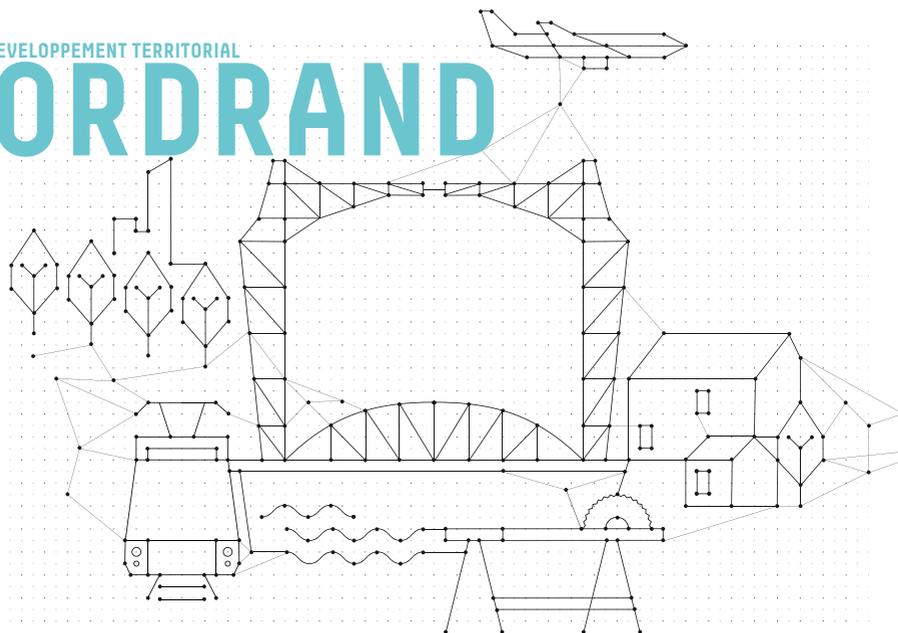


PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

NOORDRAND



programme d'action
version décembre 2016

Contenu

Introduction

objectifs PDT Noordrand
secteurs
chantiers

suivi

documents de fond

Introduction

Après une vaste enquête auprès des intéressés en 2014-2015 et une consultation au printemps 2016, le programme de développement territorial Noordrand a préparé un premier programme d'action.

Les quatre partenaires, à savoir RuimteVlaanderen, le Bureau bruxellois de la Planification, la province du Brabant flamand et l'OVAM, ont établi, sur la base du projet de programme et des remarques des différentes administrations, un programme d'action qui a été soumis aux deux ministres compétents pour l'aménagement du Territoire. Au cours de l'automne 2016, celui-ci a également été soumis au groupe de pilotage ainsi qu'aux villes et communes concernées. Le processus intensif de partage et renforcement des connaissances cadre dans le forum interrégional pour l'Aménagement du Territoire dont les trois régions font partie.

Le programme de développement territorial Noordrand est l'amorce d'une concertation intensive et d'un renforcement stratégique commun des connaissances depuis 1989. C'est le difficile chemin, avec des hauts et des bas, vers une vision constructive, tout en respectant les compétences des différentes régions et niveaux administratifs.

Le présent programme Noordrand a choisi de débiter le plus concrètement possible, avec des chantiers et projets où tous les intéressés sont prêts à collaborer. Les philanthropes et rêveurs qui résident en chacun de nous, glissent vers l'arrière-plan pour montrer qu'une coopération ambitieuse transfrontalière est possible dans la pratique.

objectifs

PDT Noordrand veut

stimuler la concertation et collaboration entre les **parties intéressées**, avec une attention particulière pour les rapprochements et visions interrégionaux, où chacun reste responsable de ses propres compétences

dans le cadre de cette collaboration, il convient de prêter attention simultanément

au **renforcement du réseau d'espaces ouverts**, l'absorption de la **croissance démographique**, et la stimulation de la **croissance économique**. Pour ce faire, nous misons un maximum sur la réutilisation de l'espace déjà utilisé et de l'espace non utilisé alors que l'espace ouvert demeure prioritairement préservé.

de sorte que des partenaires et parties intéressées puissent procéder à

la **réalisation effective des initiatives spatiales** dans la zone qui

- se renforcent mutuellement,
- diminuent l'empreinte écologique de la zone,
- améliorent le fonctionnement spatial,
- rendent plus effectif et plus efficient le métabolisme (urbain),
- contribuent à la réduction des risques pour la santé et à la création d'un meilleur environnement,

et ce, avec un niveau d'ambition maximal.

en respectant

le **fonctionnement spatial spécifique** des différentes zones de la Région de Bruxelles-Capitale et de la périphérie flamande

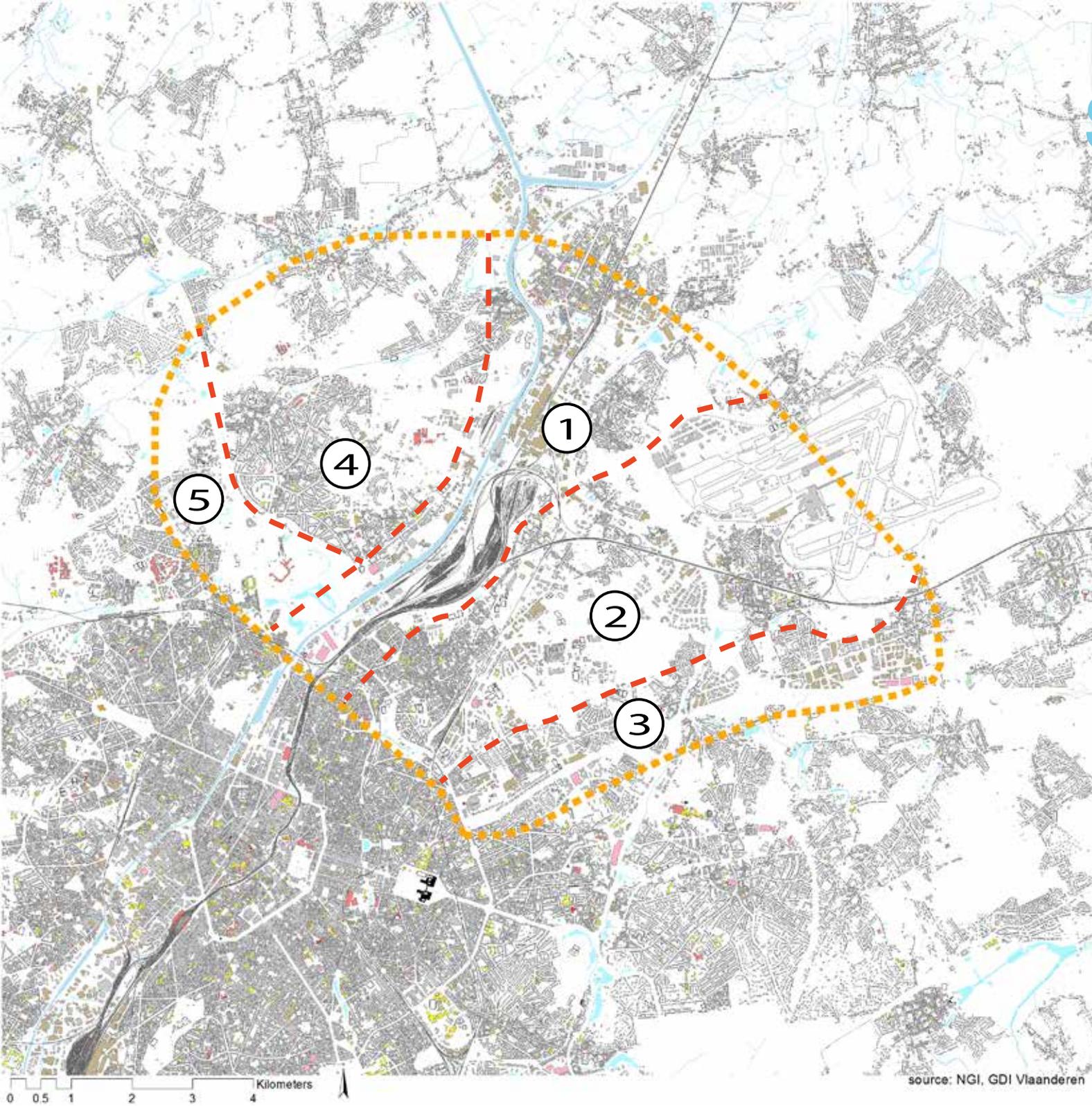
secteurs

La zone d'action de la Noordrand se compose de cinq secteurs caractérisés par un fonctionnement spatial spécifique.

Ci-dessous vous trouverez une brève description des caractéristiques spatiales de chaque secteur, ainsi qu'un aperçu des défis et de l'urgence. Il s'agit d'une perspective à moyen terme, indicative pour la formulation du Programme de Développement territorial (PDT).

Le développement d'une connaissance et vision partagées n'en est pas au même point dans chaque secteur, ce qui implique notamment que les possibilités de collaboration transfrontalière ne sont pas équivalentes. L'urgence et les opportunités de collaboration détermineront les secteurs dans lesquels des propositions concrètes pourront être formulées. Il est important de procéder à court terme à la réalisation sur le terrain de ces propositions.

Les travaux dans les secteurs se font sans perdre de vue la continuité spatiale et la cohérence interrégionale de la zone Noordrand.



1.

vallée partagée



La vallée de la Senne entre le pont Van Praet et le pont de Vilvorde a un fond de vallée large et plat, avec des flancs asymétriques.

Le flanc occidental est escarpé, le flanc oriental est plus plat et traversé par la Woluwe et le Maelbeek. La zone, marécageuse à l'origine, avait un réseau de fossés et presque aucune voie historique. Dans la partie supérieure se trouvent les noyaux historiques de Vilvorde, Maline, Schaerbeek et Haren.

L'infrastructure la plus ancienne est le canal de Bruxelles vers l'Escaut le long duquel plusieurs châteaux et parcs ont été érigés au 17ème et 18ème siècle à titre de résidence secondaire, dont il reste les châteaux et parcs de Laeken, Meudon, Driefonteinen et Beaulieu. A partir de la fin du 19ème siècle, la zone a été découpée par des voies ferrées et des nouvelles chaussées, s'en est suivie une forte industrialisation au 20ème siècle. A Schaerbeek, furent aménagés le boulevard Lambermont et les jardins potagers de Bruxelles dans la lignée du plan Besme. La gare de Schaerbeek et l'avenue Huart Hamoir forment un moteur important du développement mixte. Cette partie de la ville est caractérisée par une imbrication forte entre des activités industrielles et des logements.

Entre le canal et la gare de Schaerbeek, on a vu le développement d'activités industrielles comme des minoteries, une industrie chimique et une centrale électrique (le futur incinérateur). Le développement important du réseau de chemin de fer surtout en termes de transport de marchandises, a entraîné l'extension d'une gare de triage à grande échelle 'Schaerbeek-Formation'. Le long du canal se trouvent des entreprises industrielles comme la brasserie Marly, Ceres et Eternit.

Après les Première et Seconde Guerres mondiales, le développement industriel s'est étendu vers le nord, avec des dépôts de carburant, l'assemblage automobile, l'usage des métaux, la construction, ainsi que l'industrie chimique. L'urbanisation rapide a ignoré la problématique de l'eau de la zone et la pollution du sol et de l'air consécutive



aux activités industrielles lourdes.

Dans la vallée partagée, un grand nombre d'infrastructures ont été aménagées dans la direction nord-sud, parallèlement au canal: N1 avenue de Vilvorde-Schaerbeeklei, avenue de Woluwé, lignes de chemin de fer... Entre le pont Van Praet et le passage piétonnier historique à Vilvorde (actuelle Vuurkruisenlaan), aucune liaison forte n'a cependant été aménagée à travers ? la vallée. Seuls le pont de Buda et le viaduc du Ring O relient les deux rives du canal. Pour la mobilité, et surtout pour la circulation lente et le transport de marchandises par la route, le manque de bonnes liaisons est-ouest et vers l'infrastructure routière supérieure est un problème majeur. Malgré le grand nombre d'infrastructures, la zone risque de devenir inaccessible.

Suite à la désindustrialisation à la fin du 20ème siècle, de grandes parties de la vallée partagée se sont délabrées (inoccupation, sentiment d'insécurité, économie grise...). Les différentes fermetures d'usines (VTR, Renault, Cokeries de Marly...) sont encore visibles dans les bâtiments qui subsistent et palpables dans le taux élevé de chômage parmi les personnes peu qualifiées et les ouvriers. Les usines laissent aussi derrière elles un lourd héritage en termes de pollution du sol et autres problèmes environnementaux.

Depuis le début du 21ème siècle, la rénovation urbaine est lancée avec des projets comme l'aménagement de la rive gauche du canal, Watersite à Vilvorde, le masterplan Vilvorde-Machelen, le nouveau terminal à conteneurs faisant partie intégrante du centre de distribution urbain, les plans pour Schaerbeek-Formation, le plan canal Chemetoff et l'assainissement des terrains des Cokeries de Marly. La Région de Bruxelles-Capitale travaille dans le cadre du plan du canal avec des services de planification, le maître architecte et la régie foncière à une revalorisation de la zone du canal de Bruxelles avec des nouveaux projets d'habitat, des projets économiques et un espace public de qualité. En 2016, de nouveaux investissements ont fait leur apparition dans la zone, à savoir Trainworld, Docks Brussels, un nouveau centre de tri BPost, un terminal de croisière à la hauteur du parc Meudon et des logements à 't Sas (Vierfontein).

Outre quelques parcs et zones vertes comme le moeraske, la structure naturelle actuelle se trouve essentiellement au niveau des talus de chemin de fer situés sur la rive droite. Le long de la Senne, près du centre de Vilvorde, une nouvelle structure verte est développée.



Sur la rive gauche, beaucoup d'espaces ouverts ont été préservés, et groupés autour du domaine royal et des parcs Meudon et Driefonteinen.

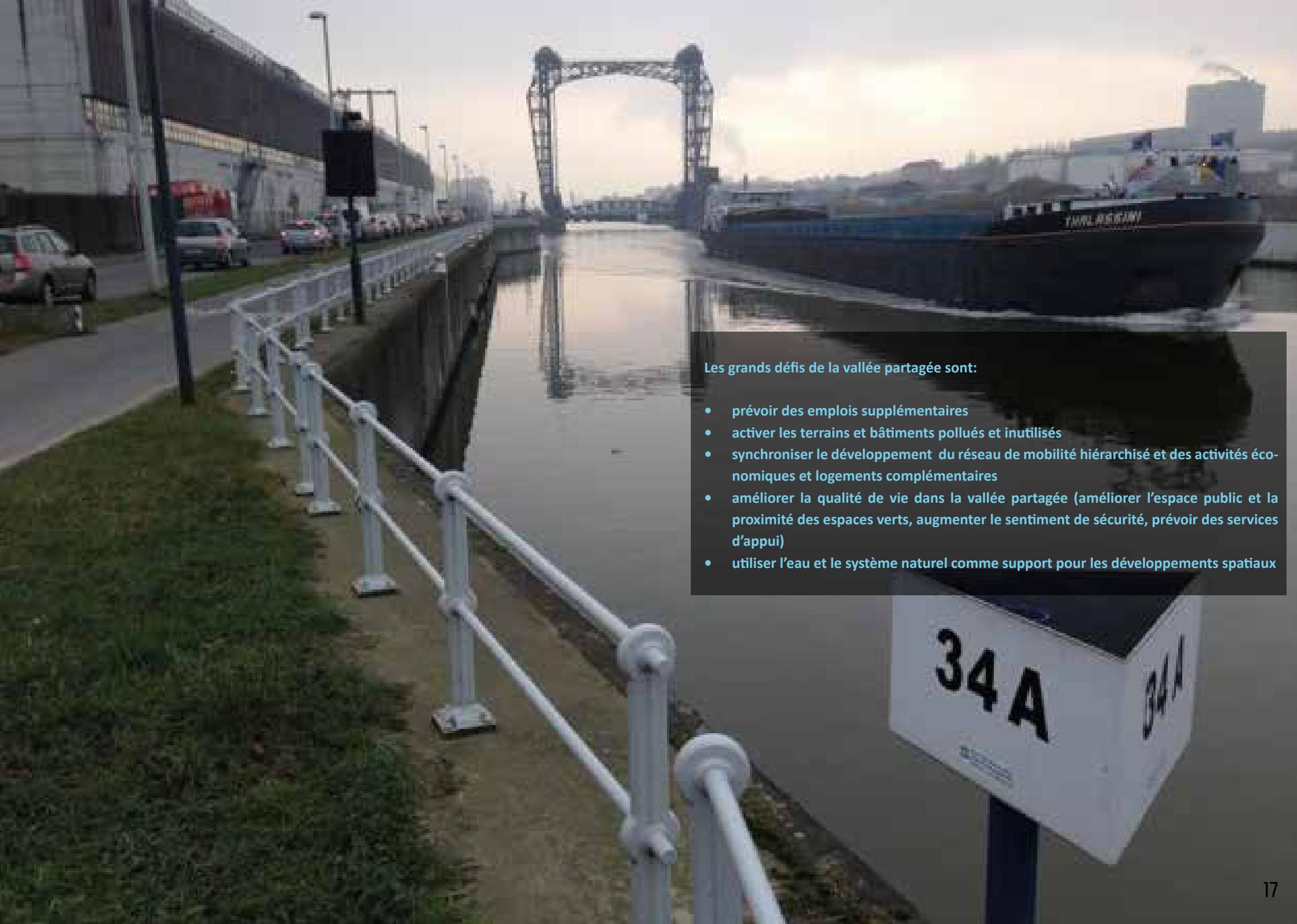
Plusieurs grands projets seront d'ici peu prévus dans cette zone, comme l'extension du port sur les terrains de FSI, le déménagement de MaBru et du CEFL, l'aménagement du terminal RO-RO pour le commerce des véhicules de seconde main, la reconversion de BRIC, les développements le long de l'Oorlogskruisenlaan, 3000 logements supplémentaires au niveau du Watersite (Vilvorde) et le long de la Kerklaan (Machelen), le redéveloppement industriel au sein de BrightPark du site Cat, de Fabricom, plusieurs projets de petits commerces...

Ces projets aboutiront ensemble au redéveloppement dans la vallée partagée à une nouvelle zone urbaine à vocation purement économique. Le Broeck de Vilvorde, la Kerklaan et les environs de la gare de Schaerbeek deviennent des lieux mixtes logement-travail hautement dynamiques. Les autres parties tendent vers un mélange de différentes activités économiques offrant des emplois pour les jeunes peu qualifiés et la réalisation d'une économie plus circulaire. Les espaces pollués et sous-utilisés sont prioritairement mobilisés pour stimuler la rénovation économique. Lors du redéveloppement, il convient de renforcer le maillage vert et bleu, en prêtant attention à la gestion des eaux et au développement de la nature.

Pour renforcer l'accessibilité multicouche dans la zone, il est nécessaire de mettre en œuvre les projets existants : le RER-vélo, la ligne de tram Aéroport-Vilvorde-Heyssel-VUB, le RER, le déplacement de l'arrêt Buda vers la Kerklaan, la construction du métro 3 (Gare du Nord-Riga-Bordet) et le renforcement des liaisons entre Bruxelles et Vilvorde/Machelen (bateau-bus et lignes 58, 47 et 64).

Autour des nœuds du réseau de mobilité comme la gare de Vilvorde, la gare de Schaerbeek, l'arrêt Kerklaan, les gares de Haeren, la densification des activités et logements est prévue. Une attention particulière sera de veiller à la coordination entre les différents projets de mobilité et de densification en les cadrant à la bonne échelle et en négociant des solutions interrégionales cohérentes qui améliorent l'accessibilité de la totalité de la zone.

La présence du canal et du chemin de fer doit être utilisée de manière optimale pour le transport de marchandises, de manière à limiter l'utilisation du réseau routier. Une ouverture améliorée au transport de marchandises par la route restera toutefois nécessaire.



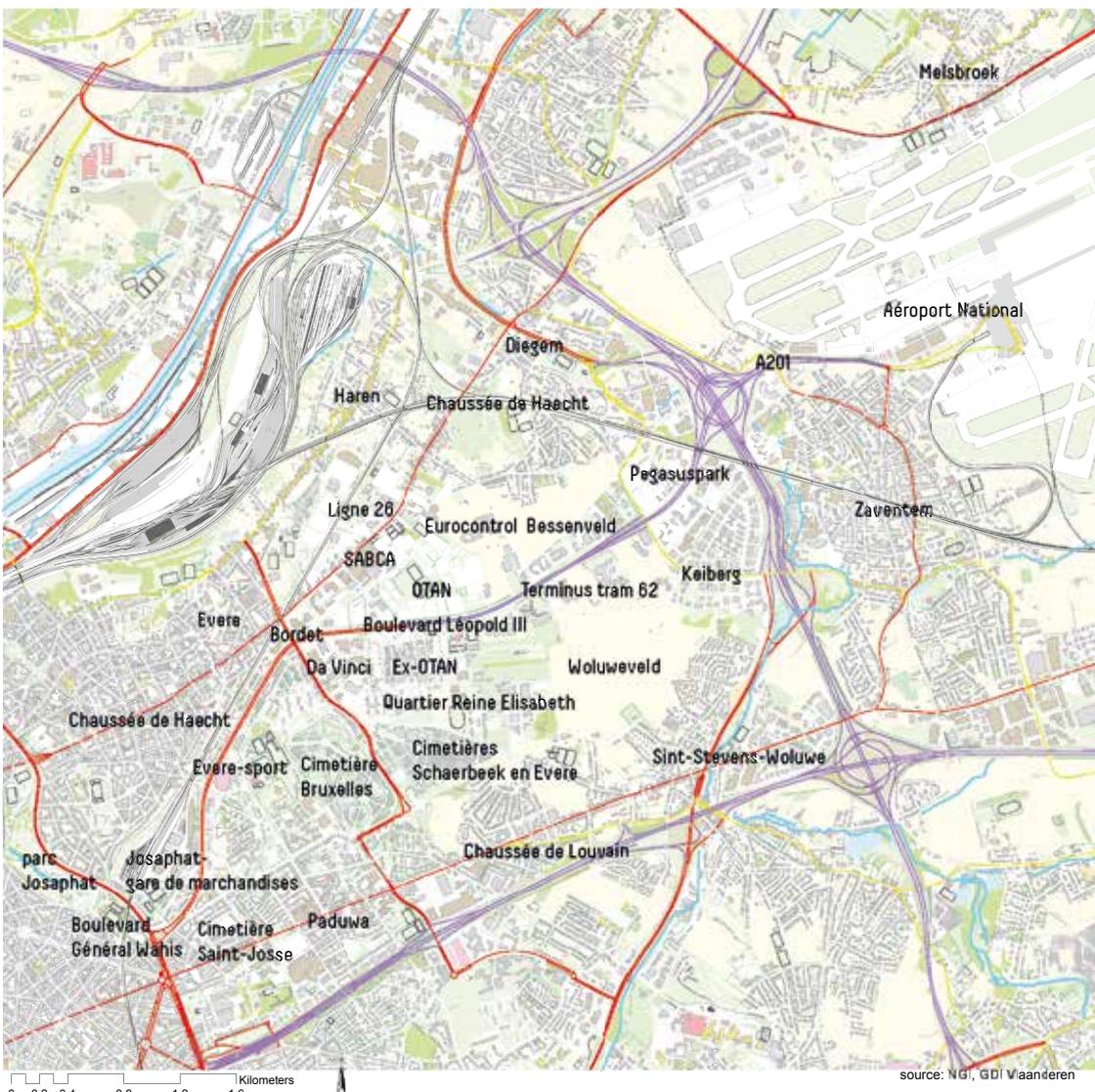
Les grands défis de la vallée partagée sont:

- prévoir des emplois supplémentaires
- activer les terrains et bâtiments pollués et inutilisés
- synchroniser le développement du réseau de mobilité hiérarchisé et des activités économiques et logements complémentaires
- améliorer la qualité de vie dans la vallée partagée (améliorer l'espace public et la proximité des espaces verts, augmenter le sentiment de sécurité, prévoir des services d'appui)
- utiliser l'eau et le système naturel comme support pour les développements spatiaux

34 A

34 A

2. Le boulevard européen



Le boulevard européen est la zone située entre la chaussée de Haecht et la chaussée de Louvain, autour du boulevard Léopold III et de l'A201 entre le boulevard Général Wahis, l'aéroport et la Groene Vallei à l'est de Nossegem.

Excepté le bâti dans les villages et le long des deux chaussées, la zone n'a été construite qu'au 20ème siècle. Dans un terrain agricole relativement plat et ouvert, à partir du 19ème siècle, différentes fonctions requérant de l'espace ont été implantés, comme les cimetières de St-Josse-ten-Node, Schaerbeek, Bruxelles et Evere, des logements sociaux et l'aérodrome de Haren.

La présence de l'aérodrome de Haren a donné lieu à l'implantation d'entreprises liées à l'aviation comme la SABCA, constructeur aéronautique, et Eurocontrol. Avec la boucle ferroviaire Est (Ligne 26), ces grands ensembles génèrent le développement ultérieur de cette zone.

Ce n'est qu'au moment du déménagement de l'aéroport vers Melsbroek et Zaventem dans les années 50 que la zone connut un nouvel épanouissement avec l'achèvement du boulevard Léopold III et de l'A201. Avec l'arrivée de l'OTAN en 1975, de nouveaux quartiers résidentiels et bureaux absorbèrent l'espace ouvert intérieur. La période au cours de laquelle la zone s'est développée, correspond au point culminant en termes de faible densité et d'urbanisme orienté véhicules.

Au début de ce siècle, des zones étendues monofonctionnelles de bureaux ont été planifiées et développées (Keiberg, Bessenveld, Da Vinci). Aujourd'hui, dans ces zones, d'importantes parties sont abandonnées ou sous-utilisées.

La politique de la ceinture verte était pendant cette période un contre-mouvement visant à préserver les derniers espaces ouverts (comme le Woluweveld).

A côté du parc Josaphat et du cimetière de Bruxelles aménagé comme un parc se trouvent Evere Sport, la gare de marchandises Josaphat, les parcs de Zaventem et la zone agricole située au-dessus de Nossegem, les principaux espaces ouverts de la zone.

ZAVENTEM

Bord geeft beeld van bewoners op hun wijk weer



Een groep bewoners van de Fabrieksstraat bij het bord. Foto Lukas

In de Fabrieksstraat in Zaventem is gisteren een groot bord ingehuldigd waarop te zien is wat de bewoners van hun wijk vinden. Het bord is voortgevloeid uit een bevraging van verschillende bewoners en werknemers in de vele bedrijven.

de zogenaamde verbrusseling. Hun bevindingen werden samengevoegd en waar mogelijk in het grote bord verwerkt.» Uit de bevraging bleek dat bewoners het jammer vinden dat er minder evenementen in de wijk georganiseerd worden. De affi-

reinen. ke dag af ne MEGA voetbalc tem. Ook in G fuifd. Da stejaars zaal Fen

NOSS

Ruilb post

De Nos organis haar 27 Lamber zullen postzeg ten, zie andere van 9 to De toeg

ZEMS

Buss omle Pink

Maand van Ze sterjaar moeten lokale o

Ces espaces ouverts sont cependant isolés et (malgré leur proximité réciproque) ne sont pas ou peu reliés entre eux.

Les développements suburbains et orientés véhicules connaissent en raison de la congestion grandissante sur les routes une mauvaise accessibilité qui ne s'est améliorée que récemment par un meilleur désenclavement en termes de transports publics avec l'aménagement du tram 62 sur le Boulevard Léopold III, la liaison ferroviaire Aéroport-Quartier européen, et les plans du Brabantnet. Les autoroutes cyclistes planifiées apporteront également une amélioration structurelle en termes d'accessibilité. La HST-route Louvain-Bruxelles est en grande partie réalisée dans le Brabant flamand, tandis que la réalisation du pont cycliste passant le Ring0 et la ramification vers l'aéroport est en préparation. Il n'existe actuellement aucun plan concret pour un aménagement ultérieur du réseau des autoroutes cyclistes.

La Région de Bruxelles-Capitale envisage un nouveau quartier urbain sur une partie des chemins de fer actuels à Josaphat comptant notamment 1800 nouveaux logements, un espace vert et des bureaux. L'ancien site de l'OTAN permettrait quant à lui un développement mixte avec notamment 3.000 à 4.000 habitants.

La proximité de l'aéroport, des institutions internationales comme l'OTAN et la présence d'un espace ouvert rendent cette zone attractive pour les expats et les personnes exerçant une fonction temporaire dans une entreprise internationale. Socialement, il s'agit d'une zone très diversifiée, comptant de nombreux Européens hautement qualifiés. La bonne accessibilité internationale a également un côté négatif, à savoir les fortes nuisances sonores et la pollution de l'air, liées à la fois au trafic aérien et ferroviaire et à la circulation automobile.

La zone peut honorer sa vocation internationale en se profilant comme un boulevard européen cohérent entre la moyenne ceinture et l'aéroport. Le désenclavement via les transports en commun et le vélo forme le cadre du futur développement urbain, qui tiendra compte du bruit des avions. Il y a également les importantes lignes transversales pour relier les centres historiques de Zaventem, Diegem, Sint-Stevens-Woluwe, Haren et Evere à cet axe dynamique. La conservation, le renforcement et la liaison des espaces ouverts dans la zone Josaphat jusqu'à Nossegemdelles et de la Vallée verte sont également une priorité.



Les grands défis du Boulevard européen sont:

- redévelopper les zones abandonnées et sous-utilisées (Keiberg, Ex-OTAN-Défense, Bordet) tout en améliorant le réseau de mobilité hiérarchisé
- relier les uns aux autres les espaces ouverts de sorte que l'on prenne conscience du paysage varié et qu'on l'utilise de manière active
- mieux mettre à profit l'importante présence internationale; le Boulevard européen comme accès à Bruxelles, à la Flandre et à la Belgique: 'déroulez le tapis rouge pour les invités'

3. chaussée de Louvain-E40

Comme les environs du boulevard européen, la chaussée de Louvain entre la place Meiser et Nossegem connaît un développement très lent et typique du 20ème siècle. Différentes activités urbaines, comme les cimetières de Saint-Josse-ten-Node et Bruxelles, les terrains de sport de Saint-Josse, le dépôt du chemin de fer et plusieurs quartiers de logements sociaux ont été désenclavés via la chaussée de Louvain, derrière le Tir national (actuellement VRT-RTBf).

L'aménagement des différentes voies rapides comme le boulevard de la Woluwe (à partir de 1935), le Ring et l'A3/E40 (années 1970) ont dynamisé le développement. Les dernières zones ont été bâties entre la chaussée de Louvain et l'E40 à la fin des années 90, et l'espace ouvert restant se compose des talus le long de l'E40, de jardins et terrains de sport. Au sud de l'E40, nous trouvons encore quelques zones agricoles enclavées à Kraainem et de bons terrains agricoles plus grands le long de la Tramlaan et de l'Oude Keulse Weg.





La zone historique très mixte autour de Meiser, Paduwa, Sint-Stevens-Woluwe et Nossegem se distingue des zones économiques monofonctionnelles à grande échelle comme Mercedes-city, Loozenberg et Zaventem-sud/Weiveld.

Les sièges d'importantes entreprises comme ASCO, Toyota Europe, Mercedes Belgium se trouvent le long de la chaussée de Louvain, tout comme un important cluster de médias (VRT-RTBf et RTL) à Meiser/Reyers. Toutes les zones sont orientées véhicules et ont un désenclavement limité par les transports publics. Les pistes cyclables et sentiers piétonniers ne sont pas continus.

Le redéveloppement des différents sites industriels le long de la chaussée de Louvain comme le récent immeuble de logements de l'avenue Cicéron réclament l'amélioration du réseau de mobilité hiérarchisé. Le développement d'un transport public et d'un réseau cyclable de grande qualité incitera le redéveloppement des zones industrielles comme Colonel Bourg, le dépôt de de Lijn, Loozenberg et Zaventem-sud. La démolition du viaduc Reyers et le réaménagement de Meiser-Diamant en sont la première étape. Simultanément, la structure d'espaces ouverts, qui est encore clairement présente le long de la E40 et au boulevard de la Woluwe, doit être préservée et renforcée.

La transformation de l'E40 en 'parkway' avec une réduction du nombre de bandes de circulation, un renforcement des liaisons piétonnes et cyclistes, un nouvel espace public de liaison et une promenade plantée sont prévus, assortis au développement d'un quartier des médias autour du pôle économique Reyers doté d'un parc citadin, de 2.000 à 3.000 nouveaux logements, des équipements, de nouvelles entreprises innovatrices, des hautes écoles et des équipements publics liés au secteur des médias. Simultanément, un réaménagement de la chaussée de Louvain entre Meiser et l'avenue des Communautés est prévu en vue de garantir le confort des cyclistes et un accès aisé pour le bus, et d'offrir plus d'espaces verts. En ce qui concerne la liaison bus Bruxelles-Louvain (358), on étudie comment la rendre plus rapide et plus efficiente.

Le principal défi de la chaussée de Louvain-E40 est la mise en place d'une collaboration autour du développement d'un réseau de mobilité hiérarchisé et d'un espace ouvert cohérent. Autour des nœuds du réseau de mobilité, il est possible de prévoir une densification urbaine.

4. NOH-Strombeek-Kassei



L'environnement des villages historiques de Strombeek, Neder-over-Heembeek et Koningslo a été longtemps protégé du développement urbain par le parc royal et le Canal. Pendant la première moitié du 20^{ème} siècle, les villages sont en croissance constante. A partir de 1950 s'ensuivent les développements résidentiels à grande échelle à Strombeek et dans le Mutsaardwijk. L'arrivée du Ring R0 dans les années 70 et l'hôpital militaire stimulent le bâti à l'intérieur du Ring. Le développement de la Medialaan à Vilvorde et la reconversion des anciens terrains Marly sont un nouveau support économique pour la zone. Depuis peu, nous notons le (re)développement de zones résidentielles à densité plus élevée, comme les nouvelles habitations dans la rue Bruyn à Neder-over-Heembeek. Le déplacement du siège de Solvay d'Ixelles vers Neder-over-Heembeek impacte également l'attrait de la présente zone.

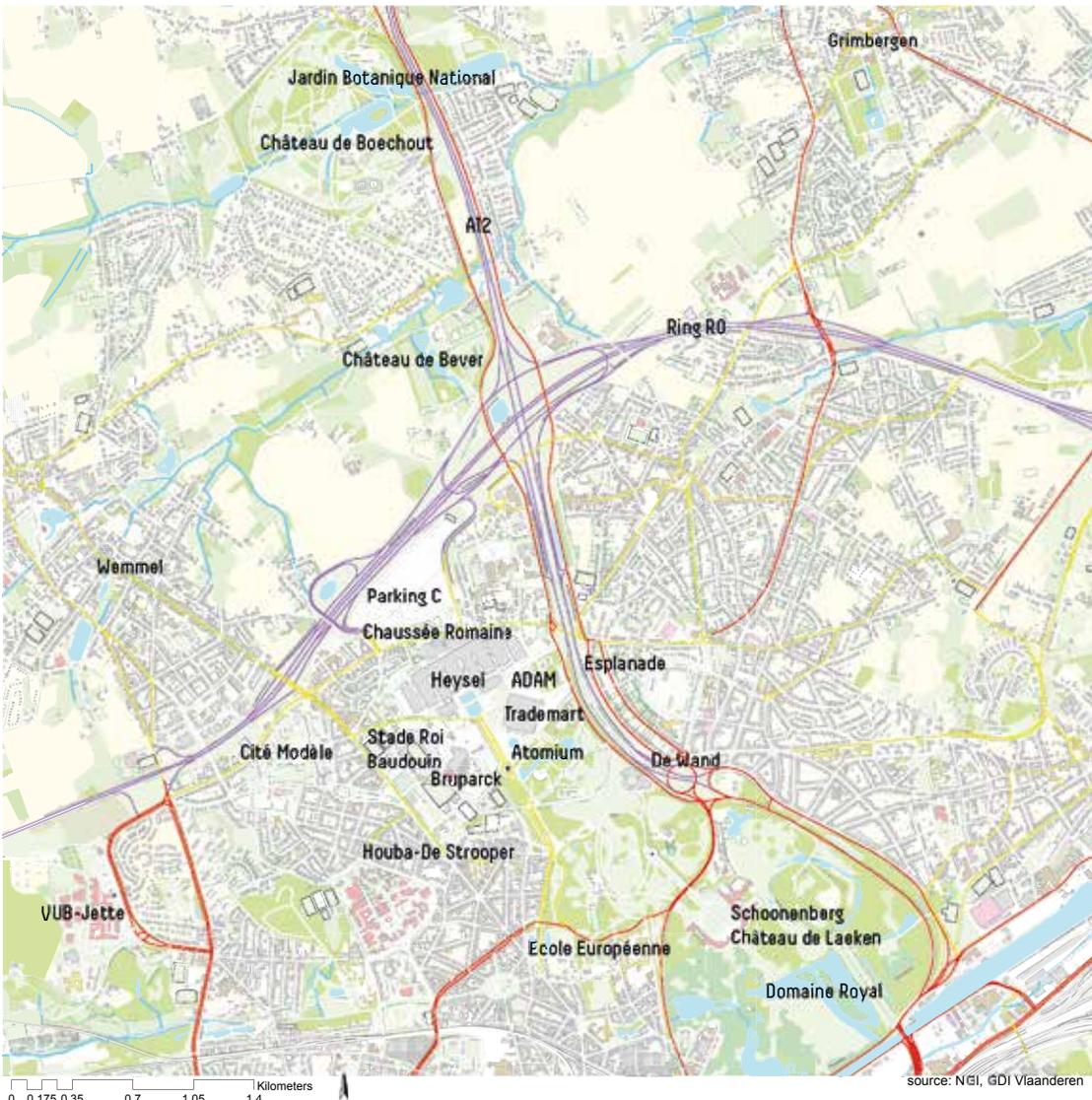
Au nord du Ring R0, de nouveaux quartiers résidentiels ont également été aménagés à Grimbergen, Vilvorde, Kassei, mais la majeure partie de cette zone est couverte par des espaces ouverts à usage agricole. L'urbanisation limitée engendre dans ce cas la préservation de la qualité rurale.

L'aménagement du Tram du Ring et du tram rapide le long de l'A12 a créé de nouveaux nœuds dans le réseau de transport public de haute qualité où le renforcement des habitats de qualité peut être prévu. Les espaces ouverts fortement présents au nord du Ring R0 et le fin maillage vert et bleu assurent un environnement de vie et de travail de grande qualité.

Jusqu'à présent, dans le cadre du PDT Noordrand, peu de connaissances ont été récoltées autour de ce secteur. La formulation de défis concrets dans ce secteur est par conséquent encore impossible.

5.

Heysel



La construction de la résidence archiducal 'Schoonenberg' en 1782 est à l'origine de l'actuel domaine royal de Laeken. Le jardin, aménagé en 1785 selon les plans de Lancelotti Capability Brown, a été étendu vers le nord sous Léopold II. La résidence royale et le projet du début 20ème siècle d'aménagement d'une avenue du parc entre le château de Laeken et le château de Boechout (l'actuel Jardin botanique national) sont encore déterminant pour l'ensemble de la zone. Au nord du domaine royal, en 1930, le 'stade du centenaire' a été inauguré. En 1935, une première exposition mondiale s'est tenue dans les palais du Heysel. En 1958, le plateau du Heysel et la parc des expositions de 1935 sont à nouveau utilisés pour la fameuse Expo '58. Dans le cadre de cette exposition mondiale, une infrastructure moderne et orientée automobile est aménagée, ainsi que la plus ancienne partie du Ring et de la A12. Aujourd'hui encore, le domaine royal et le parc des expositions continuent à dominer dans cette zone pour les événements à grande échelle. Avec les plans pour Neo, une importante partie de la zone autour du stade Roi Baudouin et du boulevard Houba-De Strooper sera transformée en une vraie partie de ville. Le stade serait alors déménagé vers Grimbergen, sur les terrains du 'parking C'. En outre, le long de la chaussée Romaine, viennent également les arrêts du tram rapide vers Willebroek et du tram du ring VUB-Jette - Vilvorde - Aéroport ainsi qu'une correspondance avec le réseau de la STIB. L'affectation et l'aménagement concrets des différents projets détermineront dans quelle mesure le plateau événementiel du Heysel peut concrétiser le rayonnement international souhaité.

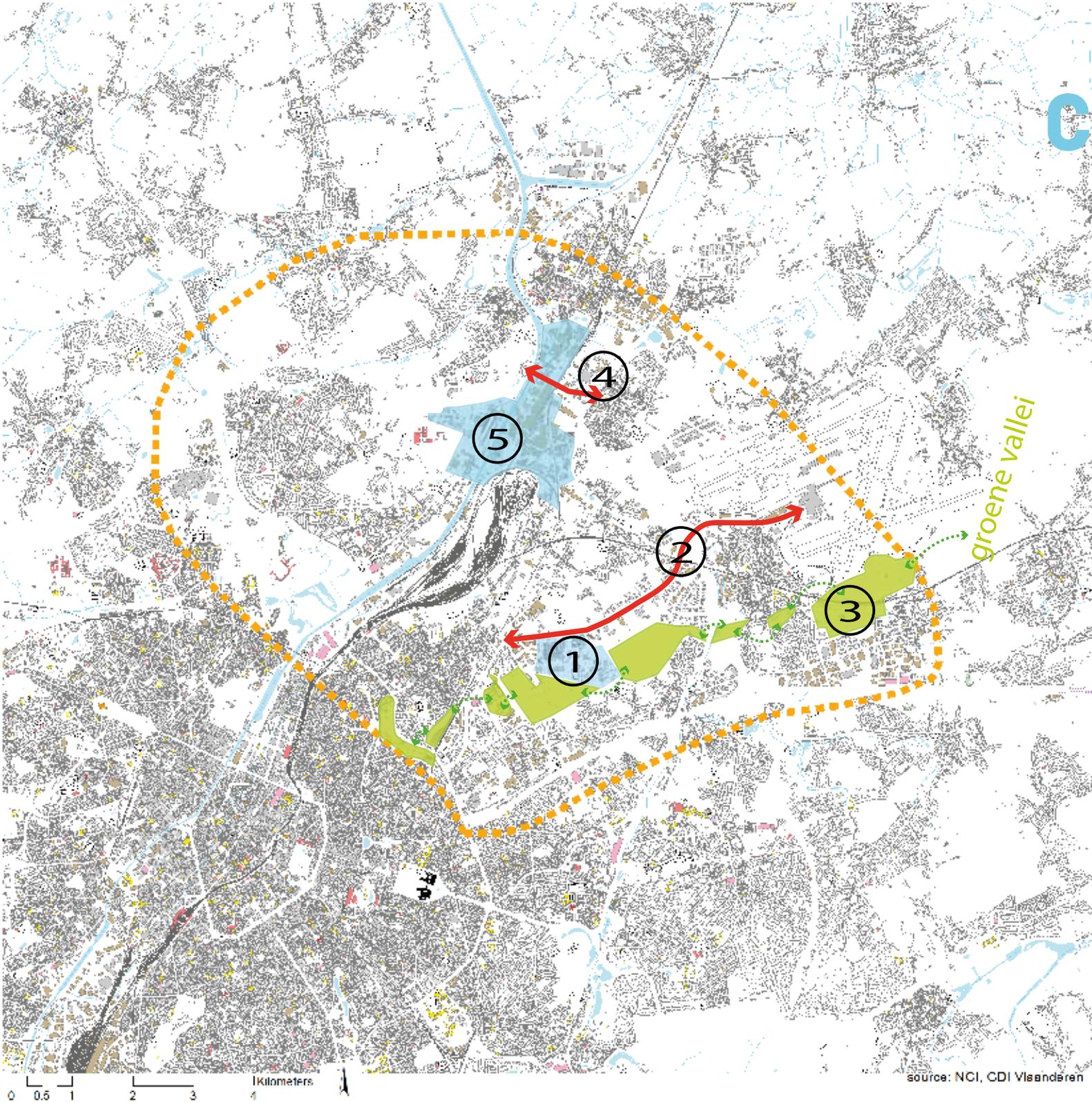
Cet aménagement urbanistique visant un attrait international est le défi principal dans cette zone. Aussi longtemps qu'aucune décision n'est prise quant à la future grande infrastructure comme l'Eurostade et à son désenclavement, le PDT Noorderland peut difficilement proposer une plus-value.

chantiers

Parmi les secteurs, 5 chantiers ont été choisis, qui à court terme peuvent réaliser les objectifs du PDT Noordrand.

Les chantiers suivants font actuellement partie du programme d'action pour la Noordrand:

1. site Ex-OTAN/QRE Défense
2. boulevard européen entre Bordet et l'aéroport
3. liaison verte Josaphat-Woluweveld -Nossegemdelle
4. Kerklaan-Broekstraat
5. Buda: jobs & skills pour une Economie Circulaire



chantier 1

site Ex-OTAN/QRE

BEELDEN VAN WORKSHOPS



A. Historique

Le ministère de la Défense est propriétaire d'un terrain de 90 ha situé au boulevard Léopold III à Evere, Bruxelles et Zaventem, qui se trouve en partie dans la Région de Bruxelles-Capitale et en partie dans la Région flamande.

Un tiers du site sera libre en 2017 lorsque le siège de l'OTAN traversera le boulevard. Le reste est intégré dans le Partnership for Peace et le quartier général de la Défense (Quartier Reine Elisabeth).

En 2015, la Défense a lancé une étude de faisabilité en vue de vérifier si la revente de ces 90 ha suffirait pour financer un nouveau quartier général à un autre endroit. Ce marché a été attribué au groupe REBEL.

Anticipativement à un redéveloppement potentiel du site, l'Agence de Développement Territorial (ADT) de l'époque de la Région de Bruxelles-Capitale dressa un inventaire et analysa les problèmes liés au site. Elle débuta également un cahier des charges pour une étude de définition pour le redéveloppement des parties bruxelloises du site.

Sous l'impulsion du PDT Noordrand, le sujet de cette étude a été étendu à la partie flamande du site. ADT et Ruimte Vlaanderen supportent ensemble le financement et ont attribué le marché à un consortium de 1010au, Buck Consultants International et Güller-Güller.

Une vente éventuelle des terrains n'aura lieu qu'après qu'une vision urbanistique portée par tous soit connue et que les modifications nécessaires soient appliquées au plan d'affectation.

Le redéveloppement de ce site (EX-OTAN/Défense QRE) est un projet pilote visant une collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Elles établiront ensemble une vision pour une zone transfrontalière et développent les bases communes d'un développement urbain ambitieux et durable.

B. Objectifs du PDT Noordrand

Avec le chantier EX-OTAN/Défense-QRE, le PDT Noordrand veut réaliser les objectifs suivants:

- Soutenir le partenariat actuel par la réalisation d'une étude urbanistique trans-frontalière afin d'affiner et concrétiser le potentiel, de sorte que des partenaires et parties prenantes puissent développer le site de manière très ambitieuse. Les investissements planifiés en termes de mobilité doivent être réalisés et l'occasion doit être saisie pour améliorer le fonctionnement de la zone. Un nouveau quartier de qualité supérieur est synonyme de croissance démographique et stimule une croissance économique le long du corridor vers l'aéroport. Pour augmenter la qualité de vie, diminuer l'empreinte écologique et améliorer le fonctionnement, il faut diminuer de manière drastique le trafic automobile
- Acquérir connaissances et expériences relatives à une pareille collaboration interadministrative pour l'appliquer aux autres chantiers.
- Veiller à ce que le site puisse effectivement être redéveloppé en assurant d'une part une base parmi les acteurs concernés et d'autre part la participation des acteurs publics et privés qui veulent effectivement investir dans la zone;
- Garantir que la zone soit redéveloppée dans le respect du ??? fonctionnement spatial spécifique de l'environnement en l'intégrant dans des cadres plus vastes formulés dans les chantiers du boulevard européen (2) et de la liaison verte (3).

C. Organisation du chantier

Début

Ce chantier a été débuté en 2015 par la Défense, le Bureau bruxellois de la Planification et Ruimte Vlaanderen. Il existe une interaction régulière avec leurs cabinets (Cabinets de Steven Vandeput, Ministre de la Défense; Rudy Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale; Joke Schauvliege, ministre flamande de l'Environnement).

Partenariat

Au cours de l'année dernière, différents groupes de pilotage (avec les adjudicateurs et les cabinets respectifs), tables rondes et workshops ont été organisés. Les acteurs suivants y ont participé activement:

- Pour le Fédéral: la Défense
- Pour la Région flamande: Le cabinet de Joke Schauvliege, ministre flamande de l'Environnement; Ruimte Vlaanderen; le Département de la Mobilité et des Travaux publics, Division des Routes et de la Circulation; Société flamande terrienne; De Lijn; les services du gouverneur du Brabant flamand; le maître architecte flamand.
- Pour la Région de Bruxelles-Capitale: Rudy Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale; ADT; Bruxelles Développement urbain; Bruxelles Environnement; Bruxelles Environnement; STIB; le maître architecte bruxellois.
- Au niveau de la province: la SDP du Brabant flamand
- Les villes et communes suivantes: Bruxelles, Evere, Machelen, Zaventem.
- Autre: Brussels Airport Company, Citydev.

Cette collaboration entre les acteurs fédéraux, flamands, bruxellois et privés est à partir du PDT Noordrand un facteur de succès déterminant pour la réussite du redéveloppement et doit être poursuivie.

Il s'agit d'un partenariat dynamique: en fonction de la phase du projet, des acteurs supplémentaires seront impliqués (province du Brabant flamand, partenaires privés...). Le rôle des partenaires opérationnels comme Citydev et l'"Agentschap Wegen en Verkeer" changera au fur et à mesure que nous nous approchons de la réalisation sur le terrain.

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Le programme de développement territorial joue ici un rôle actif, par exemple le Bureau bruxellois de la Planification et Ruimte Vlaanderen font effectuer une étude à usage politique et réunissent le partenariat afin d'aboutir à court terme à un masterplan supporté par tous.

Résultats intermédiaires

Entre-temps, le 'Diagnostic' et la première phase de l'étude urbanistique pour le développement du site EX-OTAN + QRE' sont finalisés. La Défense est dans la dernière phase de l'étude de faisabilité pour le financement d'un nouveau quartier général.

Eléments de vision consolidés

Les éléments de vision consolidés suivants ressortent de l'analyse de l'ADT, de l'étude de définition et des résultats provisoires de l'étude de faisabilité de la Défense:

- Conservation du bâtiment Z avec un périmètre de sécurité de 100 mètres pour des installations militaires et de 150 mètres pour des installations non militaires;
- Possibilité d'implanter un nouveau quartier général pour le ministère de la Défense le long du boulevard Léopold III, avec une adresse à Bruxelles. L'implantation des installations militaires est prévue autant que faire se peut dans le périmètre de sécurité de 150 mètres du bâtiment Z;
- Le développement de différentes infrastructures de mobilité dans les environs comme le prolongement du métro 3, le prolongement du tram 62 jusqu'à aéroport, le service amélioré de Bordet par des trains S et l'aménagement de pistes cyclables rapides sont déterminants pour le potentiel de développement sur le site EX-OTAN/Défense-QRE;
- Le développement des activités économiques mélangées à d'autres activités le long du boulevard Léopold III, jusqu'à environ 500 mètres hors de l'axe;
- Le développement potentiel d'un programme de logement à grande échelle sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. En Région flamande, les logements des militaires existants au sein du QRE peuvent être conservés en tant qu'habitations normales;
- La prévision d'une liaison forte d'espaces ouverts reliant le Woluweveld et les

cimetières d'une manière écologique et récréative;

- L'amélioration du maillage vert au moyen d'un programme métropolitain d'espaces ouverts et d'équipements supralocaux comme une école secondaire ou une piscine en plein air;
- La conservation du Woluweveld en tant que zone agricole ouverte.

Phasage

1. Vision et stratégie pour les environs

Un tel développement ne semble possible que sous les conditions connexes appropriées. Il est donc nécessaire de créer sur le site des facteurs d'établissement uniques de sorte qu'une compétition saine entre les projets immobiliers soit possible et que les grandes structures à l'abandon présentes sur la zone disparaissent. Nous devons examiner si nous pouvons développer sur le site EX-OTAN un milieu d'implantation adapté à des niches spécifiques comme les entreprises hightech.

Pour ce faire, une stratégie spatio-économique partagée est nécessaire, qui prête attention non seulement au programme économique mais également à une vision urbanistique cohérente.

Les éléments qui impactent fortement le site Ex-OTAN sont:

- l'amélioration de la traversabilité du boulevard Léopold III et de l'accessibilité du carrefour Bordet pour les piétons venant de l'ancien site de l'OTAN,
- la densification adaptée des sites Decathlon, STIB, DaVinci 1 et DaVinci 2, afin de créer un environnement multifonctionnel agréable qui fasse la liaison avec l'ancien site de l'OTAN,
- la détermination des exigences minimales pour une bonne liaison verte entre les cimetières et le Woluweveld;
- trouver les instances qui veulent vraiment investir dans des équipements de ou aux abords de la liaison verte (écoles secondaires, piscines...).

Le chantier 2 'boulevard européen' donne suite à ces défis et fait usage d'une vision spatio-économique et d'une stratégie pour les environs. La liaison verte est poursuivie par le chantier 3. Les deux chantiers se basent notamment sur les résultats des études Ex-OTAN/Défense-QRE.

2. Masterplan et permis

Sur la base des résultats des chantiers 2 'boulevard européen' et 3 'liaison verte' et des éléments de vision consolidés, on crée un masterplan, proposé par Ruimte Vlaanderen et le Bureau bruxellois de la Planification. Pour une réalisation efficace, il est possible de faire appel à des investisseurs privés et publics dans cette phase.

Le masterplan indique quels changements d'affectation ou aménagements s'imposent. En Flandre, le terrain est principalement situé dans un 'Domaine militaire', ce qui implique qu'un changement d'affectation est nécessaire. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, il se situe dans une 'Zone d'En-treprises en Milieu urbain' (ZEMU) et 'Zone d'équipement'. Suivant les activités souhaitées, un changement d'affectation peut également être nécessaire.

L'établissement de changements d'affectation exige un certain nombre d'évaluations, dont une évaluation des incidences sur l'environnement.

Selon les prescriptions d'affectation actuelles, des permis d'urbanisme peuvent d'ores et déjà être délivrés pour le redéveloppement du site. Une évaluation selon les observations du masterplan est capitale, et ce tout au long du parcours de développement. Lorsque celle-ci n'est pas encore assez avancée, un permis ne peut en aucun cas entraver un redéveloppement ambitieux du site Ex-OTAN/Défense-QRE.

3. Exécution

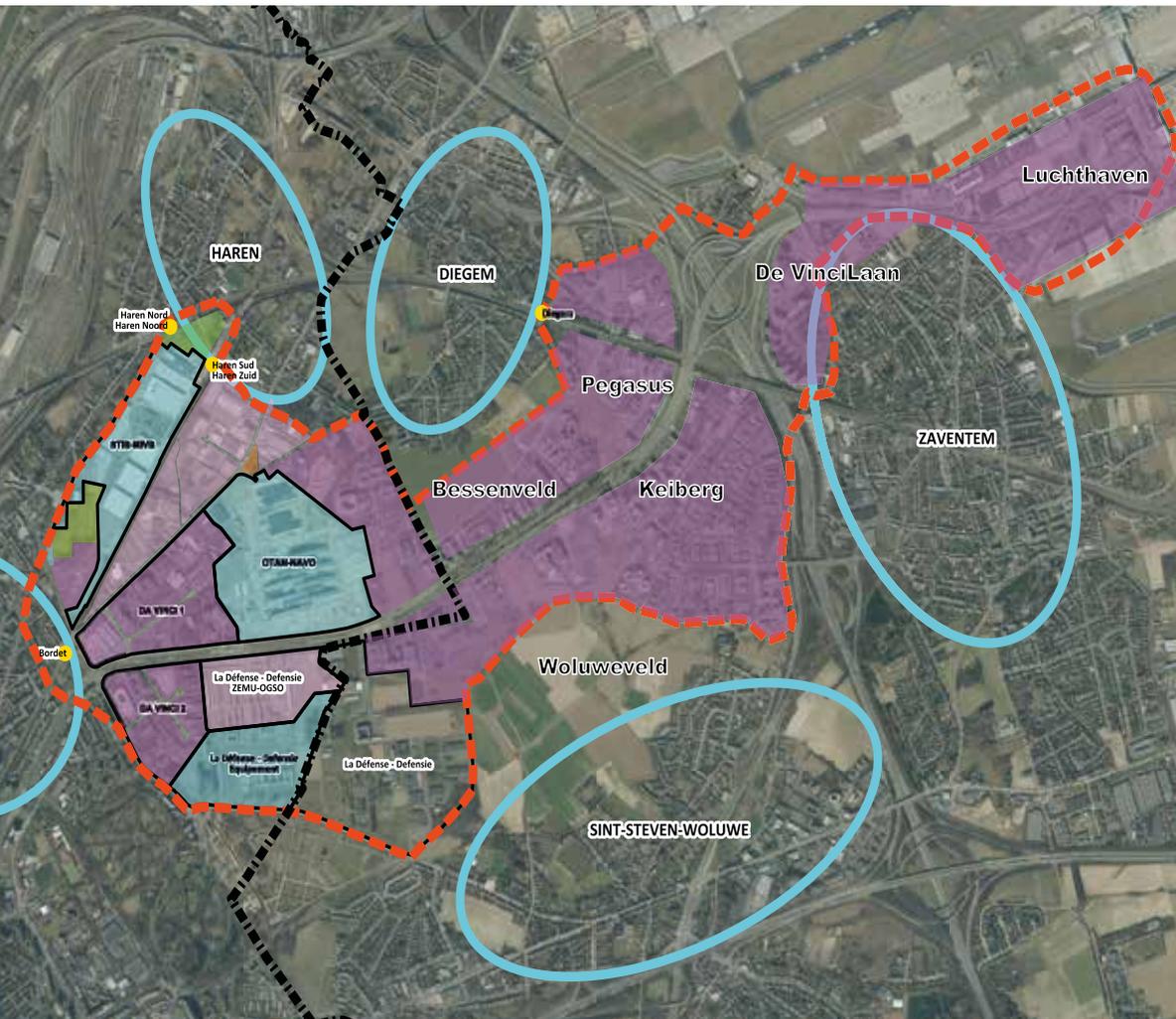
Contrôle du niveau d'ambition

D. monitoring

La gestion quotidienne du programme de développement territorial Noordrand rapporte les progrès au groupe de pilotage, où sont examinés les objectifs généraux du programme (concertation et collaboration, approche intégrée, niveau d'ambition élevé lors de la réalisation...). En outre, notons les étapes spécifiques suivantes pour ce chantier:

- Début d'une étude commune pour toute la zone Ex-OTAN/Défense-QRE (phase atteinte)
- Début d'une concertation constructive entre le Bureau bruxellois de la Planification, Ruimte Vlaanderen et le ministère de la Défense (phase atteinte).
- Extension du partenariat à la province du Brabant flamand, aux acteurs de la mobilité et des partenaires privés qui veulent réellement investir dans les équipements urbains dans cette zone
- Définition des lignes directrices pour la création d'un masterplan (phase atteinte partiellement)
- Début chantier 2, boulevard européen et chantier 3, liaison verte
- Elaboration d'un masterplan

chantier 2 Boulevard européen



A. Historique

L'A201/N22 est la liaison entre Brussels Airport et la ville de Bruxelles. Cet axe, aussi appelé 'boulevard européen', est caractérisé par une dispersion des développements en termes de logements et d'emplois axés sur l'automobile. En comparaison avec les autres villes européennes, l'aéroport est très proche de la ville, offrant des opportunités aux entreprises et bureaux qui à ce jour ne sont pas encore mises à profit. Le PDT Noorrand cherche des partenaires pour mieux profiter de ce potentiel spatial.

Les opportunités présentes ont été nommées dans de nombreux documents et études politiques:

- De la Région flamande: Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en de aansluitende open (VSGB, 2011)
- De la Région de Bruxelles-Capitale: Plan régional pour un développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale (PRDD, 2013)
- Commun: L'étude de définition dans le cadre du site de l'ex-OTAN (voir chantier 1).
- De la province:
 - Schéma de Structure d'Aménagement du Brabant flamand et addendum
 - l'étude sur le Keiberg réalisée à la demande de la province et de la SDP du Brabant flamand, dans le cadre de l'IABR
- Des communes: Les Schémas de Structure d'Aménagement de Machelen et Zaventem.
- Lors de l'élaboration des nouveaux plans politiques, le boulevard européen s'avère aussi être une priorité.
- Au niveau de la Région flamande: Pilotproject voor de zuidelijke luchthavenregio binnen het proces voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) (2014)
- Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale: Elaboration d'une stratégie de bureaux transfrontalière en tant qu'élément du projet de plan régional pour un déve-

loppement durable. Lors du Forum interrégional aménagement du territoire du 21 avril 2016, la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale ont accepté la proposition de démarrer une stratégie des bureaux pour la grande région aéroportuaire.

Afin de stimuler la mixité du logement et de l'emploi dans des zones à densité élevée, la Région de Bruxelles-Capitale a modifié l'affectation de différentes zones en Zone d'Entreprises en Milieu urbain.

Actuellement, les opportunités de redéveloppement sont examinées pour différentes zones du Boulevard Léopold III/A201, à savoir le site Ex-OTAN, le Keiberg (Machelen et Zaventem) et le Pegasuspark à Machelen.

De nouveaux développements entraînent des investissements dans les transports publics. La mise en service du tram 62 (Meiser-Eurocontrol) était une première étape importante pour une meilleure accessibilité de la zone entre la moyenne ceinture (boulevard Général Wahis) et l'aéroport. Pour le moment, aucun programme de densification économique ou urbanistique n'est prévu. Dans le cadre de la réalisation du Brabantnet, De Lijn prépare actuellement l'implantation du tram de l'aéroport. La conception de ce projet inclut également la construction de l'autoroute cycliste parallèle (élément du réseau cycliste provincial fonctionnel) qui relie directement Bruxelles à l'aéroport.

La réalisation de ce projet et d'autres projets de mobilité comme le Réseau express régional et la ligne 3 du métro, assure un système de mobilité hiérarchisé qui renforce et différencie le potentiel de cet axe.

B. Objectifs du PDT Noordrand

Avec le chantier boulevard européen, le PDT Noordrand vise à réaliser les objectifs suivants:

- Mettre en place un partenariat où les autorités, les administrations et les partenaires publics des deux régions s'engagent ensemble.
- Assurer le redéveloppement en fonction d'une croissance économique ultérieure en prêtant attention au maillage vert et bleu qui relie entre eux les espaces verts sous-jacents (notamment la liaison verte et Bessenveld) de part et d'autre du boulevard européen.
- Les ambitions économiques et urbanistiques sont élevées de sorte que l'axe est réalisé au niveau européen (des investissements importants dans la zone mettent l'accent sur l'accueil des invités internationaux) et d'une manière prospective (par exemple en appliquant des nouveaux concepts comme une économie circulaire et une construction axée sur l'avenir lors du redéveloppement). Garantir le redéveloppement effectif en

assurant d'une part une base parmi les acteurs concernés et d'autre part la participation des acteurs publics et privés qui veulent effectivement investir dans la zone;

- Garantir le redéveloppement de la zone dans le respect du fonctionnement spatial spécifique des environs en considérant les (futurs) transports publics et le désenclavement comme une épine dorsale et un accélérateur pour l'intégration des développements spatiaux et économiques dans un cadre spatio-économique plus vaste. La proximité de l'aéroport est un point d'attention crucial, tant en termes de potentiels que de nuisances.

C. Organisation du chantier

Début

Ce chantier a débuté au printemps 2016 par la gestion quotidienne du PDT Noordrand. La nécessité d'une approche coordonnée du corridor vers l'aéroport à partir du chantier 1, assorti à la demande d'une stratégie économique commune pour la région aéroportuaire (soumise au forum interrégional) est le motif de ce chantier.

Partenariat

Une première concertation laissait apparaître que les acteurs présents souhaitaient collaborer à ce chantier.

- Pour la Région flamande: Ruimte Vlaanderen; Département de la Mobilité et des Travaux publics; OVAM; Société flamande terrienne; De Lijn
- Pour la Région de Bruxelles-Capitale: Bureau du Plan Bruxellois;
- Au niveau de la province: Service Planification spatiale et Mobilité
- Les villes et communes suivantes: Bruxelles, Machelen, Zaventem.

Pour que le partenariat soit une réussite, il est nécessaire que nous impliquions également Brussels Airport Company (BAC), la STIB, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, les communes d'Evere et de Schaerbeek, Citydev, la SDP du Brabant flamand et les entreprises et développeurs de projet actuels qui sont actifs dans la zone. La Défense est activement impliquée afin de garantir le prolongement au niveau du chantier 1 'Site Ex-OTAN/Défense-QRE'. Nous vérifions également si une collaboration intéresse les institutions européennes.

Les partenaires privés et publics sont étroitement impliqués dans les différentes étapes de ce chantier de sorte qu'ils peuvent intégrer les connaissances acquises dans leurs projets. La communication vers les partenaires et les acteurs non (encore) impliqués est cruciale pour élargir et approfondir la base. Nous nous attendons à la collaboration d'un nombre toujours plus important de partenaires au fur et à mesure que les connaissances accumulées s'élargissent.

La large participation de partenaires potentiels doit également garantir le financement de la réalisation sur le terrain.

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Les acteurs soutiennent le rôle de réalisateur que le chantier PDT Noordrand peut assurer dans l'accompagnement et la coordination des initiatives existantes des partenaires concernés. Cette vocation et cette identité spécifiques comme porte d'accès européenne fédèrent les acteurs concernés le long de cet axe. Ils contribuent tous à l'image de marque en tant que 'Boulevard européen'. L'association des différentes actions aux différents niveaux d'échelle peut engendrer une forte synergie.

Ambition du chantier

Optimisation en fonction des facteurs d'établissement

Le chantier mise sur l'amélioration et l'éclaircissement des facteurs d'établissement pour les entreprises. Actuellement, il n'existe aucune différence pertinente le long du boulevard européen incitant des entreprises à s'établir à un endroit spécifique. Tous les lieux de travail sont de ce fait mis en concurrence ce qui explique l'importante occupation et sous-utilisation dans certaines zones de bureaux (comme le Keiberg, Pegasuspark ou Da Vinci). Les nouveaux développements, par exemple près de l'aéroport, drainent des entreprises des zones qui ne se trouvent pourtant qu'à quelques pas du nouvel emplacement.

Par les investissements planifiés dans le RER, la ligne 3 de métro, le tram de l'aéroport et les pistes cyclables rapides, cet axe actuellement orienté automobiles devient un réseau multimodal accessible. Un autre milieu d'implantation apparaît autour des carrefours où un aménagement de qualité est réalisé. Au départ de ces nœuds, la liaison avec les zonings d'entreprises est optimisée en investissant dans l'aménagement du domaine public et dans le vélo en tant que moyen de transport avant et après le trajet principal. A ces endroits, l'espace fait l'objet d'un développement plus intense en fonction de la hiérarchie du carrefour dans un réseau de mobilité hiérarchisé.

L'optimisation et la réorientation des zones d'entreprises situées le long du boulevard Léopold III (y compris le Keiberg) constitue une impulsion importante pour la revitalisation du boulevard Léopold III.

Liaisons transversales du boulevard

La continuité et la sécurité des liaisons transversales sur le boulevard européen recevront une attention spéciale. Il s'agit principalement de liaisons de circulation lentes vers les espaces ouverts à l'arrière qui relie la zone aux noyaux résidentiels dans les

alentours. Cela supprime l'effet de barrière de cet axe fort fréquenté et permet de relier directement les zones avoisinantes entre elles.

Ouverture des zones multifonctionnelles

Le programme d'activités européennes et internationales profitant de la proximité de l'aéroport et de la capitale européenne s'inscrit dans une vision sur les zonings d'entreprises et de bureaux dans la Noordrand.

Des fonctions complémentaires et auxiliaires seront admises au sein des zones monofonctionnelles. Cela crée des possibilités d'utilisation parcimonieuse de l'espace (par exemple partage de l'espace de stationnement et du restaurant de personnel) ou de réduction des déplacements (crèche, points de livraison sur un zoning d'entreprise).

Les zones qui fonctionnent actuellement comme des îles isolées, seront reliées spatialement et sur un plan programmatore, de sorte qu'un zoning d'entreprises obtient un usage optimal de l'espace, même durablement. Nous poursuivons la détermination des programmes qui peuvent offrir une valeur ajoutée pour l'extension des zones actuelles monofonctionnelles.

Un bâti axé sur l'avenir

Pour les nouveaux bâtiments, le niveau d'ambition est élevé. Il s'agit d'une architecture progressiste, adaptée à la construction passive et axée sur l'avenir. L'énergie renouvelable bénéficiera d'une attention maximale. Via la gestion de parc, ce haut niveau d'ambition continuera à être surveillé.

Espaces verts

Le focus sur la mobilité et le développement urbain le long du boulevard Léopold III/A201 est contrebalancé par le chantier 3 'liaison verte entre le parc Josaphat et Nosssegemelle'. Dans le programme de développement territorial, nous veillons à ce que la liaison verte soit une valeur ajoutée pour un environnement plus vaste. Une bonne jonction spatiale du bâti sur l'espace vert est capitale, ainsi que la liaison des éléments et parcours verts le long du boulevard européen avec le grand espace vert de la Liaison verte. Des liaisons transversales vertes relient entre elles les structures vertes sous-jacentes et contribuent au renforcement du maillage vert et bleu et des services d'écosystèmes dans la Noordrand.

Phasage

Étude de programmation économique

Lors du démarrage du chantier, nous voulons embarquer des acteurs en développant la connaissance territoriale et l'échange des données concernant les différents projets. En octobre-novembre 2016, Ruimte Vlaanderen répertorie les espaces économiques disponibles le long du boulevard européen. Cet inventaire sert de base pour une banque de données performantes que nous complétons en permanence avec les nouvelles données émanant du chantier. Ensuite, nous complétons ces données avec les informations relatives aux entreprises présentes.

En 2017, le Bureau bruxellois de la Planification et Ruimte Vlaanderen débiteront une étude de programmation économique conjointe. Une première partie fournit une compréhension plus approfondie de la dynamique économique le long du boulevard européen, le deuxième volet fournit une approche pour des spécialisations et stratégie spatio-économiques potentielles.

Vision urbanistique

A l'automne 2017, Ruimte Vlaanderen et le Bureau bruxellois de la Planification transposeront les résultats de la stratégie spatio-économique en une vision urbanistique soutenue par tous, utilisable lors de l'accompagnement et du suivi des projets individuels.

Exécution

Contrôle du niveau d'ambition

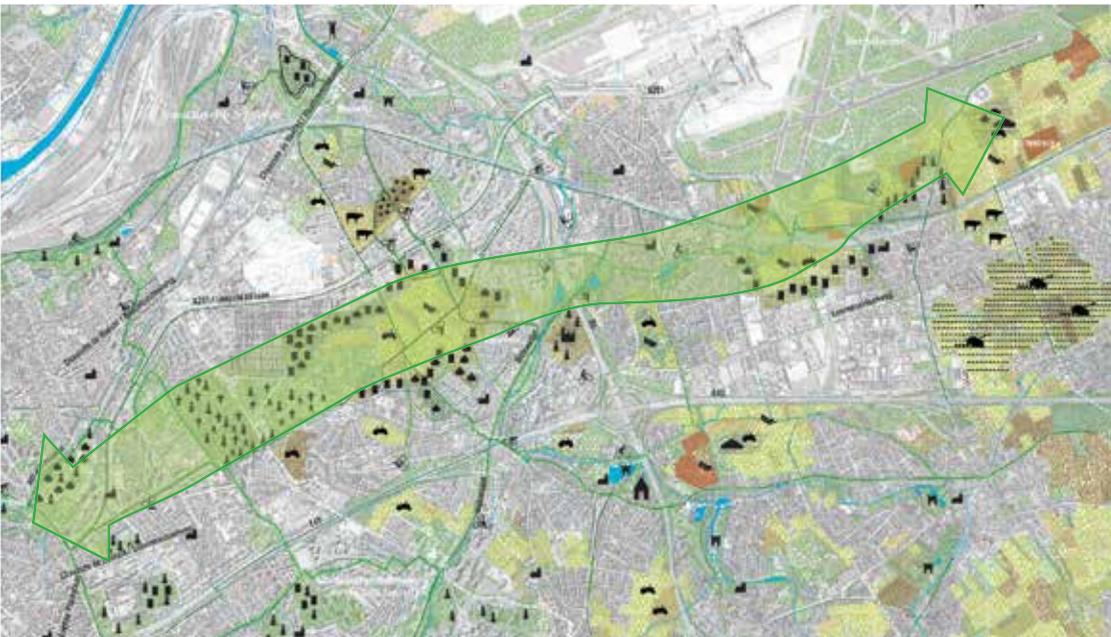
D. monitoring

La gestion quotidienne du programme de développement territorial Noordrand rapporte les progrès au groupe de pilotage, où sont examinés les objectifs généraux du programme (concertation et collaboration, approche intégrée, niveau d'ambition élevé lors de la réalisation...). En outre, notons les étapes spécifiques suivantes pour ce chantier:

- réunir des partenaires (autorités, administrations, partenaires privés) qui souhaitent réaliser le redéveloppement des zones sous-utilisées le long du boulevard européen, ainsi que le développement d'un réseau de mobilité hiérarchisé.
- fixer la conditionnalité de ses nouveaux concepts comme une circulaire économie et un bâti axé sur l'avenir, et la faire appliquer lors du redéveloppement du Pegasuspark, Keiberg, site Ex-OTAN, des environs de Bordet, et aménager le tram de l'aéroport et les pistes cyclables rapides
- réaliser une étude spatio-économique transfrontalière visant à affiner et concrétiser le potentiel
 - * signature du protocole de collaboration
 - * étude de programmation économique
 - * démarrage de l'étude de programmation début 2017
 - * finalisation de l'étude de programmation mi 2017
 - * transposition des résultats (intermédiaires) dans une vision urbanistique et dans les projets en cours
- monitoring du progrès et harmonisation mutuelle de la réalisation des projets, comme l'aménagement du tram de l'aéroport et des pistes cyclables rapides, et les demandes de permis

chantier 3

liaison verte



A. Historique

Entre la chaussée de Louvain et la chaussée de Haecht se trouvent des beaux espaces ouverts de qualité. Certains, comme le parc Josaphat et le Woluweveld, ont été réaménagés récemment ce qui a amélioré leur accessibilité et leur réputation. D'autres ne sont pas ou peu connus, et semblent souvent négligés.

Au cours de la Cass Cities Summer School en 2014, on a insisté sur la force émanant de la forte diversité des espaces ouverts restants. Partant de la verdure sauvage le long de la gare de marchandises Josaphat, des terrains de sport à Evere, en passant par le cimetière de la ville de Bruxelles aménagé comme un parc, jusqu'aux zones agricoles à l'est de Zaventem: chaque espace ouvert a quelque chose de différent et de spécifique à offrir aux habitants et utilisateurs de la ville et de la périphérie.

L'étude de définition pour le site Ex-OTAN (2016, voir chantier 1) a montré clairement qu'une vision sérieuse et positive sur ces espaces verts est nécessaire pour obtenir un développement spatial équilibré, non seulement de l'ancien site de l'OTAN, mais aussi de tous les alentours du boulevard Léopold III.

B. Objectifs du PDT Noordrand

Avec le chantier Liaison verte, le programme de développement territorial Noordrand veut réaliser les objectifs suivants

- Mise en place d'un partenariat en premier lieu entre la Société terrienne flamande et Bruxelles Environnement qui peuvent assurer et promouvoir l'élaboration d'une vision et le réaménagement des maillons manquants de la liaison verte.
- La préservation et renforcement maximale de l'espace ouvert existant entre Josaphat et la Vallée verte en renforçant le lien et le développement du lien afin d'obtenir une structure régionale d'espaces ouverts qui soutient le dé-

veloppement économique et démographique dans l'environnement direct et qui intègre des fonctions tel que la récréation, l'agriculture urbaine, la mobilité active,...;

- L'aménagement de la liaison verte tient compte de la particularité et du fonctionnement spatial spécifique des différentes zones qui en font partie.

C. Organisation du chantier

Début

Ce chantier a débuté au printemps 2016 par la gestion quotidienne du PDT Noordrand. Puisque l'accent est mis sur l'aménagement économique du corridor vers l'aéroport, une approche tout aussi forte des espaces ouverts sous-jacents est nécessaire. Il ressort du chantier 1 le souhait d'encadrer l'espace ouvert à développer sur l'ancien site de l'OTAN dans une structure d'espaces ouverts transfrontalière régionale.

Partenariat

Des entretiens exploratoires avec Bruxelles Environnement et la Société flamande terrienne et une concertation où était également présent l'administration de la commune de Zaventem, confirment la disposition à plancher ensemble sur une vision paysagère commune et sur les maillons manquants entre les différents espaces verts dans la zone. D'autres acteurs n'ont pas encore été impliqués dans la phase de démarrage.

Grâce à des discussions avec d'autres acteurs, nous déterminons ensemble des actions prioritaires. Les partenaires potentiels sont:

- les maîtres architectes
- les communes Schaerbeek/Evere/Zaventem/Machelen/Steenokkerzeel et la ville de Bruxelles
- RV, BDU, la province du Brabant flamand, OVAM
- Bruxelles Mobilité, MOW, l'AWV, de Lijn, la STIB, la SNCB
- ANB
- Natuurpunt
- l'asbl Trage Wegen
- Aquafin et le secrétariat des bassins
- VMM (collecteur Nossegem-Kleine Beek)
- des Agriculteurs/propriétaires via le Boerenbond

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Jusqu'à présent, le PDT Noordrand a plutôt eu un rôle d'appui dans ce chantier étant

donné que le pilotage est assuré par des acteurs compétents en matière d'environnement. Le but est d'inscrire une vision paysagère commune à l'agenda des deux régions.

Ambition du chantier

Une stratégie interrégionale d'espaces ouverts permet d'associer les espaces suburbains ouverts entre l'urbaine Schaerbeek et les cœurs de villages d'Evere et de Zaventem (et Nossegem) jusqu'à obtenir une liaison verte continue et de mieux la structurer de sorte que la qualité de vie pour les riverains et utilisateurs augmente.

Ainsi se crée une continuité qui fonctionne comme un maillon entre la ville et la périphérie ouverte. Les liaisons tiennent spécialement compte de la frontière régionale et du Ring, ainsi que des limites entre les espaces bâtis et les espaces ouverts.

Le paysage pouvant jouer un rôle d'élément de cohésion métropolitaine, il constitue un élément-clef de la stratégie urbanistique pour renforcer les synergies.

Conformément aux critères utilisés dans l'étude interrégionale 'Metropolitan Landscapes', on travaille sur trois aspects suprarégionaux du paysage : l'accessibilité, le programme et la valeur système.

La liaison verte est formée par la succession du parc Josaphat, de l'espace aux alentours de la gare de marchandises Josaphat, d'Evere sport, de l'ensemble des cimetières, de la partie sud de l'Ex-OTAN-QRE, du Woluweveld, de la vallée de la Woluwe, des alentours du Stockmansmolen, du parc communal de Zaventem et de l'espace agricole en-dessous de l'aéroport de Zaventem. Cette structure d'espaces ouverts rejoint la Vallée verte via Erps-Kwerps. Cet ensemble est appelé à jouer un rôle de pôle vert commun et multifonctionnel dans la grande région. Cela implique que la zone sert différents utilisateurs et programmes (de l'agriculture (urbaine) et de la récréation aux logements et aux activités économiques) et qu'elle intègre des services d'écosystèmes et des infrastructures publiques.

La Société flamande terrienne a fixé l'aménagement du Woluweveld dans un plan de rénovation rurale, actuellement en cours d'exécution. Le chantier PDT Noordrand considère cet aménagement comme un point de départ et met l'accent sur l'aménagement des autres parties de l'espace ouvert central et les maillons manquants qui relient ces espaces au sein d'un maillage bleu et vert.

Phasage

Tout d'abord, nous élaborerons une cartographie exploratoire de la liaison verte à partir du programme de développement territorial, en collaboration avec Bruxelles Environnement et la STF. Cette exploration montre les visions actuelles, les projets en cours et réalisés et les maillons manquants. En même temps, nous plaçons également la liaison



verte dans un cadre plus vaste au sein des différents espaces ouverts transfrontaliers (potentiels).

Au moyen de la cartographie, nous développons avec les partenaires un plan d'approche pour réaliser la liaison verte sur le terrain.

- Cartographie exploratoire de la liaison verte

- * échange de projets en cours
- * énumération d'objectifs partagés par les régions et les acteurs externes
- * énumération des défis interrégionaux actuels qui peuvent être relevés
- * rédaction d'une note générale et d'une carte 'paysages métropolitains', par ex. Jette-Relegem, Soignes et description du rôle spécifique que la zone peut jouer.

- Définition des maillons manquants dans la liaison verte, et indication du rôle de la liaison verte dans la région bruxelloise:

- * liaison entre le parc Josaphat et Evere Sport à travers la gare de marchandises Josaphat
- * passage entre le Cimetière de Bruxelles et l'avenue Jules Bordet
- * côté sud du site Ex-OTAN/Défense-QRE
- * liaison entre le Woluweveld à travers le Ring vers le parc de Zaventem

- Soutenir et assurer le suivi d'un programme d'exécution lors de la réalisation de la Liaison verte, en intégrant:

- * des itinéraires RER cyclistes :
- * de la Promenade verte
- * des zones d'activité existantes et à développer et leur désenclavement pour relier le trafic lent aux es-paces multimodaux à développer comme les gares d'Evere, Haren, Bordet, Diegem, Airport et Nossegem.

D. monitoring

La gestion quotidienne du programme de développement territorial Noordrand rapporte les progrès au groupe de pilotage, où sont examinés les objectifs généraux du programme (concertation et collaboration, approche intégrée, niveau d'ambition élevé lors de la réalisation...). En outre, notons les jalons spécifiques suivants pour ce chantier:

- Mise en place d'un partenariat avec la Société terrienne flamande et Bruxelles Environnement qui peuvent assurer et promouvoir l'élaboration d'une vision (avec e.a. une actualisation interrégionale de la carte 'Woluwebekken') et le réaménagement des chaînons manquants de la liaison verte (discussions planifiées fin 2016-début 2017)
- S'accorder avec des parties prenantes et des propriétaires de terrains.

chantier 4

Kerklaan-Broekstraat



A. Historique

Le chantier PDT Noordrand Kerklaan-Broekstraat se trouve dans la zone de reconversion Vilvorde-Machelen et relie l'église de Machelen, passant le Boulevard de la Woluwe, sous le chemin de fer, le long des anciens bâtiments de Renault, par le Schaarbeeklei jusqu'au canal. Un pont piétonnier et cycliste sera construit pour prolonger la liaison jusqu'au parc Driefonteinen.

L'idée de cet axe est-ouest urbain dépassant les frontières communales traversant la vallée se trouvait déjà dans le Masterplan pour la zone de reconversion (2008) établi par la province et a été reprise en grande partie par la Région flamande dans le GRUP pour la zone stratégique flamande autour de Bruxelles et les zones d'espace ouvert adjacentes (VSGB, 2011 et GRUP VSGB cluster 3, 2016).

La zone autour de cet axe est partiellement destinée aux 'Activités mixtes' et partiellement aux 'Zone d'activités régionale mixte', permettant un maillage de l'activité et des bureaux avec l'habitat, les loisirs, le commerce et les équipements communautaires. L'opportunité qu'offre ici le GRUP pour le VSGB, en termes de petits commerces à grande échelle et non liés au centre, est remise en question d'un point de vue juridique. En cas de suspension ou d'annulation, les anciens PPAS et le plan régional sont à nouveau en vigueur.

Entre-temps, d'importants projets visant le désenclavement de la zone autour de cet axe sont en cours. La SNCB prévoit un nouvel arrêt sur les lignes S1 (Malines-Nivelles), S4 (Vilvorde-Etterbeek-Schuman-Alost), S5 (Malines-Delta-Halle) et S7 (Malines-Schuman-Halle). Le permis d'urbanisme y afférent a été délivré début 2016. Des négociations sont organisées pour créer un nouvel arrêt du Tram du Ring (liaison Jette-Vilvorde-aéroport) à la Kerklaan. Le conseil provincial a approuvé le tracé des trois pistes cyclables rapides: une le long du canal comme une partie de la liaison Malines-Bruxelles, une deuxième au niveau de l'axe Kerklaan-Broekstraat et une troisième le long du chemin de fer.

Tout cela fait que cet endroit est un carrefour multimodal fortement implanté dans un système de mobilité hiérarchisé, laissant de la place à de nouveaux développements et ce dans un programme mixte: habitats, emplois, commerces, équipements et loisirs.

B. Objectifs du PDT Noordrand

Avec ce chantier, le PDT Noordrand veut réaliser les objectifs suivants:

- Mise en place d'un partenariat (autorités, administrations, partenaires privés) qui se base sur les structures existantes de la zone de reconversion Vilvorde-Machelen. Soutenir ce partenariat en réalisant une étude spatio-économique transfrontalière visant à affiner et concrétiser le potentiel
- Développer très ambitieusement ces carrefours stratégiques en portant une attention particulière à la croissance démographique et économique de sorte qu'ils puissent servir d'exemple pour d'autres jonctions dans la Noordrand et toute la périphérie de Bruxelles. Le développement est mis au point en fonction du profil d'accessibilité et de la capacité des alentours et porte attention au maillage vert et bleu ainsi qu'à la problématique de l'eau caractéristique à ce secteur.
- Maintenir un niveau élevé en termes d'ambitions urbanistiques, par exemple en appliquant des nouveaux concepts comme une économie circulaire et une construction axée sur l'avenir lors du redéveloppement

C. Organisation du chantier

Début

Dès qu'on a constaté que la réalisation de cette partie de la zone de reconversion Vilvorde-Machelen est manifestement plus lente que prévue, la gestion quotidienne a pris quelques initiatives exploratoires.

Les workshops PDT Noordrand avec CASS Cities (summer school 2015, workshop étudiants d'hiver et workshop experts en juin 2016) ont mis en évidence d'importantes lacunes dans l'approche actuelle. Le rassemblement des promoteurs et des parties prenantes a apporté un regard réaliste sur la totalité de la zone dans toute sa complexité. Quelques points du Masterplan ont été retirés, il existe une incertitude juridique autour des affectations VSGB et le marché des bureaux n'est pas encore rétabli après la crise de 2008. En outre, les investisseurs attendent en raison de la nécessité d'assainissements du sol, parfois lourds. La réflexion commune et l'application commune d'informations aboutit progressivement à des recommandations utilisables en vue d'une réalisation concrète.

Partenariat

Le chantier Kerklaan-Broekstraat veut réunir les acteurs existants, convaincu que tous les partenaires veulent développer cet axe pour en faire une rue vivante. Au moyen d'une approche prudente en trois workshops avec Cass Cities (summer school 2015, workshop étudiants d'hiver et workshop experts en juin 2016), différents acteurs ont déjà été impliqués:

- * les communes de Machelen et de Vilvoorde pour l'harmonisation de la vision sur cet axe et la réalisation de l'infrastructure.
- * la province du Brabant flamand, le département Ruimte Vlaanderen : rôle de coordination et de facilitation pour les développements/l'infrastructure.
- * les développeurs de projet actifs sur cet axe.
- * MOW, AWV : pour le croisement de deux voiries régionales (Schaarbeeklei et Woluwelaan) et la réalisation des autoroutes cyclistes
- * VMM : vu la problématique liée à l'eau et la situation sous-terrainne de la Woluwe à travers la zone.
- * OVAM : vu la problématique de la pollution qui est localement très grave, et l'ambition de réaliser une économie circulaire
- * SNCB, Infrabel, Eurostation : pour la réalisation de l'arrêt.
- * W&Z : pour la réalisation du pont au-dessus du canal en direction du parc des => traduit pour la 1e fois ici.
- * ANB : pour la contribution que peut apporter cette zone dans l'achèvement de la structure naturelle plus large.

Au fur et à mesure que le chantier avance, d'autres acteurs sont impliqués, par exemple la Région de Bruxelles-Capitale pour le plan concernant les transports lourds, la programmation dans le nœud multimodal et la STIB pour la relation avec le réseau bruxellois des transports en commun (bus 58 et 64)

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Le PDT Noordrand contribue à ce chantier parce qu'il peut fournir un aperçu de la complexité d'un développement ambitieux innovateur et mixte des environs greffé à un nœud de mobilité. Les connaissances et l'expérience acquises seront utilisées lors du développement de zones équivalentes par exemple liées au tram de l'aéroport ou à la ligne 3 du métro

Ambition du chantier

Différentes séances de travail montrent que l'importante demande en logements supplémentaires porte préjudice aux lieux de travail. Les propositions actuelles émanent

d'un développement en habitat suburbain monofonctionnel qui ne tire pas totalement profit du potentiel du nœud multimodal. Un programme mixte où le travail, l'habitat et les équipements s'imbriquent, offre des opportunités pour le raccourcissement de la chaîne entre la production et le débouché et assure en outre les emplois nécessaires pour la population présente. Les logements doivent être adaptés aux besoins des travailleurs dans la zone de reconversion. Un des points d'attention est ici de proposer des habitations abordables. Lors du redéveloppement, une attention particulière est portée à la qualité de l'offre en termes d'éléments verts et en espace public qui déterminent grandement l'attractivité de l'environnement résidentiel.

La problématique de l'eau et la pollution du sol sont réhivitoires pour le développement de la région. Cependant, les traces évidentes du passé industriel offrent la possibilité de réaliser des développements dans un contexte spécifique, qui a son cachet bien à lui. L'actuelle sous-utilisation et les immeubles abandonnés permettent également des affectations temporaires pour les bâtiments industriels existants. L'industrie lourde fait place à l'industrie créative, urbaine et légère.

L'espace public de l'axe Kerklaan-Broekstraat doit être réaménagé en un seul ensemble à partir de l'église de Machelen.

Le programme de développement territorial tente de maintenir un niveau élevé en termes d'ambitions et de motiver les différents partenaires et porteurs de projet afin de réaliser dans les faits des projets ambitieux malgré les difficultés et les incertitudes.

L'offre en liaisons ferroviaires est ici différente qu'à Vilvorde par exemple. Nous réglons le programme de ce carrefour sur les opportunités de désenclavement spécifiques au lieu, de sorte que l'axe Kerklaan-Broekstraat devient une rue vivante : un support spatial qualitatif d'un programme mixte et élément de liaison avec une bonne desserte vélos et transports en commun. L'arrêt Kerklaan est développé pour obtenir un carrefour multimodal.

Machelen et Vilvorde s'engagent à harmoniser les initiatives liées au réaménagement de l'axe afin d'assurer la continuité de l'infrastructure. Des ententes concrètes à ce sujet sont reprises dans la version finale d'une étude en cours sur l'aménagement des environs de la gare.

Pour réaliser un axe vivant qui soit une liaison sécurisée pour les cyclistes et les piétons, une solution doit encore être trouvée pour le trafic lourd. Il doit pouvoir atteindre la zone de reconversion par une desserte séparée.

Phasage

Le phasage est poursuivi en collaboration avec les partenaires. A ce jour, aucun accord ou délai n'a encore été établi. Les étapes suivantes sont attendues en 2017:

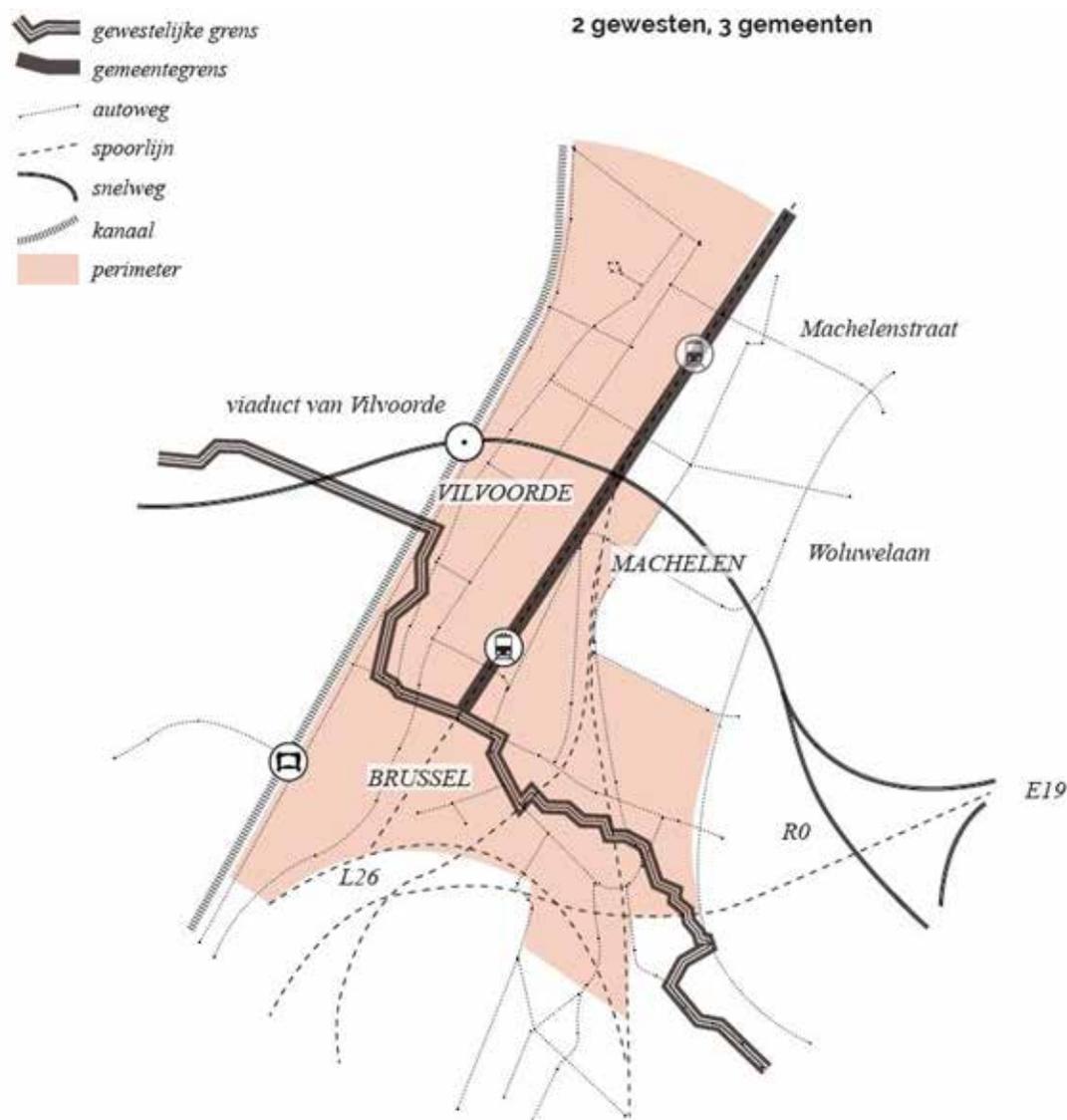
- Etude de la programmation des nœuds: cahier des charges printemps 2017
- Demande permis réaménagement Kerklaan
- Demande permis piste cyclable rapide
- Réalisation arrêt RER

D. monitoring

La gestion quotidienne du programme de développement territorial Noordrand rapporte les progrès au groupe de pilotage, où sont examinés les objectifs généraux du programme (concertation et collaboration, approche intégrée, niveau d'ambition élevé lors de la réalisation...). En outre, notons les jalons spécifiques suivants pour ce chantier:

- réunir des partenaires (autorités, administrations, partenaires privés) qui souhaitent réaliser le redéveloppement de Kerklaan-Broekstraat en rue vivante, ainsi que le développement d'un réseau de mobilité hiérarchisé.
 - * Réalisation d'un carrefour multimodal (aménagement arrêt, infrastructures pour les vélos, tram du Ring),
 - * exécution des permis demandés pour le développement urbain
- monitoring du progrès et harmonisation mutuelle de la réalisation des projets comme l'aménagement de pistes cyclables rapides, la construction de l'arrêt Kerklaan, les projets habitat et les demandes de permis





A. Historique

Possédant un riche passé industriel, BUDA se trouve à Vilvorde, Machelen et la Ville de Bruxelles. Néanmoins, de nombreuses industries dans cette zone sont obsolètes ou désaffectées. Vu le délabrement de nombreux biens, le marché de la location classique n'attire pas d'entreprises fortes. Ce sont plutôt les entreprises frôlant l'illégalité qui sont attirées ici. Cette problématique est encore aggravée par le fait qu'il s'agit d'une zone frontalière entre deux régions. Tant la Ville de Bruxelles que Vilvorde se sont moins concentrées sur ces zones, elles les ont considérées trop longtemps comme la cour arrière de la ville.

Néanmoins, il existe maintes opportunités au niveau des activités existantes et de la zone pour en faire un endroit attractif, économiquement résilient et circulaire. L'espace inutilisé peut être utilisé pour attirer de nouvelles activités et créer de nouveaux emplois.

Outre des emplois, les pouvoirs publics et les investisseurs assureront également des formations et une partie de l'espace peut être utilisé pour créer des aires d'apprentissage innovatrices rompant avec les traditions. La zone offre beaucoup de potentiel, mais une bonne coordination est nécessaire. Il est impératif d'avoir une structure d'organisation appropriée afin de prévoir une coopération durable entre les entreprises, pouvoirs publics, propriétaires et acteurs concernés locaux. Ce chantier veut y contribuer.

Dans ce cadre, en 2015, une première étude de définition exploratoire a été débutée par l'administration provinciale et la SDP pour une partie limitée de la zone industrielle et dans le cadre de l'étude de segmentation de la Région flamande et de l'Internationale architectuur biennale van Rotterdam (IABR) avec pour thème 'the next economy'. Les résultats de cette étude démontrent que d'une part, il est nécessaire de s'atteler à une optimisation et différenciation des activités et, d'autre part, à créer un cadre spatial qui intègre les différents projets et garantit un redéveloppement qualitatif

en relation avec les alentours.

L'aménagement du nouvel arrêt Kerklaan, le tram du Ring et les deux pistes cyclables rapides qui traversent la zone peuvent être intégrés afin de réaliser cette augmentation d'ambition spatiale dans la zone.

B. Objectifs du PDT Noordrand

Avec le BUDA+, le programme de développement territorial Noordrand veut réaliser les objectifs suivants

- Transformation de la zone industrielle de Buda en un environnement de travail mixte basé sur les principes de l'économie circulaire. L'économie circulaire permet une utilisation plus efficace des matières premières, des matériaux, de l'énergie, de l'eau, de l'espace et de la nourriture en créant des circuits fermés. Les ressources naturelles sont ainsi réutilisées dans la mesure du possible.
- Vérifier comment convaincre des partenaires privés de réaliser de vastes objectifs sociaux (comme l'économie circulaire) dans une zone spécifique pour ensuite l'appliquer à d'autres chantiers.
- Optimisation des zones industrielles pour initier une croissance économique forte dans la zone de reconversion.

C. Organisation du chantier

Début

Au départ de Vilvorde, Machelen et de la Ville de Bruxelles, des premiers pas ont été faits au cours de l'année 2016 à l'initiative du PDT Noordrand afin de parvenir à l'introduction d'une Urban Innovative Action. Après un certain nombre d'entretiens exploratoires, il est ressorti que les trois administrations locales peuvent apporter un soutien politique à une collaboration autour de la réactivation de Buda à partir de la dynamique présente dans les entreprises existantes.

Partenariat

Lors des deux séances de travail (10 juin et 1er septembre 2016), les acteurs suivants ont été impliqués dans le cadre de l'économie circulaire:

- * centres de formation: Actiris, VDAB, Syntra, Centrale de l'Emploi de la Ville,
- * Entreprises: Firma, Alcovil, BPI, ...

* Institutions académiques : ULB/VUB (Cosmopolis, Louise)

* Autres partenaires: Voka, Unizo, Beci, Citydev,

* Autorités publiques: Ruimte Vlaanderen, Province du Brabant flamand, SDP Brabant flamand, OVAM, Bureau Bruxellois de la Planification

Pour les étapes suivantes, les entreprises présentes dans la zone seront contactées afin de poursuivre le travail et d'acquérir des connaissances.

Dans le cadre de l'optimisation de la zone industrielle, outre ces acteurs, au moins les administrations suivantes sont impliquées:

- * Pour la Région flamande: Ruimte Vlaanderen; Département de la Mobilité et des Travaux publics; OVAM; Société flamande terrienne; De Lijn, SNCB; VMM
- * Pour la Région de Bruxelles-Capitale: Bruxelles Développement urbain; STIB
- * Au niveau de la province: Service Planification spatiale, Mobilité et Economie, SDP
- * Les villes et communes suivantes: Bruxelles, Vilvorde et Machelen.

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Ce chantier est géré par une équipe centrale composée de la Ville de Bruxelles, Vilvorde et Machelen, Ruimte Vlaanderen, OVAM et la province. Le PDT Noordrand apporte son soutien dans cette phase de démarrage en tant que passage pour un financement complémentaire via une subvention UIA ou d'autres possibilités de financement (autres mécanismes de subvention, PPS...). Dans ce cas, un des objectifs du chantier est justement de trouver une solution à ce problème.

Ambition du chantier

Les partenaires privés peuvent être le moteur pour la revalorisation de Buda. Via une forme de planification inductive à développer, nous tentons de convaincre les acteurs concernés à procéder aux investissements souhaités.

- L'autorité publique prévoit des investissements limités et persuade les entreprises/ entrepreneurs/propriétaires à faire les investissements souhaités (à savoir une industrie manufacturière moderne) ;
- L'autorité publique y parvient en créant un contexte (montrer des possibilités, assurer les services nécessaires, là où nécessaire, investir de manière limitée) dans lequel les entreprises sont disposées à s'implanter ;
- En premier lieu, on se concentrera sur les terrains et bâtiments (sous)-utilisés. Un

shared workspace peut y être créé (comme dans le projet Firma commencé récemment le long de la Schaarbeeklei)

- Outre des emplois, les pouvoirs publics et les investisseurs assureront également les formations nécessaires - une partie de l'espace devrait être utilisée pour créer des aires d'apprentissage innovatrices rompant avec les traditions.

Grâce à l'approche inductive, la sécurité sociale peut également être améliorée. L'activité supplémentaire et l'arrivée d'entrepreneurs chassera les locataires 'moins désirables' exerçant des activités peu licites.

Dans BUDA+, nous voyons cette économie circulaire s'épanouir comme un écosystème :

1. Refermer les flux de matériaux dans les entreprises : tant à l'intérieur de BUDA+ qu'au niveau suprarégional (connexions entre niveaux d'échelles).
2. Utilisation optimale des terres et du sol : réaffecter l'espace sous-utilisé et préserver l'espace ouvert. Pour ce choix, partir de la géomorphologie et de la qualité du sol de la région. L'espace revêtu doit offrir un maximum de valeur ajoutée pour le fonctionnement du système urbain.
3. Social et inclusif, en répondant à la demande d'emplois pour les personnes peu qualifiées ou les métiers spécifiques (hyperqualifiés) au sein des deux régions
4. Assister les entreprises à travers leur cycle de vie : de la formation au démarrage à l'entreprise à part entière
5. Espace partagé : stimuler les activités et services auxiliaires qui renforcent le fonctionnement so-cio-économique de la zone.

En outre, un cadre spatial est développé qui intègre les différents projets et garantit un développement de qualité en relation avec les alentours au sein d'une étude d'optimisation. Ce cadre renforce l'identité, le fonctionnement et l'image de la zone et crée à son tour un climat d'implantation positif pour de nouveaux développements, offrant, d'une part, un point d'appui concret pour les investissements dans le domaine public et, d'autre part, pour l'estimation des projets.

Les points d'attention majeurs dans ce cadre spatial sont:

- L'intégration de la zone industrielle dans un environnement plus vaste: relation développement de l'habitat 'De Molens' à Vilvorde, axe Kerklaan-Broekstraat...
- Un cadre qualitatif des espaces publics: relation zone industrielle avec la nouvelle gare Kerklaan et les arrêts de tram du Tram du Ring (Woluwelaan), cadre

vert et bleu pour réaliser des liaisons écologiques, gestion de la problématique de l'eau et renforcement de la qualité spatiale

- Optimisation des dessertes: relation canal, rails et routes, liaisons circulation lente vers les centres situés à proximité (e.a. Vilvorde, Machelen, Diegem et Haren), intégration piste cyclable rapide le long du canal et le long de la voie ferrée Vilvorde-Diegem
- Aménagement flexible propice à une croissance pour les entreprises et permettant une intensification, optimisation du stationnement
- Renforcer l'identité: mettre la zone sur la carte, construction d'une image, logo

La province du Brabant flamand assure le financement de cette étude urbanistique. En raison de la répartition des compétences, le périmètre opérationnel de l'étude se limite au territoire flamand et une délégation de compétences est demandée au gouvernement flamand. Au sein du périmètre d'étude, l'examen se fait de manière plus large ce qui fait que des éléments pertinents peuvent aussi être transposés dans les zones connexes.

Phasage

ETAPE 1: Inventaire spatial des données urbaines BUDA (juillet-septembre/décembre 2016) Ruimte Vlaanderen, la Ville de Bruxelles, Vilvorde et Machelen planifient un inventaire spatial (visuel) de données urbaines dans la zone, affichant les activités, les entreprises, les biens inoccupés, l'infrastructure,...avec connexion aux données de sol ou autres données urbaines pertinentes (ex. aspects socio-économiques, mobilité...) afin d'aboutir à une base de données et carte transfrontalière et couvrant la zone.

ETAPE 2: Etude pour vérifier comment ces données urbaines concrètes peuvent être connectées au flux de données (septembre- février 2017)

Les données urbaines concrètes de l'étape 1 (urban profile) peuvent être reliées aux données zonales sur les flux de matériaux (metabolic profile) qui sont actuellement en cours de génération dans l'étude de FABRIC, ULB et Circle Economy. Les entreprises locales et acteurs locaux sont également impliqués. L'ULB est engagée pour effectuer des recherches supplémentaires sur la connexion des données urbaines

15/09/2016 Début étude 'Métabolisme urbain comme support de l'activation du développement d'une économie circulaire d'une vision autour de l'économie circulaire à BUDA'

OVAM et Ruimte Vlaanderen financent l'étude 'Métabolisme urbain comme support de l'activation du développement d'une économie circulaire d'une vision autour de l'économie circulaire dans BUDA' où les données urbaines disponibles et les flux matériels sont associés pour traduire une économie circulaire au sein de BUDA+

ETAPE 3 : Rédaction de la proposition pour UIA sur la base de l'input étape 2 (novembre 2016- printemps 2017).

Après le lancement du deuxième appel UIA (prévu en novembre 2016), les timoniers du projet (Ville de Bruxelles, Vilvorde et Machelen) travailleront sur le dossier d'introduction, en coopération avec tous les partenaires impliqués et engagés. Il s'agira de l'élaboration concrète d'un planning intermédiaire et inductif, partant des principes de l'économie circulaire (au départ de l'étape 1 et 2) et attentive à l'intégration de l'emploi d'immigrés et de réfugiés.

Les étapes 1 et 2 relèvent du PDT Noordrand. Etape 3- l'élaboration de l'UIA sera prévue sous la forme d'un accord de coopération avec les acteurs impliqués de l'UIA.

ETAPE 4: Définition d'une étude urbanistique

Le démarrage de cette étude est préparé parallèlement aux étapes 1 et 2. L'étude d'optimisation est réalisée en 2017 sous la coordination de la province du Brabant flamand et est le point de départ pour l'utilisation des moyens potentiels qui découlent de l'UIA

D. monitoring

La gestion quotidienne du programme de développement territorial Noordrand rapporte les progrès au groupe de pilotage, où sont examinés les objectifs généraux du programme (concertation et collaboration, approche intégrée, niveau d'ambition élevé lors de la réalisation...). En outre, notons les jalons spécifiques suivants pour ce chantier:

- conclusion d'un accord de coopération entre la ville de Vilvorde, la ville de Bruxelles et la commune de Machelen (phase atteinte)
- examens de soutien de Ruimte Vlaanderen et OVAM (en cours)
- création d'une business association portée par des entreprises actives dans BUDA, complétée par des autorités et des propriétaires.
- introduction d'une demande d'investissements européens complémentaires via UIA- EU Urban Innovative Actions au printemps 2017
- développement et démarrage d'un plan opérationnel d'approche en attendant les résultats de la procédure de sélection
- sélection de Buda+ comme Urban Innovative Action 2017 (résultats prévus en octobre 2017)
- démarrage de l'étude d'optimisation BUDA par la province du Brabant flamand



WAT KAN ONS VERDER HELPEN?

uitsluitend juridisch kader
reg met sommige overheden (toekanaal, verkeer en wegen)
regelen van sociale controle en veiligheid in deze buurt door een minimum aan
ing
andere eigenaars stimuleren tot actie
ix als icoongebouw inzetten
en voor betere mobiliteit.

Le programme de développement territorial Noordrand est suivi par un groupe de pilotage dans lequel siègent différentes administrations des deux régions, qui ont un impact spatial important, et une représentation de l'administration provinciale. Dès que le programme d'actions est soumis aux deux ministres, ils seront également représentés dans le groupe de pilotage.

Les chantiers connaissent chacun leur propre progrès et ont leur propre structure décisionnelle. Le suivi est assuré par un groupe de travail technique qui est spécifiquement composé pour chaque chantier. Chaque groupe de travail technique se compose de quatre partenaires du PDT Noordrand, des administrations communales concernées et des parties concernées. Les groupes de travail techniques rapportent au groupe de pilotage via la gestion quotidienne pour chaque chantier. Lorsqu'ils rencontrent des questions qui nécessitent une concertation interrégionale approfondie, ils le soumettent au groupe de pilotage.

Afin de permettre le suivi du programme de développement territorial, les partenaires mettent sur pied un système de monitoring, rendant visible et mesurable la contribution des différents chantiers aux objectifs du PDT Noordrand.

La gestion quotidienne élargit davantage les connaissances sur la Noordrand, et regarde si d'autres chantiers peuvent être initiés. Dès qu'il est clair qu'il y aura un soutien pour un nouveau chantier, cela sera soumis au groupe de pilotage.

Le Programme de développement territorial Noordrand a été préparé dès août 2013. Les travaux ont commencé en juin 2014. Ruimte Vlaanderen, le Bureau Bruxellois de la Planification, la Province du Brabant flamand et OVAM tirent le partenariat.

En janvier 2016, les différents constats du processus de concertation ont été rassemblés dans un 'projet de programme' Lors de la ronde de consultation, il a été accueilli très positivement et à la fois de manière critique.

Les quatre partenaires ont composé, en collaboration avec le groupe de pilotage, le premier programme d'action disponible ici, qui est soumis aux ministres compétents pour l'aménagement du territoire.

SAMEN MAKEN WE
MORGEN MOOIER

OVAM



perspective
.brussels 

DEPARTEMENT
RUIJTE VLAANDEREN



**VLAAMS-
BRABANT**