification et présente ainsi un moteur économique important, ainsi qu'une fonction sociale essentielle à l'échelle des quartiers, notamment les plus fragilisés.

Face à ce constat, la Région à travers le PRDD, poursuit les objectifs suivants.

RENFORCER L'ARMATURE COMMERCIALE ET L'IDENTITÉ DES LIEUX

L'armature commerciale de la Région est un ensemble de quartiers fragiles, aux identités multiples et complémentaires. Chaque quartier commerçant constitue un élément de centralité essentiel à la ville de proximité. Dès lors, il s'agit de continuer à renforcer toutes les composantes de l'armature commerciale de la Région bruxelloise.

ATTEINDRE UN ÉQUILIBRE ENTRE LES DIFFÉRENTS PÔLES COMMERCIAUX

En effet, plusieurs études ont démontré que Bruxelles est moins équipée que la moyenne nationale et présente un fort potentiel de développement commercial qu'il est essentiel de valoriser. La Belgique se trouve déjà très en arrière dans le classement européen des surfaces allouées au commerce par habitant.

L'objectif est d'atteindre un équilibre entre les différents pôles commerciaux de la Région et de renforcer son attractivité commerciale globale. L'implantation d'une nouvelle offre doit être conçue comme une offre spécialisée avec un rayonnement qui lui est propre, non concurrentiel de l'existant. C'est dans ce sens que sont développés les projets NEO sur le plateau du Heysel ou encore Docks.

Pour les nouveaux quartiers amenés à se développer (voir Axe 1), il s'agit de promouvoir les noyaux commerciaux existants, afin de respecter la logique de concentration du commerce dans les pôles et de créer les équipements commerciaux de proximité nécessaires aux besoins de la nouvelle population qui s'installe dans ces zones. La création de nouveaux projets commerciaux doit s'envisager en appui à d'autres fonctions urbaines. Elles devraient idéalement renforcer les pôles de commerces existants.

RENFORCER LE CENTRE-VILLE

Il est également indispensable de s'assurer de l'évolution des quartiers commerçants existants, notamment ceux du centre-ville.

Riche de sous-quartiers formant le haut et le bas de la ville, le centre-ville fait l'objet d'une attention soutenue et d'une stratégie commerciale ciblée qui s'appuie autant sur les enseignes internationales que sur les secteurs porteurs et ressources internes.

Le renforcement de la stratégie d'attraction d'enseignes commerciales étrangères de qualité est à poursuivre.

L'attractivité commerciale du centre-ville sera également renforcée si elle tient compte d'éléments indissociables à la qualité de vie que sont la mixité des fonctions, la qualité des espaces publics, l'accessibilité, la propreté, etc. La question de la liaison entre les pôles du centre-ville situés dans le bas de la ville et le haut de la ville (avec la couverture de la trémie Toison d'Or) devra également être étudiée, l'objectif final étant de renforcer l'attractivité du centre de Bruxelles comme premier pôle commercial du pays, en tablant sur ce qui le distingue des centres commerciaux de périphérie.

AIDER LE COMMERCE À S'ADAPTER AUX DÉFIS DE DEMAIN

Le commerce en Région bruxelloise a répondu aux nombreux changements sociétaux (montée en puissance des nouvelles technologies, réduction de la taille des ménages, nouvelle valeur donnée au temps libre, ...) en adaptant autant ses services et son rapport à la clientèle, que ses espaces de vente et de consommation.

Afin de faire face aux défis de demain et de rester compétitif, le secteur du commerce devra continuer à innover pour répondre aux attentes des consommateurs via de nouvelles formules commerciales.

Pour atteindre ces objectifs, la Région adopte un nouveau « Schéma de Développement Commercial » afin de bâtir une vision partagée sur le développement commercial en Région bruxelloise. Ce schéma sera construit en collaboration avec les communes.

Le « Schéma de Développement Commercial » de la Région détaille notamment la structure de l'offre commerciale, la définition des territoires commerciaux en ville. Il comprendra une étude prospective de développement de l'appareil commercial bruxellois et prendra en compte l'impact des développements commerciaux en périphérie.

AIDER AU DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES COMMERCIALES

A cette fin, il s'agit :

→ D'identifier les commerces comme secteur éligible aux

aides régionales, y compris des aides à l'investissement, des aides à l'intégration urbaine, des aides à la sécurisation et des aides à l'embellissement ;

- D'octroyer des aides aux entreprises localisées en Zone de Développement à un taux supérieur au taux maximum permis ailleurs en Région bruxelloise et encourager ainsi la revitalisation de cette zone ;
- D'octroyer des majorations d'aides aux commerces identifiés comme secteurs prioritaires, pour les aides aux investissements, à la consultance et à la formation ;
- D'octroyer des aides à l'e-commerce pour renforcer l'identité et les services digitaux en plus de la présence territorialisée des commerces.

UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL INTERRÉGIONAL CONCERTÉ

L'offre commerciale actuelle à l'échelle métropolitaine est caractérisée par la situation prédominante de l'hy-

percentre bruxellois. On constate aussi que plusieurs complexes relèvent de l'échelle métropolitaine du fait de leur taille et de leur pouvoir d'attraction (l'Esplanade à Louvain-la-Neuve, l'offre commerciale de Louvain, la zone autour de Décathlon à Wavre, ...).

Ces différents centres commerciaux sont partiellement concurrentiels les uns des autres. Une vision interrégionale du commerce doit être développée entre les trois régions. Des solutions existent et sont à trouver dans la spécialisation concertée des centres, le marketing concerté et la recherche de complémentarité entre centres commerciaux. Comme pour les bureaux, l'accessibilité et les relations connectées apparaissent comme des conditions sine qua non d'un développement cohérent.

Soutenir et développer l'offre industrielle

Depuis une bonne soixantaine d'années, on observe une désindustrialisation massive dans les pays occidentaux. La Région bruxelloise n'a pas échappé à cette tendance. Durant les années 50', l'industrie fournissait 170.000 postes de travail à Bruxelles. En 2002, 40.000 emplois salariés étaient encore recensés. Aujourd'hui l'industrie manufacturière bruxelloise ne représente plus que 3% de l'emploi (21.000 emplois), ainsi que 3 % de la valeur ajoutée en Région de Bruxelles-Capitale, contre respectivement 14% et 11% au niveau fédéral.

Un peu plus de 1.000 établissements sont répertoriés comme effectuant des activités industrielles manufacturières (soit 3% des établissements bruxellois). Si ce n'est deux exceptions, les entreprises industrielles à Bruxelles sont de petite taille : un peu plus de ¼ de ces établissements comptent moins de 10 salariés. Elles se retrouvent pour l'essentiel le long du canal.

L'Observatoire des activités productives a recensé près de 700.000 m² de foncier disponible (entrepôts et ateliers) de plus de 1.000 m² (ne reprend pas les petits ateliers) sur un total de 4,7 millions de m² (stock total des entrepôts et des ateliers de plus de 1.000 m²).

Bruxelles ne manque pas d'atouts : sa position centrale au sein d'un espace fortement urbanisé de l'Europe du Nord-Ouest et la proximité des grands centres écono-

miques, l'excellente connexion aux réseaux de transports vers l'extérieur (train, TGV, avion, canal, autoroutes, ...) et une localisation « prestigieuse », du fait notamment de son statut de capitale et de la présence de nombreuses organisations internationales.

Par ailleurs, son passé industriel induit la présence d'un foncier disponible de grande superficie, ainsi que le maintien d'une certaine activité industrielle dans le tissu urbain. La présence d'une voie d'eau et d'un port constitue également un atout majeur.

Ces éléments sont à associer à une forte proximité géographique et une concentration des acteurs économiques, à la disponibilité d'une réserve de main-d'œuvre abondante et en croissance, variée et qualifiée, une filière de formation et d'emploi assez développée, une forte présence de centres universitaires et de recherche du secteur public et de l'enseignement.

La réalisation d'un Plan Industriel permettra de renforcer un des atouts principaux de la Région, c'est-à-dire son image (la « marque bruxelloise »), créer de la croissance bénéficiant à l'espace urbain et à ses habitants, déterminer les actions nécessaires à créer, « densifier » l'emploi, soutenir les activités qui ont peu d'impact sur l'environnement, liées aux principes d'économie circulaire (voir le PREC) et de développement durable, assurer la bonne



mobilité des personnes et des produits (proximité des lieux de résidence et de production, accessibilité renforcée des lieux de production), faire le lien entre métabolisme urbain et activités économiques soutenables, dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs du Plan Régional d'Economie Circulaire (PREC).

Ce plan industriel a pour objectif de proposer un périmètre élargi de l'industrie bruxelloise allant au-delà de la production manufacturière et incluant une série d'activités de services entrant dans les chaînes de valeur industrielles. Le plan industriel bruxellois tiendra également compte des mutations en cours dans les filières industrielles telles que la transition circulaire ou encore la digitalisation et la robotisation.

La réforme des aides au développement des entreprises est un des outils de cette politique industrielle. La nouvelle Ordonnance permet la création d'une aide à la reconversion industrielle, accessible tant aux PME qu'aux grandes entreprises et soutenant des efforts de formation et d'investissements liés à la formation.

Une coopération à l'échelle métropolitaine bruxelloise et avec d'autres espaces métropolitains qui forment le grand espace métropolitain d'Europe du Nord-Ouest est à développer dans le but de trouver des synergies et des complémentarités socio-économiques.

A cet égard, l'inventaire des activités économiques (« Mapping economic activities ») réalisé en partenariat avec la Vlaamse Overheid pourrait permettre une meilleure connaissance du secteur. Cet inventaire doit être suivi d'un monitoring permanent qui fait le lien entre les activités économiques et le développement du territoire.



Renforcer l'armature logistique

Depuis de nombreuses années, la **création d'emplois secondaires** se réalise fortement en dehors de Bruxelles dans les zonings, sur l'axe du canal et dans quelques lieux spécifiques. Cette tendance est amenée à se perpétuer. En effet, l'inventaire des projets des Régions flamande et wallonne et des disponibilités foncières dans les deux Brabants, mené dans le cadre de l'étude de l'hinterland bruxellois, montre une capacité importante de développement pour les activités économiques et les commerces en périphérie.

En matière économique, il y a plus de 1.500 ha disponibles dans la partie wallonne, et 1.200 ha dans la partie flamande. La Région flamande veut développer la logistique au nord et au sud de Bruxelles et veut créer de nouveaux pôles urbains et commerciaux à Vilvoorde (Waterside) et Machelen.

Le Brabant wallon développe des zonings ou parcs d'affaires (Braine-l'Alleud, Wavre, Nivelles, Louvain-la-Neuve) et des projets de reconversion (Tubize, Mont-St-Guibert, etc.).

Bruxelles compte près de 110.000 chercheurs d'emploi, la plupart peu diplômés. La dynamique métropolitaine de développement industriel et logistique qui se développe hors du territoire régional doit être mise à profit pour la mise à l'emploi des Bruxellois, spécialement les moins qualifiés d'entre eux.

La politique en matière de logistique mise simultanément sur un transfert multimodal maximal en faveur du rail et de la voie d'eau, et sur le transbordement vers des véhicules adaptés au milieu urbain. D'autres mesures doivent être prises pour améliorer l'efficacité du transport de marchandises par route : développement de l'immobilier logistique, plan de livraisons d'entreprises, tarification intelligente, facilitation des livraisons, ...

Une politique de coordination logistique s'impose, au regard des besoins des 3 Régions et des intérêts économiques des secteurs concernés, puisque la tarification du trafic par route préconisée par l'Union européenne est en vigueur à Bruxelles.

A l'avenir, il importe de disposer de suffisamment d'espaces immobiliers pour la logistique (entrepôts, plateformes de dégroupage, etc.) pour mieux organiser la distribution des marchandises vers la ville et répondre au développement de l'e-commerce.

La problématique se pose en termes comparables dans la périphérie, vu la densité de population et l'importance

des activités économiques avec besoins logistiques.

Dès lors, la Région à travers le PRDD, se prononce en faveur d'une concertation pour un système logistique métropolitain où des plateformes logistiques seront planifiées tant à Bruxelles, que dans son hinterland (Louvain, Malines, Louvain-la-Neuve/Ottignies/Wavre, Waterloo, Tubize, Denderleeuw, Alost, Willebroek).

A l'échelle régionale, les activités logistiques sont principalement localisées sur le territoire du canal.

La **zone portuaire nord** ouvre un accès fluvial sur la ville qui permet d'intégrer Bruxelles dans le réseau de voies navigables ouest-européen et, en particulier, de relier Bruxelles au port d'Anvers. Cette vaste zone a pour vocation prioritaire d'accueillir des activités économiques d'envergure, en lien avec les fonctions fluviales.

L'approvisionnement par le port devrait être étendu à l'avenir pour présenter une véritable alternative au transport routier et de ce fait désengorger la ville.

La zone portuaire doit être renforcée au nord du pont Van Praet en rive gauche et en rive droite, de façon à accueillir de manière optimale les activités économiques non compatibles avec l'habitat, dans une logique de valorisation des mètres de quai.

La partie centrale du canal (au sud de Van Praet) doit, quant à elle, accueillir les activités économiques compatibles avec l'habitat et qui utilisent la voie d'eau là où c'est possible.

Le **site de Schaerbeek-Formation** présente l'intérêt d'être situé sur une connexion multimodale « Rail (y compris TGV) / Eau / Route ». Cette caractéristique prédestine le site à une vocation de centre logistique et économique. Il y a lieu de comprendre centre logistique au sens large, dans la mesure où les activités qui y seront accueillies à terme, pourraient intégrer outre la manutention de base, les premières activités en aval comme les plateformes de commerce MaBru et le Centre européen des fruits et légumes (CEFL).

La Région soutiendra le développement d'espaces logistiques (plateformes, entrepôts de différentes tailles) pour assurer une distribution plus efficace des marchandises et répondre aux besoins liés au développement de l'e-commerce.

Soutenir une activité économique à rayonnement international

Bruxelles est une grande métropole, une capitale nationale et européenne qui doit faire face, comme toute grande ville, aux défis d'un monde globalisé : garantir la qualité de vie de ses habitants et renforcer son rôle sur la scène internationale.

Bruxelles est avant tout un carrefour d'influences diverses, un lieu de stratégie où se discute l'avenir de l'Union européenne. En effet, Bruxelles est le siège de deux institutions européennes majeures : la Commission européenne et le Conseil de l'Union européenne. Bien que le siège officiel du Parlement européen ait été fixé à Strasbourg et son secrétariat général à Luxembourg, les réunions des groupes politiques et des commissions parlementaires se déroulent à Bruxelles. Ce qui fait de Bruxelles, la **cinquième ville d'affaires** la plus importante en Europe, après Londres, Paris, Francfort et Barcelone. Le tourisme d'affaires est d'ailleurs motivé à hauteur de 75% par la présence des institutions européennes à Bruxelles.

De plus, les entreprises bruxelloises sont résolument tournées vers l'international. 62% du PIB bruxellois provient des exportations. Celles-ci sont donc une source indéniable de création d'emplois et de valeur ajoutée pour la Région. Un soutien accru aux exportateurs bruxellois est dès lors indispensable pour la croissance économique bruxelloise. Par ailleurs, par sa localisation géographique, Bruxelles constitue également un marché-test idéal, une région tremplin pour toucher les 500 millions de consommateurs européens.

Le tourisme, les congrès internationaux, les grands événements, la recherche et l'innovation contribuent à la notoriété de Bruxelles, ces domaines assurent donc d'importantes **retombées économiques** et créent de **nombreux emplois** pour les Bruxellois. C'est pourquoi, la Région, à travers le PRDD, prévoit – principalement dans son axe 2 – un certain nombre d'investissements pour amplifier la politique touristique régionale (Musée Kanal, Centre de Congrès NEO, ...).

La richesse ainsi produite permet à la Région de poursuivre et de renforcer la rénovation des quartiers, la construction de logements, l'ouverture de nouvelles crèches, la création de nouvelles lignes de transports en commun, ...

Bruxelles dispose également d'un atout non négligeable pour son développement international : ses universités et son enseignement supérieur. Au-delà de leur fonction d'enseignement, ces institutions génèrent une activité économique importante dont le rayonnement et le mode d'organisation sont aujourd'hui globalisés : **l'économie de la connaissance** que la Région, à travers le PRDD, entend développer. Investir dans la qualité de vie et la recherche est porteur à long terme et bénéficie aussi aux Bruxellois.

Enfin, Bruxelles se dotera de nouveaux outils de marketing afin de faire valoir ses expertises sectorielles à l'international lors d'événements et ou salons internationaux. A ce sujet, La Région a développé la marque Bedigital.brussels pour promouvoir à l'international son expertise dans le secteur de l'ICT. L'objectif de cette marque est de renforcer la notoriété de Bruxelles mais aussi d'être une force d'attraction pour les entreprises européennes et non européennes à venir s'installer à Bruxelles.

SOUTENIR L'ÉCONOMIE DE LA CONNAISSANCE

Avec sa stratégie Bedigital.Brussels, Bruxelles entend soutenir les technologies de l'information et de la communication (TIC), les activités liées au secteur « vert » (technologies propres, réseaux intelligents de gestion des énergies, ...) et les activités du secteur « blanc » (biomédical, pharmacie, ...).

Ces activités fonctionnent généralement en relation avec les universités et hôpitaux universitaires. Ces activités contribuent à positionner Bruxelles sur la carte mondiale de l'économie de la connaissance mais aussi comme ville universitaire internationale.

Cette stratégie de développement nécessite d'être pensée dans sa dimension territoriale autant qu'économique. Les entreprises de ces secteurs se trouvent renforcées par une politique de « clustering » et de programmes de recherche scientifique qui consiste à susciter une dynamique de collaboration entre entreprises, incubateurs/accélérateurs, universités/centres de recherche et pouvoirs publics pour faire émerger et exploiter des opportunités de collaboration.

Dans cette optique, il convient d'identifier les pôles et leurs spécialisations, puis de les renforcer ou de les développer en lien avec les projets de développement programmés par les Universités. Les pôles existants à renforcer se situent dans et autour des campus et hôpitaux universitaires, dont la majorité sont déjà bien desservis en transports publics, à savoir :

- Le Campus Erasme (biotechnologie, médical et paramédical, pharmacie) ;
- Le Campus de Jette (biomédical, pharmacie...);
- Le Campus de La Plaine (sciences, ingénierie) ;
- Le Campus du Solbosch (sciences humaines et sociales) ;
- Le Campus de la Woluwe (médical et paramédical, biotechnologie, pharmacie) ;
- Les Campus du Centre (sciences humaines).

L'accessibilité de ces pôles, leurs interactions (via les moyens de communication) mais aussi la création de logements et d'équipements en lien avec le potentiel de densification des sites, doivent également être garantis. Le développement des technologies de l'information et de la communication nécessite également le renforcement du secteur des Médias en amplifiant le pôle existant à Reyers en vue d'en faire une véritable cité des Médias (voir pôle de développement prioritaire Reyers).

Des liens avec les pôles universitaires situés à proximité de Bruxelles (Leuven et Louvain-la-Neuve) devront être développés dans une optique commune de renforcement de l'attractivité internationale, afin également d'atteindre une taille critique suffisante pour rester compétitif dans des domaines où la recherche-développement nécessite des investissements lourds (bio-médical, pharmacie, nano technologies, ...).

RENFORCER L'OFFRE TOURISTIQUE

Bruxelles est dotée de nombreux atouts touristiques à valoriser. Comme de nombreuses villes qui se positionnent au niveau international au départ de leurs atouts culturels, Bruxelles peut « capitaliser » sur la richesse de son histoire, de son patrimoine et de sa vie culturelle pour renforcer son offre touristique et de loisirs.

La promotion de Bruxelles en matière de tourisme et de loisirs doit être pensée au-delà des frontières des 19 communes pour offrir un ensemble global de services aux visiteurs dans un rayon de 50 à 100 kilomètres.

Parmi les différentes actions à entreprendre en matière de tourisme, à travers un large partenariat avec les acteurs publics et privés concernés, il convient de poursuivre la promotion de certains quartiers en jouant sur leur identité

spécifique : quartier de la mode, quartier de l'Art nouveau, quartier européen, centre-ville ou encore Heysel.

La Région entend renforcer l'attractivité de tous ses pôles muséaux et amplifier l'offre relative à ces équipements (Kanal - Musée d'Art Moderne et Contemporain, du Musée de l'histoire européenne, etc.).

Afin que le tourisme de loisirs et le tourisme d'affaires puissent se rencontrer, il est opportun de créer des liens qui valorisent le patrimoine bruxellois, les grands événements, les offres promotionnelles attractives de la part de l'hôtellerie, le quartier européen ainsi que l'offre « shopping ».

DÉVELOPPER UN NOUVEAU PÔLE INTERNATIONAL DE CONGRÈS ET D'ÉVÉNEMENTS AU HEYSEL

Bruxelles accueille de **nombreux congrès et réunions internationales**. Bruxelles arrive, en effet, au quatrième rang mondial des villes après Singapour, Paris et Vienne, concernées par l'organisation et l'accueil de congrès. Au cœur de l'Europe, la Région de Bruxelles-Capitale est évidemment une destination de choix pour les rendez-vous internationaux de tout type : conférences, congrès, salons commerciaux, événements promotionnels, ... Ces rendez-vous représentent chaque année près de 55.000 réunions, 13 millions de participants et un apport considérable en matière d'économie et d'emploi avec 22.000 emplois directement ou indirectement concernés et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit 2,5% de l'activité économique de Bruxelles.

Bruxelles bénéficie d'avantages comparatifs indéniables : les avantages liés à son statut de Capitale de l'Europe (les institutions européennes sont demanderesse de lieux de réunions), les nombreuses institutions internationales implantées sur le territoire régional et sa connectivité au reste de l'Europe et au monde par l'intermédiaire du réseau TGV et de ses deux aéroports.

Les priorités régionales en la matière sont de doter Bruxelles des infrastructures et services susceptibles d'attirer les événements internationaux tels que les congrès, foires et autres événements d'envergure. Cette ambition régionale se traduit spatialement à travers le projet Néo qui propose notamment un nouveau centre de congrès sur le Plateau du Heysel.

Un grand nombre de services urbains annexes et une bonne connectivité sont indispensables au développement du secteur du MICE. Dans ce cadre, il importera de



créer un lien clair et identifiable entre les nouveaux aménagements et infrastructures du plateau du Heysel, d'une part et le centre-ville, Square en particulier, d'autre part.

VALORISER LE PATRIMOINE BRUXELLOIS

La protection, la restauration et la valorisation du patrimoine bruxellois passe par une bonne connaissance de son histoire, de ses ensembles architecturaux, des continuités et des ruptures que connaît l'espace urbain.

Au-delà de la connaissance du patrimoine, sa conservation et sa protection ne peut s'effectuer sans une requalification des métiers manuels, techniques et artisanaux nécessaires aux activités d'entretien et de restauration.

Le domaine du patrimoine constitue un gisement d'emplois (restauration, réaffectation, entretien du patrimoine, des sites et jardins). En effet, ces interventions nécessitent le recours à de nombreux corps de métier spécialisés. Face au problème de sous-qualification à Bruxelles et par conséquent à la demande importante de qualification,

les formations aux métiers du patrimoine présentent une opportunité. L'aspect valorisant d'un travail spécialisé peut attirer des jeunes, à condition d'investir dans la sensibilisation au patrimoine et à ses métiers. Le patrimoine améliore aussi l'image du secteur de la construction en participant à la requalification de ses métiers.

Concernant ce métiers, l'enjeu est double : il s'agit d'un côté de répondre au besoin d'une main-d'œuvre spécialisée en matière d'entretien et de restauration dans un souci de conservation et d'économie des ressources et en même temps, de répondre à la nécessité de la préservation du savoir-faire lié aux techniques anciennes. L'intervention sur le bâti ancien nécessite une connaissance spécifique et un savoir-faire, d'où l'importance du lien à créer entre les activités de la connaissance et les travaux de mise en œuvre, notamment les différents corps d'artisans.

STRATÉGIE 3

Soutenir l'économie de proximité et l'emploi local

Bruxelles constitue aujourd'hui le premier bassin de l'emploi du pays, mais présente paradoxalement un taux de chômage élevé, notamment chez les jeunes.

Dans un contexte de croissance démographique, Bruxelles est la région qui enregistre le taux de croissance annuel le plus élevé, tant de sa population active occupée (1,8%) que de la population d'âge actif (1%).

Le paradoxe entre le niveau élevé de l'emploi et le niveau de chômage s'explique en partie par les qualifications exigées sur le marché de l'emploi bruxellois, mais aussi par la proportion importante de navetteurs, l'inadéquation

de l'offre d'emplois au profil des demandeurs d'emplois bruxellois.

Ainsi la Région, à travers le PRDD, a pour objectif de favoriser la création d'emplois dans certaines branches d'activités économiques au bénéfice de ses habitants et de développer les secteurs clé porteurs d'emplois.

Il s'agit également d'inciter l'embauche locale et de développer des pôles de compétence regroupant les acteurs de l'emploi et de la formation en y assurant la présence des universités, hautes écoles et autres centres de recherche.

Soutenir une économie de proximité

L'activité économique locale est un des éléments structurant de l'économie urbaine.

Le paysage économique de la Région est composé d'entreprises actives dans une variété de secteurs grâce notamment à un réseau dense de PME et de TPE. Cette diversité constitue la richesse de l'économie urbaine à Bruxelles. Pour stimuler le développement de son économie, l'action régionale doit prendre cette réalité en compte.

La Région entend soutenir le concept d'économie de proximité qui inclut les petites entreprises indépendantes (dont les activités participent de la vie locale et contribuent à l'habitabilité des quartiers, au bien-être des citoyens et au développement socio-économique des noyaux d'identité locaux) et certaines grandes entreprises, dès lors qu'elles ont un ancrage fort au territoire.

L'économie de proximité permet de créer des emplois adaptés à la population bruxelloise. Cette économie est, par essence, non délocalisable et est en plein essor, notamment pour les services aux personnes dont les besoins sont grandissants (accueil et accompagnement de la petite enfance, accompagnement des personnes âgées, ...) ou encore pour les activités d'économie circulaires, pour

lequel le Programme régional en économie circulaire définit une stratégie et un plan d'action 2016-2020.

En termes d'économie de proximité, la Région a également décidé de moderniser sa politique d'appui à l'économie sociale, elle-même historiquement créatrice de forte dynamique d'emplois de proximité.

La Région considère les entreprises sociales (issues de l'économie sociale) comme des « modèles économiques porteurs » de manière transversale aux huit domaines définis. Les entreprises sociales qui traduisent dans leur projet économique une finalité sociale et un mode de gouvernance démocratique et participatif ont en effet toutes leur place à jouer dans le développement économique bruxellois, en particulier le développement d'emplois de proximité.

Le SBA définit un plan d'action à cet égard dans son Objectif 3.1. 'Soutenir les entrepreneurs sociaux et les entreprises sociales'.

Le projet d'Ordonnance relative à l'agrément et au soutien des entreprises sociales offre à la Région un nouveau cadre qui permet d'envisager une accélération de

la création d'emplois de proximité dans des entreprises sociales grâce à divers outils qui seront accessibles aux entreprises sociales agréées, y compris des aides à l'emploi, des subsides issus d'appels à projets, des majorations des aides aux entreprises et des financements par prêts et prises de participation.

Enfin, de nouvelles formes d'emploi et de travail émergent par ailleurs, parfois issues de tendances exogènes, facilitées par des acteurs économiques globalisés, parfois issues de logiques endogènes.

La Région encourage le développement de ces nouvelles formes de travail quand elles sont alignées avec son objectif d'emploi durable et de qualité défini dans sa Stratégie 2025. L'appui aux « entreprises partagées » qui améliorent cette dynamique d'emplois locaux sur le territoire de la région, par exemple via des coopératives d'entrepreneurs ou des coopératives de plateformes (digitales), est un objectif identifié dans le Small Business Act.

La Région, à travers le PRDD, offre de nouvelles perspectives pour ces dynamiques d'emplois de proximité, notamment à travers le développement de nouveaux quartiers.

Mettre en place un périmètre d'incitation à l'emploi : La Zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS)

Afin de renforcer les outils destinés à développer l'économie locale et la création d'emplois de proximité, la Région s'est dotée d'un dispositif permettant l'octroi d'incitants aux entreprises qui recrutent localement.

Dans ce cadre, elle a déterminé un périmètre d'incitation à l'embauche, la zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS), de manière à encourager l'implantation et le développement d'entreprises et à favoriser le recrutement de chercheurs d'emploi résidant dans les quartiers compris dans la zone.

Il s'agit de revitaliser certains quartiers défavorisés qui présentent des caractéristiques de précarité, en encourageant des entreprises qui s'y installent ou qui y sont installées et qui engagent des travailleurs domiciliés dans ces quartiers. Ce dispositif vise :

- La diminution du chômage des résidents ;
- La lutte contre le travail en noir ;
- La stimulation de l'entrepreneuriat ;
- L'amélioration du contexte socio-économique des quartiers.

La **Zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS)** est comprise dans la « zone de développement » admise par l'Union européenne dans le cadre des Fonds structurels pour la période 2007-2013.

La délimitation a été faite sur base des critères suivants :

- Un taux de chômage élevé ;
- Un nombre élevé de chômeurs avec un profil d'ouvrier (formation) ;
- Un revenu moyen par déclaration bas (niveau de vie) ;
- Une disponibilité d'espaces pour l'activité économique.

La réforme des aides au développement des entreprises et des objectifs de lutte contre la discrimination à l'embauche, qui touche particulièrement les habitants de la Zone, permet de définir les modalités d'application de la ZEUS en vue de garantir une opérationnalisation efficace d'incitants particuliers accessibles aux entreprises qui comptent au moins 30% de personnel issu de cette zone et localisées dans celle-ci.

Développer des Pôles Formation-Emploi

La finalité d'un Pôle Formation-Emploi est de favoriser l'organisation, le développement et la promotion de l'emploi dans le secteur visé, en soutien au développement économique et social du territoire bruxellois.

Le Pôle Formation-Emploi est le fruit d'une coopération entre employeurs et travailleurs d'un secteur (ou de plusieurs secteurs connexes) d'un côté, et acteurs de la Formation et de l'Emploi de l'autre. Equipé de matériel de pointe, il rassemble en un seul lieu la palette la plus large possible de moyens liés à un domaine d'activité économique ou à un secteur donné afin de remplir les missions de formation et d'enseignement qualifiant visant les métiers du secteur, de mise à disposition d'équipements, d'identification et de validation des compétences, d'information et sensibilisation aux métiers du secteur, d'orientation, d'organisation d'essais métiers, de veille sectorielle ainsi que de correspondance avec l'emploi des stagiaires formés.

En lien avec la Cité des métiers, il est la vitrine des métiers et la porte d'entrée principale d'un secteur d'activité en matière de formation et d'emploi pour les différents publics-cible (employeurs, chercheurs d'emploi, élèves, stagiaires, apprenants en alternance, travailleurs en formation continue ou en reconversion, étudiants, formateurs et enseignants, ...).

Le terme « un seul lieu » fait référence à une mutualisation des moyens et une gestion intégrée de ceux-ci, certaines formations pouvant être réparties sur plusieurs sites. Une décentralisation de l'offre de formation est possible afin d'atteindre l'objectif de développement par partenariat.

Un Pôle Formation-Emploi est donc un lieu physique centralisé qui renforce et organise les coopérations entre acteurs, autour duquel se développent un réseau composé d'autres lieux physiques (écoles et centres de formation) et d'outils virtuels.

La Région impliquera les acteurs de l'enseignement (universités, écoles supérieures, techniques et professionnelles) dans cette dynamique.

Un premier Pôle Formation-Emploi (Pôle MIT à Anderlecht) regroupant les acteurs de la formation publics et privés ainsi que le service d'emploi dans les métiers techniques et industriels (électromécaniciens, ascensionnistes, carrossiers...) est lancé.

Les Pôles Formation-Emploi suivants sont en préparation :

- Pôle Formation-Emploi ICT (Evoliris) en lien avec le site ULB-VUB et le pôle de compétitivité de la connaissance et du numérique (voir infra) ;
- Logistique et Transport ;
- Construction / Eco-construction.

D'autres pourraient concerner les secteurs suivants :

- Horeca en lien avec le Centre de Référence Horeca Be Pro et le Pôle de compétitivité alimentaire ;
- Métiers de la sécurité ;
- Automobile / Nouvelles technologies de la mobilité ;
- Médias, en lien avec le Pôle de compétitivité de la communication et de l'image et le projet Mediapark sur le site Reyers ;
- Tourisme, culture, événementiel ;
- Métiers de la ville ;
- Industries graphiques ;
- Métiers de l'aide aux personnes ;
- Filières environnementales et recyclage.

AXE 4

MOBILISER LE TERRITOIRE
POUR FAVORISER
LE DÉPLACEMENT MULTIMODAL



INTRODUCTION

Organiser et promouvoir une mobilité efficace et apaisée est une condition essentielle et fondamentale du développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, la mobilité constitue le lien entre le résidentiel, l'économique, les loisirs et l'épanouissement social. Elle conditionne également le cadre de vie et la santé de chacun.

Les différentes problématiques liées à la mobilité, comme la saturation de l'espace public par les voitures par exemple, ne sont pas spécifiques à Bruxelles et se rencontrent dans de nombreux grands centres urbains. De manière générale, la mobilité est un défi que les territoires doivent appréhender de manière renouvelée afin de favoriser l'émergence de services de mobilité publics et privés pour autant qu'ils soient compatibles avec un environnement urbain de qualité et participent à son développement (voir les axes 1, 2, 3).

Néanmoins, force est de constater que ces enjeux sont particulièrement criants pour Bruxelles. De fait, l'héritage des politiques ayant fortement favorisé l'utilisation inten-

sive de la voiture et décidées avant la création de la Région, reste marquant. En effet, tant en termes d'infrastructures – avec par exemple un réseau autoroutier qui s'enfonce jusqu'au centre de la ville –, qu'au niveau des pratiques – avec un aménagement du territoire national découplant le lieu de vie du lieu de travail –, la Région de Bruxelles-Capitale doit développer une vision partagée à la hauteur des problèmes qu'elle rencontre aujourd'hui.

La Région définit, à travers ce PRDD, la vision stratégique de mobilité pour Bruxelles à l'horizon 2040. Si les principaux leviers et outils pour réaliser cette vision y sont décrits et que plusieurs objectifs y sont définis, une déclinaison plus opérationnelle sera mise en œuvre par le prochain plan régional de mobilité (PRM). Pour celui-ci, la Région a déjà fait le choix d'une méthode innovante en proposant aux différents acteurs bruxellois de « co-construire » de manière ouverte et participative.

Etant donné la place géographique et socio-économique de Bruxelles et le paysage institutionnel belge, ce changement

de méthode est appelé à se poursuivre : en parallèle aux réalisations de la stratégie PRDD et du plan régional de mobilité, un plan métropolitain de mobilité, partagé et porté par l'ensemble des acteurs publics et privés doit être élaboré.

Constats et orientations

Selon Bruxelles-Mobilité, environ 5.4 millions de déplacements de personnes sont réalisés chaque jour (ouvrable) en Région de Bruxelles-Capitale, dont 1/3 trouve son origine ou sa destination à l'extérieur de la Région. Le nombre de déplacements quotidiens, tout mode de transport confondu, est globalement croissant.

LA MOBILITÉ BRUXELLOISE EST MÉTROPOLITAINE

On dénombre environ 1.8 million de déplacements quotidiens interrégionaux (essentiellement issus de la navette). La majorité de ces déplacements a lieu en voiture, seuls 40% sont effectués en transports en commun, l'utilisation du vélo restant marginale. Le volume important et les pratiques de mobilité de ces déplacements justifient de traiter cette question spécifiquement.

La surreprésentation de la voiture dans les pratiques de mobilité a pour conséquence une augmentation de la saturation des routes. Selon BECI, le coût économique uniquement dû aux heures perdues dans les embouteillages serait annuellement de plus de 375 millions €. Au regard des tendances, celui-ci pourrait encore augmenter.

En dépit des investissements conséquents pour promouvoir le transport en commun et les modes actifs¹ sur son territoire, la problématique de la mobilité reste fortement liée aux choix politiques des autres régions et du niveau fédéral. Une part non négligeable des problèmes de mobilité de Bruxelles est en effet la conséquence directe de la fiscalité des voitures de société, du trajet domicile-travail, de la fiscalité automobile actuelle, des paramètres de calcul du revenu cadastral, du développement trop lent du Réseau Express Régional, du frein au développement des transports publics dépassant les limites de la Région et offrant des services intégrés avec d'autres modes, ou encore du nombre insuffisant de parkings de transit (P+R) à proximité des gares ferroviaires en Flandre et en Wallonie.

S'il est admis que les solutions optimales à la congestion routière résident dans une meilleure collaboration métropolitaine et fédérale (RER, tarification kilométrique, fiscalité des voitures de société, transport public métropolitain, P+R, etc.), rien n'indique que ces solutions seront réalisées à moyen terme, tandis que la problématique bruxelloise devient urgente.

A politique inchangée, le système de mobilité métropolitain est menacé de saturation complète : il devient crucial que l'ensemble des leviers d'action publics et privés soient mobilisés rapidement.

Les trois régions et l'État fédéral, en étroite association avec les différents acteurs privés et académiques, doivent modifier progressivement les pratiques actuelles de déplacement à une échelle pertinente, c'est-à-dire l'échelle métropolitaine. Il s'agit de mettre en place des solutions adaptées aux différents besoins afin d'assurer l'accessibilité performante de la ville pour les biens et les personnes tout en garantissant un cadre de vie de qualité.

LA MOBILITÉ EST UN FACTEUR DE COHÉSION SOCIALE

La capacité à se déplacer facilement et efficacement conditionne en partie l'insertion sociale : il est capital d'éviter une dynamique de déclassement par un développement déséquilibré des services de mobilité. En ce sens, proposer des solutions adaptées aux contextes urbains et socio-économiques locaux est indispensable.

Par exemple, il est observé que :

→ Moins de 40% des ménages bruxellois possèdent un vélo (contre 75% en périphérie) et moins d'un tiers des ménages n'a pas la place pour abriter un vélo dans son habitation² ;

¹ Les modes actifs désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, comme la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc.

² sources cahiers de l'IBSA.

- Un peu moins de la moitié de la population bruxelloise bénéficie d'un abonnement STIB³ ;
- Seul un tiers de la population bruxelloise en âge de conduire possède le permis de conduire (contre 80% en périphérie) ;
- Un peu plus de la moitié des ménages bruxellois possède une ou plusieurs voiture(s) personnelle(s) (contre plus de 80% pour la Belgique) ;
- Près d'une personne sur 10 déclare avoir des difficultés à marcher et, dans une proportion comparable, des difficultés à emprunter les transports publics (véhicules, arrêts et stations de métro).

En ce sens, la création d'une ville mixte et polycentrique, l'adaptation des services de transport aux moins valides, la prise en compte de critères sociaux dans la répartition et tarification des services, la promotion et le soutien à une meilleure mobilité des publics-cible sont fondamentaux.

LES ALTERNATIVES À LA VOITURE NE SONT PAS ENCORE SUFFISAMMENT ATTRACTIVES : LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

En 10 ans, la part modale des déplacements intra-bruxellois en transports en commun est passée de 15% à 25%. Sur cette même période, la marche est devenue le premier mode pour les déplacements internes à la Région (37%) et l'usage du vélo a triplé (3,5%).

Le développement conséquent des services de mobilité en transports publics et modes actifs a fortement contribué à ce report modal sans atteindre encore un niveau suffisant pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacements.

La Région de Bruxelles-Capitale entend poursuivre ses investissements via l'amélioration et l'extension des réseaux de transport public, cyclables et piétons, l'accompagnement et la promotion des nouveaux usages de la voiture (notamment l'autopartage et le covoiturage).

Par ailleurs, une meilleure organisation des différents services existants permettra d'en valoriser le potentiel sous-exploité, en proie à certains obstacles, comme l'absence d'intégration urbaine commune (où sont rassemblés les différents opérateurs de mobilité pour informer et vendre leurs billets), de définition coordonnée

de l'offre de transport, d'intégration tarifaire des différentes offres de transports publics ou de communication multimodale intégrée.

Il importe également de renouveler la relation entre acteurs publics et acteurs privés de mobilité. En effet, par le passé, les solutions de transport étaient une prérogative publique (création de routes, de lignes ferroviaires, d'aéroports, etc.). Aujourd'hui, l'acteur privé est devenu essentiel dans ce modèle (innovations technologiques, développement de nouveaux services, ...).

Plus que jamais, il faut mettre en œuvre une politique de mobilité tenant compte des recherches et pratiques de « Smart Mobility » ou de « Mobility as a service ».

Pour ce faire, la Région propose deux lignes directrices :

- Tous les acteurs, publics ou privés, ont un intérêt commun à lutter contre les nuisances liées à la congestion ;
- Le développement de nouveaux services doit se faire dans le respect des citoyens et de la justice sociale.

En d'autres termes, l'autorité publique doit renforcer son rôle de stimulation, de coordination et favoriser les passerelles entre acteurs publics, privés et usagers.

Que ce soit le développement de véhicules autonomes ou de transport par drones, les projets sont multiples et doivent être accompagnés par l'acteur public. En ce sens, l'innovation servicielle et technologique doit être promue et un nouvel équilibre entre acteurs publics et privés doit être recherché, avec pour objectif une meilleure mobilité et une lutte contre la dualité sociale.

L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LA MOBILITÉ EST TROP ÉLEVÉ

La mobilité en Région bruxelloise se caractérise par un grand nombre de véhicules en circulation et d'une part substantielle des émissions de CO₂, de la pollution de l'air (67% des oxydes d'azote (Nox), 75% des particules fines (PM10)).

Selon l'Agence européenne de l'environnement (2016), la pollution de l'air nuit à la santé de 85% des habitants des villes en Europe et provoque près de 500.000 décès prématurés sur le continent chaque année.

Par ailleurs, la lutte contre le réchauffement climatique constitue un impératif et un engagement régional qu'il faut atteindre, notamment en promouvant une utilisation

³ sources statbel 2016.



tion limitée de la voiture individuelle et la généralisation de véhicules propres.

Étant donné l'importance sociétale de ces enjeux, la diminution du nombre de véhicules utilisant un moteur à combustion ainsi que l'intégration de critères environnementaux dans les politiques de mobilité sont une nécessité.

Face au défi de la qualité de l'air, la Région a mis en place une zone de basse émission permanente (LEZ) sur l'ensemble du territoire régional. Cette zone de basse émission est évolutive selon un échelonnement graduel de manière à s'assurer de la compréhension, l'acceptation de la norme par les citoyens, et le cas échéant leur adaptation, tout en tenant compte de ses implications sur le plan social. Les véhicules à moteur diesel, particulièrement nocifs, sont principalement visés par la LEZ.

Par ailleurs, la Région favorisera la diffusion des véhicules électriques en créant des points de recharge sur l'ensemble du territoire et en accentuant les politiques de renouvellement du parc de véhicules publics (dont la STIB) – tenant compte de critères environnementaux définis dans le COBRACE et le Plan Air-Climat-Énergie. Par ailleurs, la Région plaide pour une extension de la LEZ à l'ensemble du Ring (RO).

Les politiques de mobilité doivent viser à réduire la pollution sonore. Le bruit des transports routiers étant proportionnel à la vitesse, les aménagements locaux de voirie (ralentisseurs de vitesse, plateaux, déviements latéraux, etc.) ou les délimitations de zones à statut spécifique (zones 30, zones résidentielles, zone piétonne et réservée au jeu, etc.), seront favorisés. Une attention particulière sera portée sur le type d'infrastructures (éviter les revêtements bruyants (pavés) et favoriser les revêtements lisses, favoriser les dispositifs anti-vibratiles pour le rail, favoriser un aménagement public qui limite la percolation du bruit des transports (mobilier urbain, végétation, ...) vers les affectations sensibles (écoles, hôpitaux, logements). Une attention sera également portée sur le type de matériel roulant en transport en public et privé (véhicule moins bruyant, véhicule électrique, type de pneus, ...).

Dans les zones de fortes expositions (axes de circulation importants, zones survolées intensément), les différents plans prendront en compte les affectations sensibles (écoles, hôpitaux, logements), évaluant la pertinence d'imposer des mesures spécifiques d'isolation acoustique pour les bâtiments qui seraient implantées dans de telles zones.



L'INTÉGRATION URBAINE DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ N'EST PAS OPTIMALE

Centre des réseaux belges de mobilité, le territoire bruxellois est marqué par des infrastructures lourdes (chemin de fer, axes routiers majeurs, ...). L'organisation de l'espace public n'a pas toujours été pensée de manière optimale et les infrastructures génèrent le conflit entre les différents modes de transport.

De nombreuses voiries présentent encore un caractère autoroutier qui va jusqu'au cœur de la Région. De nombreux ouvrages d'art purement fonctionnels ainsi que la densité du réseau ferroviaire maintiennent de nombreuses barrières urbaines.

Il est donc primordial de prendre davantage en considération les aspects d'intégration urbaine dans les politiques de mobilité afin de renforcer la qualité de vie à Bruxelles.

Vision et objectifs stratégiques

La vision de mobilité contenue dans le PRDD a comme objectif de répondre à ces défis et assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et la protection de l'environnement et de la santé.

La Région entend donc agir de manière ambitieuse dans le champ de ses compétences propres :

- Réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et atteindre une part modale de la voiture individuelle de 25% à l'horizon 2030 (contre 32% actuellement), en tenant compte de la croissance du nombre de déplacements à venir. Ce premier objectif, dont les principaux leviers sont décrits dans le PRDD, sera précisé dans le cadre du « Plan Régional de Mobilité » ;
- Transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à l'horizon 2030 ;
- Faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km.

Pour atteindre ces objectifs, la Région s'attache à :

- Développer une ville mixte et polycentrique et donner vie au principe de « ville des courtes distances » :
 - Contribuer à limiter les besoins de déplacements motorisés en offrant un maximum de services urbains à 5 minutes à pied de chez soi ;



- Apaiser les quartiers en réduisant le trafic de transit, en rendant la ville moins perméable au trafic.
- Lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement :
 - Intensifier l'usage des transports publics par l'adaptation offre-demande et par la présence à échelle fine d'une solution de mobilité ;
 - Assortir la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance ;
 - Augmenter le confort de vie par des espaces publics pacifiés.

- Jouer tant sur la demande de mobilité que sur l'offre et profiter des complémentarités :
 - renforcer le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage (seul ou multimodal) est encouragé sur les moyennes et longues distances.

C'est ainsi que le report modal massif depuis l'autosolisme⁴ vers les solutions intégrées de déplacement les plus pertinentes sera garanti :

- Diminuer le taux de possession de voiture par ménage ;
- Favoriser la multimodalité pour les déplacements moyens et longs et notamment pour celles des usagers de la Région ;
- Limiter les nuisances et la dualisation sociale liées à la mobilité.

Méthode

La Région construit son projet territorial de mobilité (orientations stratégiques et politiques générales) dans un cadre de mobilité de référence : les corridors. Ces corridors forment le squelette de la mobilité à Bruxelles, la structure « macro » des réseaux, indépendamment d'un tracé précis. Ils ne se substituent pas aux réseaux définis par le PRAS ou par le futur PRM mais indiquent le maillage de mobilité multimodale de base.

Ces corridors sont définis à partir des principaux axes de mobilité.

Ces corridors, à l'exception du Ring dont les modalités de réaménagement seront précisées par la suite, ont la multimodalité pour principe, avec une place adaptée et réservée pour chaque mode.

Une nouvelle spécialisation des réseaux, fine, localisable et multimodale sera basée sur 3 types de voiries (défini par le PRM) :

1. Un réseau « Plus », permettant un transport capacitaire pour les déplacements de longue distance intra-urbain ;
2. Un réseau « Confort », regroupant les trafics touchant les quartiers ;
3. Un réseau de quartier, visant à faciliter les déplacements au sein du quartier tout en le protégeant d'un trafic de transit.

Le « Plan Régional de Mobilité » précisera les principes décrits dans le PRDD ainsi que leurs modalités de mise en œuvre.

FINANCEMENT ET MISE EN PRATIQUE

Vu les défis et besoins énormes d'un monde en constante évolution et particulièrement en ce qui concerne la mobilité, cette vision de mobilité s'inscrit dans les choix budgétaires décidés pour la réalisation des projets jusqu'en 2025. Les arbitrages budgétaires ultérieurs prendront en compte les changements à venir (électrification du parc automobile, automatisation, réalisation de liaisons de transport public structurantes (dont le RER), changements des pratiques individuelles...).

DÉCLINAISON DES OBJECTIFS

A l'image des autres axes du PRDD, la Région définit les grandes orientations et les objectifs à l'horizon du plan (2040) sur 3 échelles territoriales :

1. Échelles internationale et nationale ;
2. Échelle métropolitaine ;
3. Échelle régionale et locale.

Chaque échelle éclaire les grandes ambitions que porte la Région pour la mise en œuvre de sa vision.

⁴ Fait de circuler seul dans un véhicule.

AUX ÉCHELLES INTERNATIONALE ET NATIONALE

les portes d'entrée dans la Région

Au niveau aéroportuaire

Métropole d'importance européenne et mondiale, la Région de Bruxelles-Capitale possède une desserte aéroportuaire de premier ordre, tant en termes de destinations que de fréquences. Cette connectivité étendue profite à la Région, comme à l'ensemble de la zone métropolitaine et renforce la place de Bruxelles dans l'espace international.

Toutefois, le développement aéroportuaire ne peut être possible que dans le respect des territoires et de ses habitants.

Ainsi, la Région de Bruxelles-capitale continuera à exiger une réduction significative des nuisances dues au survol aérien du territoire bruxellois dans son ensemble et le respect de l'arrêté bruxellois relatif à la lutte contre le bruit des avions.

Les éléments suivants doivent guider le Gouvernement fédéral en la matière :

- La définition de nouvelles routes sur base de l'évitement des zones les plus densément peuplées et de la sécurité aérienne ;
- La création d'une Autorité de contrôle indépendante, incluant des représentants régionaux ;
- La définition de procédures aéronautiques objectives et transparentes ;

- La modification des horaires de l'aéroport pour étendre, sur Bruxelles, la nuit de 22h à 7h ;
- L'instauration d'une limite du tonnage des avions autorisés à survoler le territoire bruxellois et la définition et mise en œuvre de « quota count » pour le respect des normes de bruit (maximum 200 tonnes entre 22h et 7 h) ;
- Un accord sur la fin progressive des vols de nuit, dans un cadre européen (plafonds de trafic à maximum 15.000 vols de nuit par an).

Dans ce cadre, la Région bruxelloise veut être un partenaire constructif pour contribuer à trouver une solution globale et durable. Elle s'engage à agir en concertation avec les associations de riverains.

De plus, toujours dans la perspective de réduire les nuisances, la Région souhaite que soit modifiée l'infrastructure des pistes de Bruxelles-National, comme par exemple l'allongement de la piste 25L, si une étude indépendante en confirme l'opportunité.

L'accessibilité multimodale de l'aéroport et des zones d'emploi sera renforcée, notamment par l'extension du réseau de transports en commun ainsi qu'une dynamisation de l'offre de services nocturnes.

Au niveau ferroviaire

GARES NATIONALES BRUXELLOISES

La Région souhaite que l'ensemble des gares bruxelloises offre des équipements de confort satisfaisant. Ces lieux de passage acquièrent d'année en année un statut de lieu de vie et contribuent directement au dynamisme régional. Ce niveau de confort intègre également la disponibilité des solutions de mobilité multimodale à proximité.

GARE DE BRUXELLES-MIDI

La gare de Bruxelles-Midi, terminal des trains à grande vitesse et important pôle multimodal de la Région de Bruxelles-Capitale, constitue l'une des grandes zones stratégiques régionales.

Les connexions internationales, nationales, métropolitaines et locales, ainsi que les projets privés qui s'y déve-

loppent, ont placé ce territoire au centre des attentions de la Région. Dans ce contexte, l'importance de l'équipement ferroviaire au rayonnement européen est confirmé. Il s'agit de faire valoir les intérêts régionaux auprès de l'État fédéral et de la SNCB, de sorte que la gare soit revalorisée à hauteur de son importance et de son rôle de

porte d'entrée dans la Région et dans le pays. Par ailleurs, la Région plaidera pour que l'offre ferroviaire internationale soit complétée par de nouvelles lignes performantes vers l'est européen (Luxembourg, Strasbourg, Bâle, sud-est allemand, ...).

Autocars internationaux

Considérant la multiplication des liaisons de bus internationaux, la Région estime qu'une ou plusieurs gares routières internationales sont nécessaires. Toutefois, ces bus internationaux doivent pouvoir rejoindre la ou les gares routières facilement à partir du Ring (RO) sans traverser les quartiers d'habitation ou le centre.

Logistique internationale et nationale

TRANSPORT ROUTIER

Capitale de la Belgique et de l'Europe, Bruxelles est au cœur des grands flux de marchandises (générés par la Région ou simplement en transit) circulant par la route, le train ou la voie fluviale. Ce secteur pourrait fortement évoluer dans les prochaines années. Afin de s'y préparer et d'optimiser la chaîne logistique tout en limitant les nuisances locales, la Région veillera à court terme à diriger les flux routiers internationaux et nationaux vers des centres logistiques dans lesquels ils seront regroupés et dirigés vers le mode de transport le plus approprié.

VOIE FLUVIALE INTERNATIONALE ET NATIONALE

La zone portuaire ouvre un accès fluvial sur la ville qui permet d'intégrer Bruxelles dans le réseau de voies navigables ouest-européen et, en particulier, de relier Bruxelles au port d'Anvers. Cette vaste zone a pour vocation prioritaire d'accueillir des activités économiques d'envergure, en lien avec les fonctions fluviales. Par conséquent, l'approvisionnement par le port doit être maintenu à l'avenir pour présenter une alternative au transport routier.



A L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

L'évolution de l'infrastructure routière et les corridors de mobilité

La mobilité à Bruxelles ne concerne pas uniquement les Bruxellois ou les usagers internationaux : les habitants de l'ensemble de la métropole de Bruxelles sont fortement impactés par les conditions de mobilité. Il s'agit d'organiser et d'accompagner l'émergence d'une mobilité métropolitaine dans laquelle le « domaine de pertinence modale » (c'est-à-dire le mode le plus pertinent en fonction du trajet) guide le choix du moyen de déplacement. A cette fin, toutes les mesures seront prises dans le cadre des compétences bruxelloises.

L'armature de mobilité régionale que constituent les corridors détermine la structure du développement territorial (pôles de développement prioritaire, territoire du

canal, pôles secondaires). Cette armature des déplacements clarifie le schéma des mobilités et profitera ainsi à tous, navetteurs compris.

Dans cette armature revue, les principaux objectifs à l'échelle métropolitaine sont :

- Transformer d'ici 2030 les voiries de type autoroutiers en boulevards urbains et corridors de transport multimodaux avec une priorité sur les 6 axes pénétrants en protégeant les quartiers d'un report de trafic de transit ;
- Atteindre, dans le cadre d'un Plan Métropolitain de Mobilité associant acteurs publics et privés, une réduction de 50% du nombre de navetteurs se dépla-

çant principalement en voiture individuelle à l'horizon 2040, en proposant des solutions de mobilité adaptées aux différents besoins.

Les corridors de mobilité constituent l'armature du réseau et doivent assurer une fluidité de trafic multimodal tout en permettant une urbanisation au bénéfice des habitants et activités économiques.

Le vélo à l'échelle métropolitaine

Les corridors doivent intégrer des aménagements cyclables sécurisés, rapides et efficaces dans toute la Région pour permettre à une série d'usagers interrégionaux qui parcourent une courte distance, de pouvoir se déplacer à vélo.

Dans cette optique, la Région, en collaboration avec les Régions voisines, finalisera le réseau « RER vélo » avec des pistes cyclables séparées à l'horizon 2030. Les talus de chemins de fer seront également aménagés au bénéfice des modes actifs.

Transport public à l'échelle métropolitaine

Pour créer une mobilité métropolitaine efficace, il est essentiel de mobiliser les offres de transport public existantes au bénéfice des navetteurs mais aussi des déplacements intra-bruxellois. À cet effet, il faut renforcer les synergies entre le réseau routier, les réseaux STIB, DE LIJN, TEC, l'infrastructure ferroviaire (INFRABEL) et l'offre ferroviaire (SNCB).

OFFRE FERROVIAIRE MÉTROPOLITAINE

L'offre RER, baptisée S, devrait être totalement opérationnelle avant 2025 et atteindre la fréquence de quatre trains par heure dans les gares bruxelloises.

La Région préconise que les acteurs ferroviaires travaillent prioritairement sur :

- Une meilleure répartition de l'offre S sur l'ensemble du réseau bruxellois dans le cadre du schéma de développement polycentrique de la Région ;
- L'intensification de l'offre S desservant la Région au profit de Bruxellois comme des usagers extérieurs ;
- La finalisation de la mise à 4 voies des lignes 161 et 124 ;
- La mise en place avec l'Agence Régionale de Stationnement d'un système de gestion commune de l'offre de parkings de transit situés sur le domaine ferroviaire bruxellois.

A travers toute une série d'outils régionaux (PU, offre de solutions multimodales, polycentrisme des fonctions, cofinancement, communication, tarification), la Région favorisera l'augmentation de l'offre ferroviaire sur les

lignes de l'est et de l'ouest de la Région d'une part, et l'augmentation de l'usage du réseau pour des déplacements intra-bruxellois d'autre part.

TRANSPORT PUBLIC INTERRÉGIONAL

La Région souhaite que l'offre de transport public soit conçue comme une offre unifiée et métropolitaine mise en œuvre par les différents opérateurs (SNCB, De Lijn, TEC, STIB). Elle préconise la création de lignes de transport public interrégionales et le développement d'une offre métropolitaine cohérente entre opérateurs. Cette offre sera complémentaire à l'offre S de la SNCB et fonctionnera sur une plage horaire étendue et adaptée à la demande de mobilité bruxelloise et métropolitaine.

Les projets devront poursuivre les objectifs suivants :

- Permettre un report modal effectif ;
- Desservir les pôles d'intérêt métropolitain, en particulier les pôles d'emplois, sans préjudice de la desserte locale ;
- Selon un principe de réciprocité et de complémentarité, permettre l'extension du réseau STIB en dehors des limites de la Région de Bruxelles-Capitale afin de renforcer le maillage du réseau STIB tout en évitant les « doublons » et à une cadence régulière ;
- Coordonner les horaires pour aboutir à une offre intégrée et à l'information intermodale du voyageur ;
- Gérer le financement et la tarification de l'offre de transport public de manière intégrée et équilibrée ;
- Inscrire prioritairement l'offre de transport public interrégionale dans les corridors définis dans le PRDD.

Plus concrètement, la Région de Bruxelles-Capitale préconise, à échéance proche, le renforcement ou l'extension des corridors de transport en commun suivants :

- Liaison en direction Londerzeel - Meise depuis le pôle Heysel ;
- Prolongement de la ligne 62 jusqu'à Brussels National Airport ;
- Liaison depuis Roodebeek vers Brussels National Airport ;

- Liaison depuis Heysel vers Vilvoorde et Brussels National Airport ;
- Liaison depuis la Gare de l'Ouest vers le Ring (RO) à Dilbeek ;
- Liaison depuis Uccle vers Ruisbroek ;
- Prolongement de la ligne 94 depuis Herrmann Debroux vers l'E411 en lien avec un P+R à hauteur de l'ADEPS.

Les voiries pénétrantes : d'un réseau à caractère autoroutier vers des voies urbaines et multimodales

Toutes les grandes voiries pénétrantes⁵ présentent un taux de saturation supérieur à 85%. La Région identifie 6 axes radiaux pénétrants sur lesquels plus de 10.000 véhicules circulent quotidiennement et agit en priorité sur :

- E19 (Mons-boulevard industriel) ;
- E40 (Gand-Charles Quint) ;
- E40 (Reyers) ;
- E411 (en visant la suppression du viaduc Herrmann-Debroux) ;
- A12 ;
- Boulevard de la Woluwe.

La Région souhaite transformer prioritairement ces voiries en boulevards urbains et corridors de mobilité permettant à l'ensemble des modes de transport de dispo-

ser d'une bonne capacité (aménagement spécifique pour les transports en commun et la route - y compris le co-voiturage, pistes cyclables) et supprimant ainsi tout axe autoroutier sur le territoire régional.

A côté de ces 6 axes d'importance métropolitaine, les axes, généralement 2x1 voie, qui disposent de flux automobiles comptant entre 4.000 et 10.000 véhicules/jour présentent également des enjeux en termes de réaménagement. La Région souhaite que l'aménagement de ces axes concrétise les objectifs globaux de mobilité, y compris l'amélioration de la gestion et de la signalisation (signalétique, phasage des feux de circulation) et évite un report du trafic automobile depuis ces grands axes pénétrants vers les quartiers.

Le réaménagement du Ring

Traversant les territoires des 3 Régions, le réaménagement du Ring RO est source de tension.

Dans l'intérêt des Bruxellois et dans un esprit constructif de concertation, la Région préconise de faire du réaménagement du Ring un projet commun, dans une vision métropolitaine.

Elle propose les lignes-directrices suivantes :

- Les deux Régions doivent s'accorder sur des objectifs communs et piloter ensemble les études ;
- Le réaménagement du Ring intervient dans un projet de mobilité plus large, intégrant les transports en commun et le vélo ainsi que les parkings de transit, de manière à favoriser un report modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs ;
- Finaliser la mise en œuvre des alternatives à la voiture individuelle avant la finalisation du projet Ring ;

⁵ L'IBSA (<http://perspective.brussels/fr/statistiques-et-analyses>) et Bruxelles mobilité ont réalisé, en 2011, une étude afin de déterminer le taux d'occupation automobile des voiries bruxelloises aux hyper pointes du matin et du soir. Ce taux de saturation est évalué par le rapport entre la charge de trafic en Equivalent véhicule particulier (EVP)/heure par la capacité maximum théorique en EVP/heure. La charge de trafic a été estimée à l'aide du modèle régional de simulation de trafic. La capacité maximum théorique est, elle, estimée sur base d'observations. Elle est notamment fonction de la vitesse maximum autorisée, du nombre de voies, de la largeur de la voirie et du type de voirie.



- Améliorer l'accessibilité des deux Régions et garantir aussi bien le trafic de transit que le trafic de destination en territoire bruxellois et flamand ;
- Réduire le trafic en Région bruxelloise en jouant son rôle de rocade pour des trajets routiers qui transitent inutilement par l'intra-muros ;
- Améliorer la sécurité routière, notamment grâce à une réduction générale de la vitesse autorisée et adaptée à la densité de la circulation ;
- En matière d'environnement, respecter les engagements régionaux et, vu l'enjeu de santé publique,

- contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. Par ailleurs, la couverture du Ring – notamment au niveau du bois du Laerbeek dont l'emprise n'est pas remise en cause – ainsi que la création d'écoducs, est souhaitable ;
- Plus généralement, la Région est défavorable à un élargissement du Ring, mais favorable à une optimisation sous conditions.

Les solutions de mobilité pour favoriser le report modal à l'échelle métropolitaine

La Région de Bruxelles-Capitale, cœur de la métropole porte une ambition globale de mobilité pour son hinterland et promeut l'intégration métropolitaine des systèmes de mobilité, tant pour l'offre que pour la demande.

Afin de soutenir les objectifs de réduction de la pression routière, d'amélioration des espaces publics, et du main-

tien du degré d'accessibilité interrégionale de l'ensemble des pôles et quartiers bruxellois, les actions à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Mise à disposition d'une offre de transports en commun interrégionale fiable, performante, accessible (voir ci-dessous) ;
- Le régime fiscal applicable aux véhicules est un le-

vier déterminant pour poursuivre les objectifs stratégiques d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de la saturation routière en Région bruxelloise. A cet égard, la Région souhaite une réduction drastique des externalités négatives que génère le régime fiscal fédéral applicable aux véhicules de société.

- Par ailleurs, poursuivant ces mêmes objectifs, la Région bruxelloise souhaite développer et exploiter l'ensemble des technologies disponibles et à venir (LEZ au niveau régional, Viapass au niveau interrégional...) pour implémenter une fiscalité intelligente qui opère notamment une modulation de la tarification en fonction de l'utilisation du véhicule, en remplacement total ou partiel de la fiscalité applicable à leur possession, ou toute autre mesure concourant aux objectifs précités.
- La Région entend mettre en œuvre cette réforme à l'échelle métropolitaine, en parallèle du renforcement substantiel et coordonné de l'offre de transport public et des alternatives à la voiture. L'aboutissement d'une telle réforme nécessitera une concertation approfondie avec les autres régions, sur base d'une étude des impacts économiques, sociaux et environnementaux

des différents scénarii envisagés sur les utilisateurs (entreprises, ménages, familles, ...) habitant ou travaillant à Bruxelles.

- Réalisation de P+R de l'ordre de 25.000 places dans l'espace métropolitain, aux localisations les plus adéquates (à proximité des terminus de métro, des gares et haltes S, des liaisons de transport public interrégionales, des stations d'autopartage, du RER vélo, ...). Pour les P+R présents sur le territoire bruxellois (10.000 places), cette offre de stationnement complémentaire profiterait aux résidents bruxellois sans pour autant les inciter à utiliser davantage la voiture ;
- Incitation au car-sharing et car-pooling à l'échelle métropolitaine, notamment par la réservation d'espaces dédiés sur les voiries métropolitaines pour augmenter la vitesse de déplacements. Par ailleurs, la Région prévoira, dans ses P+R, un nombre clairement défini d'emplacements de parking pour le covoiturage ;
- Promotion de la vision et des actions bruxelloises auprès des Régions et communes partenaires pour la mise en œuvre d'une politique d'amélioration de la mobilité des navetteurs à l'échelle de la métropole.

La logistique à l'échelle métropolitaine

Plus 90% de la distribution urbaine de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale est effectuée par la route, tandis que 45% des livraisons urbaines génèrent près de 80% des trajets logistiques.

Afin de répondre aux objectifs globaux de mobilité, la Région plaide pour un approvisionnement plus efficace et plus propre de la Région en partenariat avec les différents acteurs. Pour la logistique de base et la distribution urbaine, l'objectif est de réduire de 10% le nombre de kilomètres parcourus pour les livraisons à l'horizon 2025 et de 50% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030.

A cette fin, et tenant compte de la croissance significative de la demande, la Région veillera à :

- Réduire et optimiser les mouvements de camions et camionnettes transportant des marchandises dans la ville et depuis les centres logistiques faisant le lien avec l'extérieur ;
- Encourager le report modal de la route vers le rail ;
- Améliorer le bilan et l'efficacité des mouvements logistiques routiers en encourageant les acteurs à grouper les marchandises et à mutualiser les flux de livraison ;
- Encourager l'usage des véhicules adaptés aux tâches (proportionnalité de la taille du véhicule et des livrai-

sons) les plus vertueux en matière environnementale et notamment via l'usage de vélos-cargo et assimilés ;

- Améliorer les conditions de circulation des livreurs en leur réservant des espaces de livraison adaptés et disponibles ;
- Promouvoir le développement intégré des activités de distribution et de stockage. Des centres d'échanges logistiques pourront voir le jour sous forme de plateformes multi-usages, adaptées au contexte urbain, permettant notamment de transborder des marchandises. Les sites pressentis sont :
 - La zone portuaire nord où se développe un système de transbordement avec une plateforme régionale ;
 - Le site de Schaerbeek-Formation, maillon futur essentiel de l'armature logistique, par son accessibilité tri-modale et ses réserves foncières.

Par ailleurs, en fonction des potentiels urbains et économiques, des plateformes logistiques spécifiques pourront se développer à différents endroits du territoire bruxellois. L'accessibilité bi- voire tri-modale sera privilégiée.

A L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET LOCALE

l'organisation de la mobilité et de la ville polycentrique

L'échelle régionale et locale se définit comme celle des déplacements quotidiens des Bruxellois, pour laquelle un maillage fin permet de rejoindre facilement un autre point du quartier ou les réseaux des "corridors", et ce quel que soit le mode utilisé. En ce qui concerne les transports publics, leur offre y est performante tant en termes d'horaires que de fréquence.

Cette vision polycentrique et de proximité telle que préconisée par la Région ambitionne de limiter les besoins de mobilité.

Cette ambition est mise en œuvre à travers le développement des nouveaux pôles de développement prioritaire mais également à travers la densification à proximité des nœuds multimodaux et des Noyaux d'Identité Locale qui articulent la « ville des courtes distances ».

Appuyer le développement urbain sur les nœuds multimodaux

La localisation des activités et des fonctions urbaines ainsi que leur accessibilité déterminent fortement la demande et les pratiques de mobilité. Les nœuds multimodaux, lieu de convergence des réseaux de transport, permettent de connecter activités, fonctions et services de mobilité en un même lieu. Ils offrent tous les services de proximité, sont bien desservis et permettent de rejoindre facilement d'autres pôles de la ville.

Ces nœuds jouent des rôles multiples :

- Ils permettent d'envisager la densification et l'intensification des polarités urbaines existantes sur un modèle durable de la ville compacte. En ce sens, les infrastructures existantes structurent très fortement le territoire, en proposant une trame pour les déplacements sur laquelle la construction de la ville s'est basée et doit se poursuivre ;
- Les nœuds multimodaux sont des pôles structurants de la ville des courtes distances et constituent un vecteur essentiel de la réduction des besoins de déplacement (en longueur et en nombre) ;
- La localisation des pôles de développement est lar-

gement conditionnée par l'architecture du réseau de transport public dès lors que ces pôles génèrent un flux d'une certaine importance. A leur tour, les développements du réseau définissent de nouvelles conditions de mobilité et de nouvelles opportunités pour le développement territorial ;

- Le développement des nœuds doit contribuer à un développement socialement et économiquement équilibré. Il est donc essentiel que les nouveaux nœuds de transport soutiennent la vision territoriale multipolaire.

Afin d'assurer la réalisation de ces rôles, le réseau de transport public mis en place par la Région :

- Est hiérarchisé sur le territoire en répondant à 2 objectifs : la densification du territoire et le développement multipolaire de la ville ;
- Garantit un niveau d'accessibilité minimum et suffisant dans toutes les parties du territoire, en corrigeant les inégalités actuelles ;
- Connecte les pôles de développement avec l'hypercentre et les pôles entre eux ;

→ S'appuie sur le réseau des gares comme lieux d'échanges modaux, la complémentarité des modes de transport étant organisée au bénéfice de l'efficacité du réseau.

Au-delà des transports publics, en complément ou en superposition aux Noyaux d'Identité Locale, les pôles multimodaux devront rassembler diverses solutions de mobilité - de l'information à la distribution - comme les véhicules partagés (vélos, scooters, voitures), les parkings vélos, ou

les bornes de rechargement, box de livraisons, informations piétonnes, etc. L'accessibilité des PMR à ces pôles et aux services qui leur sont offerts est essentielle.

La création de nœuds multimodaux doit donc être recherchée en fonction des besoins de développement urbain, et proposer une offre de transport renforcée dans les endroits denses. Inversement, la présence de nœuds multimodaux donnera lieu au développement urbain.

Intégration du développement polycentrique

La Région a pour vocation de répondre à l'essor démographique et d'accompagner le parcours résidentiel de chacun (c'est-à-dire de permettre à chacun de trouver la formule de logement qui correspond le mieux à ses besoins du moment) tout en garantissant la qualité de vie des Bruxellois.

Cette stratégie régionale repose notamment sur l'émergence des pôles de développement prioritaire et le développement de la zone du Canal. Valoriser ces potentiels

s'entend également comme le fait de proposer la structure de mobilité la plus pertinente en fonction de l'existant et des caractéristiques des sites à développer, tout en appliquant autant que possible le principe de ville de proximité.

En tout état de cause, les nouveaux quartiers seront irrigués par un ou plusieurs corridors de mobilité. Ils donneront par conséquent accès à une offre de transport public efficace et laisseront une large place aux modes actifs tout en permettant l'accessibilité automobile appropriée.

Les modes actifs (piétons et cyclistes)

A Bruxelles, 64% des déplacements s'effectuent sur une distance de moins de 5 km et plus de 77% des déplacements sur une distance de moins de 7,5 km. La distance est une variable essentielle dans le choix du mode de déplacement. Ainsi, on constate que :

- La marche est le mode de déplacement privilégié pour les déplacements courts (jusqu'à 3 km) et le vélo pour des distances jusqu'à 5 km ;
- Le transport public est principalement utilisé pour les déplacements de plus de 2 km ;
- La voiture demeure très utilisée pour des déplacements courts : 17% de part modale pour des déplacements de 0,5 à 1 km, 34% pour des déplacements de 1 km à 2 km et 45% pour des déplacements de 2 km à 3 km.

Sur cette base, et en lien avec l'ambition territoriale de "ville des courtes distances", l'objectif est de faire des modes actifs le moyen de déplacement privilégié pour les distances de moins de 5 km à l'horizon 2030. Bruxelles doit devenir une région exemplaire pour les modes actifs à l'horizon 2025 dans laquelle la mobilité à pied ou à vélo se fait dans des conditions optimales.

LE MODE PIÉTON

La marche est le mode de déplacement actif naturel, sain, gratuit apportant un sentiment d'autonomie important et un accès immédiat à toutes les destinations de la ville (c'est-à-dire qu'il permet de ne pas avoir à chercher un lieu où stationner). La marche offre une fiabilité de temps de parcours et est le mode de déplacement le plus rapide pour les trajets courts. Enfin, la ville avec ses quartiers compacts et ses rues denses, est adaptée au mode piéton. Cette configuration explique partiellement que la marche est déjà le mode de déplacement le plus pratiqué pour les déplacements intra-bruxellois : 37% de déplacements sont faits à pied, dont 43% pour les déplacements courts.

Afin de faire dès 2030 des modes actifs le mode de déplacement majoritaire pour les déplacements courts, la Région souhaite atteindre pour ceux-ci une part modale pour la marche à pied de minimum 50%. Pour atteindre cet objectif, il convient de donner davantage de place au piéton dans l'espace public et d'améliorer la qualité des aménagements piétons.

La Région entend :

- Imposer dans tous les projets soumis à permis d'urbanisme, une approche urbanistique mettant en avant les espaces dédiés aux piétons :
 - Cheminement naturel garanti (maillage fin du réseau piéton) et sécurisé ;
 - Aménagements agréables (mobilier urbain, revêtements, ...) ;
 - Accessibilité et confort maximal (trottoirs larges, traversées confortables, accès PMR, ...) ;
- Créer des itinéraires piétons régionaux pour relier les quartiers et Noyaux d'Identité Locale entre eux y compris via des passerelles et ascenseurs cyclo-piétons. Ces itinéraires disposeront d'un niveau de confort pour le piéton supérieur à la moyenne des espaces de circulation piétons et d'un balisage promouvant l'usage de la marche ;
- Utiliser des nouvelles technologies pour encourager la marche (informations et navigation interactive à destination des piétons), dans le cadre d'une approche multimodale.

Par ailleurs, il est nécessaire de faciliter le confort des piétons dans les correspondances et les cheminements. Pour ce faire, dans un rayon de 400 à 700 mètres autour des principales destinations urbaines (cheminements vers les haltes et gares, cheminements principaux, ...), les chemins d'accès seront continus, de qualité, lisibles et sécurisés et garantis aux PMR.

LA CRÉATION DE ZONES APAISÉES

La Région soutient la création de zones apaisées, sous la forme de piétonniers, de zones 20 (type zone résidentielle) ou de zones de rencontre donnant une priorité aux modes actifs. Ces zones contribuent à la sécurisation de l'espace public au bénéfice de l'amélioration de la qualité de vie des riverains. Sur un réseau global de voiries de 1.750km (dont 1400km de voiries communales), la création de 250 km de zones apaisées à l'horizon 2030 sur l'ensemble du territoire et de 400 km à l'horizon 2040 constitue l'objectif bruxellois. En outre, la Région soutient la création de zones apaisées pour les environnements des écoles et des noyaux d'identité locale. Ces projets seront adaptés à chaque situation locale, en concertation avec les communes, les écoles et les associations représentatives concernées.

LE MODE VÉLO

La part modale du vélo a triplé en 10 ans. Cette croissance doit se poursuivre en travaillant autant sur l'offre vélo (aménagement d'infrastructures et équipements), que sur la demande.

A l'image du réseau de transport public, un maillage cyclable fin et sécurisé est essentiel : celui-ci permet non seulement de garantir une cyclabilité complète de l'origine à la destination, mais permet également d'apaiser l'espace public (moins d'espace consacré à la voiture, moins de pollutions).

Pour stimuler la demande en matière d'usage du vélo, il est préconisé de :

- Augmenter la part des ménages bruxellois qui détiennent au moins un vélo et/ou un accès à un vélo partagé pour atteindre 70% en 2025 ;
- Poursuivre et intensifier les actions de sensibilisation, en particulier auprès des publics qui ne pratiquent pas le vélo ;
- Promouvoir l'usage du vélo à assistance électrique ;
- Promouvoir le transport de marchandises à vélo ;
- Promouvoir l'offre de vélos d'entreprise ;
- Apaiser la vitesse dans les quartiers et y favoriser la mixité des aménagements.

En ce qui concerne le réseau cyclable, l'objectif est le doublement du réseau sur l'ensemble du territoire bruxellois, en concertation avec les communes et associations de cyclistes. De nouvelles infrastructures cyclo-piétonnes, notamment le long du Canal, seront privilégiées de manière à lutter contre les effets de barrière urbaine. Enfin, l'entretien et la gestion de l'infrastructure cyclable, en ce compris la propreté et le déneigement, seront assurés.

Pour ce qui concerne les vélos partagés, il faut faciliter le développement de l'offre de vélos en libre-service et en location, tant quantitativement que qualitativement, sur l'ensemble du territoire régional, et en particulier dans les zones densément peuplées.

Par ailleurs, le vol de vélo reste problématique et doit faire l'objet d'une lutte renforcée entre tous les acteurs compétents et à tous niveaux de pouvoir : régional et communal, en collaboration avec la police, les services prévention, l'Agence de Stationnement, etc.

Enfin, l'exiguïté des logements bruxellois est souvent un obstacle pour détenir un vélo, c'est la raison pour laquelle il faut augmenter les possibilités de stationnement du vélo en voirie et hors-voirie en fonction de la densité de population (parking ou box vélo par exemple, ...). Par ailleurs, les centres commerciaux régionaux et locaux, les zones apaisées et les espaces verts doivent disposer d'emplacements de parking à vélos de qualité suffisante pour les visiteurs.



La desserte ferroviaire régionale

Le réseau ferroviaire bruxellois mesure environ 96 km et est 5 fois supérieur à la densité moyenne nationale. Ce réseau accueille environ 1.200 trains par jour. Sur 31 haltes en service, certaines jouissent d'une intermodalité avec le métro et nombreuses sont celles qui proposent une intermodalité avec des lignes structurantes de transport public. Cependant, l'offre ferroviaire est concentrée à 90% dans la Jonction Nord-Midi, ce qui réduit l'attractivité du chemin de fer pour les déplacements intra-bruxellois.

En effet, si les trois gares de la jonction sont les plus fréquentées du pays, la fréquentation des autres gares bruxelloises (desservant les lignes 26 à l'est, 28 à l'ouest, lignes 161, 28 et 50/60 formant une relation est-ouest) reste trop faible au vu de leur potentiel.

La Région porte donc l'ambition de quintupler la part modale du rail pour les trajets intra-bruxellois à l'horizon 2030. A cette fin, en cohérence avec la vision métropolitaine, les objectifs sont les suivants :

→ Disposer d'une offre ferroviaire de 4 trains par heure sur

l'ensemble du territoire bruxellois, en semaine et le samedi, en étendant la plage horaire jusque minimum 23h ;

- Activer la relation est-ouest en reliant le quartier européen et le quartier nord, Jette, Berchem ;
- Augmenter l'offre et les fréquences entre le bassin de population de l'ouest et les zones d'emploi de l'aéroport.

Le nombre de trains ne constitue cependant pas l'unique levier à actionner pour inciter les Bruxellois à emprunter l'offre ferroviaire pour des déplacements intra-bruxellois. Outre un plan de transport ambitieux, il est nécessaire de :

- Communiquer l'offre S aux usagers bruxellois, insuffisamment connue depuis son lancement ;
- Proposer une tarification multimodale, attractive et intégrée entre les opérateurs de transport publics et les différents prestataires de service de mobilité complémentaires ;
- Rénover les haltes ferroviaires, en général dégradées et ainsi rendre l'offre ferroviaire intra-bruxelloise plus visible et attractive. Pour ce faire, la Région entend réaliser un véritable programme de valorisation des haltes ferroviaires avec l'État fédéral dans le cadre de Beliris ;

→ Créer de nouvelles haltes ferroviaires près des nœuds multimodaux (zones de développement immobilier dense, quartiers denses faiblement desservis en transport public). Les haltes de Anderlecht-CERIA, Verboekhoven, Josaphat-Wahis, Cureghem, Erasme sont privilégiées.

Enfin, en fonction de l'évolution du secteur ferroviaire, du développement de l'offre S tenant compte des be-

soins bruxellois, dans le cadre d'une éventuelle ouverture du marché du transport intérieur de personnes, la Région bruxelloise analysera l'opportunité d'exploiter via un opérateur de transport, le réseau ferroviaire intra-bruxellois avec pour objectif de proposer une offre régionale de transport supplémentaire sur les lignes ferroviaires actuellement sous-exploitées.

A l'échelle régionale et locale : L'évolution du transport public STIB

Le transport public et les modes actifs sont et doivent continuer d'être les modes de déplacements de base de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Ces modes de déplacements restent les plus efficaces. La vision polycentrique et de proximité du PRDD tant sur le plan du développement urbain que de la mobilité, s'inscrivent dans cet objectif.

Le transport public doit profiter d'un investissement constant pour maintenir voire augmenter son efficacité.

La fréquentation des transports publics STIB n'a cessé d'augmenter ces dernières années (+19% en 5 ans), pour atteindre 402 millions de voyage en 2017. L'offre de transport de la STIB en raison des investissements importants consentis par la Région (mise en service de nouveaux trams, de nouveaux bus, augmentation des fréquences, etc.) a également crû de manière spectaculaire ces dernières années.

Améliorer la qualité de l'offre de transport public est une priorité pour favoriser le report modal depuis la voiture. Il s'agit d'augmenter le confort des usagers mais également la fréquence, les plages-horaire du service de transports en commun, par exemple via du transport public à la demande (entre autres sur initiative de la Région) et d'assurer une offre dimensionnante en-dehors des heures de pointe (y compris la nuit, les weekends, jours fériés, et vacances scolaires) afin de répondre aux différents besoins.

La vitesse et la régularité des lignes sont un aspect non négligeable de l'attractivité du transport public. Porter une attention particulière à la performance des transports en commun de surface doit permettre d'augmenter à nouveau la vitesse commerciale des véhicules STIB

d'un à trois km/h (avec une priorité sur les réseaux Plus et Confort) et ainsi améliorer l'offre de terminus à terminus.

RÉSEAU LÉGER DE SURFACE

Il s'agit de poursuivre les investissements visant à amplifier l'offre fine en vue de répondre à l'augmentation de la demande et à améliorer la desserte des pôles de développement prioritaires. La Région continuera à augmenter la qualité de service par l'amélioration de l'accessibilité - notamment PMR - des véhicules (nouveaux modèles), des stations et arrêts et à faciliter l'intermodalité.

L'offre de bus doit répondre au plus près aux besoins des voyageurs par une bonne couverture géographique des quartiers en Région bruxelloise, par une présence renforcée dans l'espace public et via une meilleure coordination entre les différents opérateurs bus desservant le territoire bruxellois.

RÉSEAU MÉTRO ET PRÉMÉTRO

Outre la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de grande capacité, l'amélioration de la qualité de service est un levier d'action essentiel et déjà encadré par le plan pluriannuel d'investissement 2016-2025.

A cette fin, la Région achètera du matériel roulant performant et accessible, et investira dans l'adaptation de la circulation et dans l'évolution des technologies de conduite et de signalisation (renouvellement du système de signalisation métro par un système permettant d'exploiter le réseau à des fréquences plus élevées et ainsi gagner 36% de capacité). La création de dépôts supplémentaires est par ailleurs nécessaire et une mixité des fonctions urbaines est à privilégier dans leur conception. Les investissements visant à améliorer l'accessibilité se-



ront poursuivis dans les stations de métro et pré métro (ascenseurs, escalators, cheminements PMR) ainsi que dans l'aménagement des arrêts de surface.

L'accès à un réseau Wifi dans les lieux de transport public sera généralisé.

L'offre de transport s'intégrera dans l'offre de transport métropolitaine pluri-opérateurs et dans la nouvelle configuration des entrées de ville, notamment pour la desserte des P+R et l'offre de stationnement des riverains.

LES EXTENSIONS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC RÉGIONAUX

Les projets de développement de l'offre de transport public de haute performance sont les plus structurants. Les projets prévus à l'horizon 2025 sont déjà planifiés :

- Conversion en métro de la liaison pré-métro existante entre Albert et Gare du Nord et prolongement de la liaison métro vers Bordet afin de desservir les quartiers du Nord-Est et créer un nœud multimodal avec la ligne SNCB 26 ;
- Réalisation d'un tunnel en "Y" et d'une station souterraine à Meiser.

Par ailleurs, il est également prévu de réaliser :

- Le prolongement de la ligne T3 depuis Esplanade jusqu'au plateau du Heysel ;
- La création de la ligne T9 de Simonis jusqu'à l'UZ VUB puis vers le plateau du Heysel.
- Dans la foulée de la finalisation de l'extension Bordet-Albert, il est préconisé d'étudier le maillage optimal du réseau à haute performance à l'horizon 2040 et définir les priorités de réalisation :
 - Métro Sud (Forest > Uccle) ;
 - Liaison de transport public à haute performance ouest :
 - Simonis-Berchem>Grand Bigard ;
 - Rocade Ouest, de la Gare de l'Ouest vers Jette et Laeken au nord et vers Westland Shopping au sud ;
 - Liaison de transport public à haute performance Est sur la moyenne ceinture (en tenant compte du réseau ferroviaire) ;
 - Liaison de transport public à haute performance Delta > Gare d'Etterbeek > Flagey > Luxembourg > Maelbek > Saint-Josse > Botanique vers Simonis via Rogier, Yser et Ribaucourt ;
 - Finalisation de la liaison petite ceinture : ajout des arrêts Tour & Taxis, Canal et Gare du Nord entre Simonis et Botanique ;
 - Liaison à haute performance vers le cadran nord-ouest de la Région et Neder-over-Heembeek.

L'évolution du réseau routier : vers une nouvelle utilisation de la voiture

Si la voiture reste un mode de déplacement parfois indispensable, il est nécessaire de redéfinir sa place et ses usages dans l'espace public.

La Région souhaite limiter l'usage de la voiture individuelle aux réelles nécessités, lorsqu'il s'agit du mode le plus adapté. Elle entend favoriser une utilisation raisonnée de la voiture découplée de sa possession et de son caractère autosoliste (autopartage par exemple). En ce sens, il s'agira de mettre en place les différentes solutions alternatives pour prolonger la tendance bruxelloise - baisse de la part modale de la voiture de 50% en 1999 à 32% en 2010, pour atteindre 25% au niveau global (déplacements internes et interrégionaux) en 2030.

L'INTÉGRATION URBAINE DU RÉSEAU ROUTIER

Au niveau infrastructurel, le réseau routier, et en particulier ses ouvrages d'art, doit faire l'objet d'une rénovation et d'une maintenance accrue afin de garantir sa robustesse et la sécurité des usagers.

De plus, il est indispensable d'améliorer l'intégration urbaine des ouvrages d'art, comme l'habillage des trémies par exemple. Trop souvent, les ouvrages d'art ont été conçus en ne tenant pas compte de leur impact urbain sur un quartier (barrière urbaine, saleté, insécurité). Il est dès lors essentiel que les ouvrages d'art qui constituent le réseau de transport fassent l'objet d'une meilleure intégration esthétique. Cette intégration devra mettre en valeur le patrimoine et l'esprit bruxellois, en collaboration avec le monde artistique.

Chaque projet de réaménagement du réseau de voirie sera également soumis à un « test de verdure ». L'intégration d'arbres d'alignement et d'autres structures vertes contribue en effet à l'identité paysagère et crée des corridors écologiques dans la Région.

DES CORRIDORS MULTIMODAUX DE MOBILITÉ

Indépendamment du traitement réservé aux ouvrages d'art, la transformation de l'ensemble des voiries de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mo-

bilité est une nécessité. Cette ambition s'inscrit dans la volonté de développer les services alternatifs à la voiture individuelle et d'améliorer les espaces publics. La transformation urbaine doit être accompagnée d'une attention majeure au maintien de l'accessibilité régionale et à la lutte contre la congestion.

Ainsi, la moyenne ceinture est un corridor en rocade essentiel au réseau bruxellois. La Région entend, à l'horizon 2040, équiper ce corridor d'une liaison de transport public à haute performance sur l'ensemble de son parcours. Les offres déjà existantes seront donc étendues et connectées. Cet axe doit également accueillir un itinéraire cyclable au fur et à mesure de la réorganisation multimodale de la voirie.

La petite ceinture, rocade du cœur de la Région, est d'une remarquable efficacité en matière de mobilité. Toutefois, l'espace public actuellement saturé doit être substantiellement rééquilibré de manière à en améliorer la qualité tant en matière de bruit, de qualité de l'air, de traversabilité que de verdurisation.

Son réaménagement permettra d'augmenter l'offre de transports en commun, finaliser le réseau de pistes séparées et étudier la couverture partielle de cet axe routier, sans augmenter sa capacité, au profit d'espaces publics de qualité et multimodaux.

Tous ces projets entraîneront nécessairement des chantiers considérables, avec un impact important sur l'espace public. Etant donné le nombre de chantiers annuels (120.000 chantiers dans l'espace public régional en 2017, dont 4.000 importants), la coordination des chantiers sera optimisée et accompagnée d'un plan de circulation alternative performant.

GARANTIR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les aménagements routiers doivent garantir une sécurité routière optimale et rencontrer l'objectif bruxellois de réduction d'ici 2020 de la moitié du nombre de blessés et de tués sur la route par rapport à 2010, conformément aux engagements pris lors des Etats généraux de la Sécurité Routière. La « Vision Zéro » doit être intégrée dans les différentes approches.

En application de l'objectif de création de zones apaisées et accessibles à tous, la transformation du réseau des voies locales en zone 30 sera poursuivie en concertation avec les communes. La généralisation du concept des "rues des écoles" à toute la Région sera analysée.

Par ailleurs, il est essentiel de prendre des mesures liées à l'éducation, au respect du Code de la route et aux technologies des véhicules pour garantir la sécurité durable du trafic.

Le programme d'actions visant à résoudre les « points noirs » et « Zones à Concentration d'Accidents - ZACA » sera accéléré. Par ailleurs, l'installation d'un réseau de caméras performantes permettant une surveillance continue du réseau routier est prévue, en particulier dans les tunnels.

GARANTIR UNE CIRCULATION FLUIDE DES VÉHICULES DE SECOURS ET D'URGENCE

La congestion automobile croissante, couplée au développement de projets de réduction des capacités routières au profit d'espaces publics plus qualitatifs, a eu au cours du temps un impact non négligeable sur les temps d'intervention des véhicules de secours et d'urgence.

S'agissant d'un enjeu majeur pour la sécurité des usagers de la Région, il est pourtant indispensable de garantir la circulation de ces véhicules sur l'ensemble du territoire.

Les besoins des services de secours et d'urgence sont doubles : d'une part, il est nécessaire de leur garantir un déplacement rapide sur leurs itinéraires de déplacement principaux. D'autre part, il est nécessaire de leur garantir un accès à l'ensemble du tissu bâti de la Région. En ce sens, deux axes de réflexion peuvent être développés en parallèle : l'adéquation des aménagements de l'espace public au gabarit des véhicules de secours actuels et l'acquisition de véhicules de secours plus petits adaptés au contexte urbain très dense de certains quartiers de la Région.

LE STATIONNEMENT

Accompagnant l'époque du « tout à la voiture », les politiques de stationnement ont favorisé une augmentation de l'offre de stationnement pour répondre à une demande automobile toujours croissante, détériorant la qualité de l'espace public et alimentant la congestion.

Le premier plan régional de stationnement ainsi que les plans d'actions communaux de stationnement ont permis de franchir une première étape régionale qu'il est nécessaire de poursuivre. Parallèlement, la récente Agence

Régionale de Stationnement offre aux communes la possibilité de déléguer leurs compétences de contrôle et de perception du stationnement, le suivi des plans d'action communaux, la mise en œuvre d'une politique de stationnement vélo, ou encore la création de parkings publics.

Le dernier comptage des emplacements de stationnement en voirie effectué par Bruxelles Mobilité en 2014 recensait 264.199 places (293.057 en 2010) dont 74.667 non réglementées. Hors voirie, le nombre d'emplacements disponibles est estimé à 647.000.

Pour répondre à l'objectif de réduction du nombre de voitures sur le réseau bruxellois, il faut modifier la configuration du parc de stationnement bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics.

A cette fin, la Région fixe comme objectif à l'horizon 2030 de :

- Réduire le nombre de places en voirie en-dessous de 200.000 ;
- Réduire le nombre de places non réglementées à 35.000 ;
- Augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains.

Ces objectifs seront poursuivis sans réduire l'accessibilité de la Région et des riverains. Cela passera notamment par la réglementation environnementale (COBRACE) afin de faciliter la mutualisation des parkings privés et du parc de stationnement hors voirie appartenant aux acteurs publics (Région et communes, administrations fédérales, régionales et européennes) au bénéfice des riverains, en prévoyant une tarification du stationnement en voirie incitant les visiteurs et navetteurs à utiliser les alternatives à la voiture individuelle. La Région et l'Agence de stationnement proposeront une solution opérationnelle complète permettant aux différents acteurs de ne pas être pénalisés par cette situation.

De manière générale, pour des raisons financières et liées à la gestion de la mobilité, la méthode proposée consiste à :

- Optimiser l'offre hors voirie déjà gérée (parkings publics et parkings privés mutualisés) ;
- Mutualiser les stocks non encore gérés de places existantes (parksharing) ;
- Construire de nouveaux parkings hors voirie ;
- Lier de manière systématique toute nouvelle construction à un réaménagement qualitatif de l'espace public associé.

Par ailleurs, il est nécessaire de coordonner la tarification du stationnement en voirie et hors voirie étant entendu



que les tarifs hors voirie seront plus attractifs que ceux pratiqués en voirie, qu'il s'agisse de tarifs horaire, forfaitaires et dérogatoires, ou de cartes de stationnement.

LES DEUX ROUES MOTORISÉES

Comme d'autres métropoles européennes, Bruxelles compte un nombre croissant de 2 roues motorisées. La Région entend favoriser les services de motos partagées et augmenter le nombre d'emplacements de stationnement moto de manière harmonieuse dans l'espace public.

LES CARS TOURISTIQUES

Le tourisme génère des retombées économiques importantes. Afin d'offrir un accès confortable et rapide aux points d'intérêt de Bruxelles, ainsi que limiter les mouvements de véhicules imposants et polluants, il est proposé de développer des emplacements de stationnement pour des bus touristiques à proximité du centre-ville. Une tarification du stationnement moyen et longue durée des autocars est envisagée.

Le transport rémunéré de personnes

Les services de taxis (taxis/taxis partagés/taxis moto/nouveaux services de transport rémunéré) sont à considérer comme des modes de déplacement complémentaires au transport public dans la mesure où ils offrent une solution de remplacement aux trajets occasionnels en voiture. Un service de taxis collectifs actif 24h sur 24h sera développé à l'horizon 2040 sur l'ensemble du territoire régional.

En termes de coopération interrégionale, la Région veillera à améliorer la desserte des aéroports, dont celui de Brussels National, par les opérateurs bruxellois, afin d'éviter le retour à Bruxelles de taxis vides.

Nouveaux véhicules et nouveaux usages

La notion d'économie de partage doit structurer l'approche bruxelloise en ce qui concerne le covoiturage et l'autopartage.

Les agréments des services d'autopartage veilleront à favoriser la création d'offres locales et métropolitaines permettant les trajets de type round trip, one way, free floating en les répartissant selon le potentiel d'utilisateurs et le taux de motorisation des Bruxellois.

La Région facilitera la création de systèmes coopératifs de mise en relation entre Bruxellois, notamment via une plateforme électronique open-data régionale de covoiturage et d'autopartage entre particuliers.

La logistique intra-bruxelloise

La vision de la logistique en Région de Bruxelles-Capitale a été développée dans les échelles internationale/nationale/métropolitaine. De fait, les flux sortent et entrent de la Région : la rationalisation des flux entrants et le report modal au bénéfice de modes durables doit être maximale.

A l'horizon 2025, vu la répartition modale actuelle et la structure des coûts de distribution, il faut prioritairement améliorer l'efficacité du transport routier intrarégional et rendre le « dernier kilomètre » plus propre. La Région limitera autant que possible la circulation des poids lourds en ville et visera l'optimisation de leur chargement en incitant les opérateurs logistiques à mieux coordonner leurs tournées. À moyen terme, une mutualisation des flottes pourrait être envisagée.



LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PRDD

Après avoir identifié les « défis » auxquels la Région est confrontée, il est indispensable de créer les conditions de réussite pour la mise en œuvre du PRDD.

Elles sont au nombre de trois :

- Développer les collaborations entre tous les acteurs publics de la ville, à toutes les échelles et à tous les niveaux de pouvoir ;
- Mettre en œuvre une planification dynamique et cohérente au travers de divers instruments régionaux ;
- Associer le citoyen au développement régional.

La multiplicité des acteurs agissant à Bruxelles ne facilite pas le développement d'une vision et d'une action commune. Il peut représenter un frein aux collaborations formelles et informelles, complexifier les démarches pour les citoyens et les entreprises, et entraîner une dispersion des moyens budgétaires et humains de la Région.

Afin de concrétiser le projet de ville par le PRDD, il est essentiel de veiller à ce que tous les acteurs travaillent ensemble à des objectifs communs, en dépassant les éventuelles lignes de fracture sectorielles qui les séparent et collaborer sur des thématiques communes.

Développer les collaborations avec les autres acteurs aux différentes échelles

RENFORCER ET COORDONNER LES ACTEURS PUBLICS RÉGIONAUX DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL : LA PLATEFORME TERRITORIALE

Concrètement, afin d'amplifier l'action de la Région dans son développement territorial, le Gouvernement a mené une réforme des administrations et organismes publics liés à l'aménagement du territoire. Son objectif : mutualiser les ressources, collaborer plus efficacement et coordonner les moyens.

Cette réforme a consisté, d'une part, à regrouper au sein d'une nouvelle structure publique les différentes administrations et cellules chargées de la statistique, de la connaissance socio-économique et de la planification territoriale à Bruxelles (perspective.brussels) et, d'autre part, à créer un véritable opérateur de développement public, chargé de mettre en œuvre les orientations stratégiques de développement, le cas échéant en acquérant et en urbanisant des terrains (Sau.brussels).

Un Comité régional de développement territorial (CRDT) a été créé. Il est composé des administrations en charge de la planification, de l'urbanisme et du patrimoine, du logement, de l'environnement, de la mobilité, de la propreté, ainsi que la société de transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) et a pour mission d'organiser la concertation entre ces administrations sur les projets de planification afin d'assurer la cohérence des initiatives régionales.

Par ailleurs, l'ambition portée par ce PRDD, et plus particulièrement le développement de nouveaux quartiers, nécessite de s'assurer que les démarches pour l'obtention des permis et autorisations soient alignées aux objectifs poursuivis à l'échelle régionale et que les délais d'obtention soient accélérés.

Cette ambition est fondamentale pour le développement des objectifs poursuivis par le Gouvernement et leur réussite endéans la législature actuelle ; elle représente également un enjeu clé en termes de développement urbain. C'est pourquoi, une réforme conséquente du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) a été réalisée, basée sur deux principes transversaux : la simplification et la rationalisation.

Ainsi, dans le prolongement de la réforme de COBAT, Bruxelles Urbanisme & Patrimoine (BUP) agira comme acteur de la chaîne du projet urbain pour accompagner la concrétisation des projets dans le cadre des procédures urbanistiques.

GOVERNANCE ET COORDINATION DES ACTEURS DU LOGEMENT

Le Conseil de Coordination du Logement a été mis en place en 2015, regroupant les différents acteurs publics compétents en matière de logement. Ce Conseil de Coordination permet à la fois une meilleure information et une meilleure concertation entre partenaires publics. Les travaux et discussions menés au sein du Conseil développent la coopération entre acteurs dans l'objectif de voir davantage de projets communs mixtes entre les acteurs au profit du développement de Bruxelles et de ses habitants.

Un Référent bruxellois du Logement a également été mis en place au sein de perspective.brussels pour assurer, notamment, une meilleure liaison entre les opérateurs publics du logement et les équipes chargées du développement territorial, stratégique et réglementaire de la Région. Le Référent sera ainsi une aide à la réalisation des objectifs en matière de logements tels que programmés dans le présent Plan.

En cette année 2018, la fusion des SISP consécutive à la 6^{ième} réforme de l'état est arrivée à son terme ; leur nombre a été réduit de 33 à 16. Une évaluation de cette rationalisation sera rapidement menée.

D'ici 2019, l'identification des projets nécessaires pour répondre à 100% aux objectifs de production de logements publics tels que repris au Plan Régional du Logement et à l'Alliance Habitat, sera réalisée. A l'avenir, un découplage des objectifs de construction et d'aide au logement public sera étudié. Dépassant la seule logique de la brique, la Région se fixera des objectifs en termes de ménages aidés et non plus uniquement de nouveaux logements produits.

En 2021, Bruxelles Logement, la SLRB ainsi que, notamment, les Fédérations de SISP et le SASLS seront réunis physiquement sous un même toit « Welc'home.brus-

sels », dans le bâtiment actuel de la SLRB et le bâtiment voisin acquis récemment. Ce faisant, la volonté de la Région est d'encourager une meilleure opérationnalisation des services aux citoyens par le regroupement et l'optimisation des services liés au logement.

ETABLIR UNE COORDINATION STRATÉGIQUE ENTRE LES POLITIQUES ET LES STRUCTURES PUBLIQUES BRUXELLOISES

Afin de concrétiser le projet de ville par le PRDD, il sera essentiel de veiller à ce que tous les acteurs travaillent ensemble à des objectifs communs, en dépassant les éventuelles lignes de fracture sectorielles pour collaborer sur des thématiques communes.

Ce décloisonnement des acteurs passera par de nouveaux modes de collaboration et de dialogue, mais également par des mécanismes formels de coordination, via une contractualisation des relations entre les responsables politiques et les dirigeants des administrations et OIP para régionaux.

En effet, l'appropriation par les différents acteurs de la vision et des différentes mesures inscrites dans le PRDD requiert la traduction de celles-ci dans leurs objectifs stratégiques et opérationnels, ainsi que la volonté de mener une évaluation permanente des progrès réalisés pour concrétiser le projet de ville.

Dans l'ensemble des contrats de gestion et contrats d'administration des organismes publics régionaux, le PRDD servira de référence pour mettre en place un meilleur suivi des politiques régionales, et permettra également d'aider les autorités et les acteurs publics à prendre des décisions sur leurs stratégies politiques.

DÉVELOPPER LA CONCERTATION ENTRE LA RÉGION ET LES 19 COMMUNES

Afin d'assurer une gestion cohérente des problématiques existant à l'échelle régionale et garantir l'efficacité des politiques de proximité, la Région doit s'inscrire dans une dynamique de collaboration proactive avec les pouvoirs locaux sur le territoire bruxellois

L'entité communale est le pouvoir de proximité par excellence (et souvent le premier lieu de lien social. Elle remplit des missions essentielles et complémentaires à celles menées par l'autorité régionale. A ce titre, la Région entend la soutenir.

Les communes et la Région seront de véritables partenaires pour mener à bien les ambitions et les mesures inscrites dans le PRDD. A cet effet, il sera essentiel de veiller à la bonne synergie des projets locaux avec les objectifs du Plan.

Il sera notamment proposé, dans le respect de l'autonomie communale, la conclusion de Conventions de législation (communale) entre la Région et chacune des 19 communes, tant pour déterminer le cadre budgétaire de l'action communale, que pour s'assurer du respect des objectifs partagés de développement tels que la mobilité, le stationnement, le logement, le développement d'équipements d'intérêt collectif, etc.

DÉVELOPPER LES SYNERGIES AVEC LES INSTANCES COMMUNAUTAIRES

La Région entend également élargir au maximum les partenariats à l'ensemble des forces vives du sol bruxellois et tenter de les fédérer afin de renforcer l'efficacité des politiques publiques.

La Région introduit dans sa logique d'action des transversalités entre les différents niveaux de pouvoir présents à Bruxelles, notamment entre la Région et les instances communautaires (tant les Communautés que les Commissions communautaires régionales). La Région entend développer et renforcer les synergies avec la Communauté française, la Commission Communautaire Française, la Vlaamse Gemeenschap et la Vlaamse Gemeenschapscommissie (ainsi qu'avec les différents pouvoirs organisateurs), afin de mener une politique cohérente et coordonnée à Bruxelles en matière de formation et d'enseignement. Enfin, la Région souhaite collaborer de manière plus systématique avec les pouvoirs organisateurs et les instances communautaires dans le but de mieux intégrer les écoles dans la ville par le biais de « contrats école ». Cet outil permettra de revitaliser les bâtiments scolaires de manière coordonnée et intégrée avec le quartier environnant (espace public, sécurité, mobilité, environnement, ...).

INTÉGRER L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

De nombreuses problématiques bruxelloises dépassent le cadre régional dans leur manifestation, leur gestion et leur résolution. Comme c'est le cas dans toutes les grandes métropoles européennes, certaines matières ne peuvent être gérées efficacement que si l'on prend en compte un territoire plus pertinent que celui de la Région stricto sensu.

Dans une époque marquée par la globalisation et la mondialisation, on ne peut imaginer un plan qui ne tienne pas compte des synergies avec l'aire métropolitaine, ni limiter les capacités d'action aux compétences institutionnelles. Il faudra tenir compte des évolutions et projets dans l'hinterland et tenter de dégager des perspectives de coopération avec les deux autres Régions dans tous les domaines possibles.

La question métropolitaine est à l'ordre du jour dans la plupart des pays du monde. Aux USA, les métropoles veulent pouvoir traiter directement avec l'État fédéral ; en Europe, les tentatives pour mettre en place des structures de gouvernance et de planification stratégique métropolitaines sont nombreuses : Grand Paris, Communautés métropolitaines de Milan, Barcelone, Lyon... L'Europe encourage la gouvernance « multi-niveaux », y compris par un soutien financier aux programmes de coopération.

La gouvernance métropolitaine est le fait de multiples outils permettant de fluidifier les processus de coordination et de coopération : cela va de la création de structures métropolitaines à des mécanismes de coordination entre acteurs.

En Belgique, la concertation dispose à présent d'un nouveau cadre institutionnel issu de la sixième réforme de l'Etat : la « Communauté métropolitaine de Bruxelles » (CMB). Il s'agit d'un lieu de concertation pour les matières d'importance transrégionale comme l'aménagement du territoire, l'environnement, le logement, l'économie, la politique énergétique, la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles.

Les Régions, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale et des Provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon sont membres de droit de la Communauté métropolitaine, de même que l'autorité fédérale. Les communes du Brabant flamand et du Brabant wallon sont libres d'y adhérer. Les Régions devront conclure un Accord de coopération pour fixer les modalités et l'objet de cette concertation.

Quelle que soit la forme choisie pour la mise en place de la Communauté métropolitaine, le fait métropolitain est ainsi consacré et prend une dimension réelle pour qu'au-delà des enjeux partagés, il soit possible de passer aux actes.

Par ailleurs, des programmes entre administrations locales sur des projets concrets participent dès à présent à ce processus de gouvernance métropolitaine. En particulier, le projet Top Noordrand, qui réunit Ruimte Vlaanderen, le Bureau bruxellois de la Planification (perspective.brussels), la province Vlaams-Brabant et Openbare





Vlaams (Afvastoffenmaatschappij). Un programme de développement territorial réunit les acteurs concernés pertinents pour établir un programme d'actions commun. Il s'agit d'un processus intensif de partage et de renforcement des connaissances qui s'ajoute à l'organisation d'un forum interrégional pour l'aménagement du territoire, dont les trois régions font partie.

De même, la collaboration ouverte entre les bouwmeester bruxellois et flamand, ainsi que les administrations des deux régions en charge de l'aménagement du territoire et de l'environnement autour d'un défi spatial spécifique a débouché sur le développement de scénarios d'aménagement d'espaces transfrontaliers et intersectoriels. L'idée de base est la nécessité d'une révolution culturelle dans la politique spatiale et la mise en place d'une politique qui réalise des bénéfices communs en reliant différents secteurs. Cette démarche s'inscrit dans la nécessité de passer d'une planification réactive à une planification proactive.

La dimension métropolitaine indispensable à la réussite du développement territorial est évoquée dans chacun des axes de ce PRDD.

La mobilité requiert néanmoins une concertation urgente.

Il est en dans l'intérêt commun des trois Régions et de l'Etat fédéral de renforcer les politiques publiques permettant de réduire la congestion routière en zone métropolitaine. Il s'agit d'une part, d'améliorer la qualité de vie des habitants et d'en développer l'attractivité dans un contexte de concurrence internationale, d'autre part.

Dès lors, si la Région de Bruxelles-Capitale qui ne peut plus attendre, veut se doter des solutions de mobilité sur son territoire pour faciliter le report modal, il n'en reste pas moins que l'horizon géographique optimal est la zone métropolitaine.

Les projets et solutions de mobilité sont connus de longue date : développement d'un réseau de haute performance métropolitain autre que ferroviaire ; coordination de l'offre bus ; création de 25.000 places P+R dans l'espace métropolitain ; développement de réseaux cyclables interrégionaux ; suivi de la tarification kilométrique (poids lourds) et mise en œuvre d'une tarification kilométrique intelligente pour les véhicules légers ; enfin, position commune entre Régions pour l'offre ferroviaire SNCB. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, ces projets sont nécessaires pour permettre, en parallèle, de réamé-

nager l'infrastructure routière, en particulier le Ring (RO) situé partiellement sur le territoire bruxellois, et ainsi diminuer la pression automobile.

En d'autres termes, l'horizon métropolitain appelle à dépasser le stade de la concertation pour parvenir, dans le cadre d'un fédéralisme de coopération mature, à développer des projets communs.

TRAVAILLER MAIN DANS LA MAIN AVEC LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES

Bruxelles est le siège de trois institutions européennes majeures : la Commission européenne, le Conseil de l'Union européenne et le Service européen d'actions extérieures. Bien que le siège officiel du Parlement européen ait été fixé à Strasbourg et son secrétariat général au Luxembourg, les réunions des groupes politiques et les commissions parlementaires se déroulent à Bruxelles.

Les institutions européennes, les activités connexes qu'elles attirent à Bruxelles, et les populations diverses qu'elles amènent participent de l'identité bruxelloise, de son dynamisme économique, de sa diversité sociale et culturelle et de son attractivité nationale et internationale.

Il faudra veiller sans cesse à réussir une intégration de plus en plus poussée de l'Europe dans la ville, au plus près des Bruxellois, pour que la présence des institutions européennes soit un réel levier de développement urbain et de cohésion sociale.

A cet égard, l'intégration urbanistique du quartier européen, le développement des activités liées aux institutions européennes (diplomatie, lobbying, ONG...), l'instauration d'un dialogue franc et transparent avec les institutions, et le renforcement d'un lien social entre les personnes qui travaillent dans la « sphère européenne » avec l'ensemble des Bruxellois sont autant d'objectifs que la Région bruxelloise doit se fixer à court, moyen et long terme.

Il est dès lors indispensable d'avoir un dialogue permanent avec les instances qui opèrent depuis Bruxelles. En effet, le statut de Bruxelles comme capitale européenne et internationale rend nécessaire le fait que la Région prenne à bras le corps une « politique de siège » proactive avec l'ensemble des institutions internationales présentes à Bruxelles et en particulier celles de l'Union européenne. La Région se positionnera également en vue de saisir toute nouvelle opportunité d'installation sur son territoire d'organisations internationales.

PROMOUVOIR L'INVESTISSEMENT DE L'ETAT FÉDÉRAL DANS SA CAPITALE

Bruxelles est à la fois au cœur de l'Europe et au centre du réseau urbain belge. Tant sa position stratégique que son attractivité internationale en font le moteur économique non seulement de l'aire métropolitaine, mais également du pays, ce qui justifie un effort financier du fédéral envers sa capitale.

La Région souhaite en particulier une concertation avec les instances fédérales pour y apporter des solutions concernant les thématiques suivantes :

→ L'investissement dans les gares au profit des Bruxellois et de tous leurs usagers :

La gare du Midi a certes fait l'objet de travaux pour l'arrivée du TGV (1994), mais elle n'a pas subi de rénovation globale comme la gare d'Anvers ou la gare de Liège. La gare du Nord est elle aussi dans un état médiocre. Dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement de la SNCB (2013 - 2025), des montants avaient été réservés pour la rénovation des gares. Il importe qu'ils soient confirmés, suffisants et garantis.

→ Les Institutions scientifiques fédérales, dont les musées, revêtent une importance cruciale pour l'attractivité touristique de Bruxelles :

Si des efforts ont été réalisés pour le Musée des Sciences naturelles, le Musée des Instruments de musique et le Musée Magritte, il reste tout à fait anormal que l'on ait fermé le musée d'Art Moderne sans offrir d'alternatives. C'est pourquoi la Région a décidé de créer un Musée d'Art Moderne et Contemporain. Les collections fédérales pourraient être intégrées dans ce Musée. La Région plaide par ailleurs, pour des travaux urgents de modernisation des Musées Royaux des Beaux-arts et des Musées Royaux d'Art et d'Histoire au Cinquantenaire.

→ La mobilisation des ressources foncières fédérales (friches ferroviaires, ...) et en particulier certains bâtiments emblématiques gérés par la Régie des Bâtiments : Le Palais de justice dont l'avenir incertain est enlaidi par des échafaudages depuis maintenant 30 ans ou encore le Conservatoire royal dont certains locaux sont devenus inaccessibles car dangereux. Des négociations sur l'avenir de sites qui seront délaissés par l'Etat doivent s'engager (prisons de St Gilles et Forest, caserne Gêruzet, ...) ; de même que sur l'avenir de bâtiments qui pourraient être quittés dans le cadre de la rationalisation des surfaces de bureaux occupées par l'Etat fédéral.

Mettre en place une planification dynamique et cohérente au travers de divers instruments régionaux

DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE SUIVI DES POLITIQUES RÉGIONALES

La mise en œuvre du projet de ville doit faire l'objet d'un suivi permanent. La dynamique urbaine est particulièrement complexe et exige une mise en perspective régulière. Il s'agit non seulement de s'assurer de la bonne mise en œuvre du PRDD, mais aussi d'évaluer les tendances du développement urbain et, le cas échéant, la pertinence dans le temps des objectifs qui fondent le PRDD.

En d'autres mots, il s'agit de mettre en place une planification stratégique, c'est-à-dire un processus d'adaptation continue et d'ajustement des objectifs en fonction de l'évolution des problématiques, et tenant compte des différentes temporalités qui régissent le développement territorial (temporalité de législature, temporalité d'une stratégie, temporalité de la mise en œuvre, ...).

Cela implique d'assurer un monitoring du PRDD actuel pour en suivre la mise en œuvre et ses conséquences (notamment environnementales) et d'analyser l'évolution des paramètres urbains pour connaître et répondre aux nouveaux défis.

Tirer parti du suivi environnemental légal et du suivi du contexte régional pour conduire une réflexion approfondie sur les grands thèmes du PRDD, permettra de poursuivre cet objectif.

Perspective.brussels sera chargé de réaliser le monitoring des actions et objectifs du PRDD et de faire des propositions de stratégies complémentaires auprès du Gouvernement si la nécessité de renforcer l'action prévue pour atteindre l'objectif fixé se fait sentir, le cas échéant en concertation avec les administrations concernées. Un premier rapport faisant état des actions entreprises et des domaines à développer sera déposé dans les deux ans suivant l'approbation du PRDD. Il comprendra une feuille de route proposant les domaines de travail à développer en priorité ainsi qu'un échéancier.

CRÉER DES INFRASTRUCTURES DE VILLE INTELLIGENTE

Les villes européennes définissent la ville intelligente comme une ville dans laquelle l'usage des nouvelles technologies se traduit par un meilleur service public envers le citoyen, un meilleur usage des ressources et moins d'incidence sur l'environnement. Pour les promoteurs de la Smart City, c'est en misant sur les nouvelles technologies que l'on pourra répondre aux enjeux du développement durable des villes.

Tout comme d'autres villes, la Région de Bruxelles-Capitale se voit obligée par sa densité accrue d'adopter une approche holistique, qui consiste à utiliser les nouvelles technologies pour rendre le fonctionnement de la ville plus efficace. Tel est le concept de la Smart City.

Pour y parvenir, la « Smart City » doit aller de pair avec les « smart citizens ». A Bruxelles, des centaines d'initiatives citoyennes apportent des réponses concrètes, originales et créatives. Ces initiatives illustrent le désir du citoyen d'augmenter la puissance d'actions individuelles et collectives, en privilégiant les activités porteuses de gains écologiques et sociaux. Le rôle des pouvoirs publics est de répondre à cet élan pour favoriser l'apparition des outils améliorant le débat démocratique ou permettant la réalisation des projets collectifs qui contribuent au progrès de la ville.

L'objectif de Brussels Smart City, en tant qu'acteur de la mise en œuvre de la ville intelligente, est de relever les défis du développement urbain de la Région de Bruxelles-Capitale, dans trois dimensions fondamentales :

- Le développement durable, en réponse aux enjeux écologiques ;
- Le développement humain, en réponse aux enjeux sociaux ;
- Le développement économique, en réponse aux enjeux de prospérité.

Brussels Smart City adopte le modèle d'une ville intégrée :

- La Smart City repose sur l'implication et les interactions de quatre catégories d'acteurs : l'administration,

le citoyen, l'entreprise et le monde académique (enseignement, recherche), selon le principe de la « quadruple hélice » ;

- La Smart City se construit dans une logique transversale : elle intègre toutes les dimensions de l'action publique, indépendamment de l'autorité (locale, régionale, communautaire, fédérale) qui en a la charge.

De manière concrète, la Région de Bruxelles-Capitale envisage la Smart City comme une plateforme d'innovation et de participation locale où le secteur public, le monde académique, les intérêts privés et les citoyens peuvent se rencontrer et échanger pour générer une nouvelle valeur, coopérer et créer ensemble.

Les technologies ne sont pas une fin en soi, mais un outil, dans la conception de la ville intelligente. La transition numérique vient en appui des objectifs afin de créer de la valeur ajoutée pour les Bruxellois, citoyens ou entrepreneurs. Les données y jouent un rôle central.

Les villes intelligentes ont en commun d'agir sur leurs services et leurs activités pour les rendre plus efficaces. Les moyens utilisés sont alors très diversifiés, mais possèdent souvent en commun le fait d'utiliser les ressources des technologies numériques (ou TIC, technologies de l'information et de la communication). Le niveau d'intégration des TIC dans les fonctions urbaines est parfois même considéré comme le critère qui distingue les villes intelligentes des autres villes.

Ainsi, la smart city peut se comparer à une lasagne, où trois « couches » de technologies se recouvrent :

1. Les données numériques, en particulier, sont la matière première de la Smart City, en croissance continue. C'est le « Big Data » qui transforme les données en de nouveaux services. Tandis que l'Open Data consiste à nourrir ces services à l'aide de données des autorités publiques ;
2. L'infrastructure réunit tous les équipements nécessaires pour rendre ces données disponibles, grâce à des capteurs (sondes de pollution ou caméras vidéo par exemple), des réseaux de télécommunication (fibre optique, wifi) et des data centers (où les données sont stockées) ;
3. Les logiciels constituent la couche ultime d'intelligence, celle qui crée de l'information à partir des données, comme une application mobile croisant les horaires des transports en commun, la localisation d'un bus dans le trafic et celle d'un smartphone pour informer son utilisateur de l'arrivée prochaine de son bus. Le Plan régional pour l'Innovation 2016-2020 est un des instruments de cette politique. Il prévoit

de mettre en place une plateforme active dans le domaine de la mobilité urbaine.

Entrer dans un dynamique « Smart City » implique de considérer les diverses politiques (énergie et climat, mobilité, planification territoriale, économie circulaire, TIC et innovation, ...) de manière décloisonnées et intégrées les unes aux autres, avec pour but d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Pour se transformer en Smart City, une ville dispose de multiples domaines où agir.

Six directions fondamentales d'action permettent à Brussels Smart City d'orienter ses objectifs :

- La **smart économie** : c'est la ville qui veut se positionner comme une capitale de la nouvelle économie et de l'innovation ainsi que comme pôle d'attractivité ;
- La **smart gouvernance** : c'est la ville dont les services publics sont entrés dans l'ère numérique via des services en ligne efficaces, le wifi ou encore l'exploitation des données numériques produites dans la ville ;
- Le **smart environnement** : c'est la ville qui concilie ses fonctions d'habitat, de mobilité, de pôle économique, ... tout en réduisant son empreinte sur la planète (Réduction de la consommation d'énergie, des ressources naturelles et des émissions polluantes) ;
- La **smart mobilité** : c'est la ville qui s'organise pour offrir une alternative à la congestion et à la pollution automobiles en favorisant l'efficacité des moyens de déplacement collectifs et durables ;
- La **smart population** : c'est la ville qui privilégie le développement de ses citoyens en résorbant les inégalités et les poussant à se former ;
- Les **smarts conditions de vie** : c'est la ville qui se hisse au meilleur niveau en termes de santé ou de sécurité par exemple (on pensera entre autres au développement de l'outil « police on web »).

Afin d'obtenir l'expertise, le financement et la technologie nécessaires pour développer des projets de Smart City, il n'est pas exclu d'avoir recours à des partenariats public-privé.

Un bon dialogue entre les acteurs publics et le secteur privé permet d'intégrer ces nouveaux services à la réalité urbaine.

Le caractère transversal de la stratégie régionale de ville intelligente devra en tout cas être assuré.

Associer le citoyen au développement régional

MOBILISER LA POPULATION AUTOUR DES ENJEUX URBAINS

Au-delà de la gouvernance multiscalaire évoquée plus haut, la nature de celle-ci doit évoluer. En plus de la participation comme méthode d'association des citoyens à la décision publique, la dimension de la production collective, le soutien aux initiatives et aux initiateurs innovants pour le bien-être de la ville doivent être appuyés.

Les villes peuvent avoir comme ambition de mettre les créateurs en évidence. Cela concerne les différentes formes de partenariat public-privé ou public-associatif, mais aussi de soutien aux associations citoyennes, aux nouveaux entrepreneurs qui développent des « biens communs » ou dont les projets participent de la concrétisation du projet de ville.

Cette approche s'inscrit aussi dans la vision des différentes chartes internationales qui redéfinissent le droit à la ville, maintenant que la majorité de l'humanité vit en ville et qu'en Europe on s'approche des trois quarts de la population. C'est pour cela que le Forum Social Mondial proclame la Charte Mondiale du Droit à la Ville (2004) en vue de structurer la gestion des territoires urbains, d'en garantir le caractère démocratique, de soutenir les processus d'organisation civile et d'instituer une gestion durable et responsable. En outre, la Charte Urbaine Européenne du Conseil de l'Europe (2008) décline un nombre de principes de gestion et de gouvernance en vue d'une nouvelle urbanité. Cela nécessite un savoir-vivre ensemble et une nouvelle culture de la vie et de la ville pour en faire un espace urbain durable, une ville de connaissance et une ville solidaire.

Le PRDD peut être un appui pour la constitution d'une plateforme visant à mettre en place des coalitions de développement coproductrices. Une attention particulière peut être portée aux collaborations effectuées dans le cadre de la « société de la connaissance » qui nécessite une meilleure synergie entre la recherche scientifique fondamentale, l'enseignement, les réseaux de connaissance (comme, par exemple, le Brussels Studies Institute), les administrations (comme perspective.brussels et Innoviris), la société civile et les opérateurs urbains.

ASSOCIER LES CITOYENS AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la rénovation urbaine en particulier, les mécanismes de participation (les processus d'enquête publique pour les plans d'aménagement, les Contrats de quartier durable pour les opérations de rénovation urbaine, ...) ont démontré leur pertinence et la Région entend les élargir et les renforcer.

Ainsi, perspective.brussels développera son expertise en matière de participation citoyenne, en organisant des processus innovants de participation (en complément des obligations légales) sur les grands projets urbains permettant de prendre en compte les attentes de tous les acteurs en amont des projets. Cela implique de permettre aux citoyens d'accéder à de nouvelles ressources et aux pouvoirs publics de développer de nouvelles capacités d'action. En tant que pôle d'expertise, perspective.brussels jouera un rôle de facilitateur et sera mobilisé pour informer, accompagner et soutenir les habitants, les acteurs publics, les experts et les administrations en matière de participation, en lien avec les programmes de rénovation urbaine et avec les grands projets urbains.

Dans la même logique, il faudra poursuivre le soutien régional aux projets plus ponctuels de participation, tels que le projet de sensibilisation aux enjeux urbanistiques. L'objectif est de mobiliser la société civile, le citoyen, enfant, jeune ou adulte, pour l'amener à réfléchir activement à la construction de son environnement urbain, à répondre ensemble aux défis de demain. Cette réflexion de terrain, cette mobilisation citoyenne, sur les enjeux urbanistiques permet également de renforcer l'identité bruxelloise. Il s'agit de lancer une collaboration avec des associations de proximité, actives dans différents secteurs de la société civile : secteur culturel, sportif, social, organismes d'insertion socioprofessionnelle, etc. Il s'agit pour chacun de ces acteurs, d'impliquer son public-cible via des activités didactiques et ludiques, à la portée de tous.

Il s'agit de soutenir toutes les initiatives qui permettent aux habitants de tous les quartiers de Bruxelles de mieux se connaître et de développer un sentiment d'appartenance commune, qui contribue à établir un climat de

confiance mutuelle : organisation de grands événements régionaux rassembleurs, création d'espaces publics et d'équipements de portée régionale, soutien aux projets d'échanges interculturels et entre quartiers, ainsi qu'aux projets culturels, aux rencontres intergénérationnelles, etc. Pour cela notamment, il s'agit de mettre en œuvre le volet interculturel du Plan culturel du RAB-BKO.

S'INSCRIRE DANS LA LUTTE CONTRE LA FRACTURE SOCIALE ET TERRITORIALE

La Région s'est engagée, dans le cadre de ses compétences, à employer de façon optimale les leviers et les instruments à sa disposition pour lutter contre la pauvreté. A ce titre, le « Plan d'action bruxellois de lutte contre la pauvreté met en place une approche transversale des actions à mettre en œuvre pour lutter contre la pauvreté, en instaurant notamment une « Conférence interministérielle bruxelloise Social-Santé ».

Partant de cette dynamique de collaboration, les autorités bruxelloises souhaitent organiser des concertations pour créer des articulations entre les différents niveaux de pouvoir sur des thématiques prioritaires mises en évidence dans le « Plan bruxellois de Lutte contre la pauvreté ». Il s'agit de développer une coordination horizontale entre la politique du Gouvernement bruxellois et celle des Collèges des 3 Commissions communautaires bruxelloises d'une part, et de mettre en place une coordination verticale avec le niveau fédéral, local et européen d'autre part.

Il ne suffira pas de communiquer ce plan. Il s'agira de le faire vivre dans un imaginaire collectif et commun. Il fera partie de l'éducation et de l'animation permanente dans le cadre d'une ville en apprentissage et en devenir de citoyenneté mondiale.

LISTE DES ACRONYMES

ADT	Agence de Développement territorial
AGRBC	Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
ALE	Agence locale pour l'emploi
ANB	Agentschap voor natuur en bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBP	Bureau bruxellois de la planification
BC	Black-carbon
BDU	Bruxelles développement Urbain
BE	Bruxelles-Environnement
BHNS	Bus Haut niveau de service
BM	Bruxelles mobilité
BMA	Maître-Architecte
BPS	Bruxelles Prévention & Sécurité
BRAL	Brusselse Raad voor het Leefmilieu
BREEAM	Building Research Establishment's Environmental Assessment Method
BUP	Bruxelles Urbanisme Patrimoine
CBS	Coefficient de biotope par surface
CCL	Conseil consultatif du Logement
CDU	Centre de distribution urbaine
CE	Conseil d'Etat
CEBE	Commission de l'Environnement de Bruxelles et Environs
CEFL	Centre européen des fruits et légumes
CEOI	Commissariat à l'Europe et aux Organisations internationales
CERBC	Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale
CESRBC	Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale
CLT	Community Land Trust
CoBAT	Code bruxellois de l'Aménagement du territoire
COBRACE	Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie
CPAS	Centre public d'Action sociale
CQ	Contrat de quartier
CQD	Contrat de quartier durable
CRD	Commission Régionale de Développement
CRM	Commission régionale de mobilité
CRMS	Commission royale des Monuments et Sites
CRU	Contrat de Rénovation urbaine
CTU	Centre de transbordement urbain
DCD	Déchets de construction et de démolition
DEEE	Déchets d'équipements électriques et électroniques
DMS	Direction des Monuments et Sites
EA	Etude appropriée
EDLR	Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation
EGEB	Etats généraux de l'eau à Bruxelles
ERMS	Ecole régionale des métiers de la sécurité, de la prévention et du secours
EV	Espaces verts
GES	Gaz à effet de serre
IBGE	Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement
IBSA	Institut bruxellois de Statistique et d'analyse
ICR	Itinéraires cyclables régionaux
ICT	Technologie de l'Information et de la Communication
IEB	Inter-Environnement Bruxelles
ISA	Assistance intelligente de vitesse
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
LEZ	Zone de basse émission
LISA	Local integrated security antenna
NIL	Noyau d'identité locale
NOx	Oxyde d'azote
NRU	Nouvelles rivières urbaines
OBPS	Observatoire bruxellois pour la prévention et la sécurité

OIP	Organisme d'intérêt public
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ORU	Ordonnance de la rénovation urbaine
P + R	Park + ride
PACE	Plan régional Air Climat Energie
PAD	Plan d'aménagement Directeur
PAVE	Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics
PBPP	Plan bruxellois de prévention et de proximité
PCD	Plan communal de développement
PDI	Plan de développement international
PDV	Politique de la Ville
PEB	Performance énergétique des bâtiments
PEMVP	Périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine
PFE	Pôle Formation Emploi
PGE	Plan de gestion de l'eau
PGRD	Plan Gestion des ressources et des déchets
PGSP	Plan global de sécurité et de prévention
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
PMR	Personnes à mobilité réduite
PPAS	Plan particulier d'affectation du Sol
PRAS	Plan régional d'affectation du sol
PRDD	Plan régional de développement durable
PREC	Programme régional en économie circulaire
PRI	Plan régional pour l'Innovation
PRM	Plan régional de mobilité
PUL	Projet urbain Loi
QE	Quartier Européen
R & D	Recherche et Développement
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
RBDH	Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat
RCU	Règlements communaux d'urbanisme
REP	Responsabilités élargies du producteur
RER vélo	Réseau express régional vélo
RFL	Région flamande
RIE	Rapport d'incidences environnementales
RRU	Règlement régional d'Urbanisme
RSCA	Royal sporting club Anderlecht
RW	Région wallonne
SAU	Société d'aménagement urbain
SD	Schéma Directeur
SDF	Sans domicile fixe
SEAE	Service européen d'actions extérieures
SIAMU	Service Incendie et Aide médicale Urgente
SISP	Sociétés immobilières de Service Public
SLRB	Société du Logement de la Région bruxelloise
SPRB	Service public régional de Bruxelles
STEP	Station d'épuration
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
T & T	Tour et Taxis
THNS	Transport haut niveau de service
TIC	Technologie de l'information et de la Communication
TP/TC	Transports publics/Transport en commun
UEFA	Union européenne des associations de football
VLM	Vlaamse Landmaatschappij pour la Région Flamande
ZAPT	Zones d'activités portuaires et de transport
ZEMU	Zone d'entreprises en milieu urbain
ZEUS	Zones d'économie urbaine stimulée
ZICHEE	Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement
ZIU	Zone d'industrie urbaine
ZRU	Zone de revitalisation urbaine
ZSC	Zone spéciale de conservation



Version approuvée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 Juillet 2018

Editeur responsable : Raphaël Jehotte

Dépôt légal : D/2018/14.054/7

Design : www.byus.be