



**Construisons
ensemble
la Région bruxelloise
de demain**

**RÉSUMÉ
NON TECHNIQUE**

PRDD

be future
be.brussels



**RÉGION DE
BRUXELLES-
CAPITALE**

Rapport sur les Incidences Environnementales

Résumé non technique

Projet de Plan Régional
de Développement
Durable

Résumé non-technique

Objectifs du résumé non-technique

Le présent document vise à présenter l'évaluation environnementale du projet de Plan régional de développement durable (PRDD) d'une manière accessible et compréhensible pour le grand public. Son objectif est de donner une vue d'ensemble du processus d'évaluation tout en mettant l'accent sur ses résultats de manière structurée et claire. Le présent document met l'accent sur la facilité d'appropriation des informations fournies afin de répondre aux besoins de la consultation et de l'information publiques.

Le fil conducteur du présent document consiste en :

- Une brève présentation de l'objet et du champ du Rapport sur les incidences environnementales ainsi que la méthodologie utilisée
- Une présentation des principaux objectifs du projet de PRDD
- Un rappel des tendances et des enjeux de la situation environnementale en Région de Bruxelles-Capitale
- Un rappel du contexte de la planification européenne et régionale
- Une synthèse des principales incidences environnementales estimées du projet de PRDD
- Une synthèse des alternatives et variantes étudiées
- Un bilan du processus itératif
- Un tableau des recommandations et une conclusion générale

Les informations détaillées et complètes peuvent être retrouvées au sein du rapport principal. Pour guider tout lecteur désirant de consulter l'ensemble du Rapport sur les incidences environnementales, des renvois systématiques sont intégrés au sein des différentes parties de ce résumé non-technique.

1. Le Rapport sur les incidences environnementales (RIE) du Plan régional de développement durable (PRDD) - objet et méthodologie

Objet et champ

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de se doter d'un nouveau Plan Régional de Développement Durable (PRDD). Un projet de PRDD a été adopté par le Gouvernement le 12 décembre 2013. Ce projet de PRDD était accompagné d'un rapport sur les incidences environnementales (RIE). Suite à la consultation publique de ce document et à la Déclaration de Politique régionale 2014-2019, ce projet de PRDD a été adapté. Les modifications réalisées dans le Plan ont nécessité de modifier substantiellement le RIE.

La législation européenne et régionale exige que les plans et programmes à incidences sur l'environnement fassent l'objet d'une évaluation environnementale pendant leur élaboration et avant leur adoption¹. La législation européenne recommande à juste titre que l'évaluation environnementale se fasse le plus en amont possibles des plans et programmes. Elle indique cependant également que l'évaluation doit être adaptée au niveau du plan, et que des évaluations plus spécifiques et plus détaillées seront réalisées en aval, dans le cadre de l'exécution du plan.

Le résultat de cette évaluation du Plan régional de développement durable (PRDD) de la Région de Bruxelles-Capitale est le rapport sur les incidences environnementales (RIE) qui étudie les effets significatifs sur l'environnement naturel et urbain des mesures prioritaires prévues dans le plan. Le PRDD est un plan global stratégique : la plupart des programmes mesures et projets qu'il évoque feront l'objet d'évaluations des incidences plus détaillées ultérieurement.

Le champ thématique de cette étude couvre les incidences du Plan sur l'environnement et ses aspects prévus par la directive européenne précitée. L'étude n'a donc pas pour objet principal d'évaluer la durabilité du PRDD en lien avec les deux autres piliers du développement durable (économique et social). Néanmoins, toutes les mesures du PRDD visent à rencontrer les défis identifiés comme principaux enjeux régionaux. L'objet du RIE est limité aux incidences sur l'environnement des propositions du projet de PRDD.

Le champ géographique du rapport se situe à l'échelle régionale et les incidences probables du Plan concernent principalement cette échelle. Néanmoins, les problématiques environnementales dépassent les frontières et constituent des thématiques privilégiées pour le développement des synergies et des coopérations transrégionales. Certaines parties du projet de PRDD se consacrent d'ailleurs à la coopération métropolitaine. A cet égard, l'évaluation réalisée au travers du RIE tient compte des problématiques environnementales communes à l'aire métropolitaine et recherche des perspectives de coopération transrégionale pour dégager des solutions permettant l'amélioration de la situation environnementale sur l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine².

¹ Evaluation environnementale stratégique, Directive EES 2001/42/EC et COBAT, article 18.

² L'aire métropolitaine correspond au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et de celui des provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon. La 6^{ème} réforme de l'Etat a créé une « Communauté métropolitaine de Bruxelles », organe de concertation pour les matières d'importance transrégionale.

Méthodologie

L'étude a été conduite en deux temps. Dans un premier temps par ADE, un bureau d'études spécialisé dans le domaine de l'évaluation des politiques et programmes publics avec l'appui de l'expertise thématique d'un pool d'experts.³ Ce travail a donné naissance à un premier rapport sur les incidences environnementales basé sur le projet de PRDD de 2013. Dans un second temps et suite à la volonté politique de modifier ce projet de plan avant son adoption définitive, ARIES Consultants, un bureau d'études spécialisé dans l'évaluation environnementale de projets, plans et programmes, s'est chargé d'adapter le RIE initial en apportant, le cas échéant, des compléments d'études nécessaires.

Pour commencer, le processus d'évaluation environnementale a établi un diagnostic de la situation environnementale bruxelloise et de ses enjeux. Son résultat est l'Etat initial de l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale qui se décline en neuf compartiments – Air, Biodiversité, Bruit, Eaux, Energie – Climat, Mobilité, Patrimoine, Population - bien-être - santé, et Sols. Pour chacun de ces compartiments de l'environnement, le contexte et les principaux enjeux ont été identifiés et les tendances ont été relevées, sur base d'une analyse AFOM-SWOT⁴ et à l'aide des indicateurs plus spécifiques.

Par la suite, une analyse a été conduite portant sur le contexte politique, stratégique et réglementaire dans lequel s'insère le PRDD, tant au niveau régional que national, européen et global. Dans ce cadre, une série de plans et de programmes ont été étudiés (planification environnementale, textes transversaux liés à l'environnement, etc.) du point de vue des éléments de cohérence et de compatibilité du PRDD à leur égard.

Le RIE propose ensuite, et sur base de la détermination de la situation existante, des mesures de suivi pour assurer le suivi de la mise en œuvre du Plan. Ce chapitre se base sur l'établissement de scénarii visant des indicateurs établis en concertation avec les auteurs du projet de PRDD.

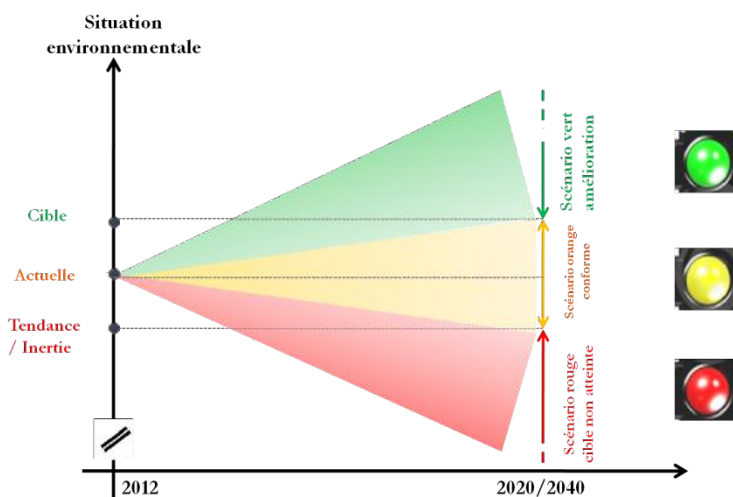
³ Pool d'experts spécialisés : VUB - *Analytische en milieuchemie* (eau), CLIMACT (climat-énergie), ECONOTEC (air), SITEREM (sols), RHEA (biodiversité), ASM-Acoustics (bruit), STRATEC (mobilité).

⁴ AFOM : Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces ; SWOT : Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threat

La couleur du scénario illustre sa nature :

- Le vert désigne une amélioration,
- L'orange traduit la conformité par rapport aux normes⁵
- Le rouge pointe une cible non atteinte.

Figure 1: Illustration schématique de la logique des scénarii proposée



Il faut noter que l'amélioration des aspects environnementaux se rapporte principalement à ce qui est exigé au niveau stratégique global ou spécifique (obligation internationale ou engagement régional envers un certain objectif).

L'évaluation des incidences proprement dite a été réalisée de 3 façons distinctes :

- Une évaluation des incidences est réalisée pour chacune des grandes thématiques identifiées dans le projet de PRDD par les auteurs du RIE (voir tableau ci-dessous). Cette analyse par thématique du Plan, dite analyse « horizontale » est réalisée au regard de chaque domaine repris à l'annexe C du COBAT⁶. Chacune de ces thématiques regroupe de nombreuses stratégies/propositions du Plan et toutes les stratégies/propositions du Plan ont été rattachées à au moins une thématique. De cette manière, le RIE couvre l'ensemble des éléments du Plan.

		Urbanisme & Paysage	Air	Biens matériels	Biodiversité	Bruit	Eaux	Energie-Climat	Mobilité	Patrimoine	Paysage	Santé / population / Bien-être	Sols
Densification	Sratégies / propositions												
Mobilité	Sratégies / propositions												
Mixité & ville de proximité	Sratégies / propositions												
Multipolarité	Sratégies / propositions												
Ville équitable & sociale	Sratégies / propositions												
Développement économique	Sratégies / propositions												
Cadre de vie	Sratégies / propositions												
Gouvernance & coopération	Sratégies / propositions												

⁵ Tout de même, cette situation doit être un point d'attention et faire l'objet d'une vigilance particulière dans la mise en œuvre du plan en ce qui concerne les projets précis et territorialisés. Ce scénario articule donc la conformité stratégique et la vigilance opérationnelle.

⁶ Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire

L'identification de ces incidences permet d'établir des recommandations visant à éviter, réduire et/ou compenser les incidences négatives notables sur l'environnement à la suite de chaque thématique du plan.

- Une double analyse verticale comprenant les aspects suivants :
 - Une synthèse des incidences sur l'environnement réalisée par domaine repris à l'annexe C du CoBAT établi dans un tableau.
 - Une analyse visant à mettre en avant l'impact des mesures du Plan sur les différents indicateurs étudiés.
- Les interactions entre les différentes incidences sont ensuite également abordées. En effet, les incidences étudiées dans chacun des domaines de l'environnement sont susceptibles d'interagir entre elles. Pour cela, un tableau récapitulatif offre une vue synthétique de ces interactions.

La solidité de l'analyse entreprise dans cette étude repose essentiellement sur :

- Une compréhension de la situation (environnementale) bruxelloise et de ses enjeux (les paramètres/indicateurs, les SWOT, etc.) ;
- Une compréhension du projet de PRDD ;
- Une compréhension du contexte politique et réglementaire (les fiches plan/programme) ;
- Une méthodologie solide basée sur des approches horizontales et verticales permettant de ce fait une analyse systématique et la plus objective possible ;
- Le support d'experts compétents et reconnus.

Egalement, le RIE tient compte de l'évolution contextuelle dans laquelle le Plan s'inscrit et à laquelle il souhaite répondre. Dans la mesure des informations disponibles, les tendances d'inertie liées au contexte en dehors de la mise en œuvre du PRDD sont également intégrées dans l'analyse⁷.

Conformément aux exigences du CoBAT, le RIE développe également des alternatives visant le Plan et des variantes de localisation pour les projets territorialisés.

Concrètement, 2 alternatives au projet de PRDD ont été étudiées :

- L'Alternative 0 ou l'absence d'adoption du PRDD. Cette alternative vise donc la prolongation du PRD actuel, datant de 2002.
- L'Alternative 1 qui vise à étudier l'impact d'un développement urbain basé sur une seule centralité. Cette alternative s'oppose aux mesures du projet de PRDD qui visent un développement multipolaire.

A côté des alternatives reprises ci-dessus, et qui portent sur des grandes options du développement territorial à l'échelle régionale, le RIE analyse également les choix effectués par le PRDD en ce qui concerne les sites retenus pour des opérations urbanistiques majeures.

⁷ Pour ce faire une trame d'évolution ou *baseline* a été définie, qui permet de comparer la situation environnementale dans la Région à l'horizon 2020 avec et sans la mise en œuvre de l'ensemble des actions prioritaires prévues par le Plan.

En effet, le projet de PRDD désigne :

- 10 pôles de développement prioritaires ;
- 4 pôles de développement – campus universitaires ;
- 9 pôles de développement en seconde couronne ;
- 9 sites prioritaires « Canal ».

Pour ce faire, à cette liste de sites que le projet de PRDD prévoit de développer, une liste supplémentaire de 12 sites régionaux sélectionnés par le RIE sur base de leurs caractéristiques et sur lesquels un développement majeur peut *a priori* être envisagé a été retenue.

Pour autant que de besoin, les pôles que le projet de PRDD prévoit de développer sont analysés au regard des autres sites sélectionnés qui pourraient potentiellement accueillir les infrastructures visées. Cette analyse est également réalisée sur base de différents critères repris au sein de l'annexe C du CoBAT.

Sur cette base, il a été possible de mettre en avant les sites dont les caractéristiques permettent de répondre aux objectifs de développement, tout en limitant leur impact potentiel sur l'environnement.

De manière plus générale, le RIE se base sur une compréhension du PRDD et des modifications qu'il a subies au cours de sa genèse, y compris celles qui ont été engendrées par les interactions systématiques entre les auteurs du rapport environnemental et les auteurs du projet de Plan.

Dans ce cadre, plusieurs rencontres entre les évaluateurs, les experts thématiques associés et les autorités environnementales et régionales ont été réalisées. Cette forme de collaboration constructive a permis d'identifier, à un stade précoce de la conception du plan, les incidences notables négatives du plan sur l'environnement ainsi que de renforcer les mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation prévues par le projet de PRDD.

Les dimensions et étapes principales de ce processus ayant eu lieu dans le cadre de la rédaction du projet de PRDD et de son RIE sont relatées dans le chapitre du RIE intitulé « Justification des choix retenus ».

Enfin, le dernier chapitre, réalisé en toute fin de processus, fera la synthèse des éléments analysés dans le cadre du présent RIE. Un tableau des recommandations rédigé de manière synthétique sera inclus au sein du chapitre. Ce tableau proposera notamment des nuances à apporter au Plan pour limiter son impact négatif sur l'environnement et des éléments qui, selon le Chargé d'étude peuvent être apportés pour garantir des incidences positives dans les thématiques traitées par le Plan, en ce compris des éléments visant à adapter les plans et règlements qui découleront du PRDD.

2. Présentation du contenu du projet de PRDD

Le Plan régional de développement durable constitue un instrument de planification globale du développement régional. Il détermine :

- Les objectifs généraux et sectoriels ainsi que les priorités de développement ;
- Les moyens à mettre en œuvre de manière transversale et sectorielle pour atteindre les objectifs ;
- Les zones d'intervention prioritaire de la Région ;
- Les éventuelles modifications à apporter aux dispositions normatives, plans et programmes applicables en Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet de PRDD est constitué de 4 grands axes :

- Axe 1 : Mobiliser le territoire pour développer de nouveaux quartiers et assurer une production ambitieuse de logements
- Axe 2 : Mobiliser le territoire en vue du développement d'un cadre de vie agréable, durable et attractif
- Axe 3 : Mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine
- Axe 4 : Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable

La structure de ces axes est présentée ci-dessous de manière succincte.

2.1 Axe 1 : Mobiliser le territoire pour développer de nouveaux quartiers et assurer une production ambitieuse de logements

Entre 2015 et 2025, 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.

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.

⁸ Bureau Fédéral du Plan, Statistics Belgium, 2016, *Perspectives démographiques 2015-2060. Population, ménages et quotients de mortalité prospectifs*, 59 p.

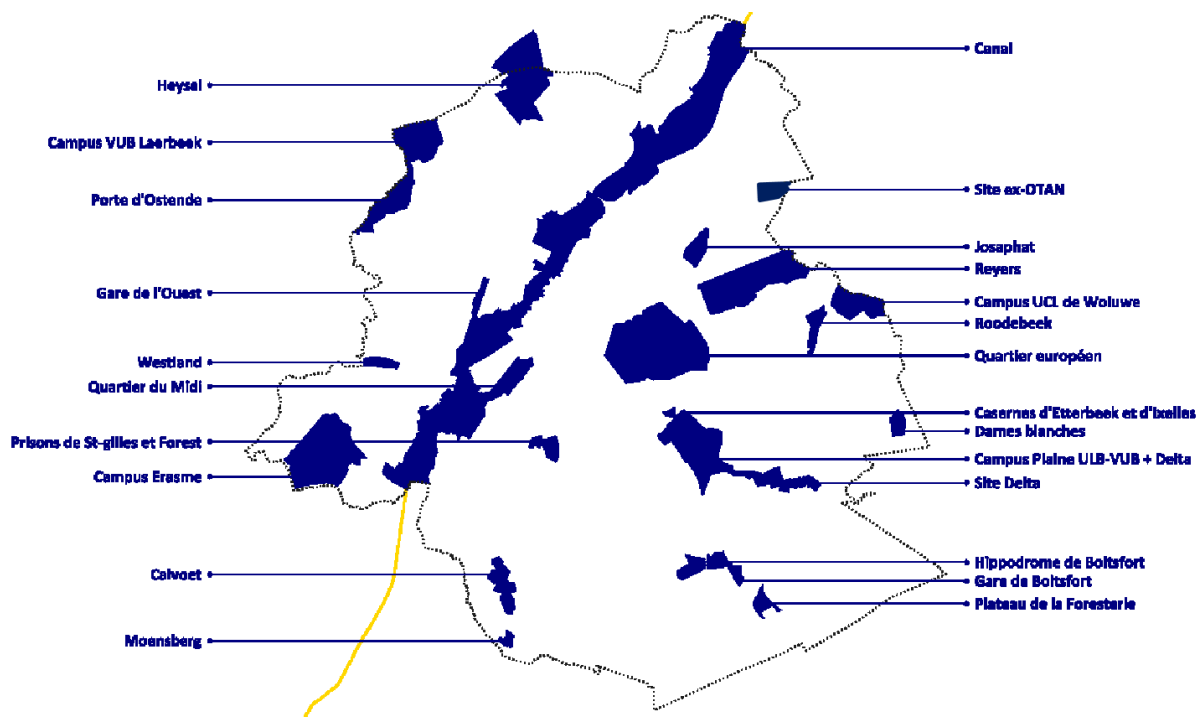
IBSA, Dehaibe X., Hermia J.-P., Laine B. et Romain A., à paraître (2016), *Projections démographiques communales bruxelloises 2015-2025*, Cahier de l'IBSA n°6.

Face à ces constats, le projet de PRDD se doit de prendre les dispositions nécessaires pour garantir que cet essor démographique se fasse dans le respect des principes du développement durable. A cette fin, il propose 2 stratégies distinctes :

▪ **Stratégie 1 : Mobiliser le potentiel et les ressources foncières**

Le projet de PRDD souhaite développer un ensemble de sites régionaux. Sont principalement visés ici, les sites repris dans le tableau ci-dessous. Pour la plupart de ces sites, le projet de PRDD reprend des objectifs de développements et des moyens à mobiliser pour les mettre en œuvre.

1	Territoire du Canal	Pôle de développement "multiple"
2	Casernes Ixelles et Etterbeek	Pôle de développement prioritaire
3	Delta	Pôle de développement prioritaire
4	Gare de l'Ouest	Pôle de développement prioritaire
5	Heysel	Pôle de développement prioritaire
6	Josaphat	Pôle de développement prioritaire
7	Ex-OTAN	Pôle de développement prioritaire
8	Prisons Saint-Gilles et Forest	Pôle de développement prioritaire
9	Quartier du Midi	Pôle de développement prioritaire
10	Quartier européen	Pôle de développement prioritaire
11	Quartier Reyers	Pôle de développement prioritaire
12	Campus Erasme	Pôle de développement spécifique – Campus universitaire
13	Campus VUB-Laerbeek	Pôle de développement spécifique – Campus universitaire
14	Campus UCL Woluwe	Pôle de développement spécifique – Campus universitaire
15	Campus La Plaine ULB-VUB + Delta	Pôle de développement spécifique – Campus universitaire
16	Dames Blanches	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
17	Hippodrome de Boitsfort	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
18	La Foresterie	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
19	Calevoet	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
20	Gare de Boitsfort	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
21	Moensberg	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
22	Porte d'Ostende	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
23	Roodebeek	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne
24	Westland	Pôle de développement spécifique – Seconde couronne



▪ Stratégie 2 : Proposer une densification maîtrisée

Le PRDD propose 2 approches complémentaires pour la densification des quartiers :

— **La densification du tissu existant** qui s'articulera autour de la réalisation de 5 principes :

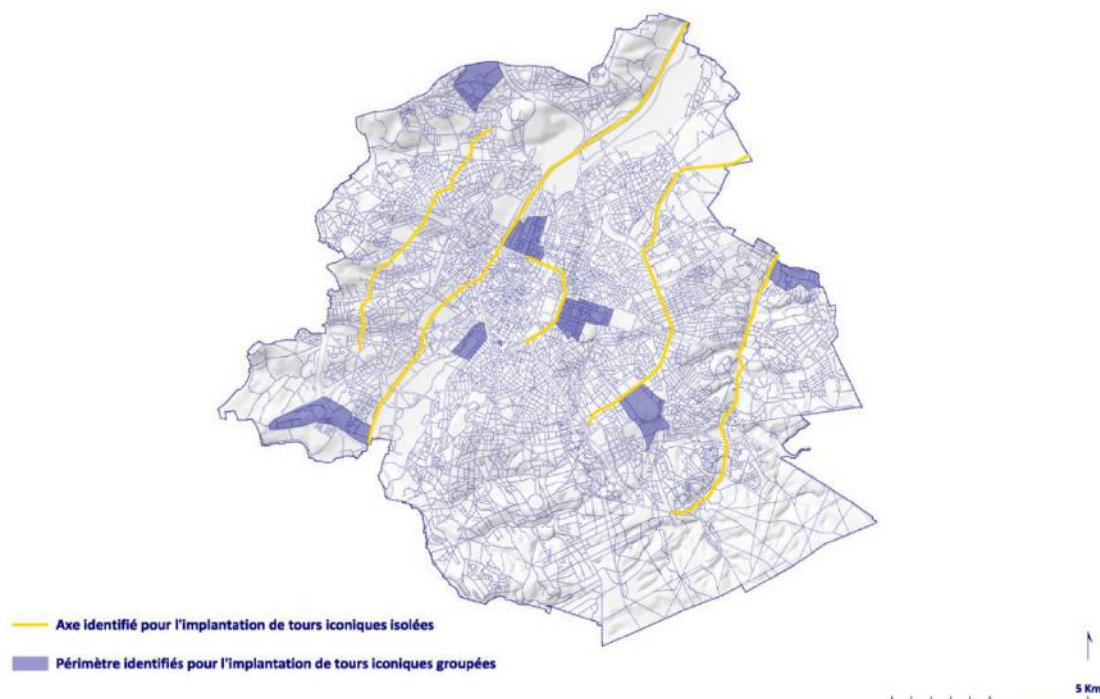
1. Une densification liée à une bonne accessibilité en transport public ;
2. Une densification proportionnelle à la distance entre fronts bâtis ;
3. Une densification respectueuse du patrimoine architectural ;
4. Une densification liée à une présence suffisante d'espaces verts ;
5. Une densification proportionnelle à la taille des parcelles des îlots.

— **Le renforcement de la structure urbaine.** Ce renforcement est proposé au sein du PRDD via l'implantation de bâtiments hauts et via la revalorisation de bâtiments existants sous utilisés.

Concernant l'implantation de bâtiments hauts, ils sont catégorisés au sein du projet de PRDD : les tours iconiques ou d'ampleur régionale et les tours génériques ou d'ampleur locale.

Le projet de PRDD identifie 5 axes pour l'implantation des tours iconiques isolées qui dessinent les lignes de crête et de vallées de la Région. 7 périmètres ont été retenus pour l'implantation des tours iconiques groupées.

Axes et périmètres identifiés pour l'implantation de tours



2.2 Axe 2 : Mobiliser le territoire en vue du développement d'un cadre de vie agréable, durable et attractif

Ce 2^{ème} 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.

A cette fin, le projet de PRDD propose 9 stratégies distinctes :

■ Stratégie 1 : les équipements comme support de la vie quotidienne

Cette stratégie vise à développer les noyaux d'identité locale et l'offre en équipements variés qui contribuent au fonctionnement de l'organisme « ville ».

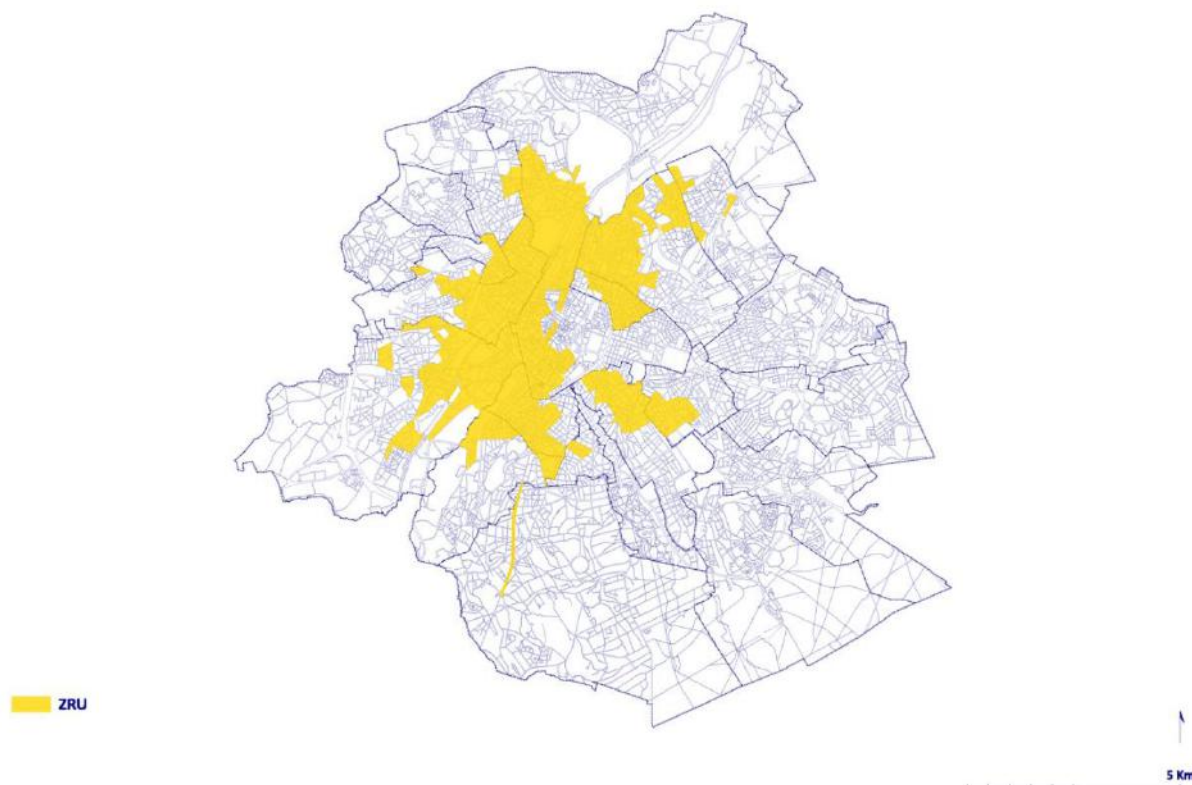
■ Stratégie 2 : les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie

Cette stratégie vise à améliorer la qualité de l'espace public, à augmenter l'emprise des espaces publics dans les quartiers denses et à renforcer le rôle structurant des espaces publics régionaux.

■ Stratégie 3 : améliorer l'équilibre entre les quartiers

Cette stratégie vise à définir une nouvelle zone de rénovation urbaine (ZIU) au sein de laquelle des moyens spécifiques seront attribués pour la rénovation, à poursuivre la politique de contrats de quartier durable existante, à développer les contrats de rénovation urbaine et à rapprocher les systèmes de primes à la rénovation et les primes énergétiques. Elle vise également la régionalisation de la politique de la ville et à renforcer les dynamiques locales et citoyennes.

Zone de rénovation urbaine



▪ **Stratégie 4 : défendre le patrimoine et l'architecture comme vecteur d'identité et d'attractivité**

Au niveau du patrimoine, le projet de PRDD propose, outre certains principes généraux, une nouvelle carte avec de nouveaux périmètres patrimoniaux identifiés.

▪ **Stratégie 5 : Promouvoir l'identité spécifique des quartiers**

Cette stratégie a comme ambition de développer l'« image » de la ville à l'étranger. A cette fin, elle souhaite poursuivre la promotion de certains quartiers en leur donnant une identité spécifique.

▪ **Stratégie 6 : Renforcer le paysage naturel**

Cette stratégie vise à renforcer les maillages stratégiques (maillage vert et bleu), à protéger la biodiversité, à renforcer les paysages à l'échelle métropolitaine, à améliorer la qualité de l'espace public, à augmenter l'emprise des espaces publics dans les quartiers denses et à renforcer le rôle structurant des espaces publics régionaux.

▪ **Stratégie 7 : Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional**

Cette stratégie vise à améliorer la gestion de l'eau, à limiter les nuisances environnementales (qualité de l'air, nuisances sonores, ondes électromagnétiques), à préserver les sols, à maîtriser la demande en énergie (et le développement d'énergies renouvelables) et à gérer durablement les déchets.

▪ **Stratégie 8 : Un concertation pour un développement métropolitain du cadre de vie**

Le projet de PRDD souhaite à travers cette stratégie renforcer le paysage métropolitain au départ des espaces ouverts existants présents sur le territoire régional. Des zones transrégionales de coopération paysagère sont identifiées à cette fin.

▪ **Stratégie 9 : Créer des infrastructures de ville intelligente**

Le projet de PRDD souhaite développer des projets qui utilisent de nouvelles technologies engendrant un meilleur service public envers le citoyen, un meilleur usage des ressources et moins d'impact sur l'environnement.

2.3 Axe 3 : Mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine

Le développement économique régional repose sur l'attractivité de la Région vis-à-vis des activités économiques. Cette attractivité repose tant sur la qualité du tissu économico-industriel et de l'offre de services que sur la capacité d'attirer et de retenir de la main-d'œuvre qualifiée et créative. A cette fin, le projet de PRDD développe 3 stratégies distinctes :

▪ **Stratégie 1 : Requalifier la place des secteurs économiques**

Cette stratégie vise à renforcer les axes de développement économiques identifiés au sein du projet de PRDD et dans l'illustration ci-dessous.

Axes de développement économiques



Elle vise également le déploiement de l'emploi local, la maîtrise de l'offre tertiaire, le renforcement de l'offre commerciale, le développement des pôles Formation-Emploi,

l'émergence de pôles de compétitivité, le soutien à l'économie de proximité et le renforcement de l'armature logistique.

▪ **Stratégie 2 : Le développement d'une activité économique à rayonnement international**

Cette 2^{ème} stratégie à visée économique a pour objectif de soutenir l'économie de la connaissance, le développement d'un pôle international de congrès et d'évènement au Heysel, le développement d'un nouvel axe tertiaire international (quartier européen, bld Léopold III, Aéroport de Bruxelles-national).

▪ **Stratégie 3 : Développer l'attractivité économique au niveau métropolitain**

Cette stratégie prévoit de développer les principaux secteurs de l'économie, à savoir :

- Le secteur tertiaire ;
- La logistique et l'industrie ;
- Le commerce ;
- L'économie de la connaissance ;
- Les grands équipements.

2.4 Axe 4 : Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable

Cet axe vise à définir une vision prospective du développement des réseaux de transports et de la demande de mobilité pour améliorer l'accessibilité du territoire bruxellois, soutenir la réalisation des pôles de développement prioritaires et améliorer le cadre de vie de ses habitants. La lutte contre la congestion routière est l'enjeu majeur et la nécessité de prendre des mesures en ce sens est étayée par des constats.

Le projet de PRDD propose dans ce cadre de redéfinir la place de la voiture. Pour ce faire, il compte agir sur le réseau routier pénétrant et principalement sur les 6 grandes pénétrantes bruxelloises qu'il prévoit de transformer en boulevard urbain. Parallèlement, les alternatives pour les navetteurs seront développées avec notamment un développement important des parkings de transit P+R.

Des actions sont aussi proposées sur les petite et moyenne ceintures et certains grands axes de la capitale afin de redistribuer les espaces de circulation entre les différents modes de transports.

Le projet de PRDD fixe également des objectifs de réduction de places de stationnement en voirie (± 65.000 places) afin de libérer de l'espace pour d'autres activités et des objectifs de production de places de stationnement hors voirie (20.000 places) pour compenser partiellement les places retirées en voirie.

Le projet de PRDD prévoit également de développer l'offre « autopartage » et de développer le covoiturage, de mettre en place une tarification intelligente au niveau de la fiscalité automobile et d'envisager un réaménagement du ring de manière concertée entre les différentes parties prenantes.

Le projet de PRDD souhaite également que les déplacements courts s'effectuent en mode doux et prévoit à cette fin de valoriser la marche et de promouvoir le vélo.

Au niveau des transports en commun, le projet de PRDD prévoit deux horizons temporels 2020 et 2040. Des cartes d'extension du réseau de métros, de trams et bus sont proposées y compris au-delà des limites régionales.

Enfin, le projet de PRDD prévoit aussi d'inscrire la Région dans une zone de basse émission et d'agir sur le transport des marchandises en optimisant la distribution via la mise en place de Centre de Distribution Urbaine (CDU) et le renforcement de la fonction portuaire.

3. La situation environnementale à Bruxelles – tendances et enjeux

Le Rapport sur les incidences environnementales du PRDD se base sur une connaissance détaillée de la situation environnementale actuelle de la région de Bruxelles-Capitale. Des informations précises ont été recherchées afin de mettre en évidence les évolutions récentes (entre 1990 et 2016 en fonction de la disponibilité des données) des composantes de l'environnement naturel et urbain, notamment l'air, la biodiversité, le bruit, l'eau, le climat-énergie, la mobilité, le patrimoine, la santé et le bien-être et enfin, les sols.

Pour chaque composante, des indicateurs ont été retenus. L'analyse des tendances se base sur une approche par scénario, tandis que l'identification des enjeux relève d'une démarche systématique d'identification des forces/faiblesses et des opportunités/menaces caractéristiques de la région bruxelloise. Chaque aspect de l'environnement est présenté en fonction des tendances et des enjeux pour la Région.

L'information détaillée figure dans le chapitre dédié à l'*Etat initial de l'environnement*, ainsi que dans le chapitre visant les *Mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan*, du Rapport principal.

3.1 La qualité de l'air

En Région bruxelloise, on observe un maintien de la concentration en dioxyde d'azote (NO₂) à un niveau relativement constant à certains endroits critiques. Ce niveau est supérieur à la norme européenne⁹ actuellement en vigueur. De même, la part de NO₂ émis par le trafic automobile est en augmentation, en conséquence de l'utilisation du diesel dans le parc automobile et du fret routier.

D'autre part, les émissions d'oxydes d'azote hors transports observent une baisse significative en RBC depuis 1990.

Depuis 1997, on constate également une baisse relativement importante du nombre de jours de dépassement en termes de concentration en particules fines dans l'air ainsi qu'une amélioration de la situation. Depuis 2005, une certaine stabilisation semble s'installer, malgré certaines années atypiques comme 2003 et 2010.

Les enjeux clés pour la région en matière de qualité de l'air sont :

- *L'effet de la pollution atmosphérique sur la santé, l'environnement et le climat. Malgré les améliorations enregistrées, les particules fines, le dioxyde d'azote ainsi que l'ozone troposphérique constituent toujours un réel problème pour la qualité de l'air.*

⁹ Valeur limite de 40 µg/m³ (moyenne annuelle) à ne pas dépasser à partir de 2010, Directive 2008/50/CE

- *L'influence significative des secteurs de la mobilité/transports et du logement sur la qualité de l'air, notamment dans un contexte bruxellois de forte croissance démographique ;*
- *La pollution de fond et transrégionale. Etant donné les flux de masses d'air entre Régions voisines (notamment le trafic du Ring autour de Bruxelles), les effets des politiques de chaque Région doivent être pris en compte.*

3.2 La biodiversité

Les espaces verts ou assimilés (friches, jardins privés) occupent un peu plus de la moitié du territoire régional, mais cette proportion a diminué ces dernières années. La répartition des espaces non bâtis reste très inégale, le centre étant peu verdurisé, alors que la périphérie forme une véritable ceinture verte. Les zones les plus déficitaires se situent autour du Canal.

En Région de Bruxelles-Capitale, une espèce végétale sur dix est répertoriée comme vulnérable ou menacée sur l'ensemble de la flore.

Certains espaces verts bruxellois sont actuellement menacés, notamment par la pression sur le foncier, mais la majeure partie des zones de haute valeur biologique bénéficient d'un statut de protection, parfois accompagné d'une gestion spécifique en faveur de la biodiversité.

Les enjeux clés pour la région en matière de biodiversité sont liés à :

- *L'essor démographique et la pression foncière sur la biodiversité, principalement en ce qui concerne les superficies d'espaces non-bâtis et les nuisances urbaines.*
- *La connectivité entre espaces verts qui est à valoriser tant au sein de la région qu'avec ses régions voisines*
- *L'évolution des mentalités qui peut mener à des orientations, actions et choix de gestion plus ou moins favorables à la nature, tant dans le domaine public que privé.*

3.3 Le bruit

Les nuisances sonores sont essentiellement dues au trafic routier, aérien et ferroviaire, ainsi qu'aux activités socio-économiques telles que les chantiers, les événements ou l'HoReCa. C'est le trafic routier (proximité des grands axes, vitesse) qui est la première source de gêne sonore, suivie par le trafic aérien (niveau sonore spécifique légèrement à la hausse, de nuit comme de jour). Le bruit dû au trafic ferroviaire concerne les parties Nord-est et Sud-est du territoire (densité du réseau) tandis que les transports ferroviaires urbains (trams et métros) ont un impact moins important mais touchant un territoire plus étendu.

En Région de Bruxelles-Capitale, le bruit est très diversement ressenti selon les quartiers avec une insatisfaction grandissante en se rapprochant du centre. La sensation de gêne est en augmentation, même s'il s'agit de perceptions non-nécessairement liées aux niveaux sonores réels.

Les enjeux clés en matière de bruit sont liés :

- *À l'évolution des sources structurelles de nuisance sonore (différentes formes de trafic) qui est fonction de l'évolution démographique et urbanistique de la ville et de l'intensité de la mobilité interne et externe ;*
- *À la perception objective et subjective des nuisances par la population.*

3.4 L'eau

En vertu du principe d'évaluation de référence européenne, la qualité écologique globale des cours d'eau en Région de Bruxelles-Capitale est actuellement « médiocre ». Toutefois l'évolution des marqueurs biologiques se stabilise, voire s'améliore.

Par ailleurs, le principal cours d'eau à Bruxelles - la Senne - est actuellement de mauvaise qualité physico-chimique, liée non seulement au contexte de forte densité urbaine et de faible débit, mais également à son état en amont de la Région.

La restauration du réseau hydrographique se caractérise par une tendance à l'amélioration dans le cadre des projets actuels et futurs de reconnexion de certains cours d'eau et, dans une moindre mesure, par leur remise à ciel ouvert.

Les principaux enjeux en matière d'eau dans la Région sont liés à la pression démographique avec des effets potentiels sur les éléments suivants :

- *La demande en eau de consommation ;*
- *Les rejets d'eaux usées et donc la qualité de l'eau, tant biologique, écologique que physico-chimique ;*
- *Les capacités de traitement tertiaire des eaux usées ;*
- *L'imperméabilisation des surfaces due à l'urbanisation, combinée à des problèmes d'ordre hydrologique avec des conséquences potentielles en matière de débits et d'inondations ;*
- *L'intégration de l'eau en ville dans ses fonctions écologiques et sociales.*

3.5 Le changement climatique et l'utilisation des énergies

La consommation finale totale d'énergie par habitant a baissé de 3 % de 1990 à 2009 (1,9 tep/habitant) et de 15 % entre 2004 et 2009, la hausse de consommation étant inférieure à celle de la population. Ce constat s'explique par un faisceau de facteurs dont les principaux sont la hausse des prix de l'énergie (qui ont pratiquement doublé entre 2004 et 2009) et les comportements visant les économies d'énergie soutenus par les pouvoirs publics (législation sur les performances énergétiques des bâtiments, primes à la rénovation, sensibilisation, etc.), de même que les évolutions économiques et technologiques (moteurs plus performants par exemple).

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont quant à elles relativement stables depuis 1990 avec certaines fluctuations liées aux variations annuelles de température (*émissions accrues lors d'années froides dues aux consommations de combustibles de chauffage dans les bâtiments*). Les émissions provenant du transport restent stables, malgré une augmentation du trafic entre 1990 et 2005. Les émissions de GES en provenance de l'industrie diminuent. Les secteurs résidentiel et tertiaire (bâtiments) représentent la principale source d'émissions directes de GES (70%) avant les transports (20%), l'incinération des déchets, les gaz fluorés et l'industrie.

Les enjeux climatiques en RBC sont liés :

- *Aux émissions de gaz à effet de serre (GES) concernant la consommation énergétique (de combustibles fossiles), plus particulièrement dans les secteurs des bâtiments, des transports et de la consommation électrique.*
- *À la forte corrélation entre le climat et les sources urbaines de GES, dans un contexte de forte croissance démographique et d'attractivité de Bruxelles, qui rendrait ces défis d'autant plus critiques.*
- *À la collaboration et au partage de l'effort entre les différentes Régions en termes de contributions aux émissions de GES. Les effets globaux sur le climat sont de première importance et doivent être une préoccupation commune à ces entités.*

3.6 La mobilité

Le volume du trafic routier a augmenté entre 1990 et 2005, pour connaître ensuite une certaine stabilisation depuis lors. Dans un contexte de forte attractivité économique, la congestion du réseau routier augmente et des risques de saturation des transports publics apparaissent.

Les enjeux déterminants en matière de mobilité sont liés à :

- *La congestion de la circulation routière qui constitue la préoccupation prépondérante en matière de mobilité en RBC. Outre les nuisances atmosphériques, climatiques, olfactives, visuelles et sonores, elle entraîne des coûts importants pour la collectivité. Par ailleurs, les besoins en mobilité augmentent et se diversifient en lien avec l'essor démographique de la Région.*
- *La réorganisation de la ville sur le long terme en vue de la réduction des distances entre les lieux d'habitation, de commerce et de services d'une part et les activités socioéconomiques d'autre part.*
- *La mise en place d'un système de transport public fiable, sûr et ponctuel de haute qualité. Le développement du réseau express régional RER est d'une importance déterminante en matière d'amélioration de la mobilité tant à l'intérieur de Bruxelles mais surtout en lien avec son territoire métropolitain.*
- *La concertation interrégionale en matière de mobilité et de transports publics.*

3.7 Le patrimoine

Il convient de favoriser l'intégration du patrimoine dans les nouveaux projets urbains. Cela implique une vigilance aux éléments patrimoniaux repris à l'inventaire du patrimoine architectural bruxellois mais également une vigilance concernant les éléments patrimoniaux plus récents qui ne sont actuellement pas protégés.

Outre le patrimoine bâti, la Région comporte également des éléments de patrimoine paysager. A cet égard, il faut noter qu'une diminution du paysage rural et champêtre est observable.

La forêt de Soignes est la zone verte la plus étendue de la Région qui est majoritairement composée d'un paysage de « hêtraie cathédrale ».

Les enjeux principaux en matière de patrimoine sont liés à :

- *La forte pression foncière et ses effets sur le patrimoine dans toutes ses formes, principalement les paysages champêtres situés en périphérie régionale.*
- *La conciliation entre l'importance patrimoniale de la forêt de Soignes, de sa « hêtraie cathédrale » et la valorisation de son potentiel écologique au niveau de sa gestion, cela dans un contexte de changement climatique défavorable à très long terme*
- *Les opportunités de développement en lien avec le potentiel de valorisation des éléments patrimoniaux (notamment dans les pôles de développement).*

3.8 La santé et le bien-être de la population

La qualité de vie urbaine est abordée en considérant 3 aspects essentiels :

- *La qualité de l'air ;*
- *La réduction des niveaux sonores;*
- *Le développement des espaces (verts) de proximité accessibles au public, destinés à des activités de récréation, de détente et de socialisation (objet de cette section).*

Les espaces verts dans le tissu urbain, leur qualité et quantité, jouent un rôle social majeur. Les espaces verts accessibles au public représentent actuellement 1/5^{ème} du territoire régional, mais leur

évolution dans le tissu urbain prend place dans un contexte de forte pression foncière et démographique.

Les enjeux importants sont liés à :

- *L'organisation d'une ville compacte, accessible, attractive, mixte où il fait bon vivre.*
- *La garantie d'une haute qualité de l'air avec un minimum de nuisances sur la santé.*
- *La limitation des nuisances sonores provenant particulièrement de la circulation routière par le développement de modes de déplacement collectifs et actifs.*
- *La prévention des risques sur la santé dus à la pollution des sols et la réponse à la demande croissante de terrains de qualité pour diverses activités socio-économiques.*
- *L'intégration des espaces verts qualitatifs et accessibles à tous dans l'espace urbain.*

3.9 Les sols

Selon l'inventaire de l'état du sol, la surface des sols pollués et/ou potentiellement pollués par des activités industrielles ou de services (stations d'essence, citernes de mazout, ateliers etc.) concerne \pm 1/5^{ème} du territoire régional. Ces parcelles sont principalement situées le long du Canal Charleroi-Willebroek, dans les communes les plus industrialisées : Bruxelles-Ville, Anderlecht, Schaerbeek, Forest et Ixelles.

Cette surface des sols pollués diminue en Région bruxelloise, suite à une amélioration de la connaissance de l'état des sols et de sa gestion en conséquence (dépollution, prévention...). Des situations très diverses peuvent se présenter selon le type de pollution et le type d'affectation d'un terrain.

Les enjeux principaux en matière de gestion et de dépollution des sols concernent :

- *La poursuite et le développement de la prévention des pollutions ;*
- *La poursuite et la validation de la cartographie d'inventaire des sites (potentiellement) pollués et l'assainissement et la gestion des sols effectivement pollués.*
- *La facilitation du déploiement d'activités diverses, dont le logement, par une politique des sols efficace, dans un contexte de pression foncière forte.*
- *La mise en place d'instruments financiers adéquats pour encourager la gestion et l'assainissement des sols, l'information des acteurs, l'efficacité dans la gestion des dossiers etc.*

4. Le Plan régional de développement durable dans le contexte de la planification européenne, nationale et régionale

Comme indiqué en introduction dans la partie méthodologique, le Rapport sur les incidences environnementales du projet de PRDD se base sur une compréhension du contexte politique, stratégique et réglementaire. Les documents officiels pertinents par rapport auxquels la cohérence du projet de PRDD a été analysée se répartissent dans les thèmes suivants¹⁰ :

- a) *Documents généraux et transversaux ayant un lien avec le développement urbain durable*
- b) *Documents liés au compartiment de l'environnement Air*
- c) *Documents liés au compartiment de l'environnement Biodiversité*
- d) *Documents liés au compartiment de l'environnement Bruit*
- e) *Documents liés au compartiment de l'environnement Eaux*
- f) *Documents liés au compartiment de l'environnement Climat-Energie*
- g) *Documents liés à la Mobilité*
- h) *Documents liés au compartiment de l'environnement Sols*
- i) *Autres documents pertinents*

L'étude de cohérence montre qu'une partie importante des documents analysés représentent des références politiques principales pour le projet de PRDD, voire une source d'inspiration explicite dans la conception du Plan.

Le projet de PRDD s'inscrit pleinement dans le cadre de la planification régionale, nationale et européenne en matière de protection de l'environnement et/ou de développement urbain durable plus largement. Les axes stratégiques principaux du Plan sont cohérents avec les planifications actuelles et/ou en cours de conception dans les deux autres régions – la Wallonie et la Flandre.

Les éléments qui démontrent cette compatibilité globale sont de différentes natures, les plus fréquemment rencontrés étant :

- La vision stratégique à long terme ;
- La reprise d'objectifs (certains objectifs ambitieux à plus long terme y compris) des plans thématiques et généraux au sein du projet de PRDD ;
- La similitude dans les mesures et actions prioritaires, dans les dispositions proposées ainsi que dans l'esprit des documents ;
- Le renforcement du caractère opérationnel de certains programmes, l'intégration de concepts, outils et leviers d'action, voire une correspondance entre les moyens envisagés et les mesures novatrices du projet de PRDD avec les autres plans et programmes ;
- La référence explicite et/ou les éléments de reconnaissance implicite par le projet de PRDD à l'égard des documents cités ci-dessus ;
- La compatibilité du point de vue des cibles quantitatives (objectifs environnementaux à atteindre) ;

Ces documents stratégiques, politiques ou réglementaires ont permis également la définition de cibles précises utilisées dans l'élaboration des scénarios environnementaux.

¹⁰ La liste complète de ces documents figure en annexe de ce résumé non-technique. L'analyse détaillée, quant à elle, figure dans la Partie 4 *Liens et cohérence avec d'autres plans et programmes* du Rapport principal.

5. L'analyse des incidences environnementales du PRDD – synthèse des résultats

L'évaluation des incidences environnementales du projet de PRDD s'est basée sur une démarche qui s'est voulue complète. L'établissement de thématiques extraites du Plan s'est avéré une nécessité pour étudier les incidences de ce dernier de manière relativement indépendante de sa structure qui a continué à évoluer. Les différents compartiments ou domaines d'étude et plus précisément, l'urbanisme/paysage, l'air, la biodiversité, le bruit, les eaux, le climat-énergie, la mobilité, le patrimoine, la santé/population/bien-être et les sols, ont alors pu être ouverts et étudiés.

Comme indiqué dans la partie méthodologique, l'exposé des incidences probables notables du projet de PRDD sur chacun des compartiments de l'environnement est accompagné de la présentation des scénarios estimés de l'évolution des indicateurs retenus.

Le détail des indicateurs utilisés pour l'étude est présenté dans la partie méthodologique du Rapport principal et développé dans la partie consacrée aux mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du Plan.

L'analyse détaillée des incidences environnementales du projet de PRDD figure dans le chapitre portant sur les incidences du projet de plan.

5.1 Incidences sur l'urbanisme et les paysages

La densification proposée par le projet de PRDD contribue à l'utilisation plus parcimonieuse du sol au niveau des territoires urbanisés, en contribuant à préserver le peu de territoires non urbanisés qui subsistent dans la Région et à limiter le développement périurbain résidentiel.

Le projet de PRDD prévoit des critères pour que la mise en œuvre de cette densification soit faite de manière qualitative, en structurant le tissu urbain et en la liant à une mobilité durable. Des risques sont toutefois identifiés sur certains aspects moins maîtrisés du processus notamment en ce qui concerne la stratégie d'implantation de bâtiments élevés, le manque de mesures spécifiques au niveau des zones sur-densifiées et l'encouragement de l'occupation du bâti existant.

Certaines des mesures prises dans le domaine de la mobilité auront un impact non négligeable sur la ville, son urbanité et sa perception par les habitants et les visiteurs. Le report modal souhaité de la voiture vers les modes doux ou les transports en commun et la diminution du taux de motorisation permettront de réduire de manière significative la surface d'espace public occupée par la voiture. Cette réduction aura un impact positif au niveau du paysage urbain, elle permettra de récupérer cet espace pour d'autres fonctions et usages plus conviviaux (déplacements en modes doux, espaces de détente, etc.) et de rendre l'espace public plus sécurisant.

Globalement le projet de PRDD préconise la mixité du tissu urbain, ce qui a des effets positifs multiples au niveau urbanistique, notamment en termes de convivialité de l'espace public. Pour l'application de ce principe, nous constatons toutefois que des limites à cette mixité sont présentes au niveau du cadre réglementaire existant (contraintes à l'implantation de commerce en zones d'habitation par exemple), et que la protection de certaines fonctions plus « faibles » n'est pas garantie (équipements, espaces verts et activités productives, selon les zones). Une attention particulière doit également être portée à la coexistence et au voisinage entre certaines fonctions (vis-à-vis de l'industrie urbaine notamment).

Le projet de PRDD propose un développement multipolaire dans la mesure où il propose le renforcement de pôles stratégiques et de noyaux d'identité urbaine. Cette organisation multipolaire contribue à structurer de manière équilibrée le territoire.

Le projet de PRDD prévoit de renforcer les outils existants pour la rénovation urbaine, en les structurant de manière à favoriser la rénovation sur les parties les plus défavorisées de la ville (via la définition d'une zone de rénovation urbaine). L'ensemble de ces mesures contribuera à la qualité du bâti, des intérieurs d'îlot et de l'espace public dans les quartiers les plus défavorisés de la ville. Cela aura un impact positif sur l'image de ces quartiers et sur l'ensemble de la ville.

Le projet de PRDD propose quelques mesures concernant le domaine du développement économique qui influencent positivement la qualité du paysage urbain et sa structuration de manière indirecte (promouvoir l'identité spécifique des quartiers, création de pôles liés à des secteurs stratégiques, création d'axes économiques, etc.).

Le projet de PRDD cite des objectifs visant à améliorer la qualité de l'aménagement des espaces publics et des espaces verts. Nous constatons toutefois que les outils signalés pour atteindre ces objectifs sont limités alors que des difficultés existent pour leur mise en œuvre, notamment en ce qui concerne l'augmentation de l'emprise des espaces verts dans les quartiers en carence. En termes de qualité architecturale et d'intégration d'ouvrages d'art, des objectifs de qualité sont également préconisés.

Concernant les aspects de gouvernance en lien avec le domaine de l'urbanisme, notons que c'est avant tout l'opérationnalisation des mesures du projet de PRDD dans les plans, règlements de niveau inférieur qui s'avèrera cruciale. Nous constatons en effet que le PRDD est un outil complexe à utiliser dans le cadre de la prise de décisions et qu'il est nécessaire qu'il prête une attention spéciale à la traduction de ses principes directeurs dans d'autres plans, outils et règlements à caractère plus opérationnel, afin de garantir son impact effectif.

5.2 Incidences sur la biodiversité

Les principales menaces qui pèsent sur la biodiversité dans le contexte urbain bruxellois, caractérisé par une urbanisation croissante, sont :

- La pression foncière, avec un bilan net qui risque de s'avérer défavorable aux espaces verts (non bâtis), notamment pour les friches urbaines, habituellement riches en espèces, diminuant d'autant les superficies d'accueil potentiel de la biodiversité. L'urbanisation représente aussi une menace pour le réseau écologique à Bruxelles, déjà fortement perturbé par de nombreux obstacles et barrières.
- Les effets de la densification de la population et des activités (bruit, piétinement, pollution).

La volonté explicite de compenser et surtout d'atténuer ces effets négatifs existe dans le projet de PRDD. Elle est traduite par :

- La politique de réseau écologique concrétisée par le maillage bleu et vert ;
- L'augmentation de l'emprise des espaces verts dans les quartiers denses ;
- Les mesures visant la protection de la biodiversité ;
- Le renforcement des paysages à l'échelle métropolitaine.

Malgré cela un certain recul de la biodiversité, du moins quantitativement, peut être attendu à terme. En effet, la densification à Bruxelles s'accompagnera d'une diminution des friches urbaines « sauvages ». Cependant, la densification de la Région est nécessaire tant pour faire face à la croissance démographique bien réelle qui s'y déroule qu'en fonction d'un raisonnement métropolitain visant à juguler l'étalement urbain et promouvoir l'usage parcimonieux du sol au

niveau de la métropole. Le développement d'outils règlementaires en vue d'assurer la végétalisation des projets apparaît particulièrement importante dans ce cadre.

La densité urbaine prônée par le projet de PRDD tient cependant compte de toute une série de facteurs permettant l'acceptation de cette densification. Dans ce cadre, la proximité d'espaces verts existants, la création de nouveaux espaces verts, la redynamisation d'espaces publics, la requalification globale des espaces de déplacements au profit des modes actifs et de manière plus fondamentale la mise en place de la ville de proximité, sont autant de facteurs assurant un équilibre global au niveau régional entre densification et maintien de la qualité urbaine.

Sur le plan qualitatif (variété et intérêt écologique des espèces et des biotopes), le tableau est plus favorable, dans la mesure où les biotopes les plus intéressants de la RBC sont pour la plupart reconnus et gérés de manière satisfaisante. Hors des zones protégées également, une gestion écologique peut améliorer la qualité de la biodiversité, comme cela est évoqué dans le projet de PRDD.

Dans un sens de compensation des urbanisations nouvelles, le projet de PRDD envisage la gestion de la biodiversité à l'échelle métropolitaine (réseau écologique, compensation écologique), des aménagements écologiques intégrés au développement urbain et en valorisant globalement les services écologiques rendus par la biodiversité en termes de quiétude et de confort de vie. La densification de la Région bruxelloise produit en effet des incidences environnementales positives sur l'ensemble de la zone métropolitaine. En densifiant la ville, on lutte, de facto, contre l'étalement urbain et son corollaire, la disparition ou à tout le moins le mitage, des espaces agricoles, naturels et forestiers. A population nouvelle égale, l'espace consommé sera moindre en milieu urbain qu'en milieu rural.

La volonté explicite de compenser et surtout d'atténuer les effets négatifs sur la biodiversité est présente dans le PRDD. Malgré cela un certain recul de la biodiversité, du moins quantitativement, peut être attendu à terme.

Les scénarios estimés pour les trois indicateurs de la biodiversité, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, sont :

Conforme	Etat de la biodiversité indigène	Conforme	Espaces non bâtis et biodiversité	Amélioration	Protection et gestion de la biodiversité
----------	----------------------------------	----------	-----------------------------------	--------------	--

5.3 Incidences sur la mobilité

La circulation automobile à Bruxelles est à l'origine d'importantes nuisances environnementales (qualité de l'air, gaz à effet de serre, nuisances olfactives, sonores et visuelles) accentuées par la congestion du trafic routier. Le projet de PRDD intègre un ensemble de mesures fortes pour tenter de faire face aux principales faiblesses et menaces qui pèsent sur la fluidité des déplacements, à savoir :

- La croissance démographique de la Région, qui induira des besoins accrus de mobilité à courte et moyenne distance, notamment à l'échelle urbaine ;
- L'attractivité urbaine, potentiellement renforcée par le redéploiement socio-économique de la ville voulu par le PRDD ;

- La tendance prononcée à l'étalement urbain en deuxième couronne et en périphérie, hors compétence de la Région et plus difficile à desservir en transports publics ;
- La problématique des navetteurs aggravée par la saturation du réseau routier et les retards dans la réalisation du projet RER, lui-même affaibli par le manque de capacité de la jonction Nord-Midi ;
- Les performances encore insuffisantes des transports en commun et le développement encore insuffisant des modes actifs de déplacement ;
- La problématique du transport des marchandises, de la logistique et de l'approvisionnement des commerces ;
- Le manque structurel de moyens financiers et d'investissements actuels.

On estime que dans son ensemble, le projet de PRDD impactera positivement la mobilité à Bruxelles et au-delà, en parvenant à contrer ou neutraliser les principales menaces et faiblesses mentionnées ci-dessus. En effet, on peut estimer que :

- Une série de mesures développées dans le volet du PRDD consacré à la mobilité et inspirées du Plan IRIS II, sont de nature à limiter l'usage de la voiture à l'avenir en favorisant l'intermodalité. Ces mesures concernent à la fois les transports publics (extension du métro, automatisation du métro, nouvelles lignes de trams, augmentation des capacités et amélioration des fréquences des lignes de trams et bus, ...) mais aussi les modes actifs (voiries cyclables, piétonisation, zones de confort piéton...).
- D'autres mesures du projet de PRDD orientent les futurs développements urbains vers le polycentrisme, la mixité et la densification en lien avec une bonne accessibilité en transports publics, des dynamiques qui permettent de réduire l'usage de l'automobile. La ville de proximité est en effet la ville des courtes distances, une ville plus économe en émissions de CO₂ liées aux déplacements. Dans son étude sur les coûts de la désurbanisation, la Conférence permanente du Développement territorial (CPDT¹¹) identifie très nettement la relation inverse existante entre densité et distance moyenne parcourue vers le lieu de travail ou le lieu de scolarité. Une relation du même type est mise en évidence quant à la répartition modale des déplacements domicile-travail : plus la densité est forte au lieu de résidence, plus l'usage des transports publics, de la marche et du vélo est intense. Cette intensité est encore beaucoup plus marquée dans le cas de déplacements domicile-lieu de scolarité.

Une réflexion métropolitaine amorcée par le PRDD, qui envisage une véritable coopération interrégionale, non seulement en matière de mobilité (notamment l'optimisation du réseau RER, nouvelles lignes de trams interrégionales...), mais également en matière de spécialisation territoriale, avec comme retombée positive une diminution des besoins en mobilité interrégionale.

Une gestion cohérente et optimisée du transport des marchandises.

Ces constats doivent toutefois être nuancés. Plus précisément, la vision et les objectifs du PRDD en matière de mobilité sont particulièrement ambitieux, surtout dans un contexte d'essor démographique et d'attractivité renforcée de la ville.

Dans son ensemble, le projet de PRDD impactera positivement la mobilité à Bruxelles et au-delà, en parvenant à contrer ou neutraliser les principales menaces et faiblesses régionales en la matière. Le contexte d'essor démographique et d'attractivité renforcée de la ville peut limiter l'atteinte des objectifs ambitieux du plan en matière de réduction de l'usage de la voiture individuelle notamment.

¹¹ Les coûts de la désurbanisation, CPDT sous la coordination Marie-Laurence DE KEERSMAECKER, Etudes et Documents n°1, Région wallonne - DGATLP, 2002.

Le scénario estimé pour l'indicateur de la mobilité, compte tenu de la mise en œuvre du projet de PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :



5.4 Incidences sur la population, la santé et le bien-être

La santé et le bien-être des Bruxellois, l'inclusion et la mixité sociale, dans le respect de l'environnement, forment un enjeu transversal clé pour la Région.

Dans son ensemble, le projet de PRDD intègre des préoccupations sanitaires et de bien-être de manière transversale et souvent implicite ou indirecte.

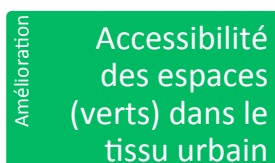
De manière générale, on estime que l'application des mesures du PRDD aura un impact positif sur la santé humaine et le bien-être des Bruxellois. En effet, les nuisances environnementales et leur impact sur la santé humaine auront tendance à diminuer grâce aux évolutions suivantes :

- L'établissement d'un développement urbain durable et viable, basé sur le polycentrisme, la densification, la mixité et la proximité (ville de proximité), tout en favorisant le report modal des déplacements de la voiture vers les modes durables. Cet effet positif du PRDD devrait se répercuter sur la qualité de l'air et les nuisances sonores générées par le trafic routier.
- L'exploitation optimale du potentiel de création ou d'ouverture de nouveaux espaces publics verts et leur aménagement / rénovation, avec un ciblage spécifique sur la proximité et la qualité. En effet, le PRDD prévoit notamment la création de nouveaux parcs et espaces verts, principalement en première couronne et dans les pôles de développement.
- L'amélioration de la connaissance et de la gestion des sols pollués qui permettra le développement de nouvelles activités sur des surfaces aujourd'hui à risque pour la santé.

Par ailleurs, les actions proposées par le projet de PRDD pour répondre au défi démographique et de dualisation sociale sont nombreuses et variées et concernent notamment la fourniture de services et de logements de qualité, la formation et l'emploi, la sécurité et la culture.

L'application des mesures du projet de PRDD aura un impact positif sur la santé humaine et le bien-être des Bruxellois. Les nuisances environnementales et leur impact sur la santé humaine auront tendance à diminuer grâce aux évolutions visées par le plan.

Le scénario estimé pour l'indicateur population, santé et bien-être, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :



5.5 Incidences au niveau du bruit

En Région bruxelloise, les principales nuisances sonores sont causées par le trafic, essentiellement routier. Les activités socio-économiques produisent également des nuisances, diversement ressenties en fonction des sources et des quartiers. L'effet du PRDD sur les nuisances sonores est lié à deux tendances opposées.

D'une part, la forte augmentation de la population et l'attractivité accrue de la ville iront dans le sens d'une augmentation des nuisances, causées par la mobilité accrue et les activités elles-mêmes.

D'autre part, le projet de PRDD prévoit diverses mesures afin de réduire les nuisances :

- L'amélioration des performances sonores du matériel roulant et les aménagements locaux de voirie ;
- Des mesures plus transversales en matière de mobilité (diminution de l'usage de la voiture, développement de la mobilité active, réduction du nombre de stationnement) ;
- Le développement de zones de confort (zones qui font l'objet de mesures de prévention du bruit) ;
- Réduire le survol de la Région ;

Outre la production de bruit, il faut s'attendre à ce que la perception du bruit devienne un thème de débat à Bruxelles dans les années à venir, notamment dans la logique de densification, de mixité et de polycentrisme proposée par le PRDD.

Dans la mesure où les pôles de densification seront davantage fréquentés et utilisés par une population accrue, celle-ci risque de ressentir une plus grande gêne sonore en raison des bruits générés dans ces lieux de concentration qui comporteront également des logements. L'isolation acoustique deviendra donc un enjeu important en matière d'urbanisation à Bruxelles.

Les tendances liées à l'augmentation de la population, à l'attractivité et à la densification de la ville, confrontées aux mesures du PRDD en termes d'amélioration du confort acoustique dans la Région, devraient permettre de se conformer aux normes en vigueur.

Le scénario estimé pour l'indicateur bruit, compte tenu de la mise en œuvre du projet de PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :

Conforme Nuisances sonores des transports aériens, routiers ou ferroviaires

5.6 Incidences sur les eaux

Certains volets de la gestion de l'eau restent difficiles à gérer à Bruxelles, en particulier l'imperméabilisation des surfaces et l'envoi à l'égoût des eaux de pluie, de source et de ruissellement, de même que la pollution des eaux de surface, particulièrement de la Senne.

Les grands défis auxquels est confrontée la capitale ne sont pas de nature à améliorer cette situation. En effet, la forte croissance démographique à laquelle veut répondre le PRDD, de même que le développement socio-économique qu'il veut soutenir, peuvent engendrer une imperméabilisation accrue des surfaces avec une perturbation de l'hydrologie. En outre, ces évolutions produiront a

priori davantage d'eaux usées. Il faut noter que la situation en la matière s'est considérablement améliorée au cours des dernières années grâce à la mise en service de deux stations d'épuration régionales (STEP). Toutefois certaines contraintes subsistent :

- Les problèmes de fonctionnement des STEP à l'heure actuelle ;
- La complexité technique, juridique et financière d'ajustement des capacités des STEP ;

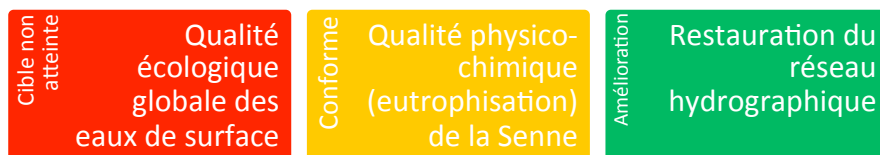
Il est possible que le niveau de pollution de certains cours d'eau reste problématique (notamment Senne). En effet, la Senne entre en RBC avec un niveau d'eutrophisation déjà très élevé, situation qui n'est pas meilleure en aval. De ce point de vue, le faible débit naturel de la Senne est un problème encore aggravé par un déversement insuffisant d'eaux de pluie et de ruissellement, conséquence de l'important degré d'imperméabilité et du raccord des eaux claires aux égouts. Pour répondre à ces problèmes, la RBC s'est dotée d'outils ambitieux et adéquats, tels que le Plan de Gestion de l'Eau (PGE), comprenant le Plan Pluie ou encore le Maillage Bleu, dont les orientations sont reprises dans le projet de PRDD. Leur mise en œuvre doit relever des défis techniques, juridiques et financiers importants à moyen et long termes. Plus fondamentalement, c'est chaque projet urbain, petit ou grand, qui doit intégrer la problématique de l'eau dès sa conception, notamment en matière de perméabilité des surfaces et d'orientation des eaux de ruissellement.

Le projet de PRDD a le potentiel d'alléger considérablement les constats dressés ci-dessus, notamment grâce à la conjonction de plusieurs de ses mesures qui visent à :

- Protéger les ressources en eau.
- Promouvoir une gestion durable de l'eau.
- Assurer la qualité environnementale du réseau hydrographique.
- Lutter contre les inondations.
- Améliorer la gouvernance de l'eau.

Le projet de PRDD structure une politique bruxelloise volontaire et cohérente en la matière ce qui amènera à une évolution globalement acceptable de la qualité de l'eau et de sa gestion dans les années à venir à Bruxelles, cela malgré un contexte difficile. Des difficultés risquent de persister pour l'eutrophisation de la Senne, les efforts ne porteront leurs fruits que si une véritable collaboration interrégionale s'installe en vue d'une gestion coordonnée du cours d'eau sur l'ensemble du bassin versant (gouvernance prévue dans le PRDD).

Les scénarios estimés pour les trois indicateurs de l'eau, compte tenu de la mise en œuvre du projet de PRDD et de l'évolution du contexte régional, sont :



5.7 Incidences sur l'air

Outre la pollution dite de fond¹², qui peut représenter près de la moitié des concentrations mesurées à Bruxelles, les sources urbaines de polluants atmosphériques restent importantes. La difficulté majeure rencontrée en la matière à Bruxelles vient de l'augmentation de la demande en mobilité de même que des besoins accrus en combustion, notamment pour le chauffage. D'une part, cette tendance est liée à la croissance démographique qui risque d'augmenter la demande en mobilité intra-bruxelloise et la consommation en énergie. D'autre part, cette difficulté est en lien avec les flux de personnes travaillant dans la région, mais habitant dans la zone métropolitaine élargie.

Pour contrer les effets néfastes d'une demande accrue en mobilité, le projet de PRDD prévoit de déployer une politique des transports particulièrement volontaire, s'inspirant du Plan régional de mobilité IRIS II. Le projet de PRDD agit par ailleurs au niveau urbanistique dans le sens de la densification, de la mixité et du polycentrisme, des aménagements plutôt favorables en matière de mobilité à même de rationaliser et diminuer la longueur des déplacements. Par ailleurs, les évolutions technologiques dans le secteur automobile pourraient contribuer, elles aussi, à réduire les émissions polluantes des véhicules.

Il est très délicat de se prononcer sur la résultante des tendances en matière de pollution de l'air liée à la mobilité pour les décennies à venir à Bruxelles, mais, si les mesures sectorielles fortes telles que proposées le PRDD et son RIE sont prises, il est possible qu'elles s'équilibrent.

En ce qui concerne les bâtiments et conformément aux orientations du PRDD, la politique bruxelloise de performance énergétique des bâtiments (PEB) est mise en œuvre, cohérente, aboutie et réputée exemplaire pour les bâtiments neufs. Elle a donc le potentiel de réduire considérablement les nuisances atmosphériques liées au développement immobilier à Bruxelles, pour autant que les objectifs en la matière soient respectés dans un contexte difficile d'essor démographique. Les mesures relatives aux améliorations de l'isolation et des installations techniques de chauffage des bâtiments existants sont également de nature à favoriser la diminution des nuisances atmosphériques.

Dans un contexte européen et mondial plutôt favorable (avancées technologiques, politiques atmosphériques et énergétiques renforcées), on s'attend à ce que les mesures de compensation prévues par le projet de PRDD, tous secteurs confondus, parviennent à juguler à moyen terme l'accroissement des sources de pollution atmosphérique propres à Bruxelles.

Les scénarios estimés pour les trois indicateurs de la qualité de l'air, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte réglementaire régional (Plan Régional Air-Climat-Energie) sont :

Conforme	Concentration en NO ₂ dans l'air	Conforme	Emissions de NOx dans l'air (hors transport)	Conforme	Concentration en particules fines dans l'air
----------	---	----------	--	----------	--

¹² La pollution de fond correspond à la pollution atmosphérique non affectée par des sources locales. Sa mesure est effectuée à la station météorologique hors-région de Vielsalm

5.8 Incidences sur l'énergie et le climat

En Région de Bruxelles-Capitale, les enjeux en matière de production directe de gaz à effet de serre (GES), avec leurs effets sur le climat, concernent principalement le secteur des transports (émissions des moteurs à combustion) et les bâtiments (bureaux et logements, notamment le chauffage). En ce qui concerne les émissions indirectes de GES, le principal défi bruxellois concerne la consommation électrique.

Pour faire face aux enjeux énergétiques, le projet de PRDD prévoit un ensemble de mesures visant essentiellement :

- La diminution du trafic automobile : report modal vers les transports en commun et les modes de déplacement actifs, fiscalité routière, réglementation du stationnement, etc. ;
- Une amélioration de la performance énergétique des bâtiments ;
- Une densification urbaine polycentriste empreinte de mixité, permettant de réduire les besoins en mobilité et de rationaliser la consommation d'énergie.

Ces actions cherchent à faire face aux principales difficultés et menaces en ce qui concerne l'empreinte climatique de la RBC, dont :

- La demande accrue en mobilité et en logements, en raison de l'attractivité de la ville et de la forte croissance démographique. Cependant, on observe une relative stabilité des émissions directes de GES en RBC depuis 1990, alors que sur la même période, la population bruxelloise a fortement augmenté.
- La grande dépendance énergétique de la RBC et l'importance d'exercer un contrôle sur les consommations d'électricité, tant en quantité qu'en qualité. De ce point de vue, l'Ordonnance « électricité », offre des possibilités de développement pour l'électricité «verte».

Le Projet de PRDD s'inscrit dans les autres engagements pris par la Région en matière de diminution des émissions de GES régionales. De ce fait, et pour autant que les politiques proposées par le projet de PRDD en matière de transport et de performance énergétique des bâtiments soient pleinement réalisées, on peut s'attendre à ce que les cibles (réduction de 20% en 2020 et 30% en 2025 par rapport à 1990) soient atteintes.

Les scénarios estimés pour les deux indicateurs climat-énergie, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :



5.9 Incidences sur les sols

L'histoire urbaine et industrielle de Bruxelles a engendré des pollutions avérées ou potentielles des sols, qui concernent au total plus de 20% du territoire de la RBC.

La politique régionale des sols actuelle s'articule autour de trois axes qui visent (i) la connaissance de la situation (inventaire), (ii) la dépollution et/ou la gestion du risque sur les sols effectivement pollués et (iii) la prévention de nouvelles pollutions.

Dans les années à venir, on s'attend pour Bruxelles à une forte croissance démographique et à une augmentation de l'attractivité socio-économique, que le PRDD entend encadrer et piloter. Leur corolaire sera un renforcement de la pression foncière dû aux besoins accrus en surfaces pour répondre à des besoins en logement et en activités diverses.

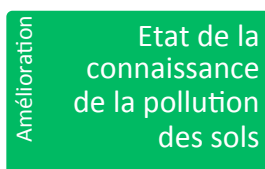
Dans le contexte actuel de la RBC, cette pression se reportera notamment sur les friches urbaines et / ou industrielles, en particulier dans la zone du canal. Ces terrains comportent une certaine proportion de sols effectivement et potentiellement pollués, en raison du passé industriel des sites. Suite aux tendances urbaines décrites ci-dessus et aux orientations du projet de PRDD, on s'attend à ce que la connaissance et la dépollution / gestion de ces parcelles s'accélère dans les années à venir.

En effet, le projet de PRDD prévoit :

- De nombreuses réaffectations de friches entraînant une accélération des transactions sur le marché foncier ;
- Des chantiers particulièrement actifs sur les anciens sites industriels dans la zone du canal ;
- Une facilitation du processus de gestion des sols pollués, principalement par des incitants financiers.

L'ensemble des évolutions visées par le projet de PRDD devrait globalement mener à une amélioration de la situation des sols dans la Région à moyen et long terme.

Les scénarios estimés pour l'indicateur Sols, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :



5.10 Incidences sur le patrimoine

Le projet de PRDD manifeste une volonté forte de redynamiser la ville à plusieurs niveaux : rénovation urbaine, grands projets urbanistiques, relance économique, développement touristique, rayonnement international, etc. Cette dynamique devrait être favorable au patrimoine bâti et aux paysages, pourvu qu'il s'agisse de projets urbanistiques correctement planifiés, intégrés et organisés, ce qui semble être le cas, notamment lorsque des outils tels que des schémas directeurs sont envisagés.

D'autre part, une série de mesures du projet de PRDD sont destinées à valoriser le patrimoine sous toutes ses formes (patrimoine vert, petit patrimoine, monuments classés ou non...). En ce qui concerne les réponses à l'essor démographique, les actions du chapitre « Patrimoine » veillent à concilier la densification du bâti existant avec le respect du patrimoine.

Signalons encore un axe fort du projet de PRDD concernant les espaces (verts) publics et la verdurisation, un point positif pour le patrimoine et le paysage. La Forêt de Soignes est identifiée comme patrimoine régional d'envergure internationale à valoriser.

Par ailleurs, le patrimoine paysager bruxellois est composé de plusieurs unités qui ne sont pas formellement reconnues et ne bénéficient pas d'une gestion spécifique. C'est la première menace qui pèse sur les paysages en RBC. La forte pression foncière dans les périmètres paysagers localisés en bordure du territoire régional et caractérisés par des espaces non bâtis potentiellement constructibles pourrait avoir des effets sur le plan paysager, principalement en lien avec l'essor démographique et le développement du logement. Ces restes de paysage champêtre dans les zones localisées aux confins du territoire régional (Anderlecht, Evere, Neder-over-Heembeek, etc.) doivent faire l'objet d'une attention particulière. Le PRDD progresse dans ce domaine, en

proposant des « zones de protection et revalorisation des sites semi-naturels », mettant en avant la nécessité d'une gestion particulière de ces espaces.

Dans une perspective métropolitaine, le paysage champêtre se prolonge au-delà du territoire régional, dans une forme mieux préservée. Le projet de PRDD insiste sur les zones transrégionales de coopération paysagère à mettre en place.

Globalement, on s'attend à ce que la situation paysagère et patrimoniale soit améliorée pour Bruxelles à moyen et long terme.

Les scénarios estimés pour les deux indicateurs du patrimoine, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, sont :

Conforme	Paysage rural / champêtre de la Région	Conforme	Hêtraie cathédrale de la forêt de Soignes
----------	--	----------	---

5.10 Bilan des indicateurs

Air	Conforme	Concentration en NO2 dans l'air	Conforme	Emissions de NOx dans l'air (hors transport)	Conforme	Concentration en particules fines dans l'air
	Conforme	Etat de la biodiversité indigène	Conforme	Espaces non bâtis et biodiversité	Amélioration	Protection et gestion de la biodiversité
	Conforme	Nuisances sonores des transports aériens, routiers ou ferroviaires				
Biodiversité						
Bruit						
Eaux	Cible non atteinte	Qualité écologique globale des eaux de surface	Conforme	Qualité physico-chimique (eutrophisation) de la Senne	Amélioration	Restauration du réseau hydrographique
Climat-Energie	Conforme	Consommation énergétique	Amélioration	Emissions directes de gaz à effet de serre (GES)		
Mobilité	Conforme	Volume du trafic routier dans la Région				
Patrimoine	Conforme	Paysage rural / champêtre de la Région	Conforme	Hêtraie cathédrale de la forêt de Soignes		
: & bien-être	Amélioration	Accessibilité des espaces (verts) dans le tissu urbain				
	Amélioration	Etat de la connaissance de la pollution des sols				
Sols						

6. Synthèse des alternatives et variantes étudiées

6.1 Alternative 0: Maintien du PRD

L'alternative 0 est celle qui suppose une absence d'adoption du Plan Régional de Développement Durable et donc le maintien du Plan Régional de Développement (PRD) de 2002. L'étude de cette alternative, à travers les différents domaines environnementaux et sociaux, permet d'établir les impacts positifs et éventuellement négatifs qu'engendre la modification du Plan, par rapport à une situation *business as usual* qui pourrait être conservée.

Les analyses développées dans le RIE nous permettent de justifier de 4 manières distinctes la nécessité de développer un nouveau Plan Régional de Développement Durable pour remplacer celui adopté en 2002 notamment au regard des enjeux environnementaux et sociaux :

Obsolescence des constats

Le PRD de 2002 est composé d'un document spécifique développant un constat général de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce constat était basé sur les données statistiques disponibles au moment de la rédaction. Ces données ont donc, dans de nombreux cas, été produites quelques années auparavant. Il est évident que ces données qui datent parfois de la fin des années 1990 ne permettent pas de projeter les politiques à mettre en place actuellement en Région bruxelloise car il ne tient pas compte des évolutions qu'a connues la société ces 15 dernières années.

Évolution réglementaire

Le PRD de 2002 ne permet pas non plus d'orienter les politiques à venir dans toute une série de thématiques environnementales qui se sont complexifiées depuis son adoption. De nouvelles législations (par exemple : l'ordonnance « sol », Code bruxellois de l'aménagement de territoire, Code bruxellois de l'air du climat et de l'énergie, ...) et de nouveaux plans ont été adoptés ou sont en cours d'adoption (par exemple : Plan Régional Air Climat Energie, Plan de Gestion de l'Eau, Plan Régional de Développement de la Nature, ...). Ces plans sectoriels et réglementations vont forcément plus loin que le PRD et ce dernier, ne permet plus de fixer les objectifs et priorités de développement pour la Région.

Objectifs réalisés

Comme développé dans le chapitre dédié dans le Rapport principal, un nombre important d'objectifs du PRD 2002 ont été mis en œuvre, notamment en ce qui concerne la mobilité. Pour une série de thématiques dont les thématiques environnementales, il est nécessaire de fixer de nouveaux objectifs qui prendront en compte les nouveaux enjeux et les infrastructures déjà réalisées.

Émergence ou renforcement d'enjeux spécifiques

- **Défi de l'essor démographique**

Nous avons vu également que le PRD ne prévoyait pas l'évolution démographique que connaît et que connaîtra encore la Région bruxelloise dans les décennies à venir.

Cette évolution présente pourtant des enjeux conséquents en termes de développement et de planification puisque l'augmentation de la population engendrera notamment :

- Une augmentation des besoins en logements et équipements ;
- Une pression accrue sur les espaces verts ;
- Une augmentation du nombre de déplacements ;
- Un risque accru de pollution.

Être proactif par rapport à ces besoins en assurant leur quantification est primordial pour assurer un développement urbain efficient. L'absence de prise en compte de l'enjeu démographique, comme de l'enjeu technologique ne permettent pas au PRD de continuer à orienter efficacement les politiques régionales.

- **Défi lié à l'internationalisation**

L'enjeu principal de l'internationalisation de la Région est que ce phénomène touche et inclut les Bruxellois eux-mêmes. Afin de lutter contre l'exclusion, les conditions doivent être réunies pour que les habitants les moins qualifiés, puissent profiter des avantages que procurent le développement de ce pôle d'activités.

- **Défi lié à l'emploi, à la formation et à l'enseignement**

L'essor démographique et les effets de la crise économique viennent renforcer l'importance du développement de l'enseignement et de la formation. Les diplômes constituent des portes d'entrées sur le marché de l'emploi mais ce dernier devra également s'adapter et se développer.

- **Défi lié à la lutte contre la dualisation de la ville**

L'intensification des politiques transversales et territorialisées dans les domaines sociaux, économiques et culturels, en ciblant les dispositifs dans les quartiers les plus fragilisés et en luttant activement contre toutes les formes de discrimination, constitue également un défi majeur que doit relever tout nouveau Plan de développement régional.

- **Défi environnemental**

Certains enjeux environnementaux ont été identifiés à l'échelle de la Région au sein du chapitre portant sur l'état initial de l'environnement. Le renforcement du cadre législatif visant la protection de l'environnement est un défi majeur et la pression supplémentaire qu'exercera l'augmentation de la population doit également faire l'objet d'une attention particulière pour limiter les incidences corrélées.

6.2 Alternative 1 : Ville centralisée

La ville multipolaire est une option de développement urbain qui est amenée à déterminer l'urbanisme bruxellois des prochaines décennies. Les notions de ville multipolaire ou de polycentrisme sont abordées à de nombreuses reprises et sous différents aspects au sein du projet de PRDD. Cette structure urbaine aura notamment des conséquences en termes d'implantation des fonctions, en termes de flux et de choix modal.

L'alternative 1 développe l'autre choix qui s'offrait à la Région, celui de la centralisation. Cette alternative signifierait concentrer les objectifs de développement sur un pôle central ou noyau, dans le cas présent, le Pentagone de Bruxelles étendu aux trois grandes zones d'activités que sont les quartiers nord, midi et européen.

Mentionnons que le Pentagone contient d'ores et déjà les principales fonctions de centralité métropolitaine telles que les fonctions historiques, politiques, administratives et commerciales de la Région.

Cette option de développement assurerait un dynamisme et une vitalité très importante du centre qui agirait sur l'attractivité et l'image de la ville au niveau international.

Dans cette hypothèse, les autres centralités, présentes au sein des autres communes en situation de fait ne feraient pas l'objet d'investissements importants, leur rôle étant considéré comme limité.

Au regard de l'analyse effectuée dans le chapitre du RIE traitant des alternatives, il ressort que le développement de la ville multipolaire présente une série d'avantages présentés ci-dessous et qui justifient l'approche polycentriste reprise au sein du PRDD.

- Distances parcourues

La ville polycentrique telle que proposée dans le projet de PRDD est de nature à permettre de minimiser les distances à vol d'oiseau entre les différentes fonctions, en opposition avec le réseau centralisé. Ce choix de développement favorise également la densité des réseaux de transports et leur maillage radioconcentrique.

- Répartition de la circulation dans l'espace et dans le temps

Le développement d'une ville polycentrique permet aux flux d'être mieux répartis dans l'espace, le réseau comportant de multiples mailles. La dispersion spatiale des activités principales permet de ne pas concentrer les flux sur un sens de circulation sur une période de temps très circonscrite. Dans le cas du développement d'une ville mono-centrée, les infrastructures de transports nécessitent d'importantes capacités du fait de la très forte centralité et la convergence du trafic induite selon des directions déterminées.

- Répartition modale

Le développement d'une ville multipolaire ou polycentrique permet de rapprocher les habitants des fonctions métropolitaines. Le recours à des modes non mécanisés peut donc s'effectuer plus fréquemment et la part modale pour ces modes est susceptible d'être plus importante que dans une ville centralisée ou pire une ville diffuse.

- Meilleure urbanité

En développant des noyaux urbains multiples, la ville multipolaire ou polycentrique crée des noyaux d'identité locale qui favorisent le lien entre les habitants dans une ville que l'on veut de proximité.

Ce lien est créé du fait de la bonne intégration des services, des équipements, des espaces publics et des transports.

- **Pressions sur la centralité**

Le développement de différents pôles permet de limiter la pression effective sur le centre-ville. Cette caractéristique limitera les flux de circulation, la densification, les chantiers, les nuisances et incidences générales qui en découlent (qualité de l'air, embouteillages, disparitions d'espaces verts, ...). Les mesures qui sont prises au droit de la centralité sont donc susceptibles d'être plus qualitatives et de favoriser le cadre de vie des riverains.

6.3 Variantes de localisation

Le chapitre sur l'analyse des variantes de localisation a permis de mettre en avant une série de conclusions concernant le développement des divers pôles ambitionnés par la Région. Chaque type de pôle ayant des besoins spécifiques, certains sites ont en effet pu être mis en avant de par leur potentiel à accueillir de tels pôles et programmes.

Plus particulièrement, dans le cadre du développement du tissu urbain, l'analyse des variantes de localisation a souligné l'importance de la maîtrise foncière des parcelles. En effet, le développement de grandes parcelles dont la maîtrise est d'ores et déjà assurée par les pouvoirs publics permettra une programmation ambitieuse dans un délai qui peut plus facilement être maîtrisé. Ce gain de temps de mise en œuvre permettra également de répondre plus rapidement aux besoins de la ville qui connaît un essor démographique.

En ce sens, les grandes parcelles¹³ non bâties ou en reconversion et qui sont propriétés d'organismes publics ou parapublics sont les suivantes : Casernes Ixelles et Etterbeek, Delta, Ex-OTAN, Gare de l'Ouest, Haren, Heysel, Josaphat, Prisons Saint-Gilles et Forest, et Schaerbeek Formation.

Au niveau de l'environnement sonore, il apparaît inopportun, du fait de l'ampleur des nuisances, de développer des pôles mixtes sous les routes aériennes. Les sites Avant-port, Haren, Ex-OTAN et Eurocontrol sont particulièrement visés.

En ce qui concerne les autres critères et caractéristiques urbanistiques et environnementales, elles ne sont que peu susceptibles de limiter les possibilités de développement de la ville mixte. La plupart de leurs spécificités peuvent être gérées de manière à assurer un développement durable qui réponde aux enjeux et objectifs du Plan.

En outre, dans le cadre du développement d'un pôle de logistique à grande échelle, l'analyse des variantes a montré que le pôle Schaerbeek Formation est celui présentant le plus grand potentiel, entre autres de par son accessibilité et son potentiel foncier.

Dans le cadre de la création de pôles logistiques à l'échelle bruxelloise, à travers l'établissement de CDU, les pôles Delta, Porte d'Ostende, Tour et Taxis et le Bassin de Biestebroek apparaissent quant à eux comme étant les sites ayant le plus grand potentiel.

Ensuite, dans le cadre du développement d'un pôle de loisirs de plein air, l'analyse a conclu qu'il semble pertinent de prendre en considération les pôles Heysel et Hippodrome de Boitsfort étant

¹³ Minimum 1 parcelle de l'ordre de 5 Ha ou d'un ensemble limité de parcelles contiguës et uniformes atteignant cette même superficie

donné qu'ils sont les deux principaux pôles répondant à l'ensemble des enjeux environnementaux et urbanistiques énoncés.

Pour le pôle du Heysel, la taille du site étant très importante, il serait à même de répondre à d'autres enjeux que la seule demande en loisirs.

Concernant l'Hippodrome de Boitsfort, la volonté de le développer était déjà mentionnée dans le PRDD 2013 et ses travaux préparatoires. De ce fait, le redéveloppement de ce site, dont le potentiel n'est actuellement pas maximisé, est déjà en cours.

Notre analyse a également permis de conclure que le maintien et la pérennité du pôle média au sein du pôle Reyers ainsi que le développement de la mixité apparaissent appropriés.

En effet, le redéveloppement du pôle média sur son site historique fait sens au regard de sa localisation stratégique et de son accessibilité. De plus, le maintien de l'implantation d'une entreprise est également susceptible de présenter des avantages du point de vue de la mobilité.

Plus globalement, les grandes parcelles du site ainsi que leurs affectations au PRAS sont susceptibles de permettre un programme ambitieux et mixte répondant aux enjeux régionaux sans modifier sensiblement la perception du quartier depuis les tissus bâtis environnants.

De plus, le redéveloppement du pôle peut également s'envisager sereinement au regard des thématiques environnementales.

De même, sur base de notre analyse, le maintien et la pérennité du pôle de gouvernance supranational au sein du Quartier européen, ainsi que le développement de la mixité, apparaissent appropriés.

En effet, le Quartier européen présente une excellente accessibilité régionale, nationale et internationale. Les institutions qu'il contient génèrent une quantité importante de flux et le maintien de leur position actuelle apparaît comme stratégique au niveau de la mobilité.

De plus, le parcellaire facilite l'évolution de ce dernier pour répondre à de nouveaux besoins. Les objectifs du projet de PRDD en la matière visent avant tout le développement de la mixité au sein du pôle. Ces fonctions permettront d'améliorer la convivialité et la vitalité du pôle à toute période de la semaine. Finalement, ces développements peuvent également s'envisager sereinement au regard des thématiques environnementales.

Enfin, dans le cadre du développement d'un pôle de tourisme d'affaire et de loisirs, le pôle Heysel apparaît comme étant le site le plus adéquat.

En effet, l'analyse des variantes de localisation confirme que le Heysel présente le plus d'atouts et le moins de contraintes par rapport à tous les sites étudiés. De plus, il présente l'avantage d'appartenir à la Ville de Bruxelles dans son entièreté. En tenant compte de son historique, des qualités de son patrimoine, de sa vocation actuelle de pôle de foires-salons et de tourisme, de son accessibilité, le site du Heysel apparaît comme étant le lieu le plus adapté pour le développement du nouveau pôle de tourisme de loisirs et d'affaires de la Région de Bruxelles-Capitale.

7. Le processus interactif et itératif au cœur de la méthode et l'apport du RIE au PRDD

Conformément à l'esprit de la Directive européenne 2001/42, transcrite en droit régional par le CoBAT, l'élaboration du RIE et du PRDD vont de pair dans le cadre de boucles itératives et interactives qui impliquent les auteurs des documents respectifs et leurs experts. Ce processus prend la forme d'une collaboration constructive qui permet d'identifier, à un stade précoce de la conception programmatique, d'éventuelles incidences notables négatives du plan sur l'environnement, en vue de définir des mesures et des stratégies d'évitement, d'atténuation ou de compensation. Les apports du RIE ont été marqués sur de nombreuses thématiques dont les plus importantes sont reprises ci-après.

Au niveau de la *pollution de l'air*, la question dépasse largement les frontières régionales. En effet, pour plusieurs polluants, dont les particules en suspension (PM) et le dioxyde d'azote (NO²), la pollution dite de fond, d'origine indéterminée et présente partout dans nos contrées, peut représenter près de la moitié des concentrations mesurées à Bruxelles, ce qui réduit la marge de manœuvre des autorités régionales en la matière. Cet aspect a été davantage clarifié et mis en évidence au cours du travail itératif. Le RIE a, par exemple, proposé d'intégrer des restrictions à la circulation des véhicules les plus polluants (sur base de la norme EURO). Cette recommandation a été intégrée dans le Plan. Cette mesure est également présente dans le Plan Régional Air-Climat-Energie.

En termes des *biodiversités*, le projet de PRDD a intégré certaines recommandations du RIE en matière de mise en valeur du réseau écologique en RBC pour favoriser le développement de la biodiversité et des services écosystémiques qui lui sont associés : quiétude des parcs, effet sur le bien-être et la santé mentale, De même, l'intérêt d'une gestion métropolitaine de cette biodiversité a également été repris dans le cadre du processus qui a mené au projet de PRDD actuel. Le RIE et le PRDD ont également convergé vers une combinaison de mesures d'atténuation et de compensation écologique comme moyens d'action complémentaires en faveur de la biodiversité dans le cadre d'une densification urbaine nécessaire pour faire face à l'essor démographique. D'autres mesures visant à garantir une meilleure gestion de la biodiversité sont encore proposées dans le chapitre recommandations du Rapport final.

Le projet de PRDD prévoit explicitement une amélioration de la *gouvernance de l'eau* qui organise notamment la coordination des acteurs de l'eau et une collaboration interrégionale à l'échelle du bassin versant. Ceci est un acquis du RIE, notamment pour le cas de la Senne, déjà hautement polluée à son entrée en RBC. Le RIE insiste également sur les conséquences de la croissance démographique et des politiques promues par le PRDD (développement socio-économique et de l'attractivité interrégionale et internationale) en termes d'imperméabilisation des sols, de déviation des eaux de pluie et de ruissellement vers le réseau d'égouttage qui en résulte.

En termes d'*énergie et de climat*, la modélisation quantitative des émissions directes de Gaz à effet de serre de la RBC réalisée dans le cadre du RIE a notamment montré que les objectifs et dispositions existant en RBC pour les nouvelles constructions et rénovations lourdes (PEB) étaient ambitieux et permettaient d'absorber une bonne part des effets de l'essor démographique sur les émissions de GES. De même, la rénovation énergétique (légère) du bâti existant est également un enjeu majeur en RBC. Celui-ci confirme, dès lors, les objectifs de la RBC en matière de PEB pour les constructions neuves et les rénovations lourdes.

Au niveau de la *mobilité*, le RIE a amené le projet de PRDD à davantage expliciter la dimension de la gouvernance interrégionale des systèmes de mobilité pour plus d'efficacité et à prendre des mesures fortes pour améliorer l'accessibilité au plus grand nombre. La prise d'une décision coordonnée autour d'objectifs communs est une condition fondamentale à la mise en place de projets et d'actions prioritaires favorisant la mobilité durable à Bruxelles et améliorant l'environnement urbain et naturel. Par ailleurs, le RIE a permis de davantage nuancer le projet de PRDD et le renforcer quant à la pertinence de certaines mesures et actions en matière de mobilité notamment celles liées, aux pénétrantes, à la tarification kilométrique à l'usage de véhicules et au stationnement.

Enfin, d'un point de vue *transversal et méthodologique*, les interactions entre PRDD et RIE ont été nombreuses et dans les deux sens, notamment en ce qui concerne la mise au point de scénarios et le nombre et la typologie des compartiments devant faire l'objet d'une analyse dans le RIE et ce, afin de prendre en compte les 3 piliers du développement durable.

8. Recommandations et conclusion

8.1 Recommandations

Les tableaux présents ci-dessous synthétisent les principales recommandations présentées au sein du chapitre 6 portant sur les incidences du projet de PRDD. Ces recommandations sont classées sur base de 2 critères :

- Le degré d'importance/de priorité

Les différentes recommandations établies ont des portées différentes qu'il est nécessaire de caractériser. Les recommandations sont donc classées par ordre d'importance de 1 à 4, la classe 1 étant celle qui nécessite le plus d'attention de l'autorité.

- Le champ d'application

Les différentes recommandations formulées portent sur trois niveaux distincts :

- Soit directement sur le projet de PRDD et concernent, dans ce cas, des précisions ou clarifications à apporter à ce dernier pour limiter ses incidences négatives ou favoriser ses incidences positives ;
- Soit sur les plans, règlements et législations qui encadrent la mise en œuvre des objectifs du projet de PRDD ou qui permettent de concrétiser les mesures d'atténuation des incidences identifiées ;
- Soit les recommandations portent sur des aspects environnementaux qu'il est nécessaire de mieux prendre en considération lors de la mise en œuvre de projets.

Urbanisme et paysages

#	Thématiques du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	<p>Modifier les conditions imposées par le RRU aux volumes des constructions qui sont situées sur certaines zones précises du territoire (Corridors d'accessibilité, pôles stratégiques,...) afin de permettre une densification maîtrisée sans générer de demande de dérogation au règlement.</p> <p>Etudier la possibilité de taxer les plus-values engendrées par cette évolution de la réglementation.</p>	1	RRU
2	Cadre de vie	<p>Développer des outils pour gérer la mise en œuvre de certaines des propositions du projet de PRDD concernant les espaces verts et verdurisés qui risquent autrement de ne pas être mises en œuvre. L'importance de l'impact au niveau régional de la densification nécessite une attention spécifique au cadre de vie et notamment à la qualité des espaces publics et espaces verts. Le verdoisement de la ville doit en effet être assuré via des outils réglementaires portant sur les parcelles privatives et sur l'espace public. Il est également recommandé de maintenir, dans la mesure du possible, la superficie d'espaces verts accessible par habitant.</p>	1	PRDD
3	Densification	<p>Protéger les fonctions 'faibles' (équipements, espaces verts, ...) et développer celles-ci aux endroits les plus opportuns :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Généraliser à toutes les fonctions 'faibles' la cartographie des carences actuelles et prévisibles en espaces verts, en équipements divers (sur base de la géographie de l'offre, de l'intensité d'usage actuel et des besoins futurs estimés) - Etudier les différentes possibilités qui permettraient de donner priorité à 	1	PRDD

		l'implantation de ces fonctions dans les zones carcénées.		
#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
4	Densification	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborer une carte identifiant les zones sur-densifiées existantes et lier celles-ci avec les mesures que le projet de PRDD prévoit pour ces zones. 	1	PRDD
5	Densification /cadre de vie	Identifier les espaces verts ou ouverts, dont le rôle social et paysager est actuellement limité (notamment en zone de carence en espaces verts) et étudier les possibilités de le développer (cimetières, talus, espaces peu ou inaccessibles, par exemple).	2	PRDD
6	Densification	Intégrer l'occupation de logements inoccupés et la sous-division de logements existants comme 6 ^{ème} principe pour favoriser la densification du tissu existant , afin de rendre plus visible ces mécanismes de densification de population dont l'impact paysager et urbanistique est positif (rénovation du tissu existant).	2	PRDD
7	Densification	Intégrer la présence suffisante d'équipements comme 7 ^{ème} principe pour favoriser la densification du tissu existant au sein du projet de PRDD.	2	PRDD

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
8	Densification	Prévoir des mécanismes pour faciliter le processus de sous-division et fusion d'un logement et revoir dans ce cadre la réglementation impliquant des procédures qui constituent, de manière directe ou indirecte, un obstacle à ce processus (tout en répondant aux besoins en matière de protection contre incendies, salubrité, petit confort de base,...). Permettre, voire imposer, un degré de flexibilité pour les nouvelles constructions (division/fusion de logements).	2	CoBAT
9	Densification	Etudier la possibilité de développer des outils permettant d'analyser spécifiquement l'implantation et les caractéristiques des tours afin de garantir leur développement qualitatif (vadémécum « tours » et/ou modification de l'annexe A du CoBAT relative aux projets soumis à étude d'incidences) Etablir un ordre de priorités pour la mise en œuvre des sites d'implantation potentielle de tours , en signalant comme moins prioritaires les zones n'étant pas dans des corridors d'accessibilité en 2020.	2	Nouvel outil / CoBAT / PRDD
10	Densification	Etudier la possibilité de lier l'implantation de tours à des points de la trame urbaine identifiés au préalable et qu'il est intéressant de signaler dans le paysage (nœud de transport, équipement d'attractivité régionale, lieu historique, noyau d'identité, etc.).	2	Divers outils planologiques
11	Mobilité	La réappropriation de l'espace pour d'autres usages que la voiture ne peut s'envisager que progressivement et devra impérativement être corrélée à de nouveaux aménagements spécifiques . Ces aménagements, remplaçant les anciennes infrastructures routières, devront améliorer le cadre urbain global et participer à la qualité du cadre de vie . En effet, il est nécessaire pour conserver un espace urbain qualitatif que les mesures mises en place pour limiter la circulation et le stationnement ne soient pas uniquement dissuasives (signalétiques, bollards, etc) mais consistent en de réelles alternatives, augmentant la valeur d'usage de l'espace.	2	Projet

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
12	Cadre de vie	<p>Etudier les possibilités de développer des outils facilitant la transformation des intérieurs d'îlot en espaces publics verdurisés dans des zones de carence en espaces verts accessibles au public (zone de verdoisement A notamment).</p> <p>Etudier la possibilité de développer la «communautarisation» de certains intérieurs d'îlot entre les propriétés qui les configurent afin d'éviter la sur-division des espaces non bâtis, la création d'espaces perdus qui en découlent (angles des parcelles,...) et l'inutilisation de ces espaces lorsqu'ils sont associés à des fonctions qui en font peu d'usage.</p>	2	Projet
13	Cadre de vie	<p>Poursuivre et affiner les mesures pouvant être mises en œuvre pour favoriser la réduction des surfaces de stationnement sur l'espace public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effectuer un diagnostic par quartier/Commune - Etudier les solutions alternatives (TC, parking en ouvrage, mutualisation entre fonctions, voiture partagée,...) <p>➔ Espace libéré : donner la priorité aux modes alternatifs à la voiture, réponses aux carences, espace vert, fonctions urbaines, mobilier urbain,...</p>	2	PRDD
14	Cadre de vie	<p>Etudier les possibilités de développer des aménagements temporaires dans l'espace public</p>	2	PRDD

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
15	Densification	<p>Définir des conditions d'implantation et d'intégration pour les tours d'ampleur régionale qui, tout en restant génériques, devraient être plus précises que les principes cités par le projet de PRDD. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une étude paysagère justifiant la localisation de la tour et son gabarit ; - Prévoir une étude programmatique justifiant l'impact positif de la tour sur son environnement urbain et la visibilité de ses fonctions dans le paysage urbain local ; - Faire évaluer le projet par des autorités régionales, ayant une vision de la cohérence paysagère d'implantation de bâtiments élevés sur l'ensemble du territoire ; <p>Ces éléments peuvent s'inscrire dans le cadre d'une modification de l'annexe A du CoBAT en vue d'imposer une étude des incidences de ces projets.</p>	2	CoBAT

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
16	Cadre de vie	Préconiser l'intégration paysagère et le traitement qualitatif des infrastructures de transport et des abords lors de la conception et la mise en œuvre de projets de ce type.	2	PRDD
17	Mixité	<p>Etudier la possibilité de revoir les seuils de surfaces de bureaux admissibles. Cette recommandation a un double objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la mixité. La CASBA peut constituer un facteur limitant à la mixité en autorisant des seuils de bureaux trop élevés qui limitent le développement d'autres fonctions ou en fixant des seuils trop bas ne permettant pas l'apparition de petits bureaux (co-working, plug and work) dans certaines zones résidentielles. - Favoriser l'implantation des bureaux à proximité des zones bien desservies. L'accessibilité actuelle devrait être prise en compte dans l'établissement du solde de bureau admissible par zone. 	2	PRAS
18	Mixité	Développer des principes et des outils visant la qualité paysagère des zones sensibles qui constituent des espaces de transition entre des espaces à vocation économique forte ou d'infrastructures lourdes et des zones résidentielles (par exemple, les zones de transition entre des zones d'industries urbaines ou zones de chemin de fer et des fonctions résidentielles) et évaluer l'option de préconiser d'y implanter des activités de « transition » qui permettent de créer une interface et dont le traitement peut être réalisé qualitativement et les nuisances contrôlées.	2	PRAS

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
19	Mixité	Continuer de développer des principes de mise en œuvre des ZEMU , de manière à encadrer de manière qualitative la mixité, d'y protéger les fonctions faibles, d'y favoriser une dynamique d'entreprises et de garantir la qualité de l'espace urbain via des outils planologiques ou réglementaires (Schémas directeurs, PPAS,...).	2	Divers outils planologiques
20	Mixité	Réaliser un seul cadastre des implantations potentielles pour tous les types d'équipements (y compris socio-sanitaire, des services pour personnes âgées et des centres sociaux) et d'espaces verts afin de gérer de manière coordonnée les efforts et les priorités d'affectation sur les terrains et bâtiments disponibles. Confronter ce cadastre à un monitoring cartographié des besoins établis sur base des densités de population pour servir d'outil d'aide à la décision dans le cadre des demandes de permis et du développement des zones stratégiques.	2	PRDD
21	Gouvernance	Etablir une liste de mesures à intégrer au sein de chaque plan, règlement devant découler du PRDD afin de garantir l'intégration effective des mesures du PRDD au sein de ceux-ci.	2	PRDD
22	Densification	Faciliter la « division » des îlots de grande surface en adaptant les outils réglementaires le permettant.	3	RRU
23	Densification	Prévoir un principe de renforcement de la qualité et la verdurisation de l'espace public au droit des zones de densification, afin de « compenser » la minéralisation du paysage urbain induit par une présence accrue du bâti.	3	PRDD
24	Mixité	Etudier la possibilité de revoir les prescriptions du PRAS afin d'admettre une mixité plus importante autour de certains nœuds de transport public et nœux d'identité locale par rapport au tissu urbain qui les entoure. Cette proposition pourrait éventuellement être développée via l'affectation en liseré de noyau commercial.	3	PRAS
25	Mixité	Etudier la possibilité de revoir la définition du glossaire du PRAS des activités de production de biens immatériels afin de distinguer ces activités de celles de bureau	3	PRAS

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE
 DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
26	Multipolaire	<p>et de limiter les possibilités d'implantation de bureaux dans le cadre de l'admission des activités productives dans une zone.</p> <p>Evaluer la possibilité de prêter une attention particulière aux noyaux d'identité urbaine fragilisés dans le cadre des aides à la rénovation, en raison de l'influence de leur qualité spatiale sur le fonctionnement du commerce de proximité et sur l'image de la ville et des quartiers.</p>	3	PRDD

Biodiversité

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	<p>Intégrer les aspects et principes suivants dans les projets publics et privés en vue d'assurer la bonne mise en œuvre du maillage vert et de limiter les impacts de la densification :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La prise en compte en amont de l'impact. <p>Le développement des grandes zones de friches et des aménagements urbains futurs de grande ampleur aura un impact conséquent sur la faune et la flore qu'il est nécessaire de maîtriser via des mesures d'atténuation adéquates, intégrées dès la conception.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'établissement d'exigences au niveau du verdoisement <p>La composante nature devra être particulièrement intégrée dans les projets de grande ampleur notamment via des contraintes réglementaires (CBS minimum,...).</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'optimisation du rôle des toitures vertes <p>Afin d'optimiser le rôle des toitures vertes, il est recommandé que le contexte réglementaire évolue en renforçant les contraintes d'implantation et la qualité (type de toiture, surface minimum d'implantation, épaisseur de substrat).</p>	1	PRAS / RRU

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
	Densification	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures en faveur de la faune Des mesures compensatoires à l'isolation des bâtiments devront être intégrées au sein des projets de rénovation, de reconstruction du bâti, mais aussi au sein de nouveaux projets. Ces mesures en faveur de la faune pourraient être concrétisées au travers d'impositions réglementaires qui viseraient notamment les zones à proximité d'espaces verts, les zones de parcs et les zones d'eau. - Intégrer des initiatives novatrices et originales Au sein des grands projets urbains, des initiatives originales en faveur de la biodiversité en ville, notamment en ce qui concerne les jardins privés, les façades et toitures vertes, de même que les aménagements écologiques divers (nichoirs, ruches, petites mares, etc.) doivent être intégrés, tout en valorisant les services rendus par cette biodiversité : quiétude, bien-être et santé mentale, microclimats urbains plus doux et moins venteux, pollinisation et lutte intégrée dans les jardins et les potagers, épuration des eaux par la flore aquatique, etc. 		
2	Multipolaire	<p>Renforcer l'application des principes mentionnés ci-dessus en les rendant plus contraignants dans les projets qui passent sur les connectivités écologiques mentionnées sur la carte cadre de vie du projet de PRDD. Les sites Josaphat, Delta, Moensberg, que le projet de PRDD prévoit de développer (pôles stratégique, zone de densification autour d'un nœud), sont par exemple directement concernés par le maillage et devraient, à ce titre, faire l'objet de mesures particulières d'atténuation. Pour rendre le cadre légal plus contraignant au niveau du maillage, il conviendrait de préciser les zones concernées à l'échelle parcellaire.</p>	1	PRAS / RRU

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
3	Cadre de vie	Etudier au cas par cas le choix des aménagements lors de la réalisation d'espaces verts . Ce choix est crucial car il peut favoriser le maillage vert dit social, le maillage écologique ou les deux en même temps mais dans des proportions différentes. Il est donc nécessaire de prendre en compte les spécificités propres de l'espace au niveau biodiversité (liaison écologique effective et spécifique, biodiversité « ordinaire»..) au même titre que les opportunités de réponses à d'éventuelles carences en infrastructures d'usage social (détentes, jeux) afin d'orienter les aménagements.	2	PRDD
4	Mobilité	Dans le cadre de la suppression d'emplacements de parking en voirie , il serait opportun de considérer la création d'aménagements verts sur une partie de cet espace public . Ces aménagements devraient se faire en relation avec le développement des modes actifs. Il serait également intéressant d'intégrer le calcul d'un indicateur nature (CBS) lors des projets de revitalisation de ces espaces publics de manière à considérer un développement minimum de la nature (nouses, arbres, prairies fleuries, ...) lors des projets de réaménagements.	2	PRDD / RRU
5	Gouvernance	Evaluer l'efficacité des connexions écologiques existantes et les éventuelles améliorations pouvant y être apportées. Mettre en place une gestion adéquate et cohérente des espaces verts à l'échelle régionale permettant d'augmenter la qualité biologique et donc de maximaliser leur potentiel .	2	PRDD
6	Maillage vert	Mettre en œuvre les stratégies du projet de PRDD sur base d'une planification préétablie des corridors écologiques nécessaires aux différentes zones naturelles protégées de la RBC.	2	PRDD
7	Densification	Prévoir l'intégration de règles en matière d'urbanisme (PRAS, RRU, ...) visant à assurer le bon fonctionnement du réseau écologique en garantissant la présence de couloirs écologiques et ce y compris à l'échelle d'une parcelle bâtissable	2	PRDD
8	Densification	Afin de renforcer la surveillance des zones protégées pour limiter les incivilités, mettre en place des aménagements adéquats permettant de mieux canaliser la fréquentation du public au niveau des zones naturelles protégées	2	Projets

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
9	Cadre de vie	Prévoir la mise en place d'aménagements facilitant le passage de la faune (écoducs, écroducts, crapauducs,...) dans les projets d'infrastructures afin de faciliter les mouvements des différentes populations et que des solutions soient apportées aux zones existantes plus problématiques en matière de mortalité directe de la faune	2	Projets
10	Gouvernance	Favoriser l'intégration dans les projets urbains d'initiatives novatrices et originales en faveur de la biodiversité en ville, notamment en ce qui concerne les jardins privés, les toitures et les façades vertes, de même que les aménagements écologiques divers (nichoirs, ruches, petites mares, etc.).	3	Projets
11	Multipolarité	Intégrer la prise en compte de la biodiversité dans le développement polycentriste. Plus spécifiquement, la prise en compte des connectivités écologiques existantes et projetées par le projet de PRDD devra être effectuée sur les nouveaux pôles qu'il est prévu de développer et par lesquels passe cette connectivité (ex : Josaphat, Delta et Moensberg).	3	Projets
12	Densification	Tenir compte des zones naturelles protégées, dont les objectifs de conservation des habitats et des espèces protégées, dès la conception des pôles stratégiques et récréatifs ainsi que des zones de densification. Dans la mesure du possible, les infrastructures seront réalisées en dehors voire en marge des zones protégées	3	Projets
13	Gouvernance	Mentionner clairement dans le projet de PRDD une action relative au développement d'une coopération interrégionale dans le cadre de la gestion des bassins hydrographiques	3	PRDD
14	Cadre de vie	Compléter les stratégies du projet de PRDD relatives à la redistribution des espaces verts, dans l'optique d'une gestion coordonnée des espaces verts, par la mise en place d'une plateforme « Nature » stratégique permettant d'intégrer une vision réaliste des enjeux bruxellois en matière de gestion des espaces verts et de protection des zones protégées en amont de la concrétisation de projets locaux ou supra locaux	3	PRDD
15	Cadre de vie	Tenant compte des stratégies du projet de PRDD en lien avec l'augmentation de la surface des espaces verts, il est recommandé de créer les nouveaux espaces verts accessibles au public pour contrebalancer l'augmentation de la pression urbanistique dans des proportions supérieures ou équivalentes (augmentation ou maintien de la superficie d'espaces verts accessibles par équivalent habitant)	3	Projets

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE
 DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
16	Cadre de vie	Tenant compte des stratégies relatives à l'augmentation des espaces verts, il est recommandé de tenir compte des habitats les plus sensibles dans la réflexion menant au choix de l'implantation des nouveaux espaces verts afin de permettre notamment une réduction de la pression récréative au niveau de ces espaces	3	Projets

Mobilité

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	<p>Pour chaque nœud de transport, définir le niveau d'équipement associé. Concrètement, il s'agit d'associer à chaque nœud, un niveau d'équipement et de service minimum, facilitant la multimodalité. Il ne s'agit donc pas uniquement d'un niveau de confort à atteindre mais bien de préciser et quantifier les services devant être présents : nombre de places de vélos (couvertes et protégées), emplacements de véhicules de car-sharing, type d'information (statique, dynamique) ... Cette offre devrait être quantifiée sur la base du niveau de desserte, de la fréquentation actuelle de celui-ci, de son potentiel d'évolution et des spécificités locales vis-à-vis des différents moyens de transport présents. Cette intention gagnerait à être précisée au sein du projet de PRDD pour renforcer les incidences positives attendues des mesures visant les nœuds de transport.</p> <p>Afin de concrétiser cette proposition, des mesures spécifiques aux gares et abords de gare, voire plus largement aux nœuds, devraient être intégrées au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU).</p>	1	PRDD/RRU
2	Densification	<p>Instaurer des zones de confort piéton aux abords des nœuds de transport public. Cet aspect devrait être intégré au sein du RRU.</p>	2	RRU
3	Mobilité	<p>Afin de limiter le temps de parcours des usagers effectuant un transfert modal consécutif à la réduction de capacité des principales pénétrantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un réseau de transports en commun performant et adapté à la demande, reliant les P+R aux nœuds de transports en commun ; 	1	Projets

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
		<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des études spécifiques à chacun des axes pour déterminer les caractéristiques optimales des P+R et du réseau de transports en commun à mettre en œuvre ; - Etablir une politique transrégionale lors de la mise en place de ces mesures ; - Augmenter l'offre alternative en transports transrégionaux ; - Renforcer adéquatement le réseau de transports en commun de la région de Bruxelles-Capitale ; - Aménager stratégiquement les quartiers avoisinant les grandes pénétrantes pour éviter la diffusion des véhicules des navetteurs ; - Mettre en place un réseau de transports publics performant ; 		
4	Mobilité	<p>En matière d'accroissement de l'usage du vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre à la disposition des Bruxellois et des personnes qui travaillent à Bruxelles une série de services vélo qui leur faciliteront les déplacements. - Mettre en place un monitoring de la saturation du réseau cyclable et de l'offre en stationnement. - Développer une offre de stationnement vélo sécurisé au point de départ et de destination des nœuds de transport public et d'itinéraires vélos. - Renforcer et sécuriser les infrastructures cyclables. 	3	Projets
5	Mobilité	<p>En matière d'accroissement de l'usage de la marche :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un monitoring de la saturation des infrastructures piétonnes et 	3	Projets

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
		<p>des flux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réorganiser de manière ciblée et stratégique les nœuds multimodaux inadaptés au partage de l'espace public entre les différents types d'usagers. - L'adaptation de la vitesse et du volume du trafic automobile aux flux de piétons. 		
6	Mobilité	<p>En matière de réduction de l'usage de la voiture et du stationnement en voirie au sein de la Région de Bruxelles-Capitale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre le développement des services de voitures partagées et de taxi. - Développer une vision stratégique de la réduction de l'offre en stationnement en voirie, intégrant une approche par zone géographique. - Accompagner chaque niveau hiérarchique de voirie d'une ou plusieurs typologies de voirie correspondant aux fonctions attendues via la création d'un vadémécum d'aménagement des voiries. 	3	PRM
7	Mobilité	<p>En matière d'amélioration de la desserte en transports en commun :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adapter la vision prospective en matière de réseau de transport en commun, en réévaluant notamment : <ul style="list-style-type: none"> o La desserte des quartiers denses de la 1^{ère} couronne o La desserte d'un potentiel P+R sur la E40 o La desserte des quartiers sud-ouest et de Biestebroek o La desserte des quartiers denses de Uccle 	1	PRDD/PRM

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
		<ul style="list-style-type: none"> - Etudier rapidement la mise en œuvre de mesures de développement transitoire du réseau qui pourraient être mises en œuvre dans l'attente du développement de ces infrastructures lourdes de type métro ou tram 		
8	Mixité	<p>Concernant le maillage piéton, compléter les mesures proposées par le projet de PRDD comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adapter les règles de circulation pour donner au piéton un avantage « compétitif » (réduction du temps d'attente aux traversées avec feux, courtes traversées, limitation du volume et de la vitesse du trafic de voitures). - Préciser que la création des zones piétonnes ou semi-piétonnes doit participer à la qualité de vie d'un quartier et à sa vie économique. Dans ce sens, l'application de cette action doit être évaluée au cas par cas, au regard des besoins et fonctions spécifiques et mixtes des rues concernées. 	3	PRDD
9	Multipolarité	Développer chaque pôle/noyau de développement/site potentiel de densification parallèlement à l'amélioration de son accessibilité , eu égard à leur affectation et programmation, ce qui passe par la mise en place d'infrastructures permettant aux modes actifs de franchir les éventuelles barrières urbaines au droit de ces espaces.	2	Projets
10	Gouvernance	Réaliser , afin d'atteindre les objectifs de report modal souhaités, un plan stratégique de mobilité à l'échelle des trois Régions visant la Région bruxelloise. Ce plan analysera l'ensemble des flux entrants dans la Région, les flux traversants et les flux sortants au regard de la mobilité intra bruxelloise et des capacités des axes routiers. Il fixera des objectifs et des mesures à prendre.	2	PRDD

Population - Santé - Bien-être

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	Développer des outils permettant d'établir (y compris de manière cartographique) l'adéquation ou les carences entre l'offre en équipements d'intérêt collectif (éducation, culture, santé, loisir, sécurité) et les besoins existants ou projetés.	1	PRDD
2	Gouvernance	<p>Apporter de la transparence dans l'enchevêtrement institutionnel. En effet cet enchevêtrement complique l'organisation et la mise en œuvre des politiques concertées avec les communautés, les communes, le fédéral, la Région...</p> <ul style="list-style-type: none"> - faible collaboration entre les institutions publiques ; - scission des compétences (p.e. emploi/formation/enseignement/santé) ; - dispersion des pouvoirs politiques ; - cloisonnements entre les secteurs (le manque de connaissance sur les activités d'autres secteurs) ; - faible impact dans certains domaines (enseignement, sécurité sociale, fiscalité, prix des loyers, santé,...). 	2	PRDD
3	Densification	Evaluer les mesures visant à l'établissement de la mixité sociale, cohésion sociale dans les projets (charges d'urbanisme, par exemple) et, si nécessaire d'ajuster ces dispositifs pour qu'ils bénéficient au mieux à la population avoisinante.	3	Projets

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
4	Multipolarité	Veiller à instaurer, à maintenir ou à renforcer la mixité sociale et culturelle au sein des différents pôles existants ou à créer. Des mesures allant dans ce sens permettront de limiter la dualisation de la ville qui prend forme notamment dans certaines centralités existantes.	3	Projets
5	Mobilité	Concernant la réduction du nombre de places en voiries et la réduction des capacités des certains axes pénétrants , une réflexion quant au maintien de l'accessibilité aux PMR, aux véhicules d'intervention (police, ambulances, pompiers), aux véhicules de déménagement, ... devra être portée	3	Projets

Bruit

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	Créer ou maintenir des zones calmes en milieu urbain (niveau de l'indicateur $L_{den} < 55$ dB(A)). De plus, il est préconisé de créer, dans la mesure du possible, des façades calmes (niveau sonore de la façade inférieur de 20 dB(A) par rapport à la façade la plus exposée au bruit).	2	PRDD/Projets
2	Densification et mixité	Intégrer la dimension acoustique dans les zones densifiées et dans les zones où l'on développe la mixité dès l'élaboration de nouveaux projets de densification . L' orientation des bâtiments, la configuration des voiries et des abords, les matériaux sont autant de facteurs intervenant directement sur l'environnement sonore d'un quartier.	3	PRDD/Projets
3	Densification	Favoriser la création d'appartements traversants permettant aux habitants de disposer de fenêtres moins exposées au bruit.	3	PRDD/Projets
4	Densification	Prendre en considération l'environnement sonore dans le développement de la ville : <ul style="list-style-type: none"> - Limiter la vitesse des véhicules, voire restreindre l'accès aux voitures sur certains axes afin de réduire les sources sonores (mise en place de la hiérarchie des voiries) ; - Réduire l'exposition au bruit au sein des espaces verts en réalisation, le cas échéant, les travaux nécessaires. 	3	PRDD

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
5	Densification	Maintenir la zone de densification autour du nœud situé au nord-est de la Région, proche à l'aéroport si des mesures de protection en termes de nuisances sonores sont prises au niveau de cette zone.	3	PRDD
6	Multipolarité	Lors du développement de nouveaux pôles, prêter une attention particulière à l'aménagement de nouvelles infrastructures de manière à limiter au maximum les sources et la propagation du bruit.	3	PRDD/Projets
7	Multipolarité	Développer une stratégie au niveau de la mobilité des véhicules depuis et vers les pôles, permettant de limiter et de contrôler les nuisances sonores (plan de circulation, ...).	3	PRDD/Projets
8	Cadre de vie	Actualiser le Plan bruit afin de mettre en place des mesures visant à atteindre les objectifs du projet de PRDD.	1	Plan Bruit
9	Mobilité	Concernant la création d'emplacements de stationnement hors-voirie , il sera nécessaire de porter une attention particulière à l'environnement sonore des intérieurs d'îlots susceptibles de faire l'objet d'aménagement en ce sens. Des mesures évitant le report des nuisances sonores dues au parking des voiries vers les intérieurs d'îlots devront donc être prises.	3	PRDD/ Projets
10	Gouvernance	Réaliser une étude en coopération interrégionale concernant l'aéroport de Zaventem alliant l'objectivation des nuisances, la hiérarchisation des mesures à préconiser et l'évaluation de celles-ci. Intégrer les politiques foncières et d'intervention qui s'imposent.	3	PRDD
11	Ville équitable et sociale	Intégrer la dimension acoustique lors de la création de nouveaux bâtiments ou aménagements et ce d'autant plus pour des logements. Que ce soit au niveau des matériaux, de l'isolation ou de la configuration du bâti.	3	RRU

Eaux

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	Définir clairement les mesures de gestion de l'eau à appliquer à toute construction ou transformation au sein du RRU. Les débits de fuite (en l/s/ha) devront être déterminés et règlementés suivant le type d'exutoire et les éventuels problèmes au sein du réseau. Un volume à tamponner devra également être défini sur base des surfaces imperméabilisées.	2	RRU
2	Densification	Etudier la possibilité d'imposer la création d'une ou plusieurs citerne(s) de valorisation des eaux pluviales répondant à des impératifs de dimensionnement et ce afin de diminuer l'utilisation d'eau potable pour des usages tels que le nettoyage, l'arrosage, les WC, etc.	2	RRU
3	Densification	Dimensionner correctement les stations d'épuration pour améliorer la qualité des eaux de surface. Le suivi de l'évolution démographique et de son impact sur la charge polluante des eaux résiduaires urbaines est primordial afin d'anticiper les besoins en épuration.	2	Projets
4	Densification	Etablir un ordre de préférence dans les infrastructures visant la gestion des eaux pluviales : <ol style="list-style-type: none"> 1. Vers le réseau de surface (maillage bleu) ; 2. Vers des ouvrages d'infiltration ; 3. Vers des ouvrages de rétention intégrant un débit de fuite. 	2	Projets

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
5	Gouvernance	Renforcer les mesures de gouvernance pour assurer la qualité du réseau hydrographique interrégional (Senne, Woluwé, Canal,..)	2	PRDD
6	Mixité	Etudier les limites actuelles (assurance, responsabilité, copropriété, entretien, technique...) à la réutilisation des eaux (usées et pluviales) entre différentes fonctions situées à proximité et présentant des besoins différents et compatibles.	3	PRDD
7	Multipolarité	Profiter du développement de pôles d'importance (seuils à établir) pour imposer de manière plus coercitive que sur les projets de moindre ampleur : <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation d'ouvrages (rejets en surface, infiltration, rétention) plus qualitatifs et ambitieux prenant en considération la totalité des développements prévus sur la zone ; - La réutilisation de l'eau pluviale pour des usages plus nombreux et/ou couvrant 1 part plus importante des besoins en fonction des surfaces collectées. 	2	RRU
8	Cadre de vie	Encourager , dans le cadre de projets d'importance visant un îlot ou une partie d'îlot, le stockage des eaux pluviales dans des plans d'eau à ciel ouvert . Les trop-pleins de ces plans d'eau doivent quant à eux, dans la mesure du possible, être connectés au réseau de maillage bleu. Réaliser , dans le cadre de projets d'espaces publics, des zones d'infiltration verdurisées recueillant par exemple les eaux des trottoirs . Ces aménagements, à ciel ouvert, permettront également de renforcer la biodiversité et la qualité paysagère au droit de ces espaces.	3	RRU

Air

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Gouvernance / Densification	<p>Prendre des mesures sectorielles fortes et renforcer les mesures existantes (COBRACE) pour se conformer le plus rapidement possible aux exigences de la directive européenne 2008/50/CE concernant l'air. Ces mesures doivent permettre de limiter les émissions de NO_x à maximum 40 micro g/m³ en moyenne annuelle et de limiter le nombre de jours de dépassement en PM10 au-delà de 50 micro g/m³ (moyenne journalière) à 35 jours.</p> <p>A ce titre, il est recommandé de prendre, au niveau de pouvoir adéquat, les mesures suivantes visant le secteur du transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modification du régime fiscal sur les voitures de société ; - Mise en place d'un péage urbain inscrit dans une vision métropolitaine concertée, limitant les détournements possibles. <p>Au niveau énergétique, il est également important de développer des mesures permettant de limiter le recours à des foyers au bois très polluants (foyers anciens ou ouverts)</p>	1	PRDD
2	Densification / multipolarité	<p>Développer l'offre en transport en commun mais également l'offre en infrastructure pour les modes actifs préalablement à la mise en exploitation des bâtiments. Cette priorisation des investissements est de nature à orienter les comportements vers les modes moins consommateurs en énergie.</p>	2	Projets
3	Mobilité	<p>Des mesures encourageant l'utilisation / l'achat de véhicules moins polluants, tels que les voitures électriques, pourraient être ajoutées aux mesures contraignantes. De même, la diminution de la part des moteurs diesel dans le parc automobile devrait être considérée.</p>	2	PRDD
4	Mobilité	<p>Il est recommandé de créer des places de parking uniquement réservées aux véhicules électriques de telle manière à les privilégier dans le cadre de la diminution</p>	2	PRDD

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
5	Densification	<p>globale du nombre d'emplacements en voirie.</p> <p>Favoriser au sein des règlements mettant en œuvre l'urbanisme, l'implantation de bâtiments compacts et la construction de bâtiments mitoyens. Ces caractéristiques permettront d'augmenter l'inertie thermique des bâtiments et d'améliorer leurs rendements énergétiques. Le développement de bâtiments profonds permet cette compacité en augmentant la surface de mitoyenneté.</p>	3	Projets

Energie et Climat

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	<p>Evaluer les priorités régionales pour le développement des énergies renouvelables et établir, parallèlement aux zones dédiées à l'urbanisation, les zones les plus favorables au développement des ER. La RBC dispose d'assez peu d'opportunité en matière d'énergie renouvelable. Le potentiel n'est cependant pas nul et les énergies renouvelables suivantes méritent d'être étudiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inertie de la masse d'eau du canal ; - Potentiel éolien aux abords du canal ; - Géothermie et exploitation de l'inertie des masses d'eau souterraines/artificielles ; - Biomasse/ déchets ; - Panneaux solaires photovoltaïques ; - Pompes à chaleur (PAC) et cogénération. 	2	Projet
2	Mixité	<p>Mettre en place un cadre permettant d'exploiter la mutualisation des besoins énergétiques et pour ce faire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifier et cartographier les sources d'énergie urbaine ; - Faciliter la revente d'électricité pour les producteurs ; - Faciliter les échanges de chaleur et froid entre activités (synergie en chauffage et refroidissement). 	2	Projet

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
3	Développement d'une ville équitable et sociale	Faire un bilan sur la fiabilité du certificat PEB et évaluer la possibilité de renforcer la portée de l'outil pour inciter les propriétaires à la rénovation énergétique des bâtiments les moins performants. Pour ce faire, des bonus-malus (taxes, coût kWh, revenu cadastral,...) pourraient être octroyés, d'us sur base de cet indicateur. Ces incitants et taxes devraient permettre d'accélérer la réalisation de travaux de rénovation dans les bâtiments qui le nécessitent le plus et bénéficier aux occupants de ceux-ci.	2	PRDD
4	Développement économique, innovation et éducation	Réfléchir à l'établissement de normes concernant la consommation énergétique des commerces étant donné l'absence de contraintes actuelles pour cette fonction.	2	PRDD
5	Gouvernance	Lever les freins qui agissent actuellement sur les investissements dans les sources d'énergies renouvelables et qui proviennent : <ul style="list-style-type: none"> - De la relation entre propriétaire – locataire qui complique l'investissement ; - Du manque de fonds au moment de l'investissement ; - De la complexité du contexte légal concernant la fourniture en énergie. Par ailleurs, et en liens avec ces aspects, le concept du tiers investissement mérite d'être promu dans un cadre adéquat.	2	PRDD

Sols

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Densification	Assurer l'adéquation entre l'utilisation du terrain et son état sanitaire en modifiant l'ordonnance relative à la gestion des sols pollués. Il est, en effet, nécessaire d'ajouter un article stipulant qu'une reconnaissance de l'état du sol ou une étude détaillée est valide tant que les éléments pris en compte dans cette étude, en ce compris l'affectation du sol, n'ont pas été modifiés. Cet article ne pourrait porter que sur la catégorie 2 de l'inventaire de l'état du sol car un article similaire a déjà été introduit lors d'une précédente modification pour d'autres catégories de l'inventaire.	2	Ordonnance relative à la gestion des sols
2	Densification	Création d'un cadre réglementaire portant sur les flux de terres excavées afin d'envisager leur réutilisation , lorsque leur état le permet. Le projet de PRDD développe des mesures visant l'utilisation efficace des ressources, leur réutilisation, leur recyclage et la mise en place d'une telle légalisation va clairement en ce sens.	2	Ordonnance relative à la gestion des sols
3	Densification	Anticiper les projets de réaménagement ultérieurs lors de travaux d'assainissement ou de gestion du risque . La prise en compte des projets de réaménagement lors des travaux d'assainissement ou de gestion du risque est conseillée afin d'éviter de devoir recommencer certains travaux .	2	Projets
4	Densification	Encourager , lors de l'activation de friches polluées, la réalisation d'études visant l'optimisation de la localisation des infrastructures souterraines pour tenir compte de l'état sanitaire du sol et limiter les excavations .	2	Projets
5	Mixité	Prévoir , lorsqu'une pollution a été identifiée à proximité d'une seconde parcelle, une comparaison aux normes applicables à cette parcelle, afin qu'une pollution nécessitant traitement et/ou gestion puisse également y être identifiée.	2	Ordonnance relative à la gestion des sols

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
6	Ville équitable et sociale	Créer d'un système permettant le découplage pollution - assainissement . Afin d'éviter les situations d'assainissement contre-productifs au niveau environnemental, il est préconisé de créer un système de transfert de moyens en découplant, dans le respect du principe du « pollueur-payeur », le lieu de la pollution du lieu de l'assainissement. Ce découplage pourrait se faire au-travers d'une compensation financière permettant l'assainissement d'une quantité équivalente de terres/eau souterraine sur un autre terrain de la Région	2	Ordonnance relative à la gestion des sols
7	Ville équitable et sociale	Soutenir certains secteurs fragiles . Il est regrettable que le projet de PRDD ne se focalise que sur la problématique des propriétaires innocents de terrains grevés d'une pollution orpheline et néglige la réflexion sur la création de fonds sectoriels. Un soutien aux exploitants est une nécessité particulièrement criante pour certains secteurs.	2	PRDD
8	Ville équitable et sociale	Application soutenable du principe du « pollueur-payeur » L'idée d'un soutien sectoriel pourrait être poussée plus loin. Certains exploitants d'activités non reprises dans des secteurs sensibles peuvent également être confrontés à des obligations de traitement disproportionnées par rapport à la faute commise et difficilement voire non conciliable avec la réalité économique. Nous pensons qu'il serait utile de pouvoir soutenir ces personnes, par exemple en instaurant un plafond de coût de traitement au-delà duquel une aide financière peut être apportée au-travers du fond régional envisagé par le projet de PRDD (ou d'un autre fond équivalent). Le principe du « pollueur-payeur » doit continuer à être un des principes de base de la législation sol, mais ce principe doit être soutenable, sous peine de mener à la création de friches polluées et potentiellement polluantes pour les terrains alentours, qui ne pourront être traitées qu'après faillite de l'exploitant (et donc requalification en pollution orpheline).	2	Ordonnance relative à la gestion des sols
9	Ville équitable et sociale	Gestion des pollutions de quartier à l'échelle du quartier Certaines pollutions (notamment celles en solvants chlorés), peuvent être tellement étendues qu'une gestion du risque à l'échelle de la parcelle cadastrale, telle que prévue par la législation sol, n'a pas de sens. Nous préconisons que le fond régional voulu par	2	Ordonnance relative à la gestion des sols

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE
 DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
		le projet de PRDD puisse être utilisé par Bruxelles Environnement pour réaliser des études et des travaux de gestion du risque à l'échelle d'une zone plus large pour les pollutions qui le nécessitent.		

Patrimoine et biens matériels

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
1	Mobilité	Lots des demandes de permis portant sur la requalification des profils de voirie réalisées dans le cadre de l'objectif visant à supprimer ±65.000 emplacements, il sera nécessaire d'étudier les opportunités de libérer des perspectives vers les lieux patrimoniaux et de réorganiser le stationnement sur cette base.	2	Projet
2	Mobilité	En ce qui concerne l'impact potentiel sur les biens matériels, le plan de mise en œuvre des mesures visant la réappropriation de l'espace de la voiture devra prendre en compte les besoins actuels des exploitants des bâtiments connexes . Le cas échéant, et si l'activité existante ne correspond plus aux objectifs de développement de la zone, des mesures d'accompagnement visant la relocalisation des activités existantes devront être proposées à l'exploitant (via Citydev notamment).	2	Projet
3	Densification	Dans le cadre de la densification, une attention particulière doit être portée notamment au niveau des biens qui ne bénéficient actuellement pas de mesures de protection garantissant la préservation de leur valeur patrimoniale. La préservation des éléments d'intérêt patrimonial est à comprendre de manière « flexible », dans le sens où sa mise en valeur doit être compatible avec la réutilisation des sites pour des fonctions qui diffèrent des fonctions originales , et doit donc permettre les transformations nécessaires pour pouvoir donner un nouveau rôle social aux constructions.	2	Projet
4	Cadre de vie	Préciser les mesures visant la protection du patrimoine qui sont d'application . Sont notamment visés ici les biens repris comme « Patrimoine emblématique » et les « périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine ». Expliquer les critères de sélection de ces zones.	2	PRDD
6	Multipolarité	Signaler comme ligne directrice au niveau des politiques patrimoniales,	3	PRDD

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
		qu'une attention particulière doit être portée à l'identification et la mise en valeur dans la trame urbaine des éléments d'intérêt patrimonial situés sur les parties moins centrales ou moins « valorisées » du territoire, afin de favoriser le développement de la ville multipolaire avec des points d'ancrage identitaires répartis sur le territoire et d'éviter de focaliser l'attention uniquement sur certaines zones plus reconnues.		
7	Cadre de vie	Afin d'assurer la mise en œuvre des propositions du projet de PRDD concernant la conciliation entre rénovation énergétique et respect du patrimoine, le respect des caractéristiques architecturales du bâti lors des rénovations doit être intégré dans la réglementation sur la rénovation énergétique (COBRACE) .	3	PRDD
8	Cadre de vie	Etudier la possibilité de proposer des mesures pour la prise en compte des valeurs patrimoniales des biens repris aux inventaires scientifiques (inventaire du patrimoine architectural et inventaire des arbres remarquables) dans le cadre de la réalisation de projets et la prise de décisions. Les mesures à prendre sur ces biens peuvent être plus flexibles et permissives que celles des biens protégés, en raison de leur valeur patrimoniale plus limitée.	3	PRDD
	Cadre de vie	Développer des mesures de sensibilisation (vadémécum, formations, etc.) pour favoriser l'identification et le respect des éléments de valeur patrimonial qui sont susceptibles d'être présents dans le bâti des années 30 à 2000 et dans le patrimoine vert.	3	PRDD
9	Multipolarité	Préconiser la préservation du patrimoine dans les noyaux d'identité urbaine , pour favoriser le développement d'un sentiment identitaire avec ces espaces singuliers et liés à l'histoire de la ville.	3	PRDD
10	Multipolarité	Favoriser l'implantation d'équipements dans des biens d'intérêt patrimonial qui sont sous utilisés . Ces éléments constituant des éléments singuliers dans la trame urbaine, leur utilisation pour des équipements profite de synergies positives. En effet, des fonctions singulières et attractives seront logées dans des bâtiments singuliers qui sont lisibles comme tels dans l'espace	3	Projet

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PLAN RÉGIONAL DE
DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RIE DU PRDD)

#	Thème du projet de PRDD	Recommandations	Degré d'importance	Champ d'application
11	Développement d'une ville équitable et sociale	<p>urbain ce qui renforcera la structure urbaine et le sentiment d'identité des habitants.</p> <p>Prêter une attention particulière aux éléments d'intérêt patrimonial situés dans des quartiers défavorisés, afin d'assurer leur conservation qui contribue de manière indirecte à rééquilibrer les problèmes de la dualisation sociale.</p>	3	PRDD

8.2 Conclusion

Le présent Rapport sur les incidences environnementales a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) initiée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement a affirmé sa volonté d'élaborer un nouveau PRDD par sa « Déclaration d'intention de modification totale du PRD » de 2009. Cet arrêté a lancé la procédure d'élaboration et énonce les grands axes du futur PRDD, basés sur les nouveaux défis auxquels fait face la Région de Bruxelles-Capitale.

Au début de la législature 2014-2019, le nouveau Gouvernement a confirmé son projet de modification totale du PRD, acté les apports de la démarche participative, et a actualisé fortement le projet de PRDD.

Les auteurs du RIE ont analysé le Plan au fur et à mesure de sa conception de façon itérative et interactive avec l'élaboration du Plan.

Pour ce faire, ils se sont d'abord basés sur une connaissance détaillée de la situation environnementale actuelle de la Région de Bruxelles-Capitale. Des informations précises ont été recherchées afin de mettre en évidence les évolutions récentes (entre 1990 et 2016 en fonction de la disponibilité des données) des composantes de l'environnement naturel et urbain et d'en comprendre les enjeux, notamment dans les domaines de l'air, de la biodiversité, du bruit, de l'eau, du climat-énergie, de la mobilité, du patrimoine, de la santé et du bien-être et enfin, des sols.

Le RIE s'est également basé sur le contexte politique, stratégique et réglementaire. Les documents officiels pertinents par rapport auxquels la cohérence du projet de PRDD a été analysée sont nombreux. L'étude de ceux-ci montre qu'une partie importante des documents analysés représentent les références politiques principales pour le projet de PRDD, voire une source d'inspiration explicite dans la conception du Plan.

Le PRDD s'inscrit dès lors dans le cadre de la planification régionale, nationale et européenne en matière de protection de l'environnement et/ou plus largement de développement urbain durable.

Des analyses d'alternatives et de variantes ont été réalisées. L'alternative 0, qui étudie le maintien du PRD actuel, démontre que cette alternative ne permet pas de répondre, d'une part, aux enjeux du développement de Bruxelles et, d'autre part, aux objectifs de préservation et d'amélioration de l'environnement à Bruxelles. L'intérêt de modifier le PRD est confirmé. En effet, le caractère obsolète des constats y étant effectués, l'évolution réglementaire ayant eu lieu depuis lors et le nombre important d'objectifs mentionnés réalisés sont autant de facteurs qui ne permettent plus au Plan d'orienter le développement régional tel qu'il est censé le faire.

L'étude de l'alternative 1, visant un développement centralisé de la Région, a montré des faiblesses par rapport au développement polycentriste, tel que proposé par le projet de PRDD. Le développement polycentrique permet en effet de limiter les distances parcourues, de mieux répartir la circulation des biens et des personnes dans le temps et dans l'espace, de favoriser les modes doux, de limiter les pressions sur une zone restreinte du territoire et de développer des quartiers équipés et offrant un cadre de vie qualitatif.

Concernant les variantes de localisation étudiées pour développer certains pôles d'ampleur régionale, les choix effectués apparaissent justifiés au regard des impératifs de développements et des caractéristiques environnementales propres aux terrains qui feront l'objet d'une programmation. Les

enjeux en termes de densité, d'emprise et de végétalisation de ces pôles sont particulièrement importants. Ils dépassent cependant le cadre des intentions formulées au sein du PRDD et des

réponses à ces enjeux pourront être trouvées dans le cadre des études visant chaque projet en particulier.

L'évaluation des incidences environnementales du projet de PRDD s'est basée sur une démarche qui s'est voulue complète. L'établissement de thématiques extraites du Plan s'est avéré une nécessité pour étudier les incidences. Les thématiques découlent directement du projet de PRDD et concernent :

- La densification ;
- La mobilité ;
- La mixité et ville de proximité ;
- La multipolarité ;
- La ville équitable et sociale ;
- Le développement économique ;
- Le cadre de vie ;
- La gouvernance & coopération.

Les différents compartiments ou domaines d'étude (l'urbanisme/paysage, l'air, la biodiversité, le bruit, les eaux, le climat-énergie, la mobilité, le patrimoine/biens matériels, la santé/population/bien-être et les sols) ont ensuite été étudiés.

Globalement, l'adaptation à la croissance démographique prévue par le PRDD aura des effets en termes de demande en logements, en équipements et sur les divers services du métabolisme urbain (gestion des déchets, gestion des eaux usées, approvisionnement énergétique, ...). Ces effets engendreront une pression sur le foncier disponible et sur les services et infrastructures existants. L'accroissement de l'attractivité de la ville, particulièrement sur le plan international, aura également une influence importante. Ces évolutions constituent des enjeux environnementaux importants à l'échelle régionale.

Les mesures du PRDD dont les incidences environnementales ont été jugées positives sont liées à la politique des transports qui vise notamment un report modal de la voiture vers les autres modes, à la rénovation du bâti ancien et à l'exemplarité des nouveaux projets, à la planification urbaine (développement de pôles stratégiques, de la ville de proximité, de la multipolarité, établissement de principes de densification, redéveloppement économique), aux mesures environnementales explicites et spécifiques, ainsi qu'à l'amélioration de la gouvernance à divers niveaux.

Notons pour mémoire que si la densification est positive pour limiter l'artificialisation d'espaces périurbains et les déplacements nécessaires liés à ce type de développement, elle nécessitera une urbanisation d'une part non négligeable des parcelles non bâties actuellement présentes dans la Région. La baisse du nombre de friches aura un impact sur la biodiversité qui devra être atténué par la qualité des projets et les exigences qu'ils devront respecter. Cette densification participera également progressivement à la modification des paysages et des perspectives, à l'augmentation des activités humaines, potentiellement sources de nuisances diverses.

Si le PRDD a conscience de ces enjeux environnementaux et tente d'éviter ou d'atténuer les situations potentiellement problématiques, il est clair que ces évolutions devront également être contrôlées dans le cadre des études réalisées lors de l'instruction des diverses demandes de permis d'urbanisme et d'environnement auxquelles elles seront soumises.

La démarche d'analyse des incidences environnementales du PRDD a permis d'améliorer l'intégration environnementale du projet de Plan. Cette démarche a abouti à l'insertion dans le PRDD de mesures d'atténuation, ou de compensation des incidences jugées négatives de certaines actions. Les recommandations reprises au sein du RIE viennent compléter et préciser les mesures prises au sein du Plan. Ces recommandations visent à limiter les effets pervers ou à accentuer les effets positifs attendus, en ce compris au niveau temporel.

La bonne mise en œuvre des objectifs du Plan et l'intégration des recommandations devrait engendrer des impacts positifs sur les indicateurs de suivi mis en avant au sein du présent RIE et, de ce fait, sur l'environnement urbain bruxellois.



Éditeur responsable : Raphaël Jehotte
Directeur de Cabinet du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale
rue Ducale 7-9, 1000 Bruxelles

Dépôt légal : D/2016/14.054/07

© Cyrus Pâques