



LE HEYSEL ET SES ABORDS

ÉTUDE DE DÉFINITION

ÉTUDE RÉALISÉE EN 2020-2021

ÉTUDE DE DÉFINITION RÉALISÉE PAR

Le Département de la Connaissance territoriale de perspective.brussels avec des analyses thématiques de Elsa Coslado, Andreas De Mesmaeker, Elisa Donders, Veronica Pezzuti, Romina Cornero Escudero (prestataire) et Nuno Pinto Da Cruz (stagiaire) et avec la participation de Ralph Boswell, Patrick Cassiman, Sophie Coekelberghs, Nathalie Duchene, Emilie Hanson, Stéphanie Heymans, Patricia Paterno, Marion Pourbaix, Jonathan Ranwez et Dries Verdoodt sous la coordination de Veronica Pezzuti et la supervision de Sarah De Boeck et Gert Nys.

Avec la collaboration du Département de la Stratégie territoriale avec des analyses thématiques de Sarah Moutury et Alexandre Ferrao Santos sous la supervision de Tom Sanders.

CADRE DE L'ÉTUDE

Étude réalisée en 2020-2021 dans le cadre du lancement d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) sur le plateau du Heysel

PHOTO DE COUVERTURE

© visitbrussels.be Éric Danhier

MISE EN PAGE

Kaligram sprl

TRADUCTION

ElaN Languages (version NL)

POUR PLUS D'INFORMATION

vpezzuti@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine de Borman, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 - 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

LE HEYSEL ET SES ABORDS

ÉTUDE DE DÉFINITION

ÉTUDE RÉALISÉE EN 2020-2021



TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 01 - ANALYSE	9
INTRODUCTION	11
Méthode	11
Périmètres	12
01. PLANOLOGIE	14
1.1 Documents à caractère stratégique	14
1.2 Documents à caractère réglementaire	22
1.3 Rétroactes de la planologie sur le plateau du Heysel	27
02. HISTOIRE ET PATRIMOINE	31
2.1 Développement entre le XVIII ^e et le XIX ^e siècle	33
2.2 Réseau hydrographique	33
2.3 Évolution au début du XX ^e siècle	37
2.4 La construction de l'hôpital Victor Horta	38
2.5 La création des premières cités-jardins	38
2.6 L'exposition universelle de 1935	39
2.7 Développement depuis la deuxième moitié du XX ^e siècle	41
2.8 Le développement du quartier du Heysel après 1958	44
03. ESPACE PUBLIC	45
3.1 Comprendre le périmètre	46
04. POPULATION	66
4.1 Densité et croissance de la population	66
4.2 Structure de la population	68
4.3 Situation socio-économique	70
4.4 État de santé de la population	75
05. DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES	79
5.1 Activités économiques du Heysel	79
5.2 Bureaux	82
5.3 Tourisme	84
5.4 Attractions touristiques	84
5.5 L'offre hôtelière	85
5.6 Tourisme d'affaires	86
5.7 Commerce	87
5.8 Activités productives	90

06. OFFRE DE LOGEMENT ET DYNAMIQUES RÉSIDENTIELLES	91
6.1 Typologie du parc de logement	91
6.2 Prix et structures des propriétés	93
6.3 Dynamique immobilière	94
6.4 Parc du logement public	96
6.5 Projets de logements publics régionaux	98
07. ÉQUIPEMENTS	99
7.1 Écoles fondamentales et secondaires	100
7.2 Besoins en places scolaires dans l'enseignement fondamental à l'horizon 2025 dans le POT	101
7.3 Le Sport	103
7.4 Projets en infrastructures sportives	104
7.5 Besoins en infrastructures sportives	105
7.6 La culture	107
7.7 La culture sur le plateau du Heysel	109
7.8 Les lieux culturels de proximité	111
7.9 Focus sur les infrastructures dans la Cité Modèle	113
7.10 Bien-être et santé	114
7.11 Accueil de la petite enfance	114
7.12 Enfants et jeunes	114
7.13 Seniors	116
7.14 Équipements de soins de première ligne	119
7.15 Structures de soins de deuxième ligne	122
08. LA MOBILITÉ	123
8.1 Les ambitions de Good Move	124
8.2 La logistique	139
8.3 Projets de mobilité par mode	139
8.4 Les projets pour améliorer les réseaux piéton et cyclable	140
8.5 Les projets en transports publics : les futurs trams et bus	140
8.6 Le réaménagement du Ring et la transformation de l'A12	141
09. ENVIRONNEMENT	144
9.1 Eau	144
9.2 État du sol	148
9.3 Espaces verts et biodiversité	151
9.4 Bruit	155
9.5 Pollution de l'air	159
9.6 Thermographie	159

PARTIE 02 - LES ENJEUX	161
INTRODUCTION	163
01. ENJEUX THÉMATIQUES	164
1.1 Planologie	164
1.2 Histoire et patrimoine	164
1.3 Espaces publics	165
1.4 Population	166
1.5 Logement	166
1.6 Économie	166
1.7 Équipements	168
1.8 Mobilité	170
1.9 Environnement	172
02. ENJEUX TRANSVERSAUX	173
2.1 Organiser L'hyper connectivité	173
2.2 La transition économique vers des activités économiques au bénéfice de tous	174
2.3 Un aménagement compact dans le respect de l'environnement	175
2.4 Des équipements et des logements publics résilients	176
NOTES	177
LISTE DES CARTES	179
BIBLIOGRAPHIE	182
Livres	182
Documents électroniques	182
ANNEXES	183
Annexe 1	183
Annexe 2	190
Annexe 3	201
Annexe 4	208

PARTIE 01

ANALYSE

INTRODUCTION

La présente étude de définition concerne le territoire trans-frontalier compris entre les communes bruxelloises au nord de Bruxelles-Laeken et de Jette et les communes voisines du Brabant flamand, à savoir Wemmel et Strombeek-Bever, situées au-delà de la chaussée Romaine et de l'autoroute Bruxelles-Anvers.

L'étude synthétise l'analyse territoriale de ce territoire et identifie sur cette base les enjeux de son développement. Elle repose sur un diagnostic territorial portant sur plusieurs thématiques qui font chacune l'objet d'un chapitre à part entière : histoire, planologie, espaces publics et figures paysagères, population et emploi, logement, activité socio-économique, équipements, mobilité et environnement.

L'objectif de cette étude est d'alimenter la réflexion sur un Plan d'Aménagement Directeur (PAD), document de planification qui définit à la fois la vision stratégique et le cadre réglementaire. Ce PAD, dénommé « PAD Heysel », couvre le plateau du Heysel situé au nord de Laeken.

Une étude de définition est un document technique. Il s'agit d'un support d'informations pluri-thématiques, un « recueil » de données et d'analyses qui sont habituellement éclatées. Il est également un outil d'aide à la décision puisqu'il soulève à la fois les problématiques et le potentiel du territoire. Il s'adresse en première instance aux professionnels qui vont concevoir le PAD Heysel. L'étude n'est pas figée et fait partie d'un processus itératif. Ainsi, elle pourra être complétée au fil des besoins qui pourraient apparaître au long du processus d'élaboration du projet urbain.

MÉTHODE

Le plateau du Heysel a fait l'objet de différentes études urbanistiques. L'étude réalisée ici exploite les analyses menées dans le cadre de ces études, à savoir principalement :

- > Le rapport sur les incidences environnementales (RIE) du PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol) de 2017
- > La note de synthèse sur le Heysel de Perspective de 2019

Le travail effectué par Perspective ne se résume pas à une compilation des données et des analyses déjà produites. Il cherche à les compléter en renseignant davantage les **problématiques territoriales** et les difficultés rencontrées par les habitants de la zone (en matière d'équipements publics, d'offre scolaire, d'espaces verts et de logement).

Pour ce faire, la présente étude présente une série d'analyses qui reposent sur l'exploitation de données parfois différentes de celles utilisées dans les études et diagnostics précédents. Un effort a été réalisé pour l'utilisation des **statistiques les plus récentes**, provenant de ces différentes sources :

- > Observatoire des permis logement, 2020 ;
- > Observatoire des bureaux, 2019 ;
- > Observatoire des activités productives, 2019 ;
- > Monitoring de l'offre scolaire, 2020 ;
- > Outil cartographique des parcelles économiques du Département « Omgeving » de l'administration de la Région flamande, 2020 ;
- > Atlas des caractéristiques socio-démographiques, 2020 ;
- > Cadastre du sport de la Région bruxelloise, 2016 ;
- > Rapport d'analyse des résultats big data et de l'enquête « be running », 2020 ;
- > Spots.brussels, 2020.

Des données cadastrales, environnementales et démographiques ont également été utilisées. Le travail a été complété par des observations de terrain, les résultats de trois workshops organisés en octobre 2020 par Perspective et les témoignages d'acteurs actifs sur le territoire, dont une liste est fournie en annexe.

La problématique de la qualité de l'espace public, de l'ouverture du plateau aux quartiers habités qui l'entourent sont apparues importantes du fait de l'envergure du plateau, de ses immenses figures urbaines, et du peu de densité que le caractérise. Ainsi, il a été décidé de pousser l'analyse sur les espaces publics et les figures paysagères sur le plateau même, avec un focus sur l'intégration des équipements existants et futurs.

PÉRIMÈTRES

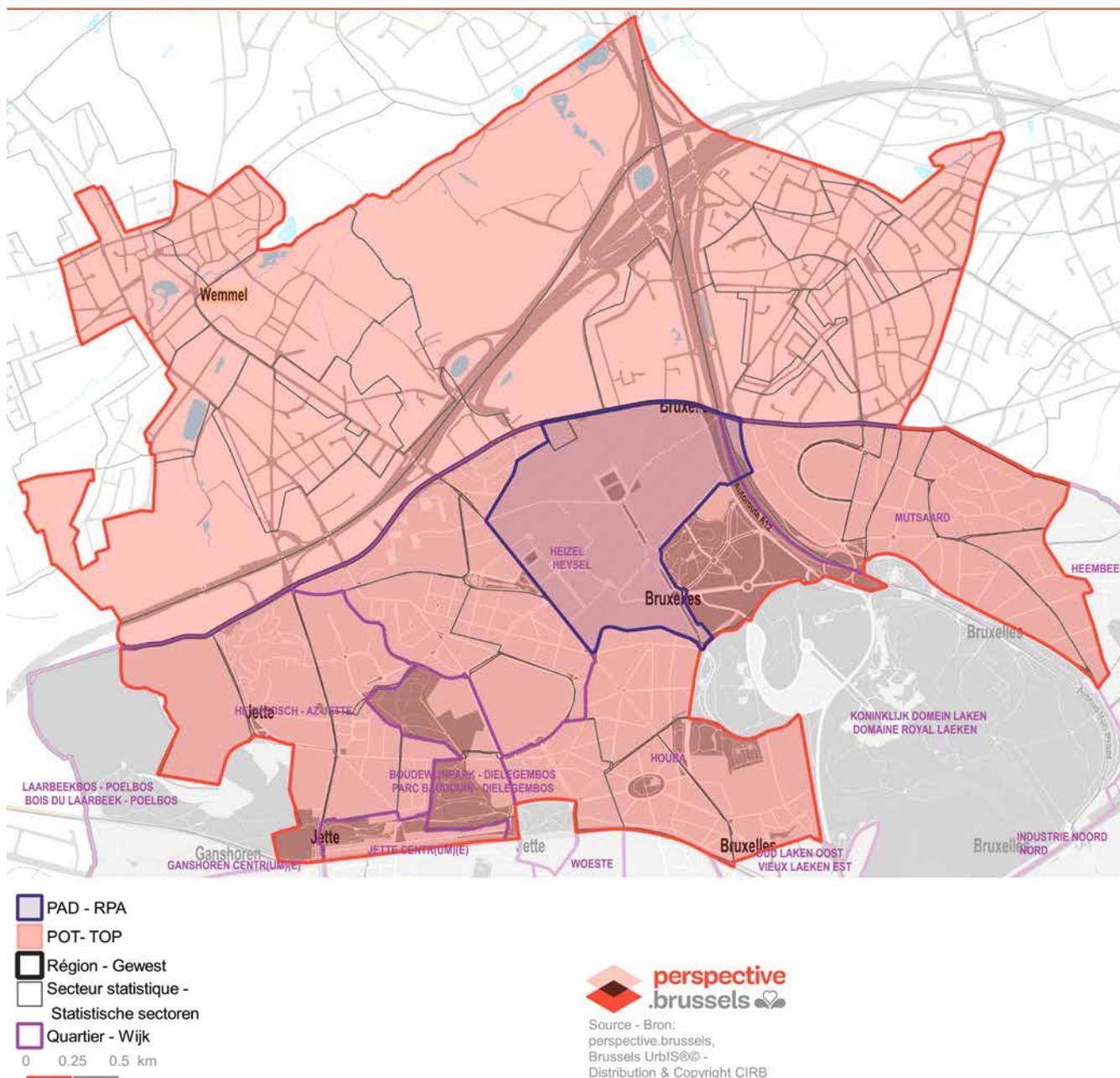
Pour élaborer l'étude de définition, deux périmètres ont été identifiés, comme indiqué dans les cartes 1 et 2. Les périmètres représentent un ensemble de secteurs statistiques, lesquels servent d'unités d'analyse de base.

Le **périmètre d'observation territoriale (POT)** délimite la zone d'analyse de l'étude. Il s'étend sur 1552,6 ha et comprend à la fois les communes bruxelloises de Bruxelles-Laeken, Neder-Over-Heembeek, de Jette et les communes limitrophes du Brabant flamand, Wemmel et Strombeek-Bever.

Comme indiqué dans la carte 1, le POT comprend 5 quartiers statistiques (Houba, Domaine royal de Laeken, Heysel, AZ Jette, Mutsaard) et comme indiqué dans la Carte 2, 45 secteurs statistiques répartis sur les communes bruxelloises et du Brabant flamand.

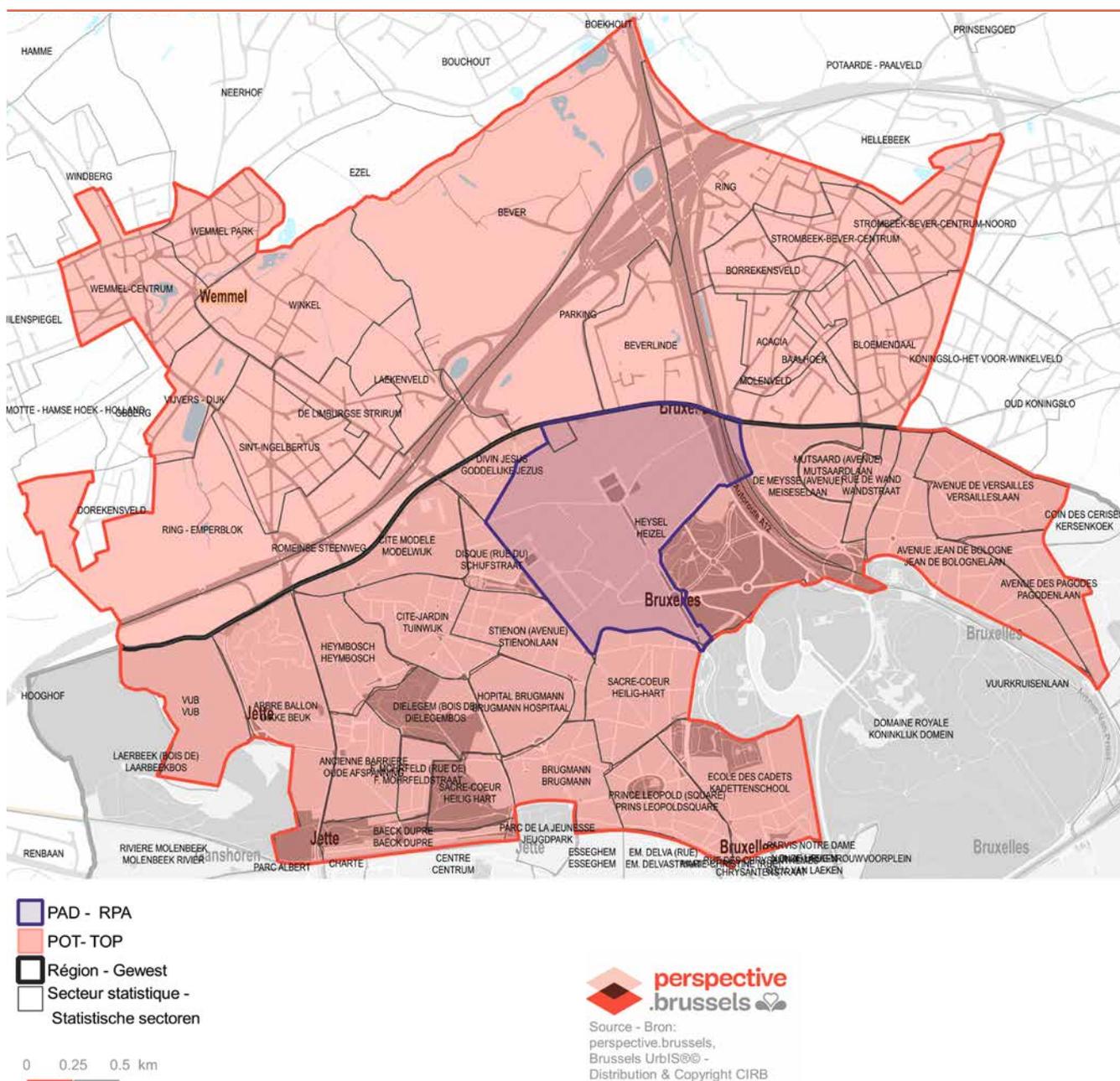
Le **périmètre du PAD** représente 117 ha et se situe entièrement sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Il est délimité par l'avenue Houba-de Strooper, l'avenue des Magnolias, la rue des Genévriers, la rue du Verregat, la chaussée Romaine, l'avenue de Meysse, l'avenue de l'Atomium, le boulevard du Centenaire et la rue du Heysel.

CARTE 1 Périmètre d'observation territoriale du Heysel, quartiers



Source : perspective.brussels, Brussels UrbIS®©

CARTE 2 Périmètre d'observation territoriale du Heysel, secteurs statistiques



Source : perspective.brussels, Brussels UrbIS©©

01.

PLANOLOGIE

Dans le chapitre Planologie, nous établissons la liste des documents à caractère stratégique et/ou réglementaire qui régissent l'aménagement du territoire du POT, avec un focus sur le plateau du Heysel. Pour ce dernier, les rétroactes du contexte planologique sont également évoqués pour mieux comprendre les enjeux de l'élaboration du PAD.

1.1 DOCUMENTS À CARACTÈRE STRATÉGIQUE

Des visions stratégiques définissent le cadre de la planification dans le périmètre du POT tant en Région bruxelloise qu'en Région flamande et tant aux niveaux régional que provincial et communal.

1.1.1 Plan Régional de Développement Durable de la région de Bruxelles-Capitale

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) a été approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par arrêté du 12 juillet 2018. Il définit la vision territoriale du Gouvernement bruxellois à l'horizon 2040.

Le PRDD articule l'aménagement du territoire et les projets régionaux autour de 4 grands thèmes :

- > Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers.
- > Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif.
- > Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine.
- > Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal.

Le pôle Heysel fait partie des pôles de développement prioritaires définis dans le PRDD pour mobiliser le potentiel et les ressources foncières en vue de répondre aux grands enjeux auxquels la Région fait face (essor démographique, accessibilité au logement, redéploiement économique et accès à l'emploi, mixité fonctionnelle et sociale, mobilité ou questions environnementales).

Le PRDD préconise de réaliser au Heysel un grand projet multifonctionnel de réurbanisation comprenant :

- > Un grand centre international de congrès (5 000 places) ;
- > Un pôle récréatif et de loisirs garantissant une offre touristique et sportive ;
- > Un centre commercial (+ de 70 000 m²) ;
- > Au minimum 750 logements répartis sur le site, auxquels viendront s'ajouter les logements à créer issus de la réaffectation de la réserve foncière que constitue le stade actuel ;
- > Une offre hôtelière.

L'ensemble doit permettre la création d'importants espaces verts et contribuer au renforcement du maillage bleu et au renvoi des eaux pluviales dans le réseau hydrographique de surface.

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

En matière d'accessibilité automobile, la Région poursuivra le désenclavement du nord de Bruxelles par la mise en œuvre de la voie de liaison connectant l'avant des Palais au ring, passant par le parking C ainsi que par une connexion avec l'autoroute A12 et la transformation de l'avenue Houba-de Strooper en véritable boulevard urbain.

1.1.2 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) définit la vision territoriale en Région flamande depuis 1997. Il a fait l'objet de modifications dont les dernières remontent à 2011. L'expression « La Flandre, ouverte et urbaine » caractérise les intentions du RSV en terme de développement territorial. Cette orientation vise le **renforcement des espaces ouverts et la lutte contre la fragmentation du territoire par un usage optimal et une gestion des structures urbaines.**

Le plan de structure préconise de protéger au maximum les espaces ouverts existants et de revaloriser les villes pour qu'elles deviennent des lieux de vie agréables. Cette vision est élaborée à partir de quatre angles : les territoires urbains, les espaces ouverts, les zones économiques et les infrastructures linéaires.

Dans ce plan qui édicte des principes d'aménagement pour l'ensemble du territoire flamand, Bruxelles est considérée comme un territoire urbain faisant partie (avec Gand et Anvers) d'un réseau urbain (le « Vlaamse Ruit ») de niveau international. Pour le territoire stratégique autour de Bruxelles, le RSV préconise notamment la consolidation d'une ceinture verte. Les principes énoncés ont été développés dans le Gewestelijk Uitvoeringsplan « Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel » (voir point 1.2.3.)

Parallèlement au RSV, le Gouvernement flamand a travaillé à l'élaboration d'un Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Le 20 juillet 2018, il a approuvé la vision stratégique du BRV. Elle comprend une vision d'avenir et un aperçu des options de gestion à long terme, à savoir les objectifs stratégiques. Le Gouvernement flamand définit ainsi une ligne de conduite qui traduit une philosophie et une approche nouvelles en termes d'aménagement du territoire.

1.1.3 Provinciaal ruimtelijk structuurplan

Le Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) est un document de vision approuvé par le Ministre flamand responsable de l'aménagement du territoire le 7 octobre 2004.

Voici quelques points auxquels le RSVB tente d'apporter une réponse : le nombre de logements à bâtir et leur emplacement, le futur des zones industrielles (où les implanter, leur dimension, etc.), l'espace dédié à la nature et l'agriculture.

Le 6 novembre 2012, un addendum au RSVB a été approuvé par le Gouvernement flamand. Les modifications principales concernent :

- > Les possibilités de construction de logements sociaux dans les noyaux d'habitat.
- > L'implantation de zones industrielles locales par les communes.
- > Les possibilités de développement dans les zones économiques de Kampenhout-Sas, Londerzeel et Ternat.

Pour la zone située entre l'A12 et la N9, le RSVB insiste sur le renforcement du caractère agricole et naturel de la zone, sur la limitation de l'urbanisation et sur les liens naturels et récréatifs à développer¹.

1.1.4 Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles

Le Plan Communal de Développement (PCD) de la Ville de Bruxelles est un document stratégique approuvé par arrêté du Gouvernement le 2 décembre 2004.

Les trois objectifs majeurs du PCD traitent des matière portées par le PAD, à savoir **la revitalisation de l'habitat, le soutien à un développement économique intégré et la promotion d'un environnement durable.**

Dans les lignes de force, le plateau du Heysel est également évoqué dans le chapitre « Laeken et le Heysel »² :

« (...) L'objectif principal est de rendre au Heysel une identité et une cohérence afin d'assurer son rayonnement régional, national et international dans le respect des qualités résidentielles des quartiers environnants (...) Un schéma directeur et un plan de mobilité seront établis pour le Heysel, tenant compte des exigences du Parc des Expositions, de l'Atomium, et du futur Centre international de Congrès. Ainsi, les nouveaux projets devront allier des objectifs en matière de mobilité et de stationnement, en matière d'aménagement des espaces publics ou d'un cadre vert structurant le site dans son ensemble. ».

Dans les cartes accompagnant les lignes de force, **le périmètre du PAD fait en outre l'objet de mesures plus particulières, de par sa situation :**

Carte 3 - Promouvoir un environnement durable

- > Le long d'un projet de maillage vert régional (avenue de Madrid et abords du parc d'Osseghem) ;
- > Le long d'un projet de maillage vert communal (avenue Houba-de Strooper et rue du Heysel) ;
- > Le long d'un espace vert à revaloriser (le parc d'Osseghem) ;
- > Intégrant un métro/prémétro à l'horizon 2010.

Carte 4 - Politique de représentation nationale et internationale

- > Comprenant un pôle commerce ;
- > Comprenant un pôle sport ;
- > Comprenant un pôle services/affaires le long du boulevard du Centenaire ;
- > Intégrant un axe ou lieu symbolique de représentation (au niveau de l'Atomium).

Carte 6 - Politique en matière d'espaces publics

- > Avec un plan de déplacement à établir pour le périmètre ;
- > Comprenant des axes structurants principaux (boulevard du Centenaire, place de Belgique et avenue Houba-de Strooper) ;
- > Comprenant une coupure urbaine à atténuer (avenue de Meysse) ;
- > Comprenant une entrée de ville (au niveau de l'avenue Houba-de Strooper).

Carte 7 - Politique en matière d'environnement

- > Le long d'un projet de maillage vert régional (avenue de Madrid et abords du parc d'Osseghem) ;
- > Le long d'un projet de maillage vert communal (avenue Houba-de Strooper et rue du Heysel).
- > Le long d'un espace vert à revaloriser (parc d'Osseghem) ;
- > Intégrant des espaces verts et des quartiers à améliorer.

Une série de mesures spécifiques issues des tableaux de bord du PCD concernant le quartier Heysel se trouvent en annexe de l'étude de définition. Ces mesures sont nombreuses et traitent pour la plupart des actions en termes de mobilité, parking, espaces publics (voir Annexe 1). À noter que beaucoup de mesures préconisées par le PCD sont maintenant obsolètes, soit parce qu'elles ont été réalisées entre-temps, soit parce que les mesures ne correspondent plus aux besoins actuels.

1.1.5 Plan Communal de Développement durable de la Ville de Bruxelles

Un nouveau Plan Communal de Développement Durable (PCDD) est en cours d'élaboration, qui doit remplacer à terme le PCD de 2004. À ce jour, le calendrier d'approbation prévu est le suivant :

- > 2019 : diagnostic et ambitions ;
- > 2020 : objectifs et plan d'action ;
- > 2021 : enquête publique et avis instances ;
- > 2022 : approbation gouvernement ;
- > 2023 : monitoring.

Le diagnostic, croisé avec les enjeux repris dans l'accord de majorité, a permis de cibler 7 grandes ambitions pour projeter la ville de 2040 :

- > Une Ville qui respire ;
- > Une Ville qui bouge ;
- > Une Ville évolutive ;
- > Une Ville ouverte et solidaire ;
- > Une Ville de proximité ;
- > Une Ville dynamique et intelligente ;
- > Une Ville exemplaire et participative

1.1.6 Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen

La partie nord du périmètre du PAD Heysel est longée par la commune de Grimbergen. Plus spécifiquement, la localité de Strombeek est concernée directement par les limites du PAD.

Le « Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen » a été adopté par le Conseil communal le 23 décembre 2010. Il a ensuite été approuvé par la députation de la Province du Brabant flamand en date du 27 janvier 2011 et publié au Moniteur belge dans son édition du 4 mars 2011.

Deux zones majeures sont soulignées dans les lignes de force du plan : le quartier Treft et le noyau urbain de Strombeek.

Le quartier Treft (Treft, Gentsestraat, deel Beverlindestraat, Temsesteenweg, deel Temselaan) longe directement notre zone d'étude. Jouxant le parking C, le quartier est connu pour ses nombreuses petites maisons ouvrières et ses grandes habitations isolées. Au centre, se développe une zone d'entreprises relativement circonscrite et la Boechout-

laan accueille également une zone d'entreprises locales. Néanmoins, vu le rayonnement régional de la zone, de nombreuses fonctions connexes : bureaux, restaurants, etc. viennent s'implanter dans le quartier. Ce changement s'opère également sur la chaussée Romaine où peu à peu les habitations disparaissent au profit de bureaux, d'hôtels ou de stations essence.

C'est pourquoi, le « Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen » définit le quartier Treft comme une zone stratégique. Il y prône notamment la restructuration de la chaussée Romaine avec le développement d'équipements et de services publics en parallèle, le développement d'un quartier Treft mixte logements/équipements avec une zone clairement définie pour les entreprises le long de la Boechoutlaan (A12), et enfin, la création d'un cadre vert le long des grands axes.

Il y a également la volonté à travers ce plan de promouvoir le parking C comme nœud de transport public.

Pour visualiser ces objectifs, le lecteur peut se référer à la carte 34 du Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen (Strombeek)³

1.1.7 Ruimtelijk Structuurplan van Wemmel⁴

La commune de Wemmel dispose également d'un « Ruimtelijk Structuurplan » qui vise à définir les grands objectifs d'aménagement au sein de la commune. Ce dernier a été arrêté par le Conseil communal le 23 décembre 2010.

On y voit que Wemmel se caractérise par un noyau compact mais pouvant encore être densifié le long de la périphérie urbaine de Bruxelles. **Cette densification risque toutefois de se faire aux dépens des espaces verts présents.** Il convient donc de veiller tout particulièrement à maintenir ces espaces ouverts environnants.

À proximité de la zone du PAD, **l'objectif principal du « Ruimtelijk Structuurplan » est surtout de maintenir des constructions urbaines du village principal de Wemmel.** Le but est d'y stimuler également une densification maîtrisée, avec des connexions aux liaisons naturelles le long des terres-pleins du RO et de sa zone tampon.

1.1.8 Schéma directeur Neo – Janvier 2012

En 2010, la Ville de Bruxelles, en partenariat avec la Région, initie un projet de réaménagement du plateau du Heysel. Pour ce faire, elle désigne le bureau d'études néerlandais KCAP (associé aux bureaux d'étude ARUP et Fakton) pour réaliser un masterplan et en suivre la réalisation.

Les grands principes du schéma directeur Neo sont énoncés ci-dessous. Ils ont servi de base à la réflexion sur la plateau du Heysel qui s'est traduite dans le PRAS et le PRDD. **À noter que ce schéma directeur n'a pas de valeur réglementaire ni de portée juridique.** Certains éléments ont d'ailleurs évolué au fil des différentes études et projets ultérieurs.

Propriétaire de la majorité du site, la Ville de Bruxelles a confié à la scrl Neo le suivi des opérations. Cette société représente légalement la Région de Bruxelles-Capitale et la Ville de Bruxelles et garantit le contrôle du projet par les deux institutions publiques.

FIGURE 1 Extrait du Masterplan Néo : développement compact du site



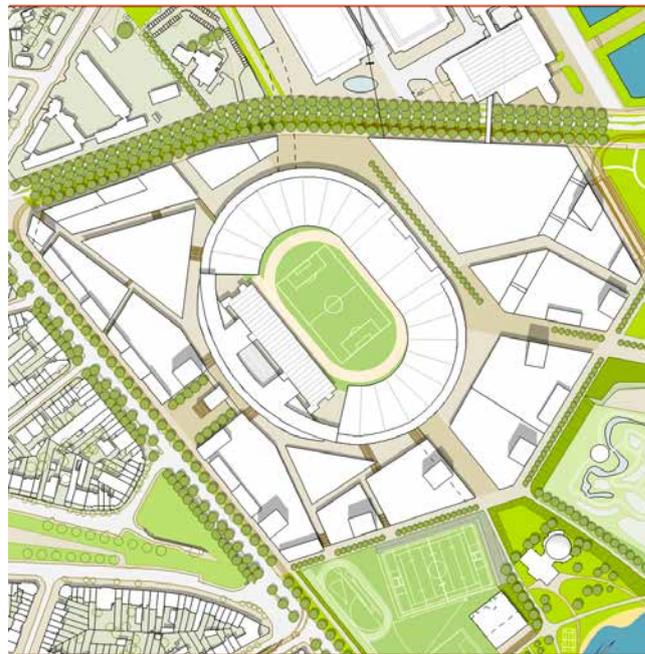
Source : Ville de Bruxelles/EXCS, Masterplan Neo, janvier 2013

Objectif 1 : Compact

Le réaménagement du site vise à **concentrer les nouvelles fonctions dans la partie ouest du plateau** du Heysel, l'objectif étant de créer un environnement urbain animé et de stimuler les synergies entre les différentes activités. Les deux clusters autour du Stade et du Trade Mart forment un contour clairement délimité.

Le cluster autour du stade Roi Baudouin contient un programme urbain mixte. Le développement de ce site mettra au maximum à profit la bonne accessibilité par les transports en commun, les attractions touristiques existantes et le parc adjacent. Les deux clusters à gauche et à droite du boulevard du Centenaire seront reliés à Brussels Expo par une passerelle. Le passage piéton existant reliant le parking C à Brussels Expo sera revalorisé et relié notamment au nouveau centre de congrès.

FIGURE 2 Extrait du Masterplan Néo : exemple d'illustration de la zone Heysel ouest avec une proposition de transformation du stade



Source : Ville de Bruxelles/EXCS, Masterplan Neo, janvier 2013

Objectif 2 : Le maillage vert et bleu

Les espaces verts existants seront étendus et revalorisés pour en faire des espaces publics de qualité.

Le nouveau parc intégrera le **programme sportif** (football et athlétisme) actuellement situé avenue Houba-de Strooper et créera un espace pouvant accueillir un **parc à thèmes en plein air**.

Des nouvelles entrées donneront accès au parc et les liaisons avec le voisinage et le parc d'Osseghem seront renforcées, de manière à créer un **réseau piéton et cycliste** entrecoupé de pelouses verdoyantes.

Le centre du parc intègre le Planétarium et se situe au carrefour de plusieurs routes principales. Au carrefour, sera aussi aménagé un **étang qui jouera un rôle important dans la gestion de l'eau**.

Le **système hydrologique global** prévoit que les étangs du parc d'Osseghem, du parc de Laeken, de l'avenue des Ébénières et de l'avenue Jean Sobieski seront mis en réseau via le ruisseau Molenbeek et les étangs des jardins royaux jusqu'au canal de Willebroek.

L'eau et le patrimoine sont étroitement liés au Heysel. C'est pourquoi les étangs décoratifs de l'Expo 1958, situés le long du boulevard du Centenaire, seront à nouveau utilisés dans le réseau hydrologique global.

Objectif 3 : Trafic lent

L'ambition en matière de trafic lent sur le site est de **créer un excellent confort pour les utilisateurs et de faciliter l'accès aux infrastructures urbaines et au programme récréatif**. Il s'agit aussi de faciliter l'accès aux transports publics et aux parkings.

Le cluster compact sur le flanc ouest sera **interdit à la circulation automobile en surface** et sera doté d'un **maillage dense de routes piétonnes**. Le maillage s'étendra entre des points importants comme le parking C, l'Atomium et les arrêts de métro/tram.

La **liaison entre le parking C et le site sera optimisée** par la mise en valeur de la passerelle, le retour du téléphérique et la liaison sous forme de parc sur le flanc ouest de Brussels Expo.

Objectif 4 : Transports publics

La **bonne desserte en transports en commun du site sera encore améliorée** par l'adoption des mesures suivantes :

- > Les bonnes liaisons avec la ville par les lignes de tram 3, 23, 51 et 94 seront renforcées en les couplant aux lignes de tram qui longent l'arrière de Brussels Expo. Le parking C bénéficiera ainsi d'une desserte directe par les transports publics, ce qui en fera un parking relais au niveau de la ville ;
- > L'accessibilité des transports publics sera mise à profit par le déploiement autour des arrêts ;
- > L'intégration des bus desservant la Région ;
- > L'intégration d'un dépôt de métros/trams.

Les stations seront intégrées dans les nouveaux développements du bâti et seront desservies par un nouveau réseau de liaisons piétonnes bien reliées aux environs.

Le nouveau dépôt de trams et de métros sera réalisé en souterrain, en combinaison avec un parking souterrain pour le Heysel, ce qui veut dire que l'on réalise à la fois un parking relais au niveau de la ville et au niveau du Heysel, les places de stationnement en surface disparaîtront au profit d'installations souterraines.

La prolongation des lignes de tram à l'arrière de l'Expo permettra d'optimiser les parcelles à construire sur le plateau du Heysel, de créer des infrastructures et des espaces publics, d'assurer au niveau de la ville la desserte du parking C par les transports publics et de créer pour les piétons une liaison confortable avec le plateau du Heysel.

Les bus de la compagnie « De Lijn » qui desservent la Région flamande seront intégrés dans le développement planologique. Les bus auront des arrêts le long de l'A12, de la chaussée Romaine et de l'avenue Houba-de Strooper.

Objectif 5 : Accessibilité en voiture

Les objectifs suivants ont été fixés pour la desserte du Heysel en voiture :

- > Amélioration de l'accessibilité depuis le Ring et depuis la ville en optimisant l'infrastructure existante ;
- > Application d'une stratégie de stationnement réduisant les nuisances pour les riverains, minimalisant l'espace mobilisé par les parkings et faisant disparaître un maximum de voitures en stationnement de l'espace public ;
- > Intégration de la logistique pour l'Expo et le nouveau programme à développer.

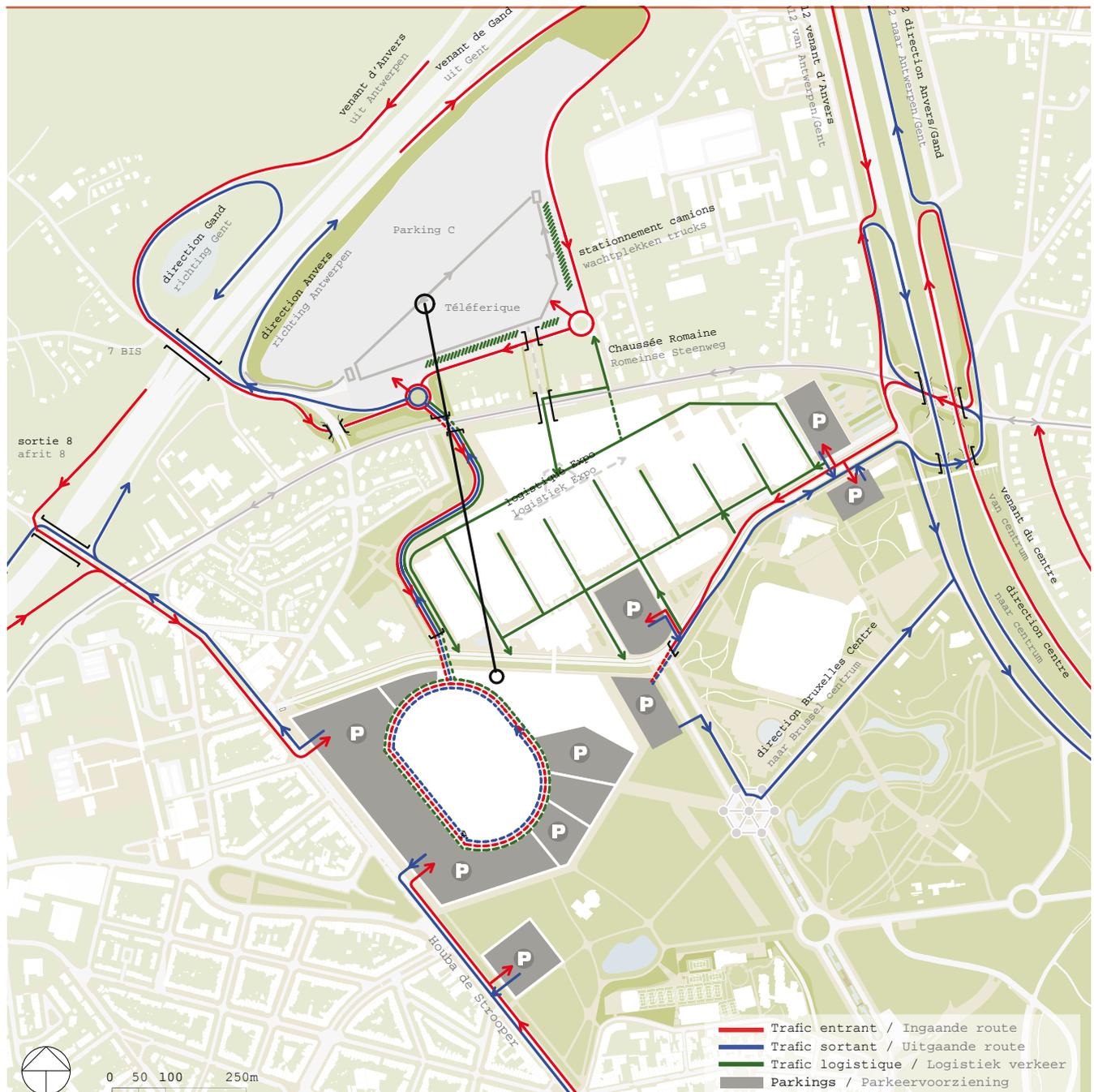
Pour atteindre ces objectifs d'accessibilité, le schéma directeur préconise d'**améliorer la sortie 7bis et la jonction avec l'A12 ainsi que l'utilisation du parking C**. La liaison A12 sera dotée d'un nouveau passage souterrain de manière à former un rond-point avec la chaussée Romaine existante.

La relation avec le parking C est très importante pour le fonctionnement du cluster ouest. L'objectif est d'y établir une liaison pour l'installation d'un téléphérique. Ce dernier relierait le parking C au Heysel, au centre de congrès, à l'Atomium et à la station de métro Heysel.

La **stratégie de stationnement** pour le Heysel comprend plusieurs points :

- > Une réduction de la nuisance de stationnement pour les riverains en instaurant à court terme un système payant dans la zone ;
- > L'intégration en sous-sol des emplacements de stationnement existants/nouveaux de manière à les faire sortir de l'espace public ;
- > La maximalisation des doubles utilisations ;
- > Une meilleure utilisation du parking C.

FIGURE 3 Extrait du Masterplan Neo : Accessibilité en voiture sur le site du Heysel



Source : Ville de Bruxelles, Masterplan Neo, janvier 2013

Objectif 6 : Programme et synergie

Le Heysel deviendra ainsi un pôle de loisirs, d'expositions, de commerces de détail et de culture, qui joue sur la complémentarité avec le centre de Bruxelles et les fonctions présentes sur le site.

Le site du stade pourra accueillir, à terme, un nouveau programme de nature à renforcer encore davantage la synergie : enseignement, soins et culture, etc.

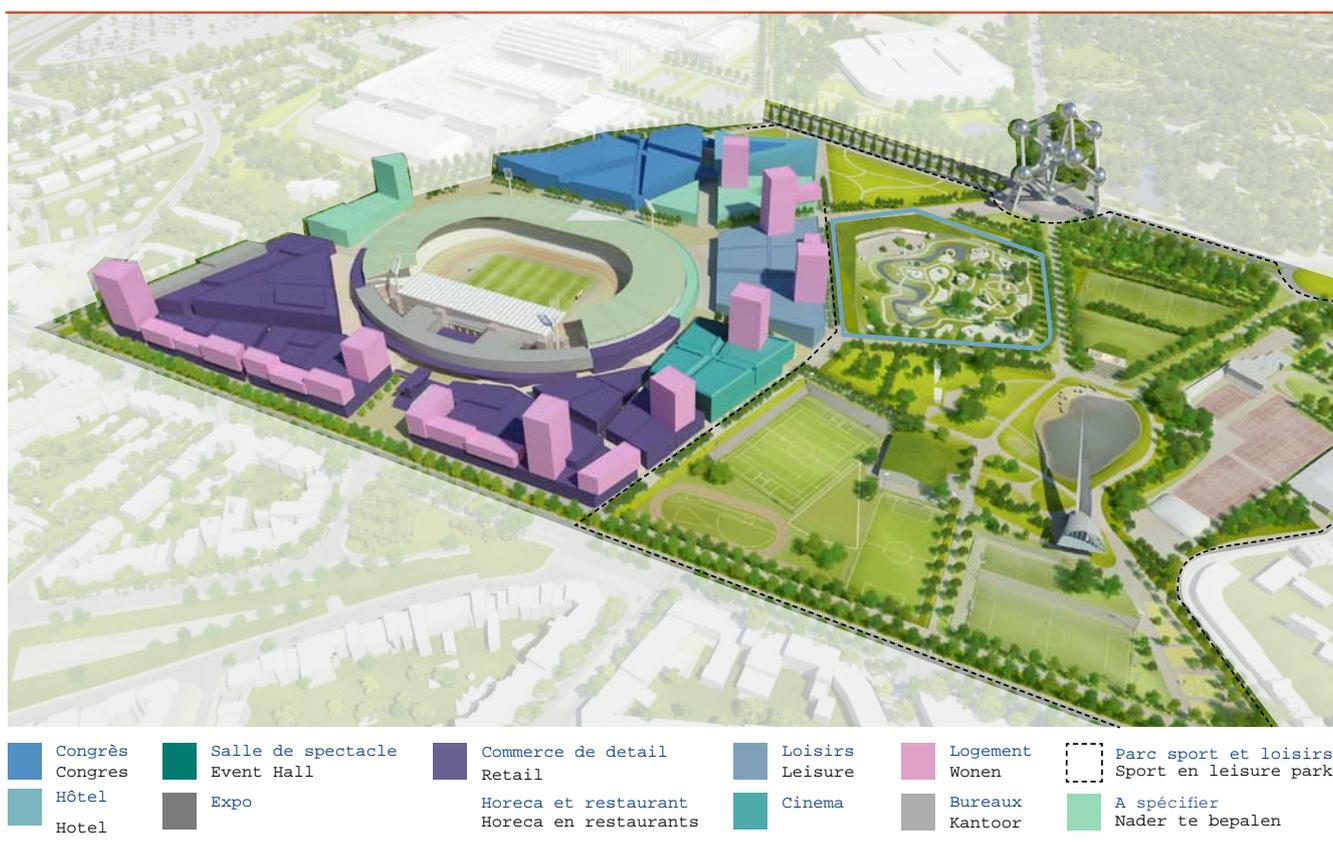
Outre l'espace vert et la place réservée au sport et aux activités récréatives, le projet Neo comprend les éléments suivants :

- > **Un centre international de congrès d'environ 3 600 places.** Le centre de congrès sera couplé à une offre hôtelière ;
- > **Un musée ou une attraction culturelle métropolitaine similaire.** Ce pôle culturel sera situé à un endroit marquant, à côté du centre de congrès, avec vue sur le parc et l'Atomium ;
- > **Une salle d'une capacité d'environ 15 000 places,** dédiée à l'événementiel et située à l'endroit de l'actuel palais 12 ;
- > **Un parc à thèmes en plein air et un complexe indoor de loisirs et de divertissements,** le cas échéant avec un parc aquatique, piscine et wellness ;

- > **Un complexe de cinémas, cafés, restaurants et vie nocturne,** situé à un emplacement stratégique donnant sur la partie sud du cluster ouest. Ce complexe est le maillon qui relie la zone commerçante située dans la partie ouest à la zone de congrès et de musée située dans la partie est ;
- > **Une zone commerçante à attrait régional, située dans la partie ouest, entre l'avenue Houba-de Strooper et le stade.** Ce quartier commercial bénéficiera d'une bonne desserte avec les environs et disposera de parkings aménagés sous les magasins ainsi que de soubassements actifs ;
- > Un espace d'activités d'appui, situé au-dessus du quartier commercial et à côté de celui-ci. Cet espace est destiné à accueillir des bureaux pour les magasins, des associations sportives et d'autres services de la zone ;
- > **Des logements avec vue sur le parc, l'Atomium et le skyline de Bruxelles.** La zone accueillera au moins 750 logements ;
- > Le programme pour l'emplacement du stade qui se libérera à terme sera précisé.

Les programmes existants comme Mini-Europe et Océade⁵ pourront éventuellement être maintenus, mais devront être remis en valeur et adaptés au nouveau contexte.

FIGURE 4 Programme Neo (spatialisation)



Source : Ville de Bruxelles, Masterplan Neo, janvier 2013

1.2 DOCUMENTS À CARACTÈRE RÉGLEMENTAIRE

Le périmètre du PAD est actuellement régi par le PRAS et n'est pas couvert par un PPAS. Côté flamand, différents plans d'aménagement ont été approuvés ces dernières années au niveau régional (GRUPs) et communal (RUPs).

1.2.1 Plan Régional d'Affectation du Sol

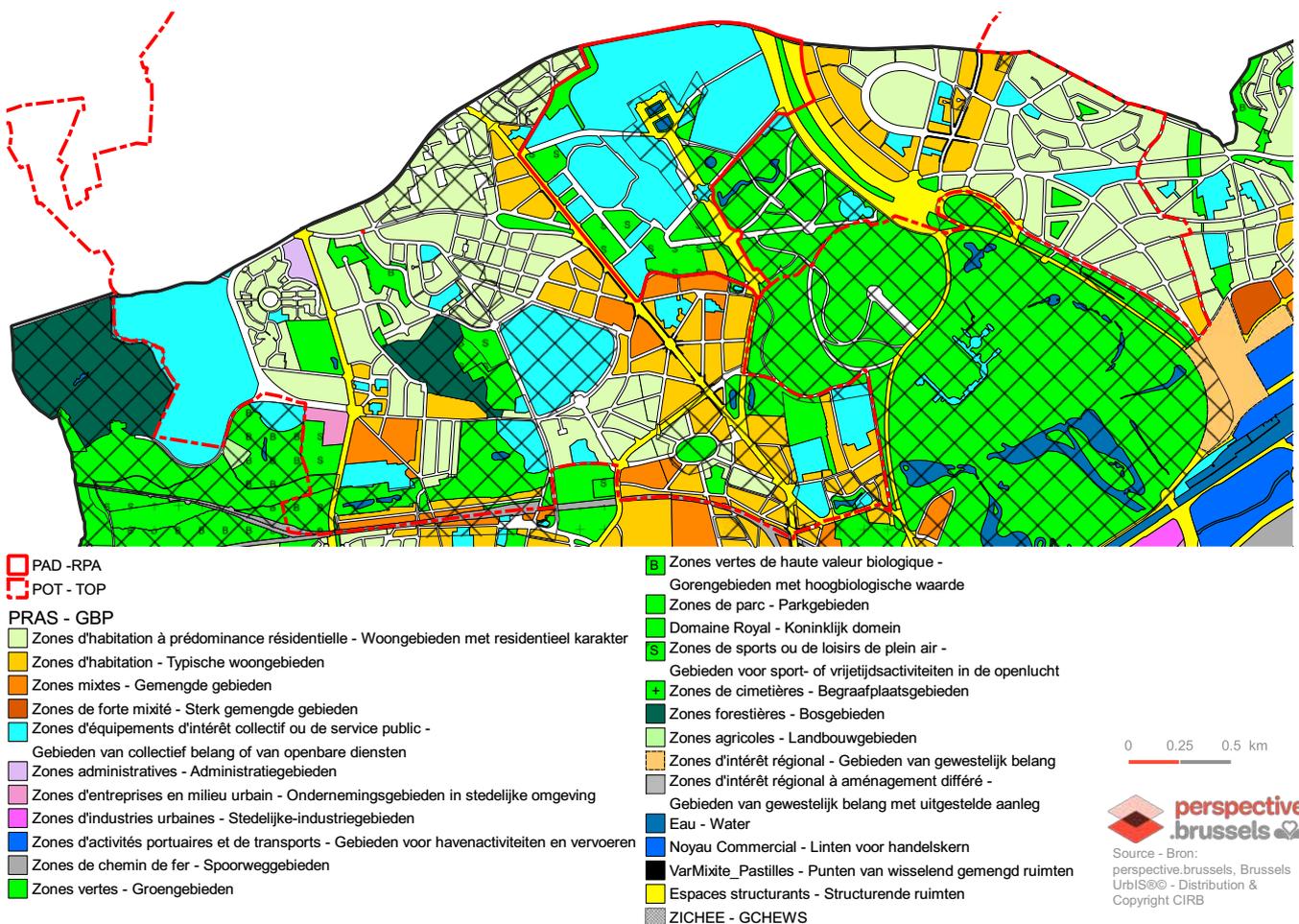
Le périmètre « Heysel » se situe en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public pour sa majeure partie, en zone de sports ou de loisirs de plein air (plusieurs zones le long de l'avenue Houba-de Strooper et de la rue

du Heysel), en zone de parc (parc du Verregat et zones de part et d'autre du boulevard du Centenaire), en zone d'habitation (petite zone le long de la rue du Heysel) et en zone verte (le long d'une partie du boulevard du Centenaire).

À noter la mention, sur le plan, d'un « G » signifiant « galerie commerciale » dans la zone d'équipements proche du stade et d'un « P » pour « parking de transit » au sein de la zone des palais des expositions.

Le boulevard du Centenaire ainsi que la place de Belgique sont compris dans une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement. Ils sont également repris comme espaces structurants au même titre que l'avenue de Madrid, de Meysse et Houba-de Strooper.

CARTE 3 Plan régional d'affectation du sol, 2020



Source : perspective.brussels, Brussels UrbIS®©

Modifications et annulation

En date du 29 mars 2012, le Plan Régional d'Affectation du Sol a fait l'objet d'une modification partielle dans l'optique principale de répondre à l'essor démographique. Un changement important s'opère sur la zone Heysel avec la mise en zone d'intérêt régional (ZIR 15) d'une partie du plateau, ce qui permet d'ouvrir la zone à une mixité de fonctions (Carte 4).

Les prescriptions spécifiques relatives à cette nouvelle ZIR 15 sont les suivantes :

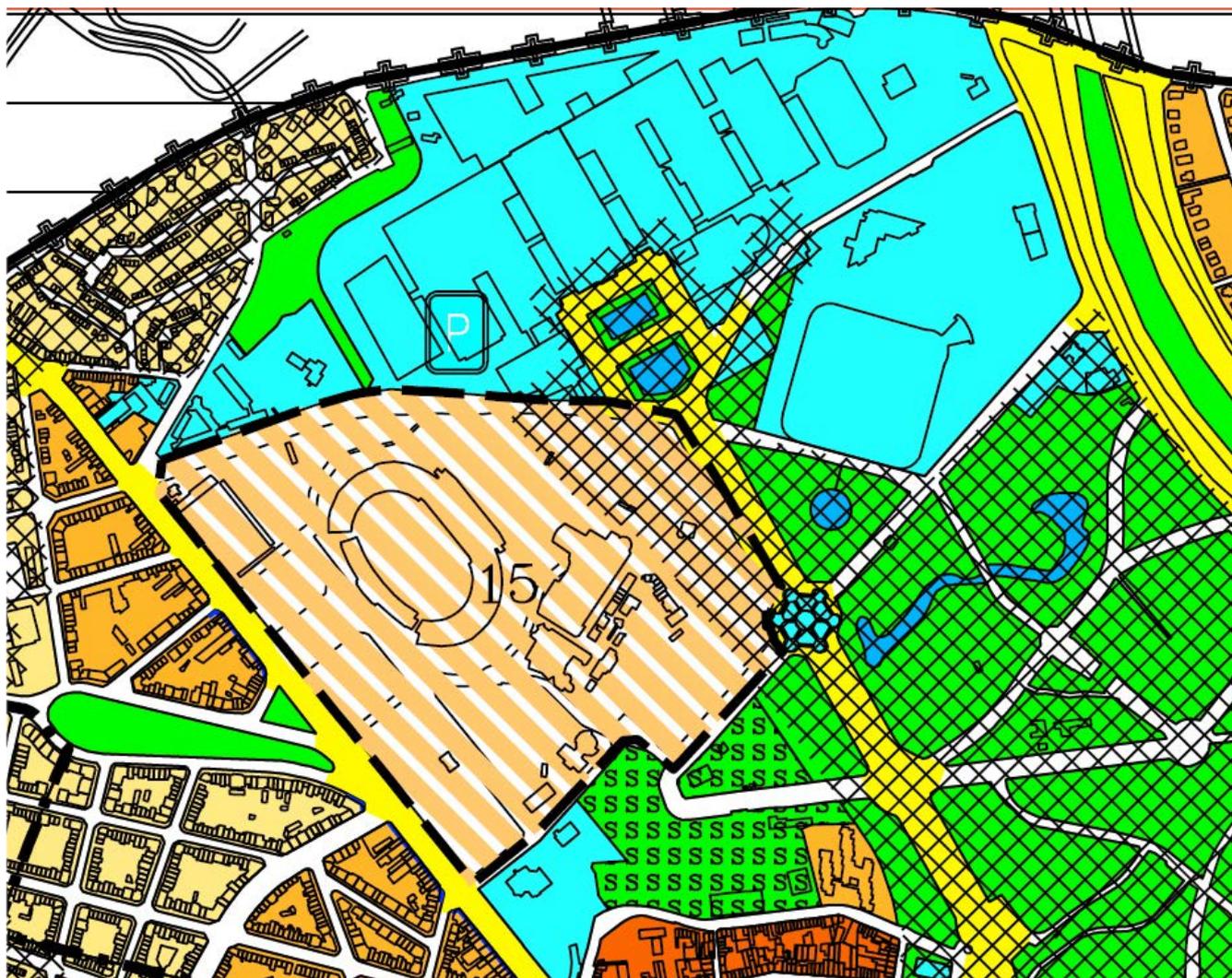
- > Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux logements, aux établissements hôteliers et aux espaces verts ;
- > Elle peut aussi être affectée aux bureaux qui constituent le complément usuel des fonctions principales de la zone ;
- > La superficie de plancher affectée aux bureaux, en ce compris les bureaux existants à l'entrée en vigueur de la

modification partielle du plan arrêtée le 2 mai 2013, est limitée à un total de 20 000 m² ;

- > La superficie affectée aux espaces verts ne peut être inférieure à 70 000 m² ;
- > La superficie de plancher affectée aux logements est de minimum 75 000 m² ;
- > La composition urbaine de l'ensemble vise à recréer un quartier mixte, à améliorer la perméabilité piétonne et cyclable du site ;
- > Les réservations pour les transports en commun, en ce compris la réalisation d'une infrastructure de dépôt, doivent être prévues.

Cette modification du PRAS a été annulée par un arrêt du Conseil d'État (voir 1.3) et la situation réglementaire du plateau du Heysel revient donc à la situation antérieure décrite plus haut.

CARTE 4 Extrait de la représentation de la ZIR du PRAS 2015



Source : Arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 2010, du mai 2013 et du 6 juillet 2017

1.2.2 Plan de secteur en Flandre

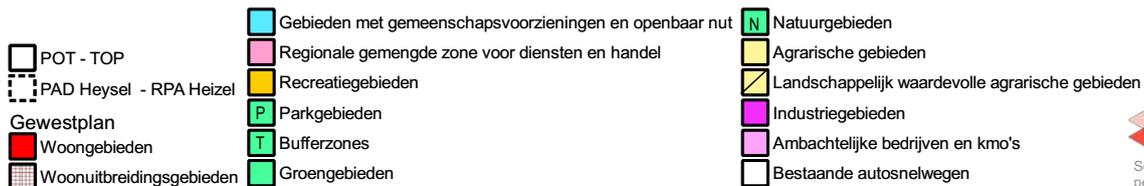
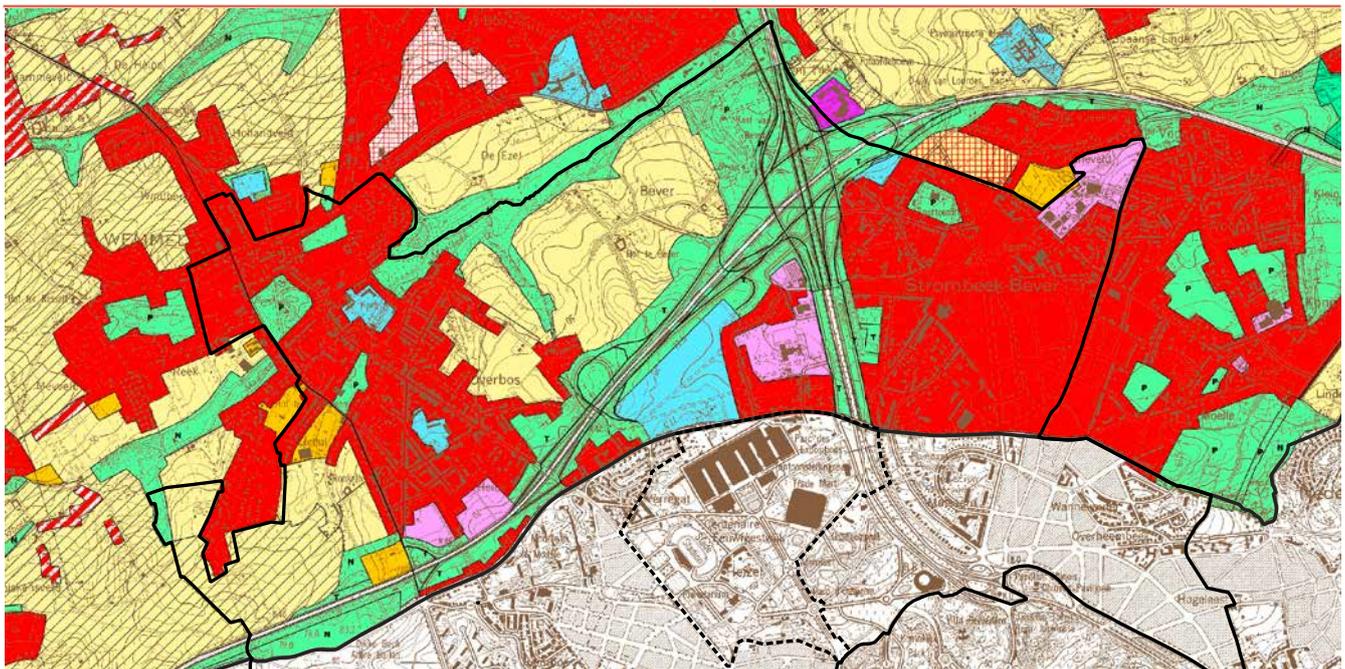
Côté flamand, l'affectation des sols est définie par **les plans de secteur**.

Les plans des secteurs sont des plans déjà anciens et, dans certaines parties du territoire, **ils ont été remplacés par des « gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen » (GRUP)**.

C'est le cas notamment pour le territoire du parking C (voir point 1.2.3).

Pour la zone proche du Heysel, c'est le plan de secteur n° 25 Halle-Vilvoorde-Asse, approuvé par arrêté royal du 7 mars 1977, qui est d'application.

CARTE 5 Plan de secteur de la Région flamande



0 0.25 0.5 km

perspective.brussels

Source - Bron:
perspective.brussels, Vlaamse
Overheid - Departement
Omgeving - Afdeling Vlaams
Planbureau voor Omgeving,
Brussels UrbIS® - Distribution
& Copyright CIRB

Source : perspective.brussels, Vlaamse Overheid-Departement Omgeving-Afdeling Vlaams Planbureau voor Omgeving brussels UrbIS®©

1.2.3 Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (GRUP)- Vlaams strategisch gebied rond Brussel

Un GRUP a été approuvé par le Gouvernement de la Région flamande le 16 décembre 2011 pour une grande zone entourant Bruxelles, portant notamment sur une grande partie de la commune de Wemmel et le sud de la commune de Grimbergen, en ce compris la zone du parking C.

Le GRUP modifie les affectations prévues dans certaines zones bien spécifiques (comme le parking C)⁶, en se basant sur une vision dont les principaux éléments sont les suivants :

- > Les atouts du territoire sont développés sur un nombre limité de sites stratégiques. Ces sites ne peuvent pas se limiter à accueillir des activités de peu de valeur et générant beaucoup de trafic pour desservir la Région de Bruxelles-Capitale. **Les développements urbanistiques doivent tenir compte de la capacité des zones environnantes à accueillir différents programmes.**
- > Le maintien du réseau d'espaces ouverts est essentiel. **Les zones non-bâties de ce réseau doivent être préservées au maximum d'un découpage** par le développement de zones de logement, de travail et de nouvelles infrastructures.
- > **La reconversion des zones déjà fragmentées** (constructions existantes, terrains et bâtiments industriels abandonnés ou délabrés, etc.) **est prioritaire.** Les activités additionnelles sont réalisées en priorité par l'assainissement de terrains et bâtiments existants et par la densification d'un nombre limité de terrains industriels du plan de secteur.
- > **La localisation de logements ou entreprises complémentaires doit autant que possible se connecter de manière optimale au réseau de transport public.** L'accessibilité en transports en commun et/ou l'amélioration de la desserte sont des conditions essentielles pour de futurs développements. Des infrastructures de voirie complémentaires qui génèrent du trafic automobile ne sont pas prévues. Le maintien et le renforcement de la qualité de vie sont primordiaux.

Pour la zone du parking C, les prescriptions suivantes sont d'application :

La zone est affectée à une mixité de logement, commerce, horeca en hébergement touristique, entreprises, bureaux et services, équipements collectifs d'intérêt public et privé, espaces publics verts et minéralisés, établissements socio-culturels en équipements récréatifs. Les activités principales suivantes ne sont pas autorisées :

- > Le commerce de détail de grande surface ;
- > Les entreprises de traitement des déchets ;
- > Les entreprises qui, en raison de leur échelle et impact spatial, ne sont pas compatibles avec leur environnement.

La capacité de stationnement existantes dans la zone est maintenue pour les activités existantes sur le Heysel.

La superficie de plancher totale des différentes activités de bureau est limitée à 20 000 m² et celle des différentes activités récréatives à 50 000 m².

1.2.4 GRUP Brabantnet - sneltram A12

Le Gewestelijk uitvoeringsplan Brabantnet - Sneltram A12 a été approuvé le 23 février 2018 et concerne les communes de Londerzeel, Grimbergen, Kapelle-op-den-Bos, Meise, Willebroek et Wemmel.

Brabantnet est un plan pour l'aménagement de diverses lignes de bus et de tram autour de Bruxelles. Trois des lignes de tram sont considérées comme prioritaires par le Gouvernement flamand :

- > Brussel - Willebroek (sneltram le long de l'A12)
- > Brussel - Zaventem luchthaven (le tram de l'aéroport)
- > Jette - Zaventem luchthaven (le ringtram).

Le GRUP définit les zones où des réservations sont nécessaires pour l'aménagement de la ligne de tram Bruxelles-Willebroeck, notamment dans l'angle nord-est du parking C pour ce qui concerne la zone proche du périmètre du PAD. Différents tracés restent possibles selon ce plan.

Pour avoir un aperçu des tracés de ces lignes de trams, se référer à la carte projets et zones en réflexion 2020 (Carte 7).

1.2.5 GRUP Simla

Un GRUP a été approuvé par le Gouvernement flamand pour une parcelle occupée par la firme Simla, le 20 juillet 2006. Cette parcelle se situe entre l'extrémité nord-est du parking C et la connexion entre le RO et l'A12⁷. Le GRUP assure la pérennité de la fonction industrielle sur cette parcelle tout en favorisant **son accessibilité et sa bonne intégration par rapport aux fonctions voisines**.

1.2.6 PPAS Jette et Ville de Bruxelles

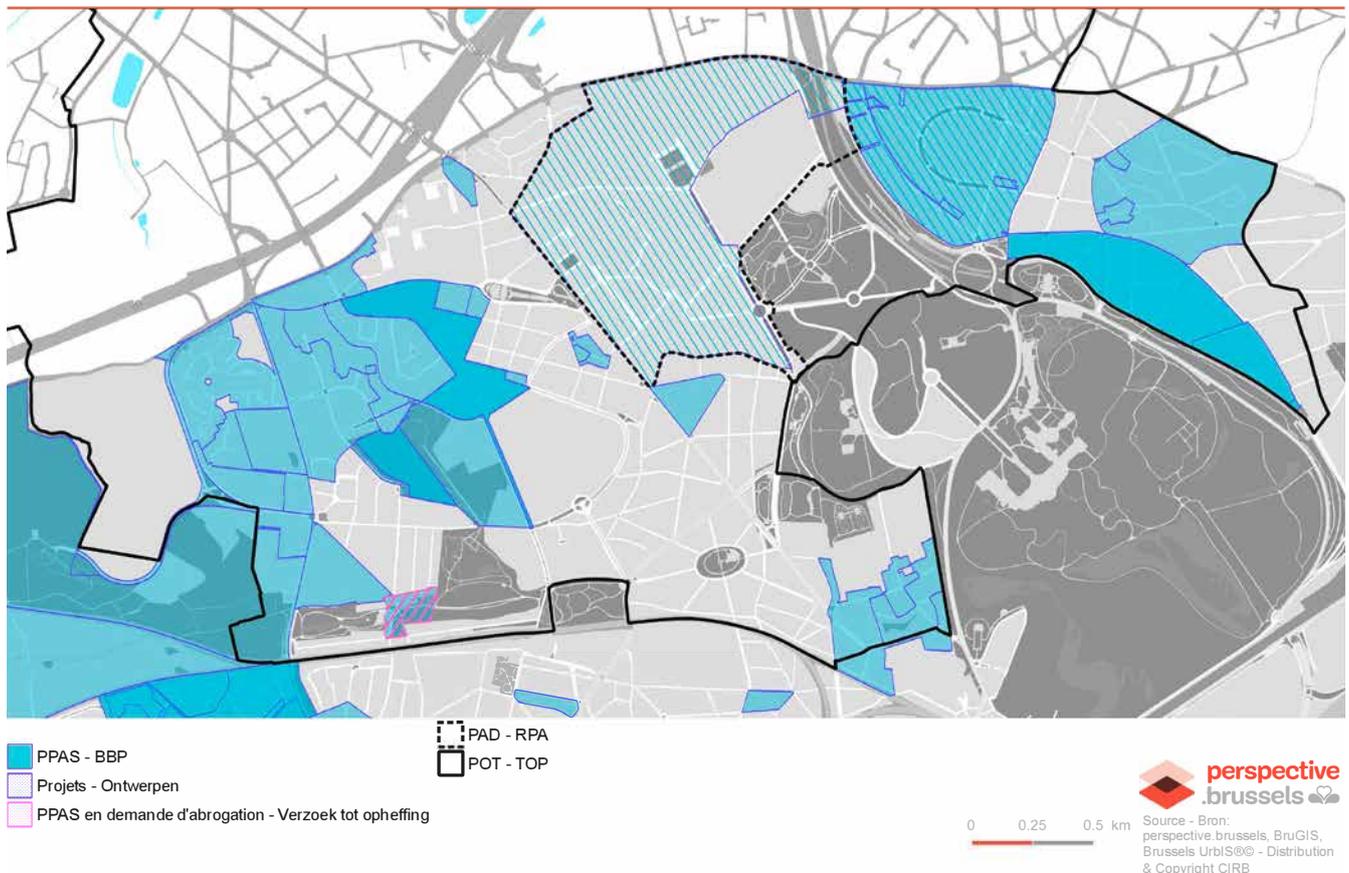
Le territoire du POT est couvert par de nombreux plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) aux alentours du périmètre du PAD, tant sur la Ville de Bruxelles que sur la commune de Jette. **Ils sont tous très anciens et sont donc réalisés en majeure partie** (Carte 6).

1.2.7 RUPs Grimbergen

Quatre « ruimtelijke uitvoeringsplannen » ont été élaborés ou sont en cours d'élaboration sur la commune de Grimbergen.

L'un d'entre eux, portant sur le site Douwe Egberts, se situe à proximité du périmètre du PAD, mais de l'autre côté du RO et de l'A12. Il a fait l'objet d'une procesnota et d'une startnota le 16 avril 2018. Le site avait fait l'objet, en 2000, d'un BPA sur mesure pour la firme Douwe Egberts. Étant donné la relocalisation de cette firme et la difficulté de réaffec-
ter le site, un RUP est en cours d'élaboration pour faciliter l'implantation de nouvelles activités économiques.

CARTE 6 Plans particuliers d'affectation du sol



Source : perspective.brussels, BruGIS, Brussels UrbIS©

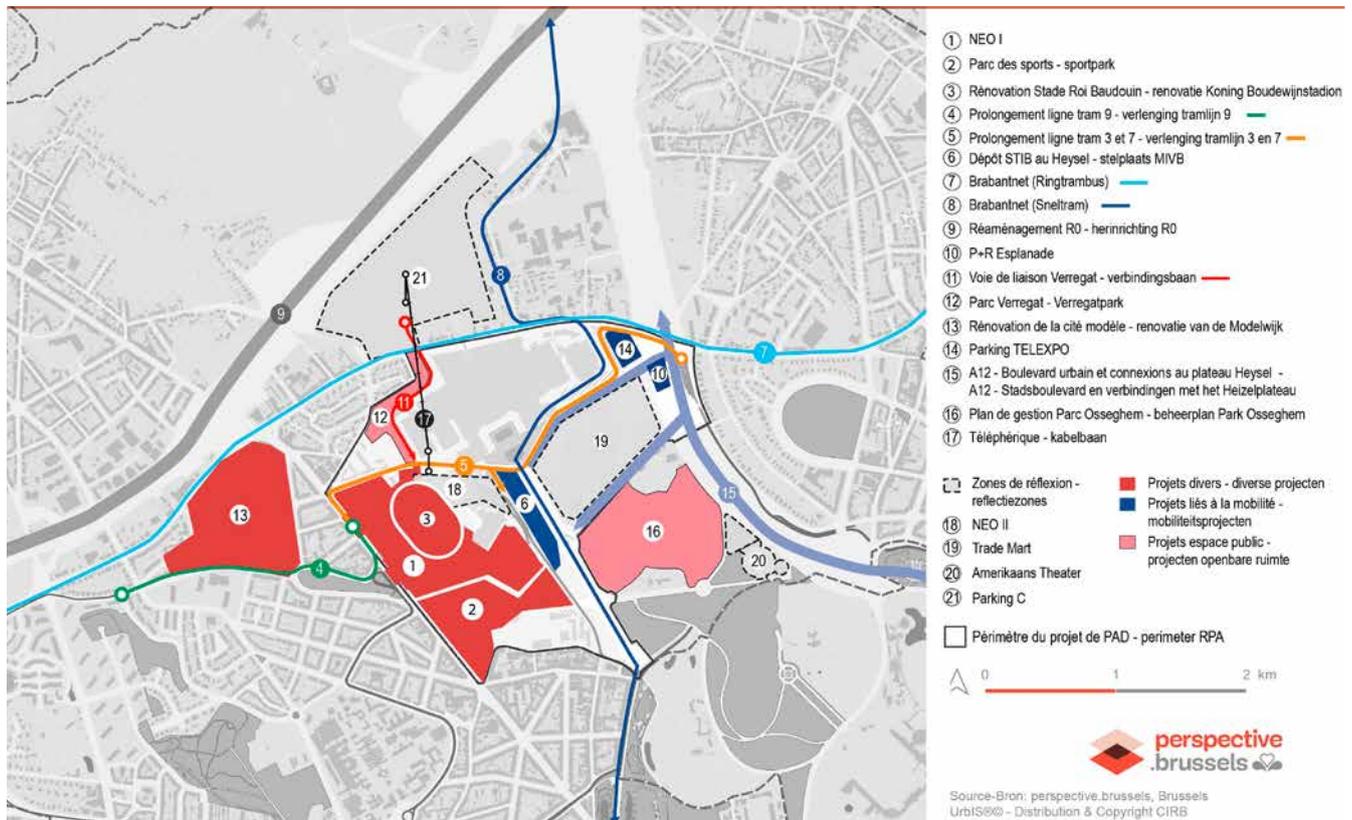
1.3 RÉTROACTES DE LA PLANOLOGIE SUR LE PLATEAU DU HEYSEL

- > 1979.11.05 Le Plan de Secteur inscrit le périmètre en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, en zone de sport de plein air, en zone d'espaces verts, en zone et site d'intérêt culturel, historique et/ou esthétique.
- > 1994.09.19 Le Conseil communal adopte le dossier de base du PPAS 60-29 Heysel. Constatant l'évolution des projets dans le quartier entre l'approbation du dossier de base et celle du projet de plan, le Collège décide par la suite de ne pas finaliser la procédure.
- > 1995.03.03 Aucune mention dans la liste de Périmètres d'Intérêt Régional (PIR) constitués essentiellement par la réaffectation des casernes et des zones autour des gares (Midi, Nord, Ouest).
- > 1999.02.04 Le dossier de base du Plan Communal de Développement (PCD) confirme la vocation équipement/recherche et développement du site avec un renforcement des espaces culturels majeurs et une dynamisation du noyau commercial (Bruparck).
- > 2002.09.12 Le PRD inscrit le quartier en zone-levier n° 9 « Heysel » et comme site d'intérêt régional.
- > 2004.12.02 Dans sa version définitive, le PCD confirme le rayonnement régional, national et international du Heysel. Il indique notamment dans ses objectifs principaux la création d'un Centre international de Congrès sur le plateau.
- > 2007.12.21 Le Plan de Développement International (PDI) adopté par le Gouvernement régional marque une transition significative dans les politiques urbaines à Bruxelles. Le site du Heysel est désigné pour accueillir une partie des infrastructures destinées à conforter le statut international de Bruxelles.
- > 2009.05.04 Le Conseil communal décide de lancer un concours de projets restreint consistant en la présentation d'un projet global de développement et de réaménagement du pôle stratégique nord (Heysel) de la Ville de Bruxelles.
- > 2012.01.01 Schéma directeur Neo sur le plateau du Heysel.
- > 2013.05.02 La modification du PRAS inscrit désormais une partie du plateau du Heysel en zone d'intérêt régional (ZIR 15). Cette modification définit de nouvelles prescriptions sur cette zone.
- > 2013.12.12 Le projet de PRDD inscrit le quartier Heysel en pôle de développement prioritaire.
- > 2014.04.03 Un arrêté du Gouvernement (AG) est pris pour l'élaboration du PPAS « Heysel ».
- > 2015.07.02 Un arrêté modifiant l'AG du 3 avril 2014 est pris en vue de modifier le périmètre déterminé initialement.
- > 2017.03.01 Arrêt du Conseil d'État annulant la ZIR 15 du PRAS.
- > 2017.07.06 Modification du PRAS réinstaurant la ZIR 15.
- > 2018.07.12 Approbation définitive du PRDD avec inscription du Heysel comme pôle de développement prioritaire.
- > 2019.06.07 Lancement de l'élaboration du PAD Heysel.
- > 2020.03.06 Arrêt du Conseil d'État annulant la modification du PRAS de 2017.

1.3.1 Projets et zones en réflexion

Nombreux sont les projets dans le périmètre du PAD et ses alentours. Il s'agit en particulier des projets concernant la mobilité (nouvelles lignes des trams, passerelles piétonnes, pistes cyclables), mais aussi des projets liés au développement de Neo I et du Parc des Sports. Parallèlement, remarquons que certains ilots sont en phase de réflexion : Neo II, le parking C, l'ilôt du Trade-Mark et l'American Theater.

CARTE 7 Projets et zones en réflexion 2020



Source : perspective.brussels, Brussels UrbIS® ©

1. Neo I

La Ville de Bruxelles a confié l'aménagement de la zone Neo 1 à un consortium formé par Unibail-Rodamco-Westfield, Besix, CFE (projet dénommé Europea). Un certificat d'urbanisme a été délivré pour ce projet dont le programme se répartit globalement comme suit : 1/3 logement, 1/3 commerce, 1/3 loisir

- > Un centre commercial (72 000 m² GLA) ;
- > Des logements (590 logements et une séniorie) ;
- > Des surfaces horeca (9 000 m² GLA) ;
- > Un cinéma ;

- > Des espaces de loisirs à vocation touristique indoor (Spirouland,...) ;
- > Un projet d'activité de loisirs à vocation touristique outdoor (Mini-Europe) ;
- > Des bureaux accessoires à la fonction principale ;
- > Deux crèches.

2. Parc des Sports

Le projet de parc des sports de la Ville de Bruxelles a obtenu un permis d'urbanisme qui restructure la zone de sport existante. Il s'agit d'un grand espace vert (27 ha), offrant un nouveau lieu de promenade pour les Bruxellois-ses. Il prévoit également :

- > Un terrain synthétique de rugby/foot ;
- > Un terrain et demi de hockey avec une tribune de 2 500 places ;
- > Un terrain d'entraînement d'athlétisme (piste de 400 m) ;
- > Un club house ;
- > Une zone récréative d'eau, un jeu de cascades d'eau conduisant à un bassin d'orage ;
- > Un espace de promenade au fil de l'eau et des sentiers arborés ;
- > Un parking de 200 places en sous-sol.

3. Rénovation du stade Roi Baudouin

Le projet de stade national sur le parking C a été abandonné. La Ville de Bruxelles envisage désormais de rénover le stade existant pour continuer à y accueillir des événements sportifs tels que le Mémorial Van Damme, des matchs de foot ainsi que différents types de spectacles.

4. Prolongement ligne tram STIB 9

Prolongement de la ligne de tram STIB 9 à travers l'avenue de l'Arbre Ballon (Cité Modèle), l'avenue Général de Ceuninck, quartier résidentiel autour du square Palfyn jusqu'à l'avenue Houba-de Strooper.

5. Prolongement des lignes de tram STIB 3 et 7

Prolongement des lignes de tram 3 et 7, réaménagement des voiries avenue Impératrice Charlotte, place de Belgique, avenue de Miramar, Esplanade, chaussée Romaine et réaménagement des terminus Esplanade et Heysel.

6. Dépôt STIB au Heysel

Lors du dépôt de la demande de permis d'urbanisme pour le prolongement des lignes de tram 3, 7 et 9, il était question d'envisager un dépôt de trams au niveau du parking Telexpo. Actuellement, la STIB envisage un parking trams et métros dans la zone du parking T (entre Kinopolis et le boulevard du Centenaire).

7. Brabantnet - Ringtrambus

Il s'agit d'un projet piloté par De Lijn. Le Ringtrambus reliera des lieux importants tels que le Heysel, la gare de Vilvorde et Brussels Airport.

8. Brabantnet - Sneltram A12

Il s'agit d'un projet piloté par De Lijn. Le Sneltram circulera sur une distance de 29 km, reliant Willebroek à Londerzeel, Wolvtem, Meise et Bruxelles.

9. Réaménagement du RO

Vaste projet de restructuration du Ring de Bruxelles en cours d'étude. Ce projet mené par la Werkvennootschap pour la Région flamande envisage différents scénarii visant à améliorer la circulation sur le ring et diminuer le nombre d'accidents. Il comporte également des infrastructures pour la mobilité douce et la biodiversité.

10. P+R Esplanade

Projet de parking-relais de 1800 places, situé sur l'A12 à proximité du terminus de tram Esplanade.

11. Voie de liaison

Une voie de liaison destinée initialement à améliorer la desserte logistique de l'avant des palais des expositions depuis le parking C en passant sous la chaussée Romaine a fait l'objet d'un permis d'urbanisme. La partie du permis située en Région flamande a été annulée suite à un recours. Les travaux ont cependant commencé côté bruxellois.

12. Parc du Verregat

Le parc du Verregat a fait l'objet d'un projet d'agrandissement. Il s'étendra sur 0,9 ha de plus et rejoindra l'avenue Impératrice Charlotte, en longeant la voie de liaison. Une nouvelle entrée sera aménagée au sud. Les travaux sont en cours.

13. Rénovation de la Cité Modèle

Ce grand projet moderniste de plus de 1000 logements a fait l'objet d'un Masterplan pour sa rénovation. Les travaux comportent la rénovation des immeubles existants, la construction de nouveaux immeubles, de nouveaux équipements et la rénovation du parc. Les travaux de grande ampleur sont en cours depuis plusieurs années.

14. Parking Telexpo

Ce parking situé au nord du palais 12 a fait l'objet d'un certificat d'urbanisme visant la construction d'une infrastructure de parking permettant de compenser les places de parking supprimées lors des différents aménagements du plateau du Heysel.

15. A12 et connexions au plateau

Le plan Good Move prévoit le rétrécissement de l'autoroute d'Anvers en boulevard urbain jusqu'à la frontière régionale. Ce projet a fait l'objet d'un certificat d'urbanisme délivré le 3 février 2021 qui permet de développer de nouveaux espaces de parc entre le rond-point du Gros Tilleul et l'Esplanade ainsi qu'un parking-relais de 1800 places (n°10). Des connexions au plateau du Heysel sont envisagées via l'avenue de Miramar et l'avenue de l'Atomium.

16. Plan de gestion du parc d'Osseghem

Ce parc, propriété de la Ville de Bruxelles, fait l'objet d'une étude en vue de sa rénovation. Un plan de gestion est prévu pour l'entretien du parc dans le temps. Les questions hydrologiques, notamment liées à l'assèchement des étangs y sont traitées.

17. Téléphérique

L'idée d'un projet de téléphérique reliant le parking C à la station de métro Heysel a été lancée par le Masterplan conçu par KCAP pour le Heysel. Il est envisagé pour améliorer la mobilité vu la difficulté de prolonger la ligne de métro jusqu'au parking C.

18. Neo 2

La zone Neo 2 a été conçue pour accueillir un centre de congrès international et un hôtel. La Ville de Bruxelles avait lancé un marché pour le développement de ces fonctions et c'est un consortium mené par Cofinimmo qui avait remporté le concours avec un projet de Jean Nouvel. Le projet a été abandonné. L'idée de réaliser un centre de congrès est maintenue mais sa localisation pourrait être revue (sur la zone des palais des expositions, sur la zone Neo 2 ou partiellement sur l'une et l'autre).

19. Trade Mart

L'îlot du Trade Mart est occupé par différents bâtiments et zones de parking en plein air. Le bâtiment principal qui accueille le musée du Design et des activités de commerce de gros connaît une vacance importante. Une réflexion a donc été lancée par les détenteurs du bail emphytéotique afin d'envisager les futurs possibles pour cette zone.

20. Théâtre américain

Cet ancien pavillon de l'Expo '58 est actuellement peu utilisé et appartient à l'État fédéral. Différents acteurs (Ville de Bruxelles, Communauté flamande) se sont manifestés pour donner une nouvelle affectation culturelle à ce bâtiment.

21. Parking C

Le parking C est un parking à ciel ouvert connecté au Ring et à la chaussée Romaine. Une passerelle piétonne le relie aux palais des expositions. Il comporte environ 10 000 places de stationnement qui servent principalement lors des foires et salons organisés par Brussels Expo ou lors de grands événements. Le projet d'y installer un stade national de football lancé il y a quelques années est abandonné. Une réflexion est en cours sur les possibilités de développement de cette zone située en Région flamande mais directement liée au fonctionnement du plateau du Heysel.

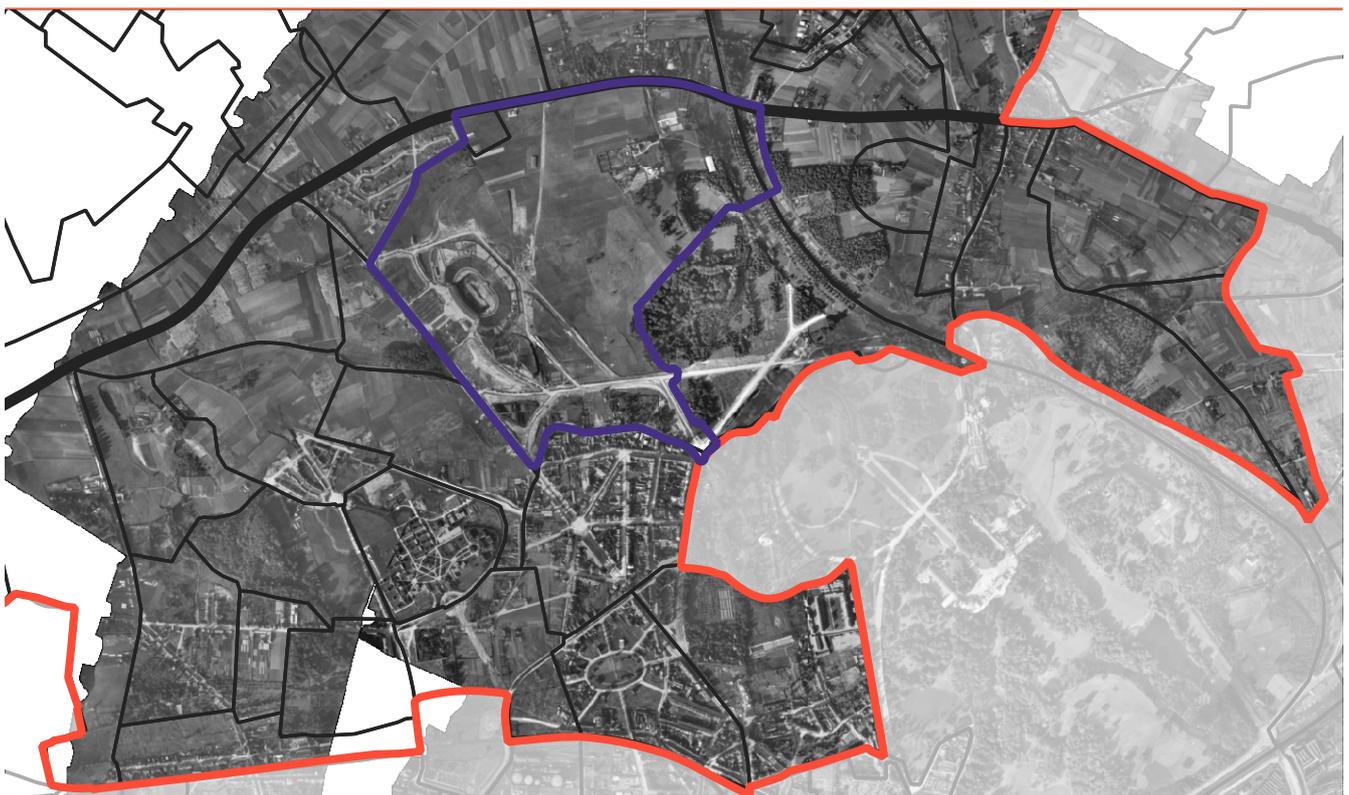
02. HISTOIRE ET PATRIMOINE

Dans le chapitre Histoire et Patrimoine, nous parcourons l'histoire qui a marqué l'évolution du tissu urbain du périmètre d'observation territoriale à partir du XVII^e siècle jusqu'au XXI^e. Dans cet exercice, nous donnons un aperçu du patrimoine en tenant compte d'une notion large de patrimoine et en considérant tous les éléments témoins d'une époque. Par conséquent, nous ne nous limitons pas aux éléments classés, qui d'ailleurs sont absents du périmètre du PAD.

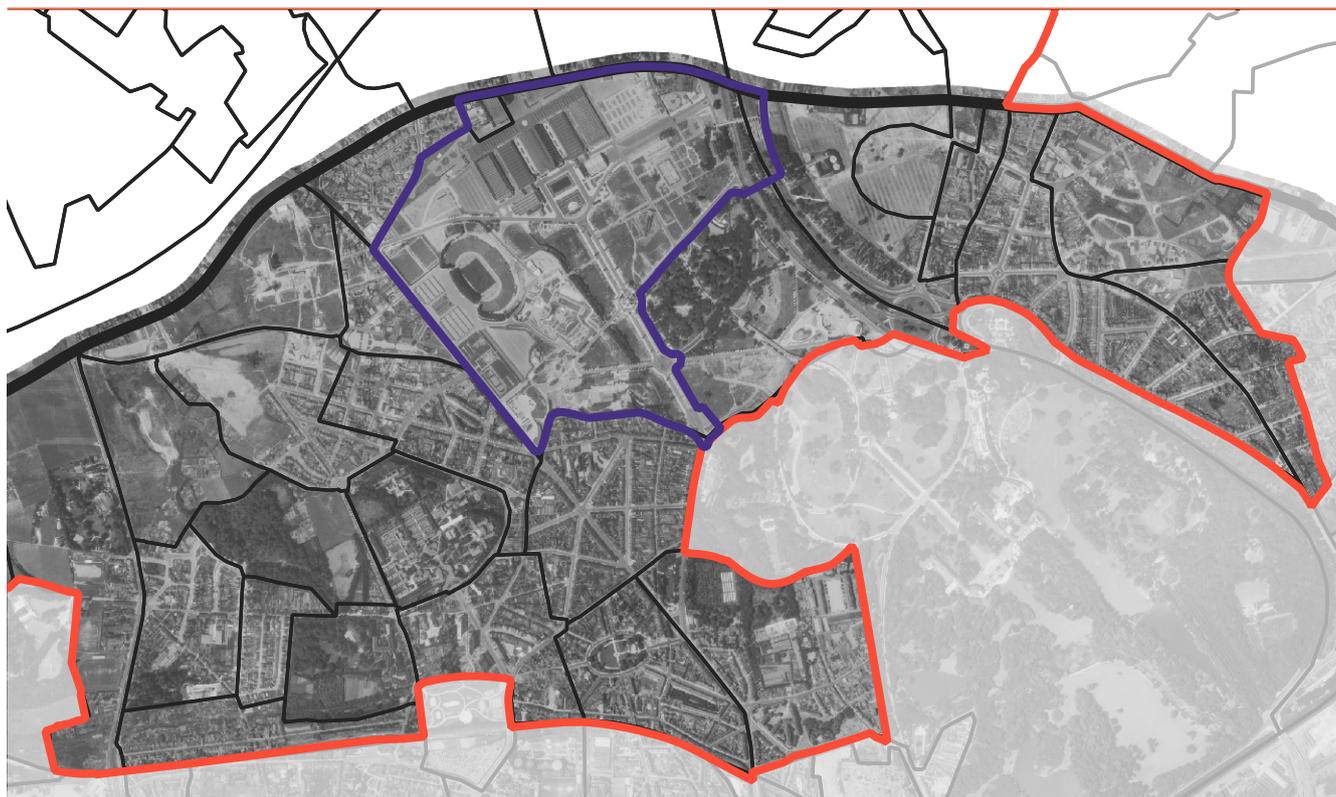
L'objectif est de mettre en avant les richesses du périmètre, de comprendre son développement, son histoire. Après un court aperçu du développement du territoire entre le XVIII^e et XIX^e siècle, nous présentons les événements majeurs qui à partir du développement du stade en 1930 forgeront le plateau au fur et en mesure dans le temps jusqu'en faire un territoire d'équipements publics comme le montre la carte ci-dessous (Carte 8). Le but est de nourrir les réflexions et prises de décisions concernant les aménagements futurs.

Le plateau du Heysel joue un rôle important dans la mémoire culturelle de la Belgique. Outre un lien urbain fort avec le domaine royal, il a principalement accueilli des événements majeurs tels que l'exposition universelle de 1935 et de 1958. Dans ce cadre, les idées sociales, culturelles et technologiques du progrès étaient souvent au premier plan.

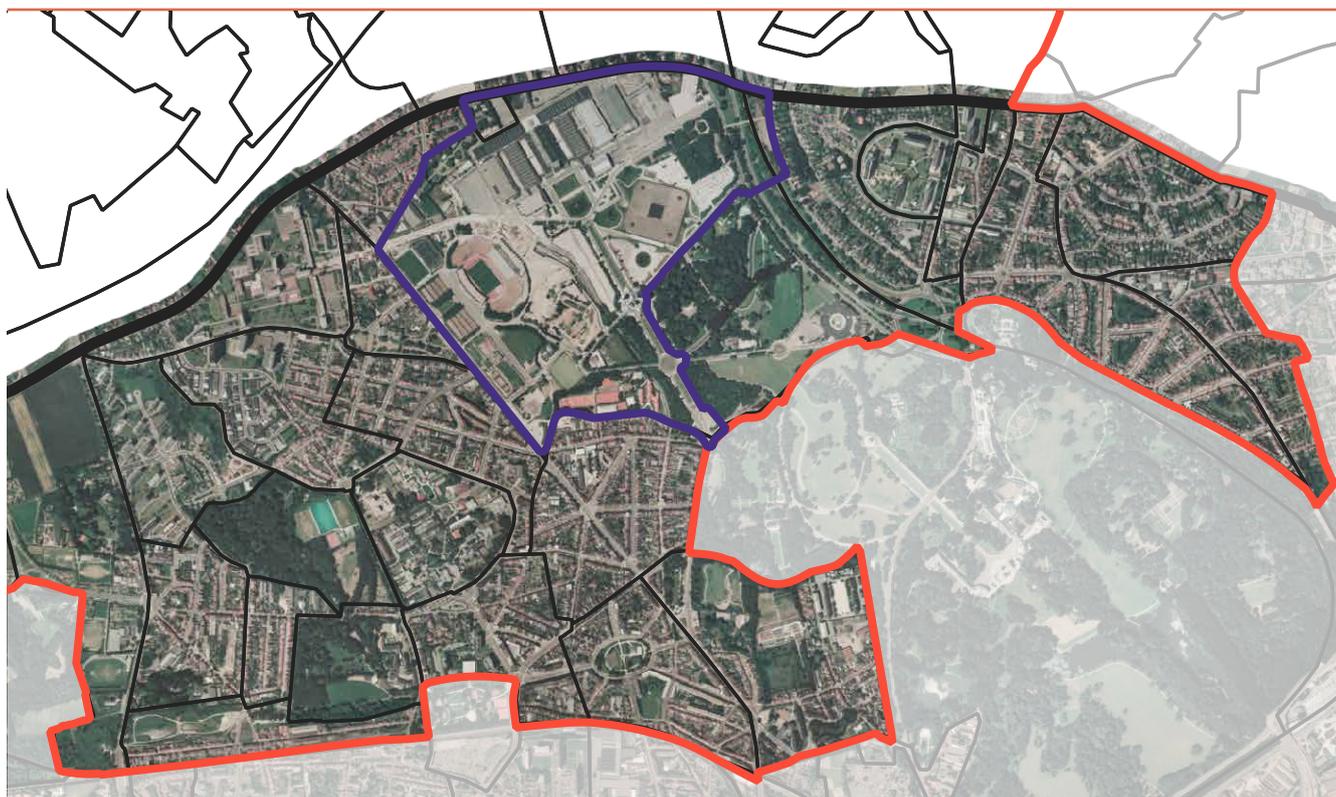
CARTE 8 Orthophotos Historiques-1935



CARTE 8 Orthophotos Historiques-1961



CARTE 8 Orthophotos Historiques-1987



Source : perspective.brussels, Stabel, AGIV Luchtfoto 1971, Brussels UrbIS©

2.1 DÉVELOPPEMENT ENTRE LE XVIII^E ET LE XIX^E SIÈCLE⁸

La plaine du Heysel se situe entre les domaines royaux de Laeken et du Stuyvenberg au sud, et la chaussée Romaine qui forme la ligne de crête au nord, sur le plateau d'Osseghem ou du Verregat. Au XIX^e siècle, la physionomie du lieu est composée de vastes espaces agricoles. Ce plateau en pente, exposé sud, appartient au versant septentrional de la cuvette de Bruxelles.

Sur la carte de Ferraris (1770-1778) (Carte 12), on distingue clairement l'actuelle chaussée Romaine qui suit la ligne de crête séparant les bassins du Molenbeek et du Landbeek-Maelbeek. À Laeken, elle marque la limite nord de la Région bruxelloise entre l'avenue de l'Arbre Ballon, à Jette, et son croisement avec la rue Paul Janson, à Neder-Over-Heembeek. Il est possible qu'elle ait été mise en service dès l'Antiquité, mais sa première mention remonte au Moyen-Âge, au XIII^e siècle, où elle est nommée « strata regia », terme qui d'ordinaire qualifiait spécifiquement les voies antiques.

À la limite entre Laeken et Wemmel, en bordure de la chaussée, fut découvert un cimetière à incinération dès les débuts de l'ère chrétienne. Or, on sait qu'à cette époque les cimetières pouvaient être disposés en hauteur le long des voies de communication.

À l'époque, le plateau du Heysel ne comptait que quelques fermes dont celle du « Verregat » qui signifie « Trou aux porcs » et qui a donné son nom à la Cité-jardin (complexe de logements sociaux). La ferme du Verregat était située au sud du croisement de la rue des Genévriers et de celle du Verregat - rue dont le tracé correspond à l'ancien chemin d'accès à la ferme. Les bâtiments de la ferme furent démolis au début des années 1930.

Les centres villageois de Wemmel et Strombeek étaient déjà bien développés au XVIII^e siècle.

À l'origine, le cœur de Wemmel se situe autour de l'église Saint-Servais, où se trouvaient les meilleures terres agricoles. Dans un acte de 1113, l'église de Wemmel est désignée comme étant l'église-mère, d'où l'apparition d'un habitat et de fermes dans la région.

La seigneurie de Wemmel fait partie de longue date du duché de Brabant. Cette seigneurie fit ériger le château, visible sur la carte de Ferraris. Durant la période du VII^e au XV^e siècle, la commune de Wemmel dépend de l'abbaye de Grimbergen.

Plusieurs fermes s'implantent dans la commune et se dispersent sur tout le territoire. La carte de Ferraris (1785) indique les vallées fluviales bordées de haies de saules. La région gagne en importance stratégique durant cette période grâce aux développements dans les alentours de Bruxelles. La pression exercée sur les espaces verts de la commune de Wemmel s'intensifie depuis l'indépendance de la Belgique en 1830. Le nombre d'habitants augmente rapidement et certains lotissements semblent nécessaires à partir du XX^e siècle. En font notamment partie le lotissement de Bouchout et le lotissement de l'avenue des Quatre Vents.

La plus ancienne mention de Strombeek date du XII^e siècle. À la fin de l'Ancien Régime, Strombeek fut érigée en commune, mais dès 1810, elle fut fusionnée avec Bever pour former Strombeek-Bever. Sur la carte de Ferraris, le nom du Hameau est Bever et il se situe au nord-ouest du village de Strombeek (appelé « Strombeke » à l'époque), tout comme la ferme de Bever sous le nom de « Cense t'Bever ». En 1887, la première connexion tram entre Strombeek-Bever et Bruxelles est née. En 1890, Bever est coupée de Strombeek partiellement en raison de la construction de l'avenue Royale.

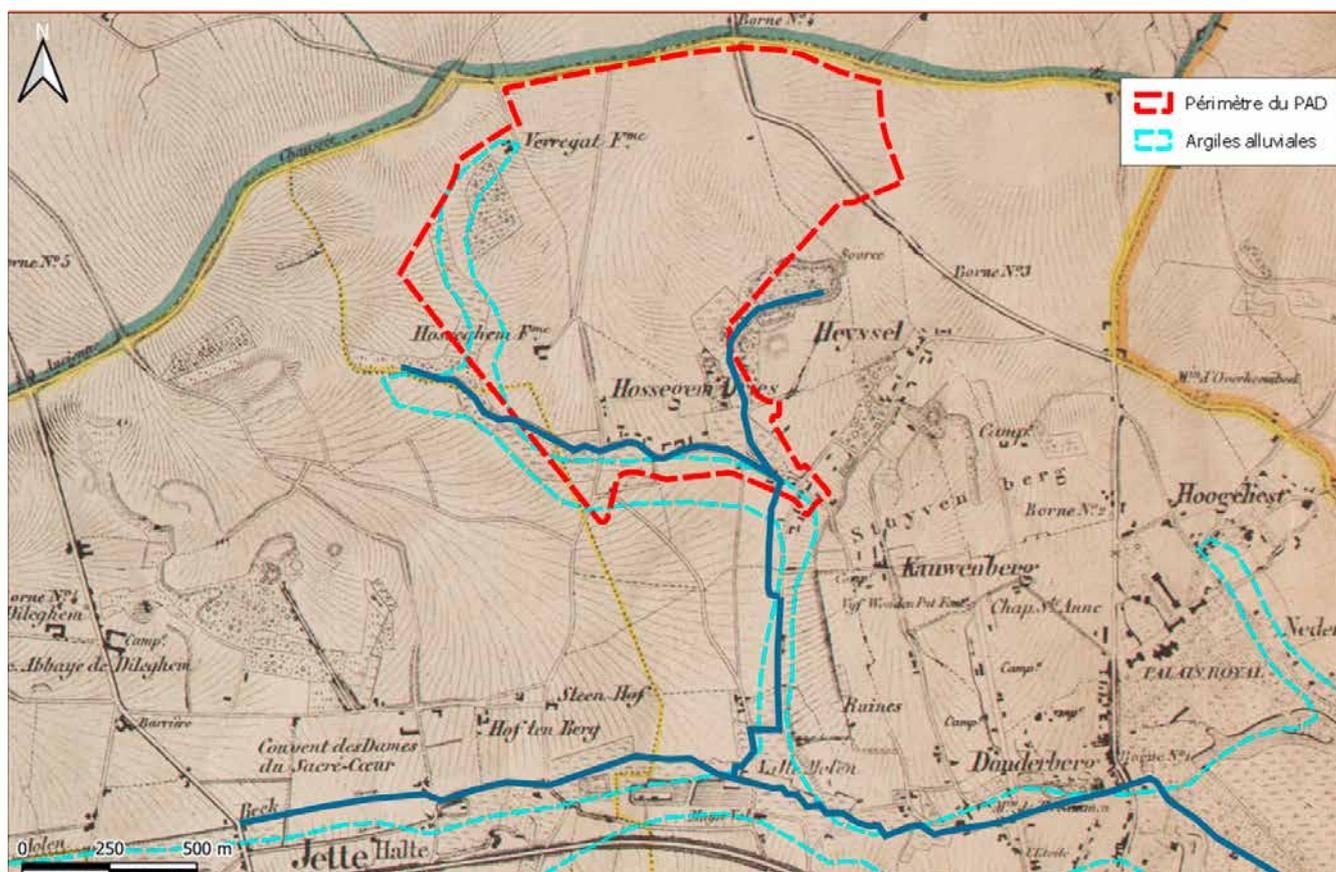
2.2 RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

Les cartes historiques de Villaret (1745), Ferraris (1777) et Vandermaelen (1850) indiquent **la présence d'un affluent du Molenbeek qui provient du périmètre du PAD** (Carte 9). Cet affluent est **le Heyselbeek** qui était encore visible dans la première moitié du XIX^e siècle (cf. Figure suivante). La carte géologique permet de confirmer l'emplacement de ce cours d'eau grâce aux dépôts d'argiles alluviales recensés.

Le Heyselbeek démarrait environ depuis le square Jean Palfyn actuel. Il descendait et traversait l'avenue Houba-de Strooper et suivait l'actuelle rue du Heysel. Sur les cartes de Villaret et Ferraris, un château avec des douves se situait à cet endroit. Avant d'arriver au bout de cette rue actuelle, le Heyselbeek était alimenté par un affluent venant du nord-est et provenant d'une source. Cette source semble aujourd'hui située à droite des étangs d'Osseghem.

Le Heyselbeek continuait ensuite son parcours vers le sud à droite de l'actuelle avenue Jean Sobieski. Il se déversait ensuite dans le Molenbeek à droite de l'actuel square Prince Léopold au lieu-dit du Val Molen. Des plans d'eaux étaient présents à cette jonction.

CARTE 9 Réseau hydrographique historique selon la carte de Vandermaelen (1846-1854)



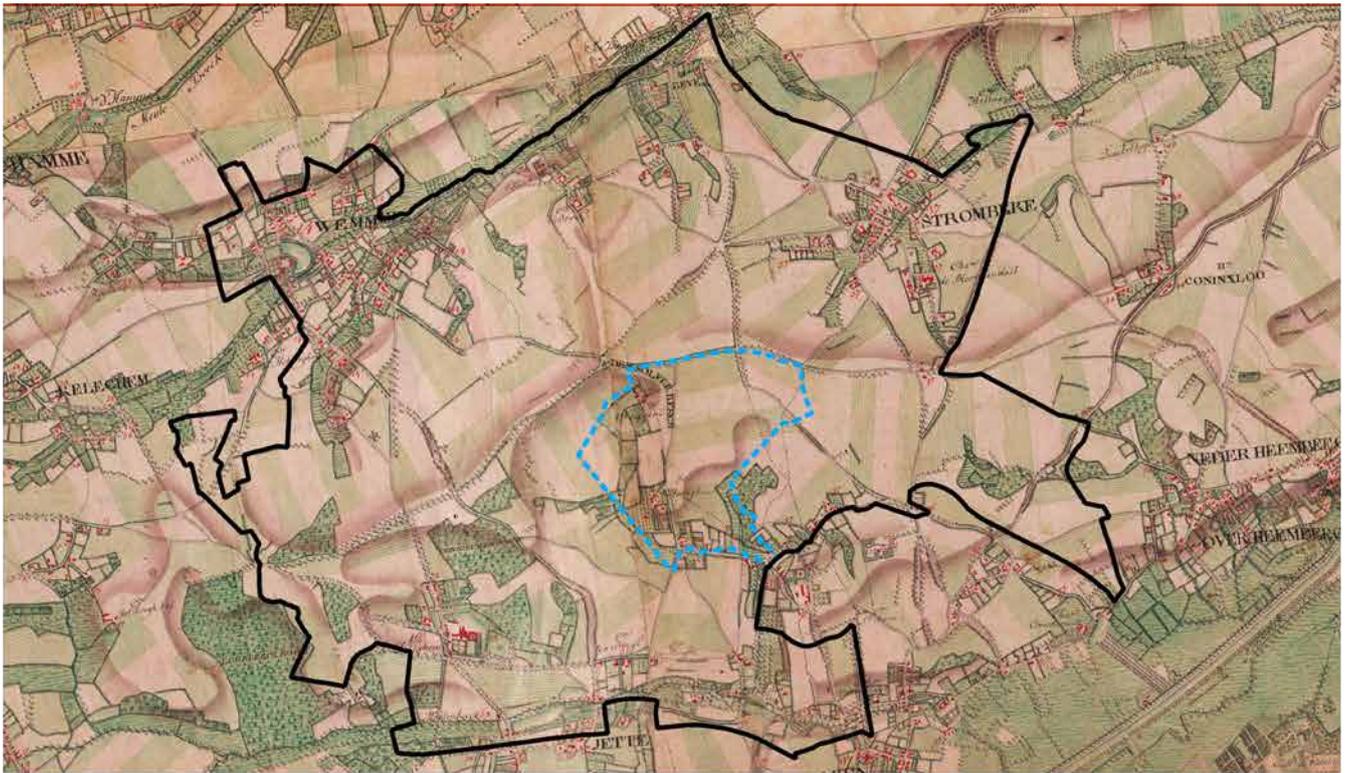
Source : Aries 2020

Il semblerait que le Heyselbeek ait disparu après 1850 :

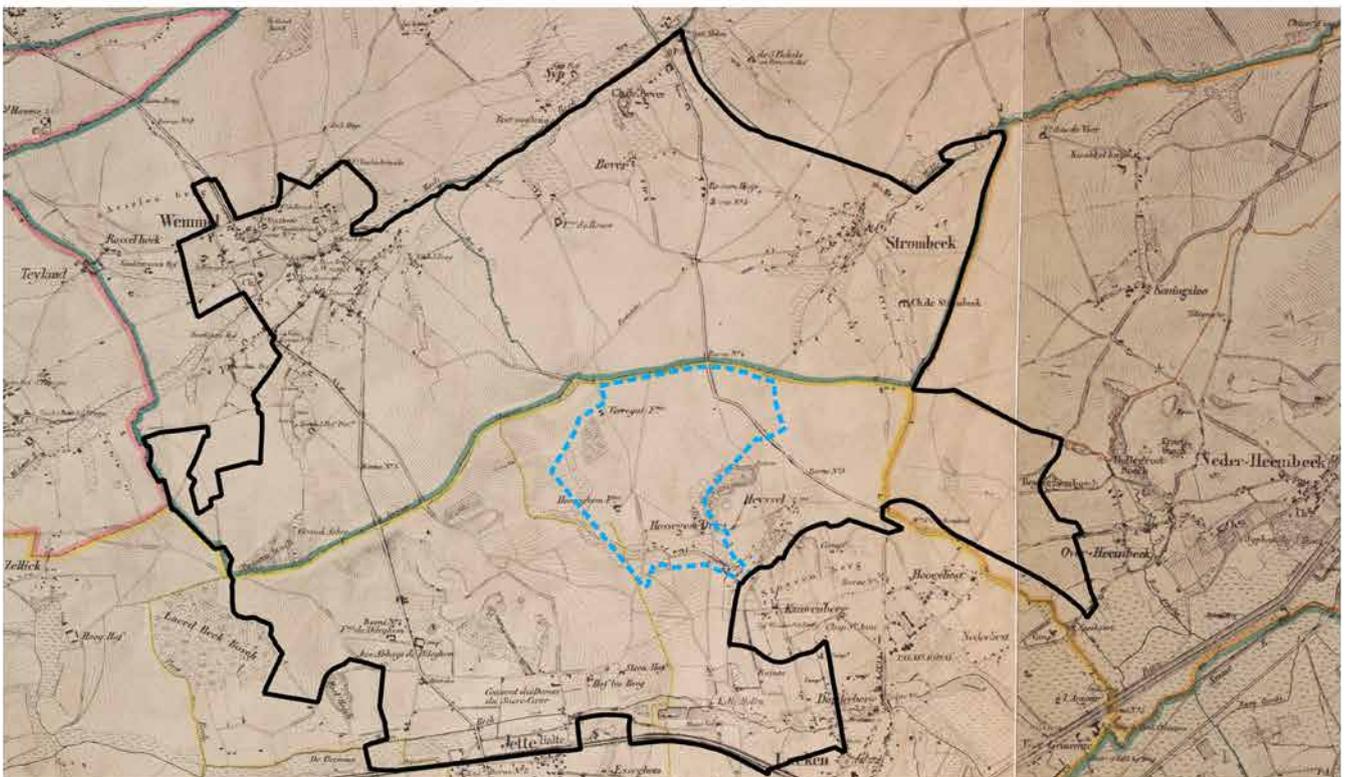
- > À droite de l'avenue Houba-de Strooper se situe dorénavant le collecteur « Clémentine ».
- > Au niveau de la rue du Heysel, aucune information n'est disponible.
- > Au niveau de l'avenue Jean Sobieski, il aurait disparu vers 1903. Il a probablement été versé dans le collecteur construit sous l'avenue comme le montre la Carte 10. En 1947, l'égout se révèle trop étroit et en trop mauvais état, particulièrement en aval du pont colonial, pour évacuer correctement les eaux d'un bassin versant de 215 hectares. Des inondations touchent régulièrement le quartier Saint-Lambert du Heysel. Un nouveau collecteur est donc construit en 1949 de l'autre côté de l'avenue Sobieski. Aucune mention n'est cependant faite des eaux du Heyselbeek.

Les étangs du Stuyvenberg (nord et sud) sont apparus vers 1890 lors de la création des jardins du Stuyvenberg par Léopold II. D'après un plan topographique de 1890, ces étangs semblent alimentés uniquement par l'eau de ruissellement et l'eau de source. Le trop-plein était évacué à l'aide d'une vanne vers le Heyselbeek (Carte 11).

CARTE 12 Carte Ferraris (1777) ; Carte topographique Vandermaelen (1842-1879)



Carte Ferrariskaart (1777)



Topographische kaart - Carte topographique Vandermaelen (1842-1879)

 PAD - RPA
 POT - TOP

0 1 2 km



Source - Bron: perspective.brussels, BRUGIS, Geopunt, Brussels UrbIS©© - Distribution & Copyright CIRB

2.3 ÉVOLUTION AU DÉBUT DU XX^E SIÈCLE⁹

Au début du XX^e siècle, l'ouvrage et la vision urbaine que Léopold II impose sur la capitale et son territoire proche modèleront la structure urbaine qu'on connaît aujourd'hui. Bien que son ouvrage n'ait pas été pleinement réalisé, l'héritage de Léopold II au niveau du POT est important comme nous le lirons dans ce chapitre.

C'est à Léopold II que revient l'idée d'urbaniser le quartier du Heysel. Pendant une vingtaine d'années, de 1889 à 1909, par une politique d'achats et d'expropriations, il parvint à constituer un vaste domaine de près de 200 hectares. Le plan d'aménagement prévoit un nouveau quartier aux abords du château royal.

De son vivant, seuls furent tracés l'avenue Houba-de Strooper et le boulevard Émile Bockstael, anciennes rues campagnardes (les rues Médori et des Renards) ainsi que l'amorce d'une voie triomphale, l'avenue de Meysse, devant relier Bruxelles à Anvers.

Dans l'esprit de Léopold II, l'avenue de Meysse devait relier les domaines royaux de Laeken et de Bouchout (à partir de l'avenue partant du Gros Tilleul à Laeken et conduisant à la limite de la commune de Meise). Le domaine de Bouchout (résultat de la fusion entre les deux domaines seigneuriaux contigus de Meise et Bouchout) était prévu pour la sœur de Léopold II, Charlotte, Impératrice du Mexique qui vécut dans le château de Bouchout jusqu'à sa mort en 1927.

Avec ses 156 mètres de largeur, sa réalisation a donné lieu à une série d'expropriations d'abord sur le territoire de Laeken via l'intermédiaire de Parmentier¹⁰ et ensuite sur le territoire de Strombeek et Wemmel. Pour ces deux communes, le Roi agit sans intermédiaire¹¹.

Les travaux commencèrent en 1904 suite aux négociations avec les communes relatives à l'acquisition des terrains nécessaires sur le territoire de Strombeek. Le bourgmestre de Strombeek, Otto de Mentock, voyait une opportunité pour sa commune d'être reliée aux territoires royaux. Il prit l'initiative de proposer de percer une avenue de 35 mètres entre le Gros Tilleul et l'église de Strombeek. En effet, le Gros Tilleul, était le point de départ du projet de Mentock. Cet endroit devait marquer le raccord entre l'avenue Van Praet et la nouvelle avenue de Meysse. La place où devaient se joindre les deux avenues fut aménagée en rond-point suivant les plans de l'architecte Lâiné. Elle fut ornée par une réplique de la Fontaine de Neptune de Jean de Bologne, mais le lien jusqu'à Strombeek ne se réalisa pas.

En effet au moment de la reprise du Congo à la fin de l'année 1908, les travaux étaient achevés sur le territoire de la commune de Laeken. Par contre à Strombeek, les expropriations étaient encore en cours et le travail de voirie n'avait pu encore être entamé. Mais la reprise du Congo par la Belgique ayant entraîné la suppression de la Fondation de la Couronne, c'était à l'État belge qu'il incombait de poursuivre la tâche. Léopold II voulait voir son œuvre achevée en prévision de l'ouverture de l'Exposition de 1910. Le lendemain du vote de la loi coloniale au Sénat, Léopold II convoqua les ministres Schollaert, Liebaert et Delbeke pour discuter avec eux de la poursuite des travaux de l'avenue de Meysse.

Cependant, dans la note de Jean Stengers¹², nous pouvons lire que « Les engagements et les promesses ne valent que pour autant que le souverain fût là pour surveiller leur exécution. Après la disparation de Léopold II vint la phase de la léthargie. Les expropriations furent achevées puisqu'elles étaient engagées. Les travaux restèrent en suspens. »

En 1938, l'État belge rachète le Domaine de Bouchout pour y créer le Jardin botanique national de Belgique. Il y fait alors transférer les plantes du jardin botanique de la capitale. Ce fut la solution trouvée pour sauver les collections qui étaient dans le jardin botanique de Bruxelles, situé à l'actuelle place Rogier et porte de Schaerbeek (l'actuelle rue Royale), qui subissait des déménagements importants suite aux travaux de la Jonction ferroviaire souterraine Nord-Midi.

Jusqu'au début du XX^e, le village de Wemmel continue à garder son caractère rural. C'est après le développement de l'avenue Limburg Stirum et de la ligne de tram vers Bruxelles-Nord qu'une certaine urbanisation se développe avec une forte croissance de la population après la deuxième guerre mondiale. En 1910, Wemmel comptait 1889 habitants, tandis qu'en 1970, ils étaient 12 533. Aujourd'hui la commune compte 14 996 habitants.

2.4 LA CONSTRUCTION DE L'HÔPITAL VICTOR HORTA

En 1906, l'architecte Victor Horta se vit confier par le Conseil des Hospices la mission de concevoir et de réaliser un nouvel hôpital pour la Ville de Bruxelles. La démarche choisie par le Conseil fut innovante. Ils demandèrent à Horta de construire un nouvel hôpital hors ville, en campagne. Cela pour mieux répondre aux besoins des patients et du personnel soignant.

Horta examina la proposition et étudia les hôpitaux dans les faubourgs, tout en examinant la possibilité d'une augmentation de la population de Jette. Il accepta la proposition et trouva que le site proposé par le Conseil supérieur d'hygiène était excellent pour accomplir les nouveaux défis.

La structure pavillonnaire sera une nouveauté. Horta défendra le choix de l'horizontalité au lieu de la verticalité, forme architecturale commune pour les sites hospitaliers et demandé par certains médecins concernés. « La verticale est obligatoire dans des centres comme New-York ou Londres ou même Paris ; elle concentre les services mais plus ou moins au détriment du bien-être des malades », telle fut la réponse de l'architecte.

La construction de l'hôpital commença en 1911, et, à la fin de la première guerre mondiale, l'hôpital pu accueillir des malades en provenance du front. En 1923 (le 18 juin), il sera officiellement inauguré.

2.5 LA CRÉATION DES PREMIÈRES CITÉS-JARDINS¹³

Au début du XX^e siècle, le lieudit Verregat est couvert de champs et de prairies. Quand la S.C Le Home décide d'y installer une cité-jardin, l'endroit est encore un espace campagnard et seule l'avenue Houba-de Strooper le relie au centre. Le choix de cette coopérative est dans la lignée de la pensée urbanistique de l'époque. En effet, les terrains périphériques, verdoyants et à prix abordables sont choisis de préférence pour de nouvelles expériences urbanistiques, telles que les cités-jardins. Le confort, la vie sociale et l'hygiène sont trois objectifs très étudiés. La formule de coopératives des locataires qui permet d'associer les habitants à la vie de leur quartier connaît un certain succès.

La cité du Verregat est construite en deux phases principales (1922-26 et 1951-53). L'édification de 450 maisons est prévue mais seulement 177 maisons et un bloc de 14 appartements sont bâtis lors de la première phase, sur les plans de l'architecte Henri Derée¹⁴

Grace à sa politique de vente de maisons aux coopérateurs, la S.C. Le Home a pu inaugurer en 1952, 27 nouveaux immeubles (144 appartements) conçus par Jules Ghobert à l'avenue des Magnolias.

En 1920, le Foyer Laekenois fait construire une petite cité-jardin sur un terrain situé entre la petite chaussée Romaine, la chaussée Romaine et la rue Paul-Émile Janson, dans un quartier éloigné du centre mais comptant nombre d'habitations ouvrières.

Dans le quartier Mutsaard, en 1922, le Foyer Laekenois construit une petite cité-jardin composée de 43 maisons, dont une composée de deux appartements, à l'emplacement d'anciennes maisons ouvrières.

2.6 L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1935¹⁵

Dès la fin de XIX^e siècle, le rayonnement international de Bruxelles et, à travers elle, de la Belgique s'affirme. En 1880 et 1905, les autorités belges organisent les cérémonies de commémoration de l'indépendance et les grandes expositions. Celles-ci reflètent la prospérité du pays et promeuvent l'image de la ville à l'étranger.

L'Exposition de 1897 est la première Exposition universelle, celle où les Belges découvrent l'État indépendant du Congo, propriété du roi Léopold II. Elle aura lieu sur le Plateau de Linthout (Cinquantenaire). Trois expositions universelles et internationales suivront : en 1910, sur le plateau du Solbosch, et, en 1935 et 1958, sur le plateau d'Osseghem (Heysel).

Les expositions sont l'occasion de préparer l'extension de la ville vers les zones campagnardes encore inhabitées. Le plateau du Heysel est choisi par la Ville de Bruxelles et est acquis en 1926 pour organiser les festivités du centenaire de l'indépendance belge¹⁶. La Ville de Bruxelles avait en effet l'intention de remplacer le **parc du Cinquantenaire** devenu trop exigü par un nouveau complexe d'exposition de stature internationale qui serait digne d'une capitale. Le choix du Heysel pour abriter les expositions de 1935 et 1958 entame l'urbanisation de cette partie décentrée de Bruxelles.

Il est à noter qu'en 1930, la Ville fit construire le stade en prévision de l'Exposition universelle. Le stade sera construit avant la conception du plan général pour le Heysel. Cet événement marquera à jamais l'aménagement du site. Dans l'esprit de ses concepteurs, une fois l'exposition terminée, seuls devaient subsister les cinq palais, le stade et le parc d'Osseghem. Le reste du plateau du Heysel était destiné à se transformer en un nouveau quartier d'habitations dont les îlots étaient définis par le tracé de l'exposition.

Le stade porta plusieurs noms au fil de son histoire : Centenaire à l'origine, Heysel à partir de 1946 et enfin Roi Baudouin à partir de 1995. Il fut inauguré le 23 août 1930 et est l'œuvre de l'architecte Joseph Van Neck. De plan ovale, il constitue à l'époque le plus grand stade de Belgique. Le complexe ouvre pour la première fois le 23 août 1930, à l'occasion du championnat du monde de cyclisme, avant d'être inauguré officiellement le 14 septembre 1930, par un match amical Belgique/Pays-Bas. De nombreuses fêtes sont organisées pour célébrer le centenaire de l'Indépendance, dont des « Jeux Romains ». Dès l'origine, un vélodrome en bois démontable est conçu par l'architecte Albert Herent ; il sera supprimé durant la guerre. Au sortir de la seconde guerre mondiale, le stade prend le nom du quartier qui l'accueille et est rebaptisé « Stade du Heysel ». Un grand nombre de manifestations populaires y attirent de plus en plus de monde.



↑ Place de la Belgique 1930 © SPRB-DMS



↑ Stade du Centenaire, Stade du Heysel collection privée © SPRB-DMS

Hormis la construction du stade pour l'Exposition de 1935, la Ville de Bruxelles fit construire également l'«Alberteum», ancêtre du Planétarium de Bruxelles, par les architectes Maurice Keym et Charles Van Nueten. Comme ce fut le cas pour l'Atomium 23 ans plus tard, il devait représenter la gloire des industries et de la science travaillant ensemble. Ce bâtiment à vocation éducative était composé de salles de conférence, de cinéma, d'expositions, de studios de radio et d'enregistrement, d'un restaurant et d'un planétarium. L'ensemble était dominé par un grand dôme de 23 mètres de diamètre abritant le planétarium. L'édifice fut exploité jusqu'au début de la Deuxième Guerre mondiale en 1939. Il ne fut ré-inauguré qu'en 1954 avant de refermer en 1966 à cause de l'état avancé de délabrement du bâtiment. En 1968, la Ville de Bruxelles décida de démolir l'ensemble afin de reconstruire in situ un nouveau planétarium. Celui-ci fut inauguré en 1976. Il dépend actuellement de l'observatoire royal de Belgique.

2.6.1 Le plan général en « Y » de l'Exposition universelle de 1935

L'exposition universelle de 1935 jette les premiers jalons de l'urbanisation du plateau du Heysel et de ses abords. Sur les 140 hectares du plateau du Heysel, on compte la construction du Grand Palais, l'aménagement d'un parc forestier de 17 hectares (le parc d'Osseghem), la réalisation d'un réseau de voiries et d'une gare de tramways. En moins de quatre ans, les vastes prairies du plateau du Heysel font place à une cité éphémère. Messagère des progrès technologiques et sociaux, l'Exposition universelle de 1935 s'avère également être un laboratoire en matière d'urbanisme, d'arts décoratifs mais aussi d'architecture. Pour la Belgique, c'est l'occasion de mettre en scène son savoir-faire, ses produits nationaux et son passé fastueux.

Joseph Van Neck est l'architecte qui conçoit le plan général de l'Exposition en collaboration avec les ingénieurs P. Gillet et Lefèvre. Il définit une structure principale en « Y » qui met en valeur le Grand Palais et les quatre autres palais conçus entre 1933 et 1935. Les dimensions du Grand Palais sont impressionnantes, une véritable prouesse d'ingénierie pour l'époque. Des arcs de béton d'une portée de 86 mètres pour 31 mètres de haut couvrent un espace de 160 mètres de long. La façade est ornée d'une série d'œuvres d'art. Ces



↑ Palais du Centenaire, 1935 © SPRB-DMS



↑ Place de la Belgique, 1935 © SPRB-DMS

palais sont érigés au sommet du plateau du Heysel. Les avenues sont larges, les perspectives nombreuses et les points de vue abondants. Il y a une réelle scénographie organisée qui apparaît fouillée dans ses moindres détails.

Le boulevard monumental du Centenaire, véritable épine dorsale du site, s'élève à contre-pente sur une longueur de 800 mètres et aboutit, au sommet du plateau, à l'actuelle place de Belgique et aux cinq palais des expositions.

Des axes transversaux relient le boulevard du Centenaire aux avenues de Meysse et Houba-de Strooper où s'établissent 8 portes de l'exposition. Chaque entrée, ou porte, bénéficie d'un traitement particulier, marquée par un bâtiment ou des colonnes. Le stade, construit en 1930 avant la conception du Plan en Y, tourne le dos au plateau. Il est connecté via sa façade principale à l'avenue Houba-de Strooper, et précédé d'une allée qui met en valeur son caractère monumental depuis cette avenue. Le stade de 1930 compte 70 000 places, dont environ 10 000 sièges couverts. La tribune principale de style Art Déco donne sur l'avenue Houba-de Strooper.

2.7 DÉVELOPPEMENT DEPUIS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XX^E SIÈCLE¹⁷

À partir de 1954, de gigantesques travaux d'infrastructure bouleversent la région. L'espace urbain éclate et le centre de Bruxelles est peu à peu déserté par ses habitants. Le parc des bureaux s'étend rapidement et l'application des concepts fonctionnalistes favorise la partition progressive de la ville en différentes zones fonctionnelles, connectées entre elles par de nouveaux moyens de communication : autoroutes urbaines et métro. Le centre de Bruxelles se mue en pôle administratif et centre d'affaires. Le quartier européen, suite au traité de Rome de 1957, subira une importante transformation urbaine pour accueillir les sites européens.

Le site du Heysel qui, entre les deux guerres et à cause de la crise des années 30, n'a pas vu la réalisation du lotissement, est choisi à nouveau comme siège pour accueillir l'Exposition universelle de 1958. Au nord de Wemmel, dans la commune de Meise, l'Exposition universelle sera l'occasion de déplacer les collections du jardin botanique dans le nouveau Palais des Plantes dont les travaux se terminèrent en 1958¹⁸. Le palais fut inauguré en 1965.

Après la deuxième guerre mondiale, les quartiers des deux côtés du Heysel commencent à s'urbaniser davantage. Si au début du XX^e siècle ces sont les premières cités-jardins qui surgissent en périphérie, les années d'après-guerre seront marquées par le courant du modernisme. Les réserves foncières disponibles dans les quartiers Heysel et Mutsaard sont l'objet de nouvelles expérimentations urbanistiques La Cité modèle et la Cité de Versailles¹⁹ sont planifiées.

À Wemmel, les premières expansions urbaines datent du début du XX^e siècle. En font notamment partie le lotissement de Bouchout et le lotissement de l'avenue des Quatre Vents. Le développement du quartier exclusif « Bouchout » commence après l'Expo 58 et se situe dans le nord-est de la commune, à côté de l'ancien domaine de Bouchout.

À partir du XX^e siècle, Strombeek-Bever commence à perdre son caractère rural. L'arrivée du Ring dans la seconde moitié du XX^e siècle (voir point 2.7.1) fait que Bever et Strombeek sont séparées morphologiquement. Après la guerre et notamment après 1958, différentes lignes de tram s'étaient développées et beaucoup de Bruxellois quittaient la ville. En conséquence, la population de Strombeek-Bever augmentait. Bever, située en dehors du Ring, gardait son caractère rural tandis que Strombeek s'urbanisait de plus en plus.



↑ Avenue de Meysse_STIB/MIVB 1960 © SPRB-DMS

2.7.1 Les infrastructures de mobilité en vue de l'Expo 58

Pour anticiper l'accroissement du parc automobile, le réseau routier est remodelé, notamment la petite ceinture, où les anciens boulevards arborés du début du XIX^e siècle sont remplacés par des tunnels qui ont pour objectif d'amener rapidement les gens au site de l'exposition. Par la même occasion, les autorités construiront le premier tronçon de la grande ceinture appartenant aujourd'hui au **Ring de Bruxelles**. Il s'agit du tronçon des **échangeurs** actuels de **Grand-Bigard (E40)** et de **Strombeek-Bever (A12)**. Dans les plans initiaux de 1949, la « nouvelle route autour de Bruxelles » devait partir des Quatre Bras à Tervuren, tracer une courbe par le nord et l'ouest de la capitale, pour se raccorder finalement au sud du Bois de la Cambre à la chaussée de La Hulpe. En réalité, suite aux travaux de la petite ceinture et du tronçon court du ring entre Grand-Bigard et Strombeek-Bever, le reste devra attendre les années 80²⁰.

À l'occasion de l'Expo '58, le tronçon Laeken-Meise fut aménagé, la construction de l'A12 qui devait relier Bruxelles à Anvers (déjà dans les plans de 1949) sera achevée dans les années 80. Afin de relier l'avenue de Meysse à celle de Madrid, une passerelle piétonne enjambant l'autoroute A12, est dessinée par les architectes Paul-Émile Vincent, Éliane Havenith et Jean Stuyvaert (Groupe NA). Cet ouvrage en béton et métal, conçu pour mener les piétons depuis les parkings situés à l'est de l'avenue de Meysse ou depuis le terminus du tram à l'Expo 58, via la porte de l'Esplanade, est construit vers 1957. À l'origine, la passerelle enjambait l'avenue de Meysse ; elle fut raccourcie avant 1971.

2.7.2 L'Exposition universelle de 1958

C'est la première exposition universelle d'après-guerre. Le thème principal en est « l'homme » et « un nouvel humanisme ». Le but recherché est l'amélioration de l'entente entre les peuples. Le pavillon russe présentant le Spoutnik fait face au luxueux pavillon américain.

L'Expo 58 témoigne des aspects nouveaux de la modernité en marche : prouesses techniques dans le domaine de la construction, créativité avant-gardiste -voire futuriste- de l'architecture d'après-guerre. La construction de l'Atomium à l'occasion de l'Expo 58 représente le progrès scientifique et en particulier celui de la physique nucléaire. L'édifice fut imaginé par l'ingénieur André Waterkeyn et dessiné par les architectes André et Jean Polak. Faisant 102 mètres de haut pour un poids total de 2 400 tonnes, l'Atomium est devenu un symbole de Bruxelles et de la Belgique.

L'Expo inaugure aussi une nouvelle vision urbaine vers des formes lâches faites d'ensembles pavillonnaires et de tours, reliés à un réseau routier hiérarchisé. La maquette pour la Cité Modèle se veut l'exemple du futur ; tours et barres de logement implantées telles des sculptures, au centre d'un grand espace vert. 1 000 logements sont prévus sur un terrain de 17 hectares. Six architectes « *modernistes et de grande renommée* » sont désignés selon une répartition « à la belge » : deux Flamands, deux Wallons et deux Bruxellois. Ils conçoivent ce nouveau quartier comme un monument au logement, une ville du futur, dessinée selon un plan orthogonal strict, afin de créer de « l'ordre contre le chaos » qui, selon eux, se propage à la périphérie.²¹ À l'image de Le Corbusier, ils veulent « *un logement universel pour un nouvel homme universel* ».

Outre la Cité modèle, la cité de l'avenue de Versailles à Over-Heembeek est aussi présentée. Une autoroute devait traverser l'ensemble mais ne sera jamais réalisée.

2.7.3 Le plan général pour l'exposition de 1958

D'un point de vue urbanistique, la volonté est de rompre avec les solutions de 1935. Le plan général s'organise désormais à partir de l'Atomium, implanté en son centre et s'impose à tout le site par ses très grandes dimensions. Tous les accès à l'exposition (portes) étaient équipés de constructions spéciales ou d'œuvres d'art.

La superficie de l'exposition est portée à 200 hectares avec l'incorporation du Belvédère et du parc de Laeken. Les 110 hectares de parking étaient répartis sur 7 terrains situés à proximité du site de l'Expo, 36 000 voitures pouvaient y stationner. Le boulevard du Centenaire est alors rebaptisé boulevard de Belgique et est ponctué par des bassins. Implanté à l'extrémité sud de l'îlot compris entre le boulevard du Centenaire et la place Saint-Lambert, le **pavillon** Expo 58 est érigé en même temps que la porte Benelux, en contre-haut, conçue par le Groupe Pyjama (architectes André Pirnay, Robert Jeanne et Guy Martin). Pendant la durée de l'exposition, il abrita Logexpo, un service d'aide et de promotion du logement pour les visiteurs de l'Expo 58.

Le Grand Palais se dote d'une nouvelle façade (provisoire) en même temps qu'il s'étend (construction du Palais 11).

Le déplacement des visiteurs au sein du site est assuré par un téléphérique et un réseau de trains. Des deux expositions, le Heysel a principalement conservé le tracé urbanistique général du plateau en Y, les cinq palais principaux au centre desquels se dresse le Grand Palais, ainsi que l'Atomium. Celui-ci n'était pas destiné à survivre à l'exposition mais fut maintenu grâce à son succès et à sa popularité.

2.8 LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DU HEYSEL APRÈS 1958

Les théories modernes de l'urbanisme développées entre les deux guerres et que l'expositions de 58 avait mises à l'honneur ne seront guère mises en œuvre. Les principes de la célèbre et controversée Charte d'Athènes concurent des débuts de concrétisation dans des quartiers très limités, le zonage qu'elle préconisait entre territoires réservés au travail, à la résidence, aux loisirs et à la circulation, *ne se fit que peu à peu sans politique d'ensemble bien élaborée*²². La structure urbaine séculaire de la Belgique ne facilitera guère la création de nouvelles entités urbaines. Les cités satellites de Bruxelles imaginées par le Groupe Alpha dans les années 50 ne virent pas le jour, mais la banlieue bruxelloise se remplit peu à peu de lotissements généralement médiocres.

Dans le quartier du Heysel, les prouesses architecturales et la vision urbaine portée par les courants de l'urbanisme moderniste et fonctionnaliste exposées en 58 ne virent pas le jour. La construction de la Cité modèle du Heysel devait avoir la valeur d'une démonstration, une mise en pratique des principes de la Charte d'Athènes. La démonstration, cependant, ne fut pas complète, puisque la plupart des équipements socio-culturels et une série des boutiques qui devaient constituer les « prolongements » de l'ensemble résidentiel ne furent pas construits. La réalisation, qui aurait dû être achevée par l'État belge pour l'exposition de 1958, fut terminée une dizaine d'années plus tard par le Foyer laekenois, alors présidé par l'architecte Fernand Brunfaut. *La cité modèle témoigne à la fois de l'optimisme de ses concepteurs et de l'indécision de ses gestionnaires*²³.

Quant au plateau du Heysel, le projet initial d'établissement d'un quartier résidentiel est abandonné au profit de l'affectation aux expositions, aux sports et aux loisirs. Son lotissement alterne avec des aires de stationnement très étendues.

Le parc d'attractions « Meli Heysel » récupère une partie des terrains de l'exposition et ouvre ses portes en 1960. Le Trade Mart, salon permanent de grossistes en mode et en mobilier, s'implante à partir de 1975 le long du boulevard du Centenaire, entre l'Atomium et les palais. La partie en contrebas du plateau forme un vaste espace vert composé des parcs d'Osseghem et de Laeken qui touchent, vers le sud, les domaines royaux de Laeken, du Belvédère et du Stuyvenbergh.

Le métro arrive en mai 1985. La station Heysel devient le terminus de la ligne nord de la ligne 1A. Depuis le rallongement de la ligne en 1998, c'est la station Roi Baudouin qui a repris cette fonction. Au même moment, la station Heysel est agrandie pour pouvoir accueillir les visiteurs lors des grands événements de Brussels Expo ou en lien avec le stade. Le drame du Heysel survenu le 29 mai 1985 endeuille et marque profondément le monde du football. Afin d'accueillir l'Euro 2000, le stade est totalement rénové et renommé « Stade Roi Baudouin » après le décès de ce dernier. Plus qu'une infrastructure sportive, cet équipement permet d'accueillir des concerts ou d'autres événements non-sportifs. Aujourd'hui, le stade compte 50 093 places assises et couvertes. La rénovation se traduit par un renouvellement des tribunes et des pourtours. Il intègre une nouvelle piste d'athlétisme de neuf couloirs pour le Mémorial Van Damme, présent sur les lieux depuis 1977. Le fronton original orné de fresques a été conservé et maintient sa fonction première d'accès au stade. Réalisés sur les plans de l'architecte Bob Van Reeth, les travaux ont été menés entre 1994 et 1998.

En 1987, Meli Heysel cède la place à une nouvelle cité de loisirs baptisée « Bruparck », située au pied de l'Atomium et à proximité de la station Heysel. Cet ensemble comprend un Kinopolis (complexe de 25 salles de cinéma), Océade (centre de délasserment aquatique), Mini-Europe (une Europe miniature) ainsi qu'une zone gastronomique et touristique appelée « The Village » qui relie Mini-Europe à Océade, aujourd'hui fermé.

En 1988 également, le Trade Mart s'agrandit avec deux étages supplémentaires et en 1991, il est complété par le Buro & Design Center.

Dans les années 2000, le plateau du Heysel continue à renforcer son attrait touristique et de loisir avec le nouveau musée du design. Le Palais 12 est transformé en 2013 en salle de concerts et de spectacles de plus de 15 000 places. La rénovation de l'Atomium entre 2004 et 2006 a permis de lui rendre tout son lustre, ses lumières et de renforcer son attractivité.

La fermeture des différents équipements de Bruparck ces cinq dernières années a marqué un arrêt important des flux touristiques sur le plateau et mis à mal son attractivité. **Cependant, les projets de développement prévus par la Ville et la Région (cf. Chapitre Planologie) devraient garantir au plateau le regain de son attractivité d'antan, tout en lui donnant une nouvelle identité urbaine.**

03.

ESPACE PUBLIC

L'espace public du périmètre du PAD mérite d'être requalifié dans le cadre d'une stratégie ambitieuse. Peu d'espaces publics ont été véritablement pensés comme tels et la plupart ne servent que de parking ou ont été dénaturés avec le temps. Souvent, il s'agit de reliquats d'infrastructures importantes et ils offrent peu de qualités paysagères ou sociales. Parfois, ils semblent sur- ou sous-dimensionnés et mal équipés pour les fonctions qu'ils doivent accueillir.

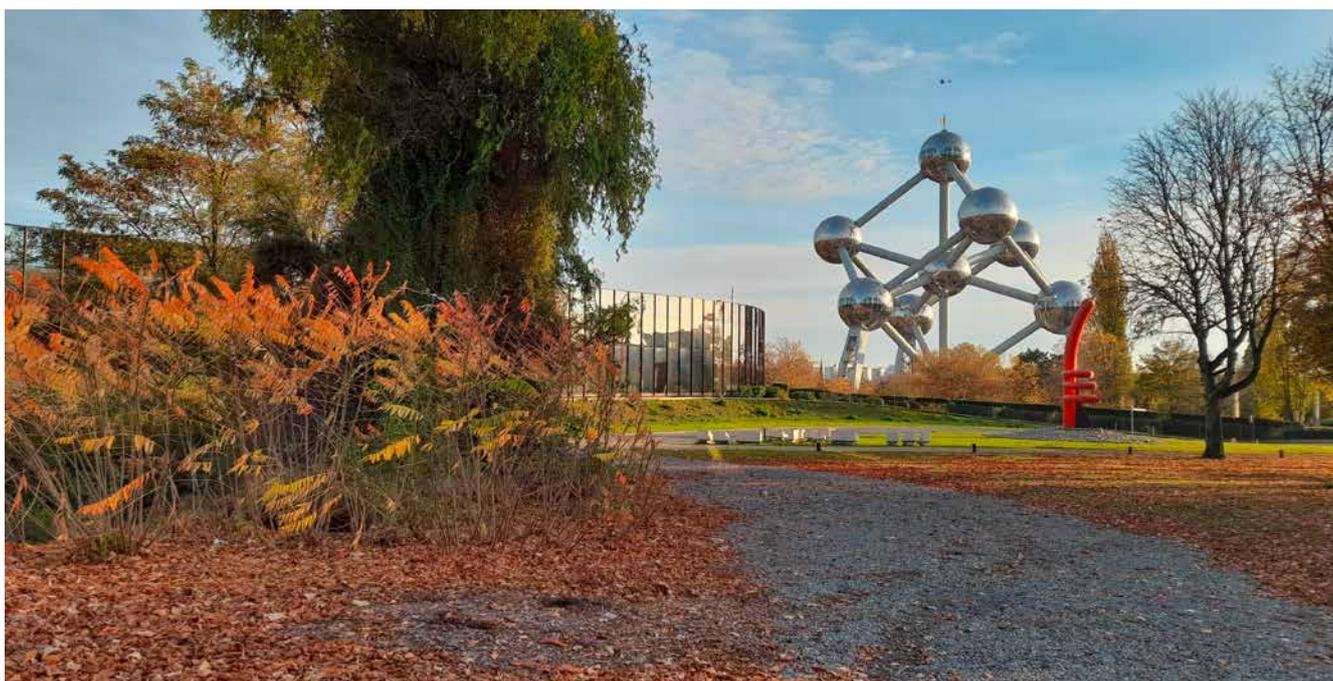
La vision d'un territoire prestigieux et monumental est mise à mal par une succession de non-lieux, parkings, grillages et autres éléments plus typiques de l'urbanisme suburbain.

L'entretien de certaines parties du périmètre reste à revoir. La plupart des endroits problématiques souffrent également d'un manque de contrôle social.

Pour ceux qui utilisent ce territoire, notamment à pied ou à vélo, la taille des parcelles et leur imperméabilité sont un problème majeur.

L'analyse des espaces publics est le fruit d'un travail de terrain et d'analyses préexistantes.

Au vu de l'ampleur du territoire, il a été nécessaire d'opter pour une approche prenant en compte à la fois les éléments générateurs d'une identité du territoire et des éléments précis afin de ne pas éliminer la mise en exergue de certains détails. Les particularités perçues du territoire ont donné lieu à des cartes qui les illustrent. Certaines cartes sont accompagnées par des textes et de la photographie. Cette description est organisée à partir des points évoqués et permet une lecture minutieuse d'éléments aussi précis qu'une façade aveugle ou un dépôt sauvage.



↑ Espace vert face au Trade Mart © perspective.brussels

3.1 COMPRENDRE LE PÉRIMÈTRE

Le territoire du PAD héberge de grandes infrastructures, conçues pour accueillir des événements à grande échelle. Nous pouvons organiser le périmètre en plusieurs grandes zones.

CARTE 13 Comprendre le périmètre du PAD



- 1 Palais des Expositions
- 2 Infrastructures sportives
- 3 Bruparck
- 4 Trade Mart + Bureaux
- 5 Atomium
- 6 Autres équipements collectifs
- 7 A12

0 250m

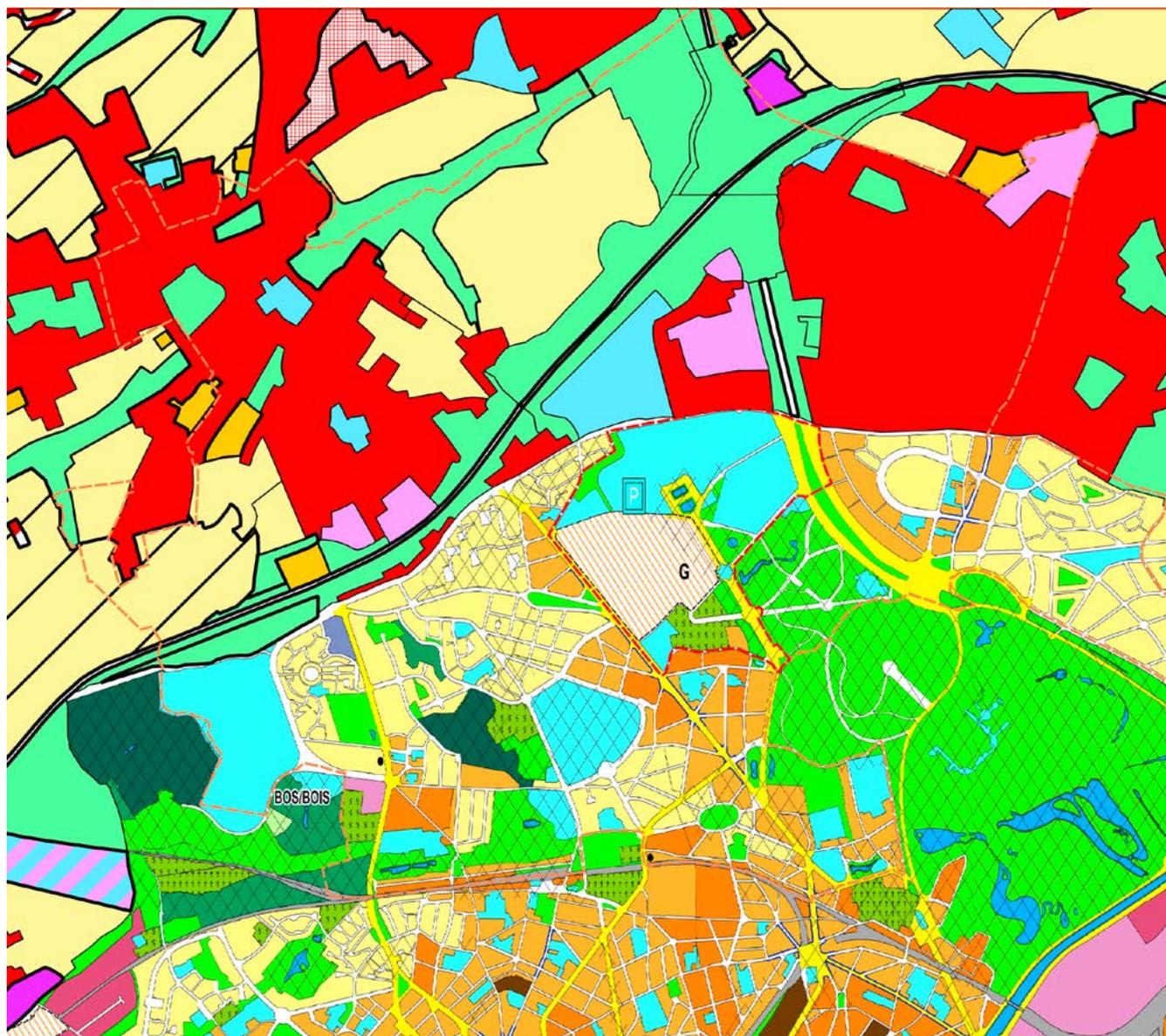


Source : perspective.brussels

La carte ci-dessous (Carte 14) montre comment la frontière régionale est également une frontière en termes d'usages et de fonctions des territoires. L'hinterland en Région flamande du POT se caractérise par des zones résidentielles dans les noyaux villageois séparés par des infrastructures routières (zones tampon sur la carte) et des zones agricoles,

tandis que les fonctions sur le territoire du PAD se caractérisent par des équipements d'intérêts publics ou de service public pour sa majeure partie, en zone de sports ou de loisirs de plein air, des zones de parc et une petite partie en zone d'habitation.

CARTE 14 Plan d'affectation du sol/
Gewest Plan de la Région flamande et Plan d'affectation du Sol de la Région de Bruxelles-Capitale



Périmètres

- PAD Heysel
- POT Heysel

Flandre

- woongebieden
- woongebied met landelijk karakter
- woonuitbreidingsgebieden
- geb. met gemeenschapsvoorz. en openbaar nut
- recreatiegebieden
- parkgebieden
- bufferzones
- groengebieden

- natuurgebieden
- agrarische gebieden
- landschappelijk waardevolle agrarische geb.
- industriegebieden
- researchpark
- ambachtelijke bedrijven en kmo's
- bestaande autosnelwegen

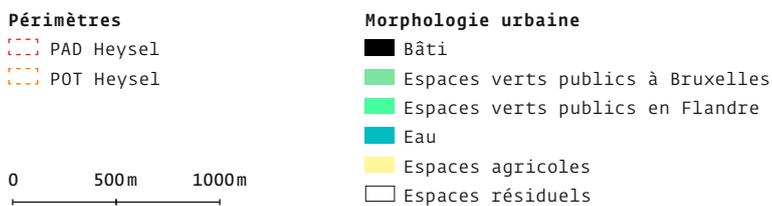
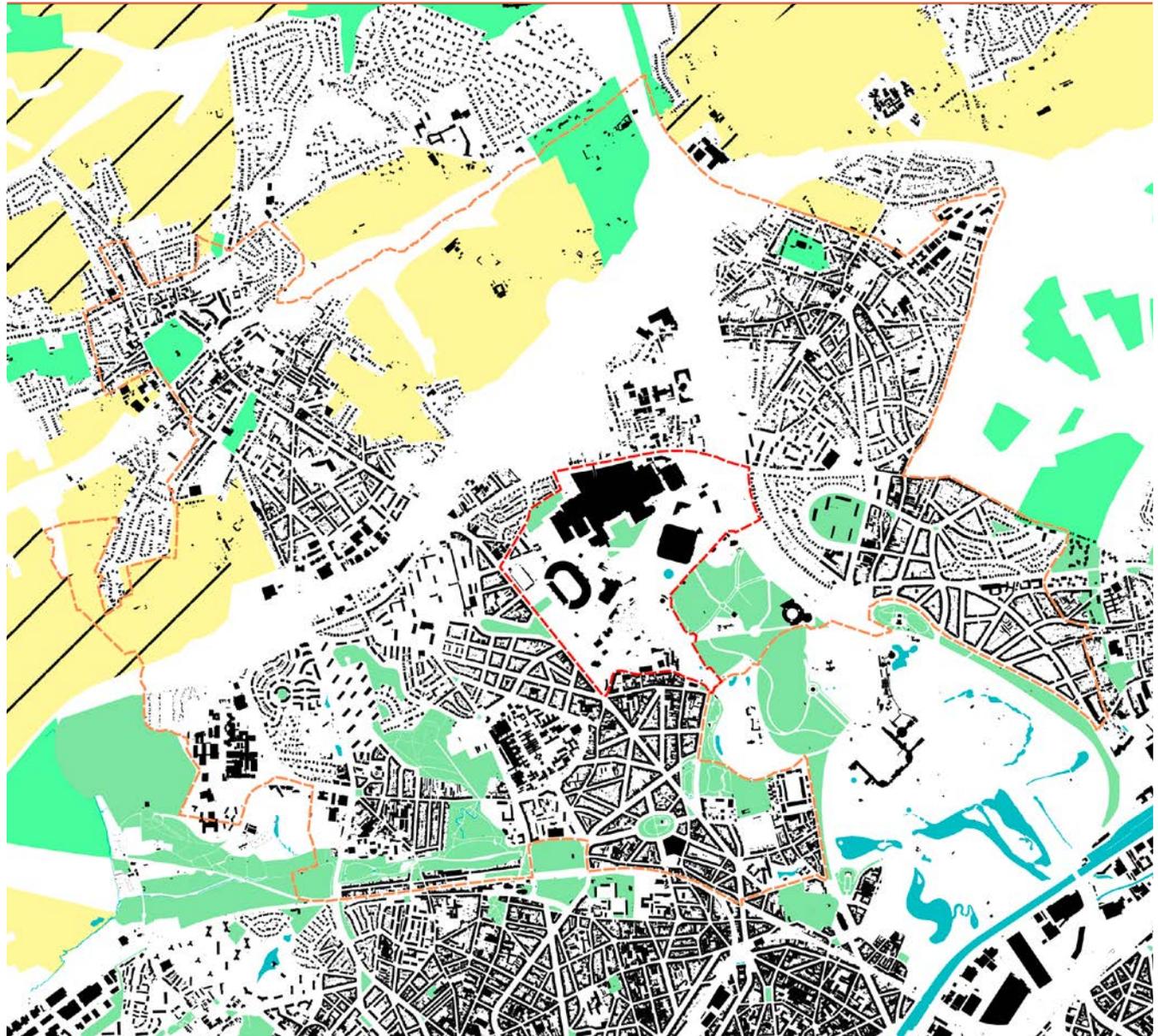
0 500m 1000m

Le périmètre du PAD se révèle comme un archipel de grandes structures urbaines situées sur des immenses îlots. Une grande partie de la surface du POT est constituée d'espaces résiduels (espaces inaccessibles, infrastructures routières, etc.).

Le Heysel pourrait constituer un lien important entre les deux Régions, au lieu de renforcer la rupture déjà marquée notamment par le Ring.

Un travail de lien par le paysage pourrait être effectué.

CARTE 15 Espaces ouverts et bâtis



Source : perspective.brussels

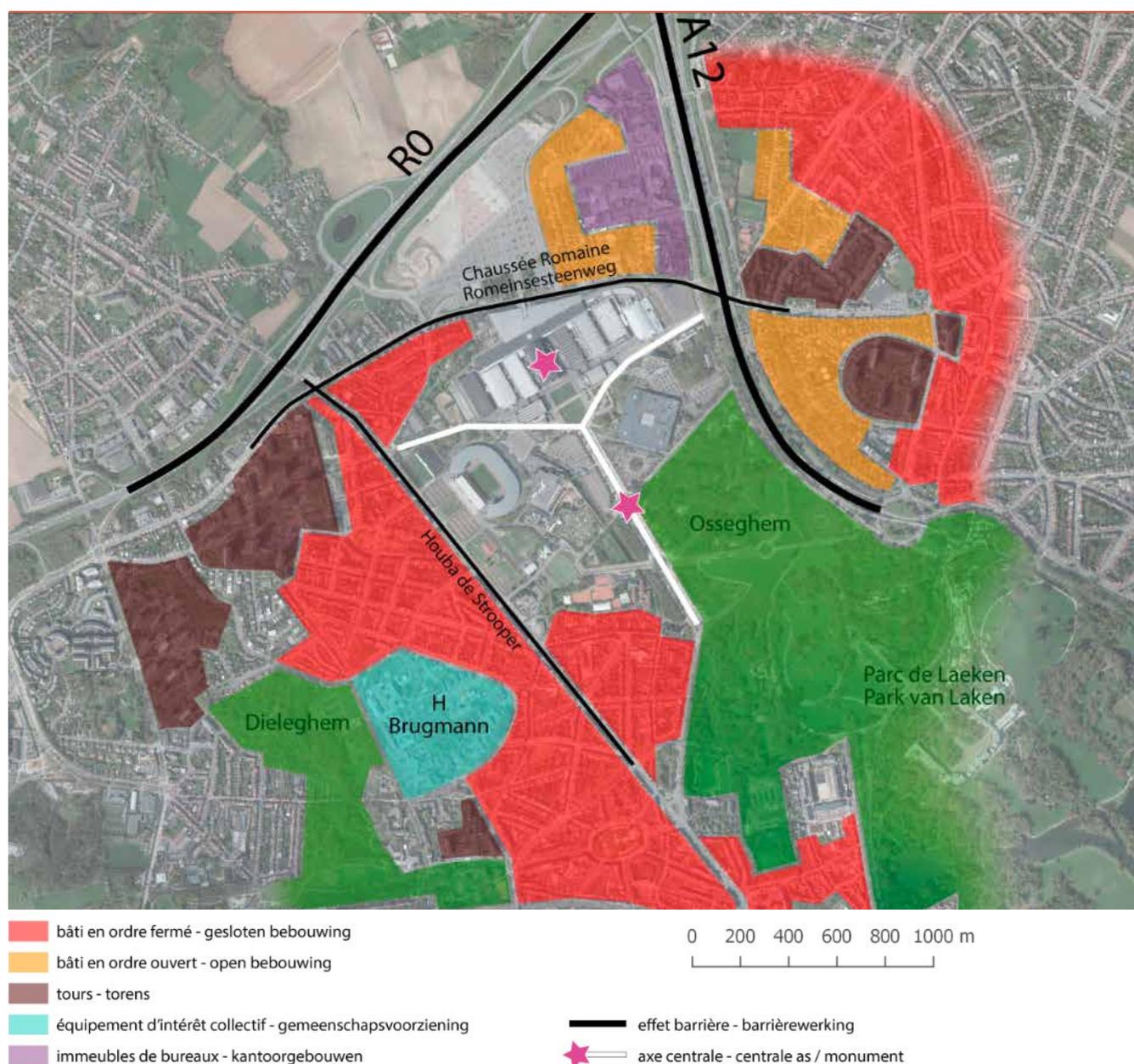
3.1.1 Structure urbaine et morphologie

L'ensemble du périmètre du PAD présente un fort contraste morphologique avec ses alentours (Carte 16). Il est dominé par une série de grands volumes, tant en surface qu'en hauteur (Palais des expositions, Stade Roi Baudouin, Trade Mart). Dans les environs immédiats, le bâti est soit à plus petite échelle (quartiers résidentiels Verregat, Houba/Brugmann, De Wand), soit absent (parking C, parc d'Osseghem, parc de Laeken et Domaine royal). Outre cette rupture d'échelle morphologique et fonctionnelle, la présence de grandes infrastructures en bordure du périmètre contribue à limiter les relations avec les quartiers adjacents. L'autoroute A12 et le RO créent des barrières à l'est et au nord. Dans une moindre

mesure, la chaussée Romaine et l'avenue Houba-de Strooper ont le même effet respectivement au nord et au sud-ouest.

Le bâti en ordre fermé dans le quartier Houba/Brugmann constitue une continuité avec le Vieux Laeken et le centre-ville. À l'est de l'avenue Houba-de Strooper, elle est interrompue par le grand complexe du Stade Roi Baudouin et les infrastructures sportives adjacentes. Le quartier est bordé à l'ouest par les tours de la Cité Modèle, le bois de Dieleghem et le site de l'hôpital Brugmann. Tours, bâti en ordre ouvert et en ordre fermé alternent à l'est de l'A12. Le quartier Mutsaard (Laeken) et la localité Strombeek-Bever (Grimbergen) forment un ensemble morphologiquement intégré. Enfin, au nord du périmètre, le quartier Trefit (logements, immeubles de bureaux et quelques commerces) est isolé entre le Ring, l'A12, le parking C et les palais des expositions.

CARTE 16 Structure urbaine et morphologie



3.1.2 Qualités et faiblesses de l'espace public

Cette carte (Carte 17) a été conçue d'après un travail de terrain et d'après des témoignages d'usagers et praticiens du quartier lors de l'élaboration du PPAS Heyssel de 2016.

Les symboles en rouge sur la carte indiquent les faiblesses repérées sur le territoire du PAD et les symboles en bleu ses qualités.

Malgré la présence importante des symboles en rouge, le périmètre du PAD présente aussi des qualités. À titre d'exemple on peut citer les perspectives depuis la place de la Belgique d'où la vue sur le boulevard monumental du

Centenaire avec au centre l'Atomium se dégage. Depuis la place Louis Steens le visiteur pourra admirer l'entrée du parc d'Ossegem ; ou encore à l'entrée du Stade Roi Baudouin l'on peut regarder le portique des années 30' ; la présence des bâtiments d'une grande valeur patrimoniale tels que l'Atomium, le stade Roi Baudouin, les Palais des Expositions, fournissent au territoire des qualités architecturales et historiques indéniables.

Ces atouts ne sont pas pourtant mis en valeur. Les parkings à ciel ouvert, le manque de mobilier urbain approprié et un mauvais entretien de l'espace public en sont des causes. À titre d'exemple, la carte montre bien les parkings qui entourent les Palais des Expositions ou les trottoirs trop étroits le long de l'av. Miramar et l'avenue Impératrice Charlotte.

CARTE 17 Qualités et faiblesses de l'espace public, 2020



Source : perspective.brussels, PPAS Heyssel 2016

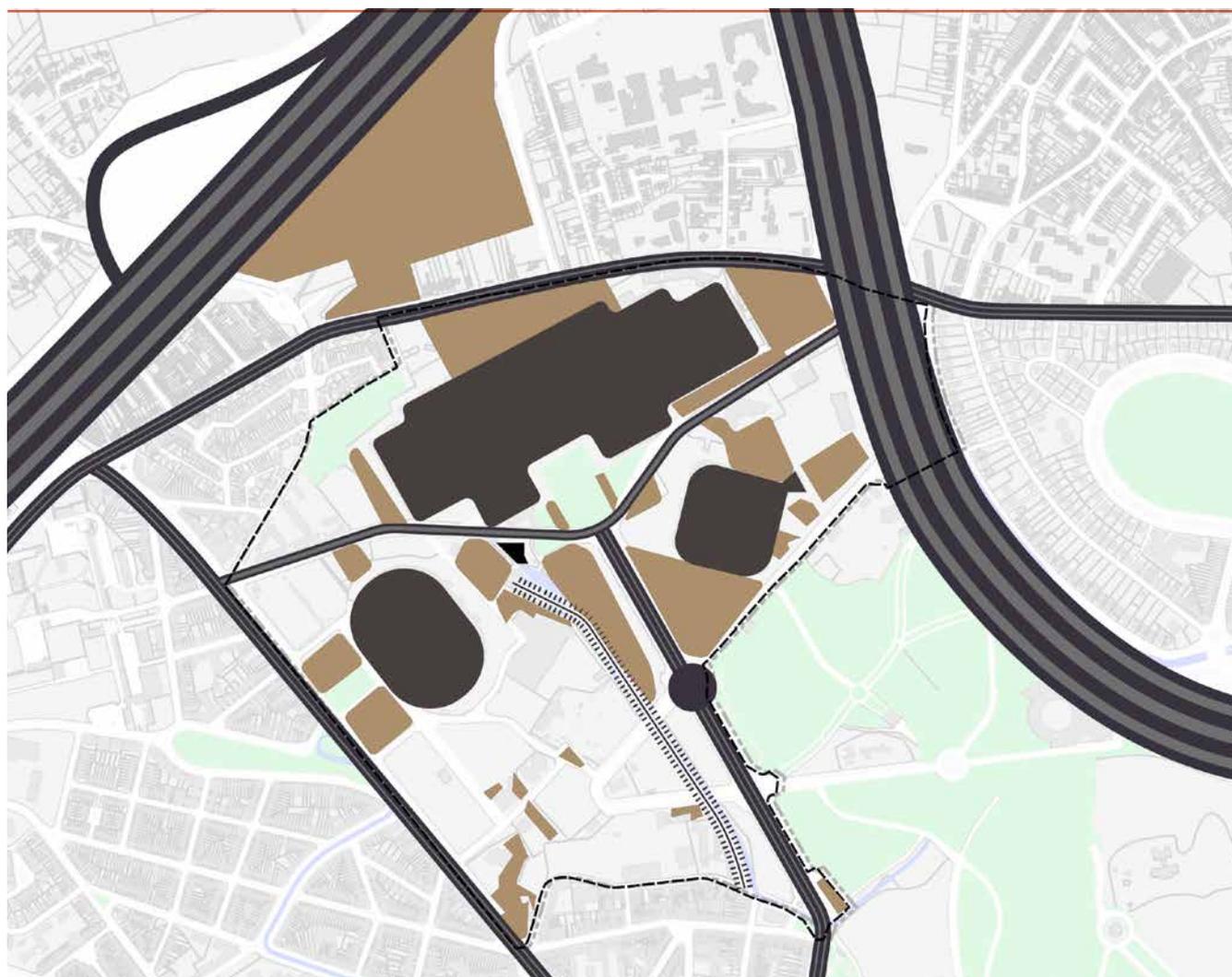
Sur base des rencontres effectuées lors des visites de terrain et l'analyse du PPAS Heysel 2016, le sentiment d'insécurité est rencontré là où se trouvent les stations des métros et des trams. Le métro Heysel est particulièrement problématique. Le manque d'éclairage, les barrières et le parking contribuent au sentiment d'insécurité. Le terminus Esplanade outre à être une vraie rupture avec le reste du territoire du PAD, on y repère aussi un sentiment d'insécurité.

Les qualités paysagères et la valeur du patrimonial du parc d'Osseghem constitue sans doute un atout, mais il se s'intègre que partiellement au territoire qui l'entoure. La partie nord du parc et l'avenue de l'Atomium sont séparés par une série des grillages et clôtures (voir point 3.1.3). De plus, l'avenue de Madrid à l'est du parc constitue une rupture qui le sépare du quartier Mutsaard à l'est du PAD.

3.1.3 Barrières urbaines : les infrastructures

Les grandes infrastructures (Parc des Expositions, Stade Roi Baudouin, Trade Mart) sont entourées par une multitude de parkings, dont la grande majorité est à ciel ouvert, utilisés lors des grands événements (Carte 18). Certains sont inaccessibles et d'autres sont protégés. Le périmètre est enserré par deux grandes infrastructures routières (l'A12 et le RO).

CARTE 18 Barrières urbaines : les infrastructures



Périmètres

[---] PAD Heysel

0 250m 500m

Morphologie urbaine

● Grandes infrastructures

■ Grandes infrastructures routières

▨ Tranchée tram/métro

● Parkings à ciel ouvert + parkings couverts

3.1.4 Barrières urbaines : les grillages

Le piéton qui parcourt les espaces publics du périmètre du Heysel fait l'expérience d'un espace dont l'échelle ne convient pas à la marche. Les îlots sont très étendus, les bâtiments très reculés par rapport à la voirie et souvent protégés de celle-ci par des grillages qui semblent ne pas finir.

Force est de constater que les grillages, clôtures et autres barrières urbaines, font véritablement partie du paysage urbain du périmètre (Carte 19).

CARTE 19 Barrières urbaines : les grillages (carte non exhaustive)



Périmètres

[---] PAD Heysel

[---] Grillages et clôtures

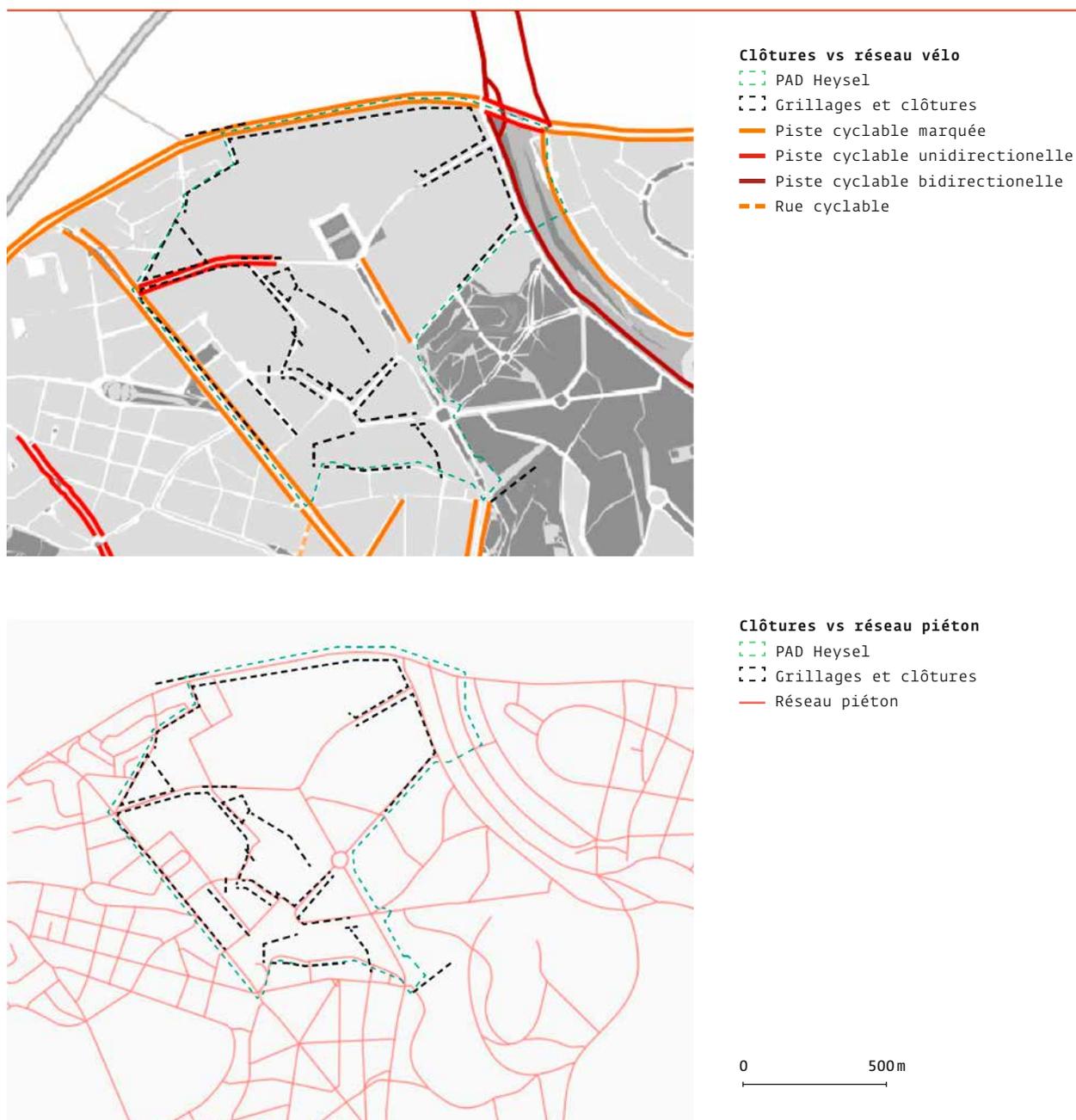


Source : perspective.brussels



↑ Exemples de grillages et barrières © perspective.brussels

CARTE 20 Clôtures vs réseau vélo/Clôtures vs réseaux piéton



Source : mobigis, perspective.brussels, UrbIS©©

Comme le montre la Carte 20, les grillages et les clôtures longent le périmètre du PAD au nord, à l'est et à l'ouest le long des aménagements cyclo piéton, des bandes cyclables et du réseau piéton. Plus en détail il s'agit de :

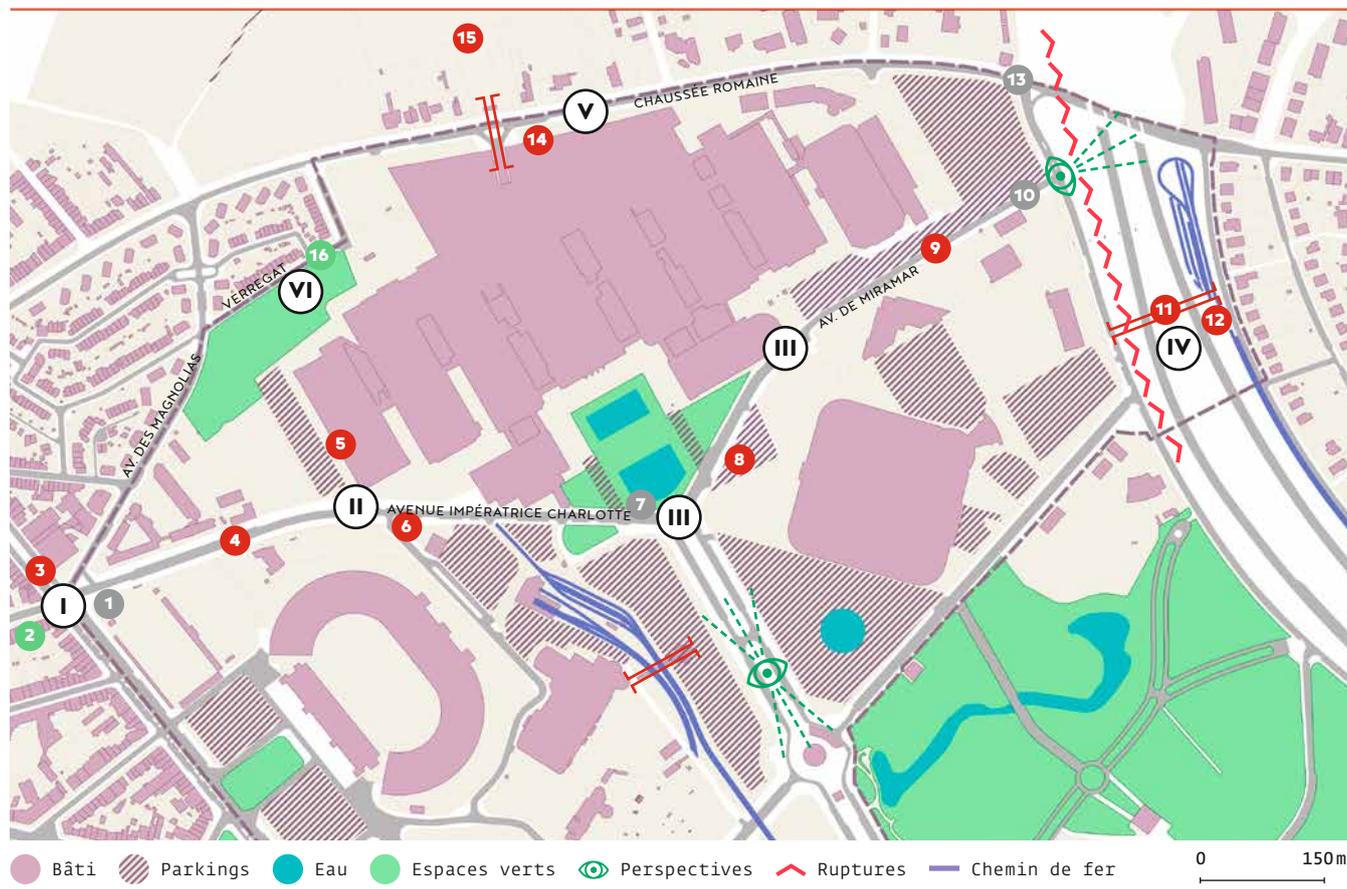
- > l'avenue Houba-de Stropper et l'avenue Impératrice Charlotte à l'ouest ;
- > la chaussée Romaine au nord ;
- > une partie de l'avenue de Madrid à l'est ;

Au sein du périmètre, les grillages et les clôtures entourent :

- > les grandes figures telles que le stade, les Palais, les infrastructures sportives ;
- > les avenues historiques telles que l'avenue du Gros Tilleul et l'avenue de Bouchout ;
- > une partie de l'avenue Impératrice Charlotte et de l'Espanade ;
- > La sortie du métro Heysel.

3.1.5 Analyse de l'espace public : partie nord

CARTE 21 Analyse des espaces publics : partie nord



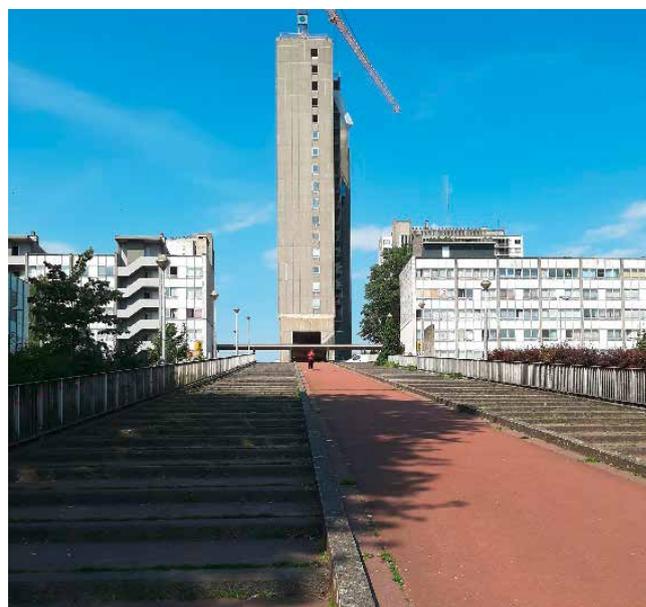
Source : © perspective.brussels

① Carrefour Avenue Impératrice Charlotte / Avenue Houba-de Strooper / Avenue des Magnolias

Il y a une rupture forte du tissu urbain entre le tissu mitoyen à l'ouest et le bâti peu dense et discontinu à l'est, qui annonce une ambiance suburbaine ①.

Les tours de la Cité Modèle, agrémentées par les beaux jardins de Gilles Clément, dominent le paysage et sont un repère très fort ②. Entre cette dernière et le carrefour, il y a la courte mais agréable avenue des Amandiers. Le carrefour a un trafic très intense et semble peu sécurisant pour les piétons. Il a été indiqué comme un carrefour propice aux accidents ③.

Malgré que le carrefour soit une rupture importante, c'est également un lieu de vie avec un supermarché et quelques cafés populaires, dont les terrasses sont tout de même très exposées au bruit.



↑ Perspective sur la Cité Modèle © perspective.brussels

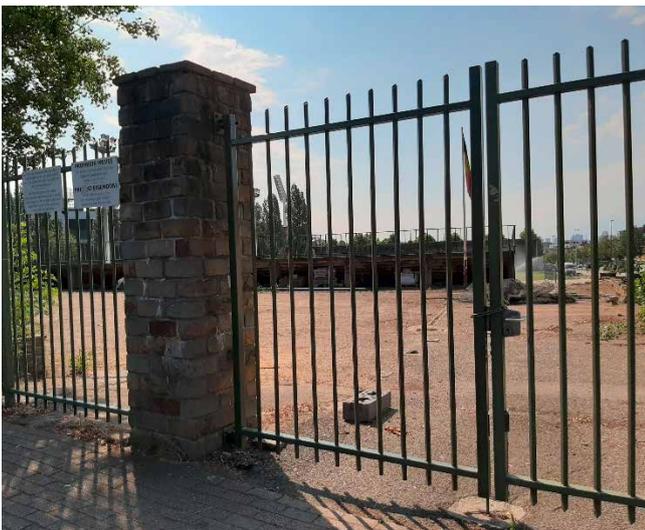
II Avenue Impératrice Charlotte

L'avenue Impératrice Charlotte est l'un des embranchements du boulevard du Centenaire ; il part vers l'ouest à partir de celui-ci.



↑ Avenue Impératrice Charlotte © perspective.brussels

En s'engageant en direction du Palais des Expositions à partir du carrefour avec l'avenue Houba-de Strooper, on trouve quelques équipements publics : une école à gauche et une crèche à droite. Cette dernière semble un peu seule dans une voirie où les trottoirs sont certes larges et arborés mais où l'espace public est très peu activé : des grillages omniprésents et aucun autre bâtiment en relation avec la rue **4**.



↑ L'omniprésence des grillages © perspective.brussels

Les abords des rues sont relativement mal entretenus. De l'autre côté, la gigantesque façade aveugle du palais 1 peut déjà s'apercevoir **5**. Les voitures roulent vite et il y a beaucoup de trafic.



↑ La façade du pavillon 1 © perspective.brussels

Le croisement avec l'avenue des Athlètes nous offre un paysage peu cohérent, dominé par le grillage qui sépare le trottoir de l'arrière du stade et l'auvent, purement fonctionnel et en retrait de la voirie, de l'entrée de l'arrêt de métro **6**. Les trottoirs sont très utilisés en cas d'événement majeur, mais on constate, en s'approchant des Palais des Expositions, que leurs gabarits ne sont pas assez larges et ne possèdent aucune ombre. Le gabarit de la voirie semble suffisamment large pour recevoir une piste cyclable.

Un petit jardin mal entretenu fait la liaison avec la place de Belgique, le parking Bruparck et le boulevard du Centenaire.

III Place de Belgique, avenue de Miramar

La place de Belgique est une esplanade encaissée entre le boulevard du Centenaire et le Palais 5. Malgré la puissance de sa façade, culminée par quatre sculptures allégoriques conçues par Égide Rombaux et rehaussée par deux vastes fontaines, elle est desservie par sa fonction de parking **7**. Aucune ombre n'est prévue dans un espace qui sert d'antichambre aux palais d'exposition.

Le parvis d'accès au Trade Mart et au musée du design est peu clair. Une entrée pour le parking M offre une forêt de panneaux et éléments peu qualitatifs et perturbe la lisibilité de l'entrée du bâtiment **8**.

L'avenue de Miramar est le deuxième embranchement du boulevard du Centenaire, cette fois-ci vers l'est, l'avenue de Madrid et, quelques mètres plus loin, l'A12. Cette avenue présente un aspect minéral, quasi lunaire, aux mille nuances de gris ⁹. La façade du Palais 12, pourtant rénovée récemment, n'offre pas une articulation forte avec le domaine public et c'est surtout un continuum de grillages qui prédomine. Le traitement des matériaux et des ouvertures est austère et inamical.



↑ Le Pavillon 12 et l'avenue de Miramar
© perspective.brussels

Entre le bâtiment et la voirie, il y a une saillie du parking E, tout en asphalte. Côté sud se trouve le bâtiment futuriste « Buro & Design Center », qui offre un angle à la voirie et qui semble aussi refuser tout dialogue avec elle, en retrait et séparé par un grillage. La perspective, à cet endroit, débouche sur un îlot vert aménagé sur l'avenue de Madrid avec en fond de perspective les tours de logements situées sur Strombeek-Bever ¹⁰.

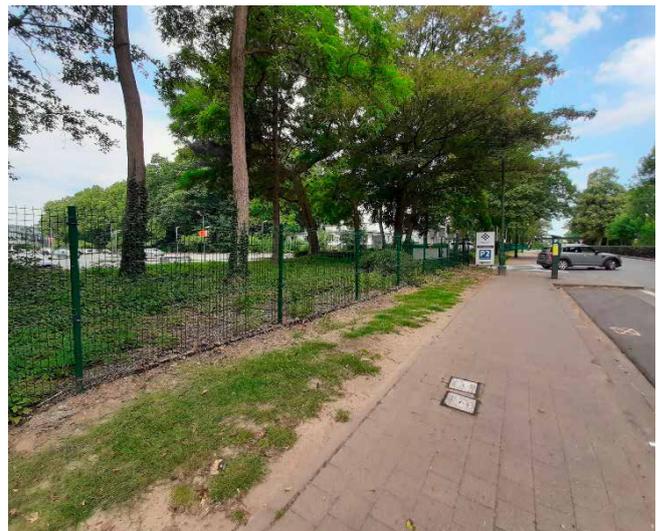
IV Avenue de Madrid

Le Centre Pédagogique d'enseignement Spécialisé Reine Astrid semble fort enclavé même s'il est enclavé de verdure. Nous pouvons deviner l'A12 derrière l'avenue de Madrid et son écran de verdure insuffisant pour amoindrir le bruit de la circulation. Il s'agit d'une barrière infranchissable sauf à travers la très désagréable passerelle ¹¹ qui passe au-dessus de l'autoroute (plongée dans le noir absolu pendant la nuit) pour relier à la N276 et à l'arrêt Esplanade, terminus de la ligne 3 du tramway qui ne jouit d'aucun contrôle social et dont les usagers se plaignent de la dangerosité ¹².



↑ Le terminus de la ligne 3 © perspective.brussels

L'ambiance est presque complètement dépourvue de caractéristiques urbaines. Nous sommes très loin des monuments du boulevard du Centenaire – qui est pourtant à quelques centaines de mètres.



↑ Ambiance périurbaine de l'avenue de Madrid
© perspective.brussels

Le carrefour de l'avenue de Madrid et de la chaussée Romaine a les caractéristiques d'une entrée de ville, marquant la frontière entre les deux Régions ¹³.

V Chaussée Romaine

La chaussée Romaine est encore une barrière forte entre le périmètre du PAD et le tissu suburbain au nord. Coté Heysel, la barrière la plus importante est celle de la palissade infranchissable constituée par l'arrière du parking E, dont les abords sont jonchés de débris divers et, surtout, l'arrière du parking 5, gigantesque auvent (une œuvre de Philippe Samyn dénaturée par de fortes contraintes budgétaires) ¹⁴ face à un étonnant mélange de villas cossues et maisons périurbaines (dont une partie sert maintenant de bureau ou horeca), hôtels et pompes à essence. Entre les deux, il y a des trottoirs étroits et négligés, pas d'ombre, peu de piétons et beaucoup de circulation. Une passerelle permet la connexion avec le parking C, au nord, et son immense surface asphaltée et imperméable ¹⁵.



↑ L'auvent du parking 5 © perspective.brussels

L'ambiance est celle d'un territoire suburbain et d'une voirie de passage. Le trafic est intense.



↑ ambiance suburbaine à la chaussée Romaine
© perspective.brussels

VI Rue du Verregat / Avenue des Magnolias

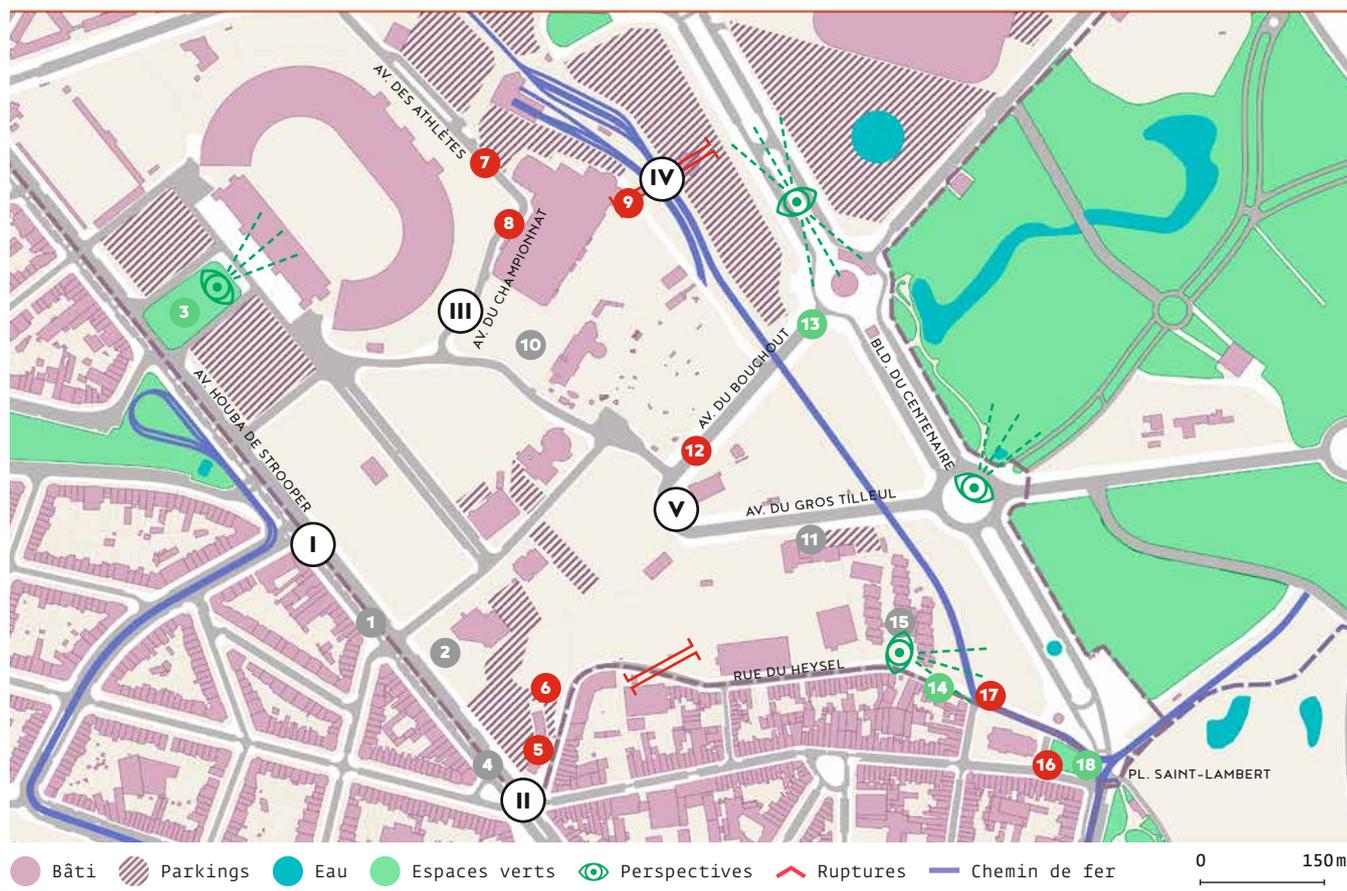
Ce secteur est très particulier. La cité-jardin, œuvre de l'architecte Henri Derée, possède des qualités architecturales indéniables, un charme pittoresque et une identité forte ¹⁶. Elle est malheureusement souvent victime du débordement du parking C (situé de l'autre côté de la chaussée Romaine).



↑ Le quartier du Verregat © perspective.brussels

3.1.6 Analyse des espaces publics : partie ouest et sud

CARTE 22 Analyse des espaces publics : parties ouest et sud



Source : © perspective.brussels

I Avenue Houba-de Strooper

L'avenue Houba-de Strooper est une longue avenue dans la prolongation du boulevard Émile Bockstael, aboutissant à la chaussée Romaine. Elle sert de limite ouest au périmètre du PAD. Les trottoirs sont larges et arborés mais semblent sous-utilisés ①.

Les deux côtés de l'avenue sont très différents. Côté ouest, un bâti en ordre continu sur des îlots de petite taille, typique du milieu du XX^e siècle, assure une continuité avec le quartier jusqu'à l'avenue Joseph De Heyn. Ceci dit, les gabarits ne sont pas très élevés alors que nous sommes dans une avenue très large : il s'agit généralement de R+3 dans le tronçon sud, parfois plus bas plus au nord. Il y a une certaine unité, si pas formelle, du moins chromatique (des briques de teinte claire dans les couleurs ocres). La présence de petits commerces (dont quelques petits cafés et restaurants) apporte de la vie aux trottoirs.



↑ Vue sur l'avenue Houba-de Strooper à partir de la sortie du métro Houba-Brugmann © perspective.brussels

Pourtant, de l'autre côté, une autre morphologie urbaine nous est présentée. Le bâti est discontinu, constitué de quelques bâtiments massifs isolés, tels que celui de l'Union Royale Belge des Sociétés de Football et celui du Comité Olympique Belge. Tous les deux sont en retrait par rapport à l'alignement et le rapport entre domaine public et domaine privé n'est pas clair.



↑ Exemple de rapport entre espace public et privé
 © perspective.brussels

Le stade Victor Boin se situe entre ces derniers et l'entrée du stade Roi Baudouin. Il s'agit d'un complexe sportif qui sert de lieu d'entraînement et d'échauffement lors des compétitions qui se déroulent dans le stade Roi Baudouin voisin. Répartis sur deux terrasses, une piste d'athlétisme et divers terrains de sport (basket-ball et volley-ball, aires de sauts et de lancers). Un long grillage ininterrompu sépare le domaine public du complexe.

Plus loin on aperçoit l'impressionnante façade principale du stade Roi Baudouin et son parement en briques rouges collées ³. L'entrée du stade se fait par l'avenue des Sports, inaccessible hors événements grâce à un grillage. En face se trouve la fontaine Charles De Brouckère, anciennement située à la Porte de Namur.

II Carrefour Avenue Houba-de Strooper / Avenue Jean-Baptiste Depaire / Rue du Heysel / Rue Reper-Vreven

Ce carrefour au trafic intense est desservi par l'arrêt de métro Houba-Brugmann. Il s'agit d'un petit centre urbain avec quelques services et commerces. Le long de l'avenue Houba-de Strooper il y a quelques restaurants, tavernes et brasseries au prestige un tantinet désuet qui intègrent bien l'ambiance des immeubles à appartements des années 40 et 50 des lieux. À l'intérieur, on aperçoit des groupes d'hommes et de femmes âgés. Une partie des terrasses a été aménagée avec des barrières pour protéger les usagers du trafic automobile ⁴.



↑ L'un des commerces horeca au carrefour
 © perspective.brussels

Nous sommes frappés par le bâtiment curviligne qui sert de siège aux bureaux de la police, reliquat d'une des portes de l'Expo 58. Devant le bâtiment, un grand terrain asphalté sert de parking ⁵.

Il y a beaucoup de mobilier urbain et beaucoup d'asphalte.

Côté est, la rue du Heysel et la rue Reper-Vreven contiennent plutôt des anciennes maisons unifamiliales au gabarit plus modeste. Côté ouest, avenue Jean-Baptiste Depaire, les maisons sont plus cossues et possèdent un petit jardinnet à l'avant.

III Avenue des Athlètes + Avenue du Championnat + Avenue du Football

Derrière, en longeant la rue du Heysel, le mur du bâtiment est aveugle et cette portion de la rue, très sale, est évitée par les passants.



↑ Le commissariat de police et l'Union Royale Belge des Sociétés de Football-Association © perspective.brussels

Tout ce secteur est aujourd'hui indéfini et nous peinons à comprendre la limite entre domaine public et domaine privé. À peine à quelques mètres de la police et d'un parking désordonné se trouve une butte arborée pointée du doigt depuis des années par les riverains comme un lieu dangereux et sans aucun contrôle social, longée par des marches au bel appareil en brique mais qui servent aujourd'hui en tant qu'immense dépôt clandestin ⑥.



↑ L'escalier menant vers la butte © perspective.brussels

Cette séquence s'apparente à l'arrière-cour du Heysel : aucun bâtiment ne dialogue avec la voirie. On offre au piéton des voiries aux trottoirs étroits et une succession de grillages. Même s'il s'agit d'un espace public, nous avons la sensation que nous ne sommes pas censés être là. Les différentes visites effectuées ont permis de constater que peu de passants s'aventurent dans ce secteur ⑦.

Derrière l'entrée du métro, en longeant l'avenue des Athlètes, un énorme parking et un arrêt de bus + collecto aux trottoirs inexistant font de cette partie une espèce de non-lieu, extrêmement inhospitalier. Plus loin se trouve la vaste partie arrière du complexe de cinémas Kinopolis, très visible mais n'ayant aucune qualité architecturale ⑧.



↑ Le Kinopolis © perspective.brussels

IV Entrée de Bruparck

Nous accédons à ce qui reste de Bruparck à partir d'un parking qui longe le boulevard du Centenaire, à travers une passerelle construite dans les années 70 pour permettre de franchir la double tranchée constituée par les lignes du métro et du tram. Quand les attractions sont fermées, seules les grandes étendues de parking entourées par des grillages restent visibles **9**.



↑ Perspective à partir de la passerelle
© perspective.brussels

Deux éléments qui en faisaient partie ont récemment disparu : The Village, ensemble de maisons pastiche en imitation renaissance flamande où se trouvaient cafés et restaurants, et Océade, parc aquatique inauguré en 1988 pour fermer ses portes à peine 30 ans plus tard, dans une ville qui a déjà un grand déficit de piscines. L'ensemble Bruparck, déjà fortement modifié depuis sa création, avait été bâti à la place du Meli Park qui possédait, dès les années 60, un zoo, divers jardins, des pièces d'eau, une plaine de jeux et un minigolf.

Aujourd'hui il ne reste aucune trace ni d'Océade ni de The Village : le premier est devenu un terrain vague, en attendant les futurs aménagements du projet Neo, et le deuxième est devenu un espace vert très fleuri mais ayant comme perspective la façade arrière sans qualité architecturale du Kinepolis **10**.



↑ L'ancienne parcelle de The Village © perspective.brussels

V Avenue du Gros Tilleul et avenue de Bouchout

Ces larges avenues desservent plusieurs équipements sportifs, notamment le Royal Primerose Tennis Club (environ une vingtaine de courts) et le Royal Primerose Hockey Club **11**. Derrière le coude formé par les deux avenues se trouvent le Léo Petanque Club, bâtiment vieillissant, et un terrain de football. Aucun marquage au sol ne spécifie ni les bandes de circulation ni les zones de stationnement sur les deux avenues **12**.



↑ Ambiance urbaine © perspective.brussels

Les avenues de Bouchout et du Gros Tilleul ont été aménagées lors de l'Exposition Universelle de 1935. Au départ, elles se prolongeaient pour rejoindre l'avenue Houba-de Strooper. Aujourd'hui, seule l'avenue de Bouchout permet de rejoindre l'avenue Houba-de Strooper mais son trajet a été dévié lors de l'Exposition de 1958 pour laisser la place aux organisations internationales.

Tout l'attrait de ces deux avenues réside dans leurs alignements d'arbres touffus : marronniers pour l'avenue du Bouchout et platanes pour l'avenue du Gros Tilleul. Aujourd'hui, l'avenue de Bouchout jouit d'une perspective sur l'Atomium ¹³, tandis que l'avenue du Gros Tilleul aboutit sur la place Louis Steens. Ces deux tronçons offrent des points de vue valorisants sur la zone.

VI Rue du Heysel et la place Saint-Lambert

La rue du Heysel, avec son bâti plus ancien constitué de maisons mitoyennes avec quelques ateliers et son côté nord très arboré, offre un contrepoint pittoresque vis-à-vis du reste du périmètre du PAD. L'arrivée à la place Saint-Lambert donne la sensation d'être en plein noyau villageois ¹⁴, si ce n'est l'aperçu des boules de l'Atomium qui brillent plus haut et l'ancien pavillon Logexpo, à l'angle du boulevard du Centenaire, qui nous transporte quelques décennies en arrière.



↑ Perspective vers la place Saint-Lambert
© perspective.brussels

Le Centre de Réadaptation Heysel-G. Brugmann, établissement pour personnes âgées, est constitué par des bâtiments (R+3+V) connectés entre eux et formant un ensemble en ordre ouvert. L'ensemble date de la fin des années 1990 mais a été agrandi en 2003 et 2010. Son architecture en briques rouges, ses volumes plus importants et son recul face à l'alignement forment un contraste intéressant avec le bâti environnant ¹⁵.



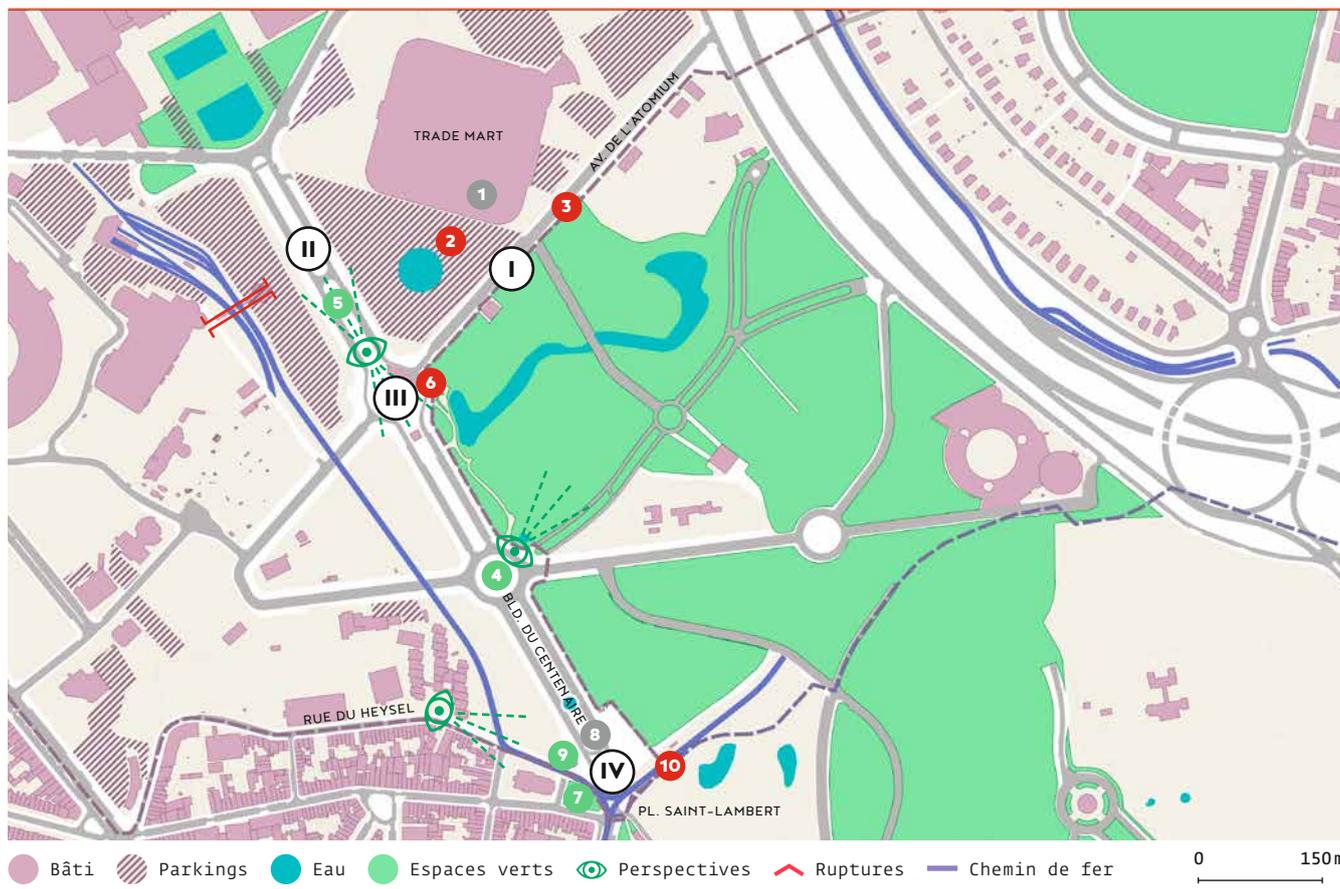
↑ Ambiance de la place Saint-Lambert © perspective.brussels

Sur la place trône l'église Saint-Lambert, entourée de belles maisons néoclassiques ou éclectiques. L'ensemble date du début du siècle. L'atmosphère est paisible, même si des riverains se plaignent de la délinquance pendant la soirée. La fontaine circulaire datant des années 1970 est jonchée de débris qui semblent y être depuis de longues années ¹⁶, et l'entrée de la tranchée du tram 7 est peu sécurisante ¹⁷. Néanmoins, avec ses parterres fleuris et les bancs, la place semble bien remplir sa fonction de séjour et contemplation ¹⁸. Plus loin, quelques commerces donnent de l'animation au secteur.

Une rangée de tilleuls a été plantée à l'époque de l'Expo 58 pour cacher la place depuis la monumentale entrée Centenaire, accès principal à l'exposition, située en bas du boulevard du même nom. Le changement d'ambiance est saisissant.

3.1.7 Analyse des espaces publics : partie est

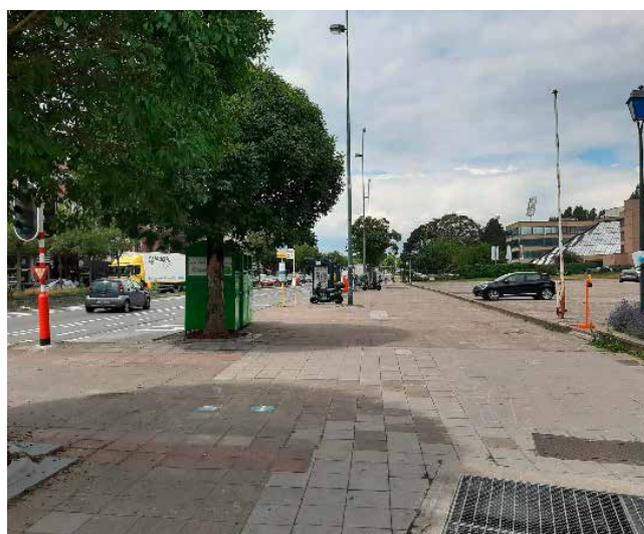
CARTE 23 Analyse des espaces publics : partie est



Source : © perspective.brussels

I Avenue de l'Atomium

Cette avenue part du square de l'Atomium vers le nord-est et la N277. Si jusqu'à 1970 on pouvait apprécier la prouesse technique que fut la flèche du génie civil, c'est à sa place qu'a été bâtie la gigantesque structure du Trade Mart ①, aujourd'hui la plus grande plateforme d'expérience pour les professionnels de la vente au détail au Benelux. Il s'agit d'un bâtiment massif de forme carrée qui dialogue très difficilement avec ses environs. Il est entouré de 3 grands parkings dont un à proximité de l'Atomium et dont la fontaine en son sein semble seulement profiter aux dizaines de camionnettes des grossistes qu'y se garent ②.



↑ Vue sur le Trade Mart depuis le parking
© perspective.brussels

En parcourant l'avenue, l'immense mur-rideau fait face au parc d'Osseghem. La voirie est recouverte de débris, alors que nous sommes à une centaine de mètres de l'Atomium **3**. De l'entrée du Trade Mart jusqu'à l'avenue de Madrid, les deux côtés de la voirie sont grillagés.

II Boulevard du Centenaire et Atomium

Le boulevard du Centenaire est une artère pentue de 800 mètres de long sur 52 de large, qui relie la place Saint-Lambert, à l'extrémité des avenues Jean Sobieski et des Ébéniers, à la place de Belgique, à la jonction des avenues Impératrice Charlotte et de Miramar. Le boulevard est ponctué de deux ronds-points : la place Louis Steens **4**, que traverse l'avenue du Gros Tilleul et qui accueille l'entrée monumentale du parc d'Osseghem et le square de l'Atomium, qui articule les avenues de Bouchout et de l'Atomium.

Au nord, le boulevard a perdu depuis longtemps les bassins-fontaines, puis bassins cascades aménagés lors des deux expositions universelles. Aujourd'hui, le boulevard présente un terre-plein **5**. L'avenue possède 4 rangées de places de parking, très peu utilisées en dehors des grands événements.



↑ Vue du boulevard du Centenaire sur l'Atomium
© perspective.brussels

III Square de l'Atomium

Le square de l'Atomium sert de support au monument. Il a été refait en 2006 et son parterre a été agrandi, grâce à un projet de CONIX Architecten.

On peut être étonné que les voitures puissent passer au beau milieu du socle de l'Atomium **6**. En l'absence de ralentisseurs en qualité suffisante, certaines voitures et motos semblent faire du boulevard du Centenaire leur terrain de jeu et l'espace n'a pas la solennité que cette icône bruxelloise mériterait. Nous pourrions imaginer un vrai parvis piéton, à l'image du Champ de Mars parisien. Les trottoirs sont sales à certains endroits, ce qui nuit aussi à la monumentalité des lieux.



↑ Les voitures passent en-dessous de l'Atomium
© perspective.brussels

IV Carrefour boulevard du Centenaire / place Saint-Lambert / avenue Jean Sobieski

Le carrefour avec la place Saint-Lambert et l'avenue Jean Sobieski offre des paysages très contrastés. Nous passons de l'ambiance pittoresque de la place Saint-Lambert **7**, en retrait, aux gabarits larges du boulevard **8**. Le bâtiment de l'ancien pavillon Logexpo, construit pour l'Expo 58, fait la transition entre ces deux ambiances **9**.



↑ L'ancien pavillon Logexpo © perspective.brussels

Plusieurs lignes de tram y passent. L'arrêt de tram du 7 et du 19, isolé et conduisant vers un tunnel en dessous du parc d'Osseghem, est mal entretenu et peu sécurisant **10**.

04. POPULATION

Dans ce chapitre, une série d'indicateurs statistiques décrivent le profil socio-économique et de santé de la population du POT. De la densité à la part des jeunes et des personnes âgées dans la population au marché de l'emploi et la santé, le profil qui en émerge met en évidence une population hétérogène dans le POT, laquelle se différencie par rapport aux moyennes régionales respectives.

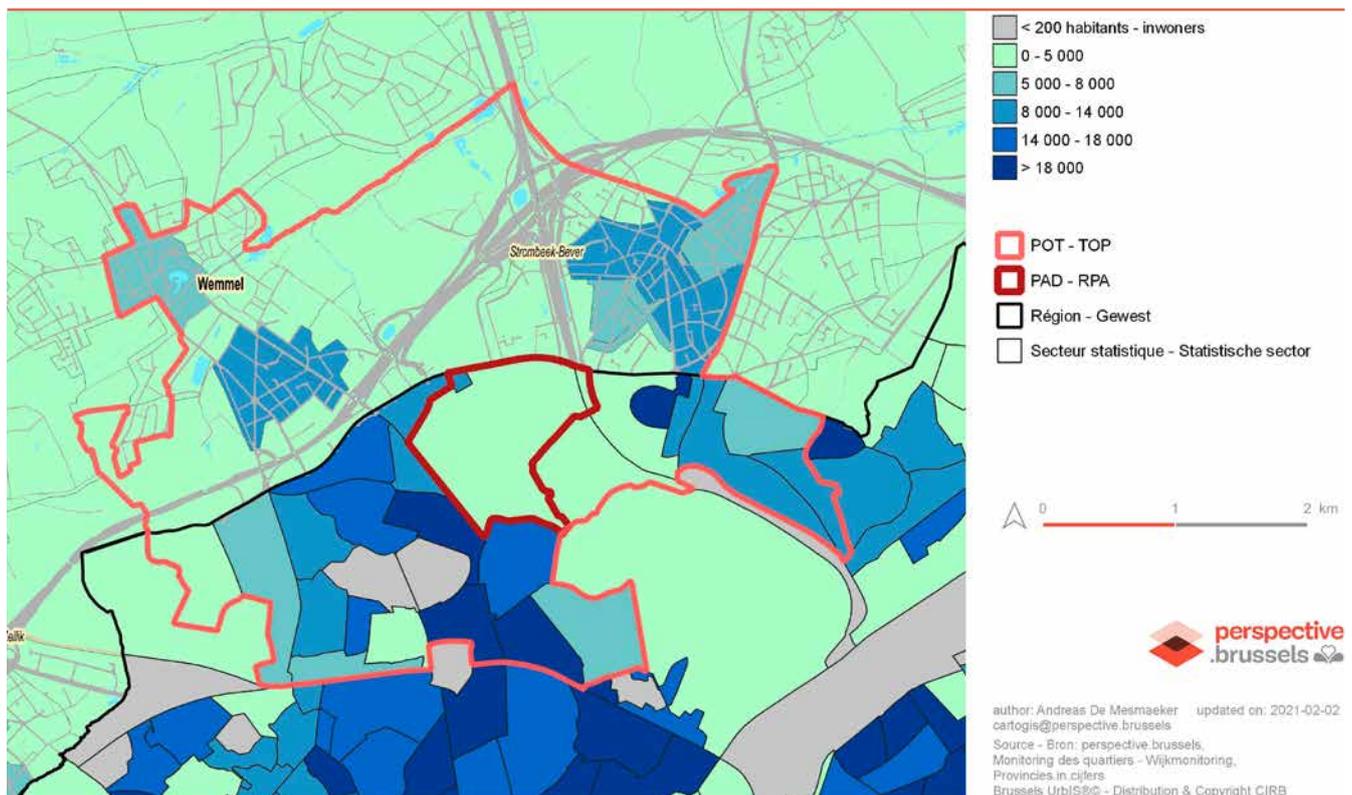
4.1 DENSITÉ ET CROISSANCE DE LA POPULATION

Le périmètre d'observation territoriale (POT) compte 83 534 habitants. Il se caractérise par une densité de population proche de celle de la Région de Bruxelles-Capitale :

7 747 hab/km² pour le POT, contre 7 441 hab/km² pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Les secteurs statistiques qui comptent le plus grand nombre d'habitants sont avenue Mutsaard, square Prince Léopold et Brugmann (voir la Carte 2 au chapitre « introduction »). Comme on peut le voir sur Carte 24, le POT présente au nord et dans la partie centrale une faible densité de population (de 0 à environ 11 000 hab/km²). Alors que la faible densité

CARTE 24 Densité de population, 2019

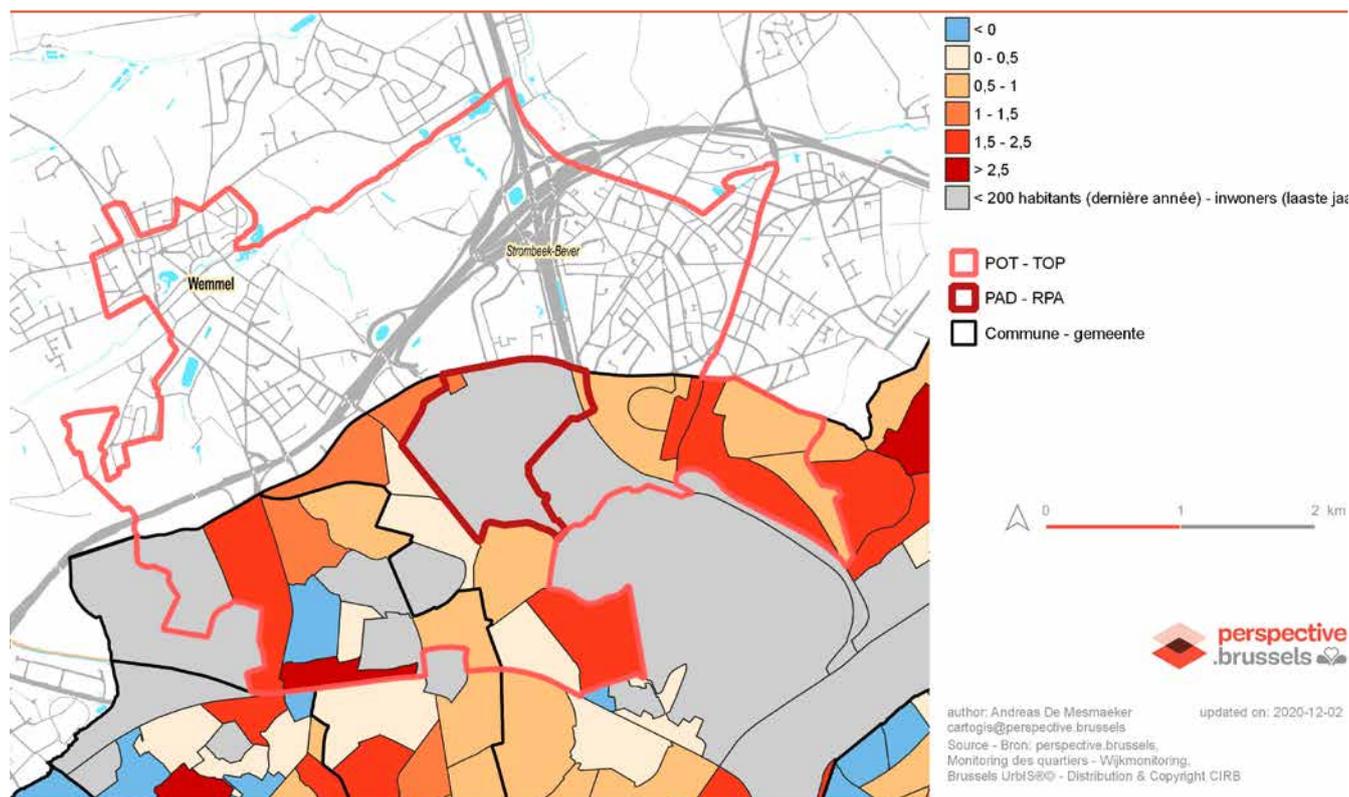


Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers, Brussels UrbIS©

de population au sud du Ring est liée à la présence d'un grand nombre de bureaux, du parking C, des palais du Heysel et du parc d'Osseghem, cet élément s'explique, au nord du Ring, par la présence d'espaces ouverts. Les noyaux de Wemmel et de Strombeek-Bever ont les densités les plus élevées dans le Brabant flamand.

Dans la partie bruxelloise du POT, la croissance démographique entre 2014 et 2019 s'est principalement manifestée dans les parties est et ouest du POT (Carte 25). Les secteurs statistiques Baeck Dupré (2,7 %), École des cadets (2,0 %) et rue de Wand (1,9 %) en particulier connaissent une croissance démographique très supérieure à la moyenne régionale de la Région de Bruxelles-Capitale (0,8 %) pour la période 2014-2019.

CARTE 25 Taux de croissance annuel moyen de la population (%), 2014-2019



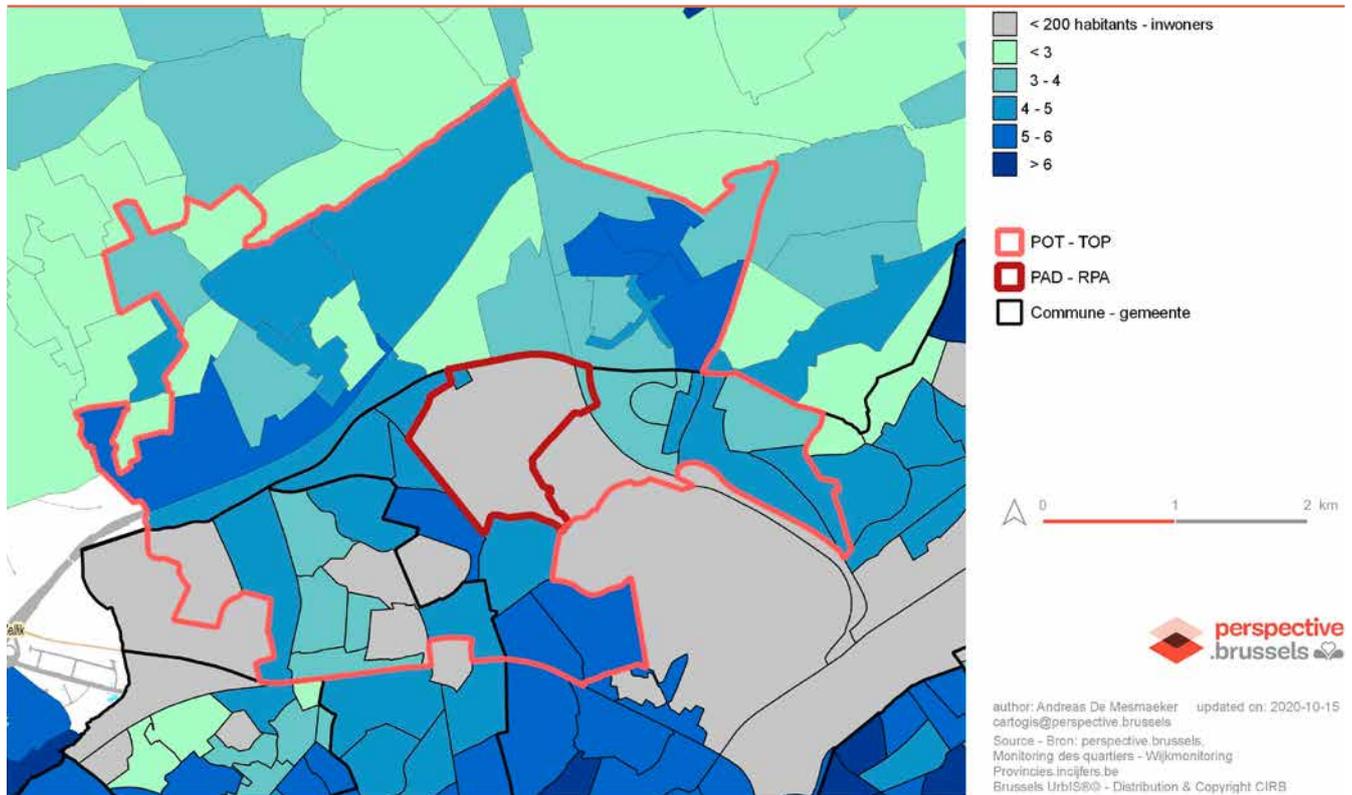
Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Brussels UrbIS®

4.2 STRUCTURE DE LA POPULATION

Le POT se caractérise par une forte proportion d'enfants et de jeunes (0-3 ans et 0-17 ans) : 23,6 % de la population a moins de 18 ans et 4,0 % a moins de 4 ans (Carte 26). Des secteurs statistiques tels que Cité Modèle, square Prince Léopold et Beverlinde ont une part représentée par les 0-17 ans de plus de 30 % (Carte 27).

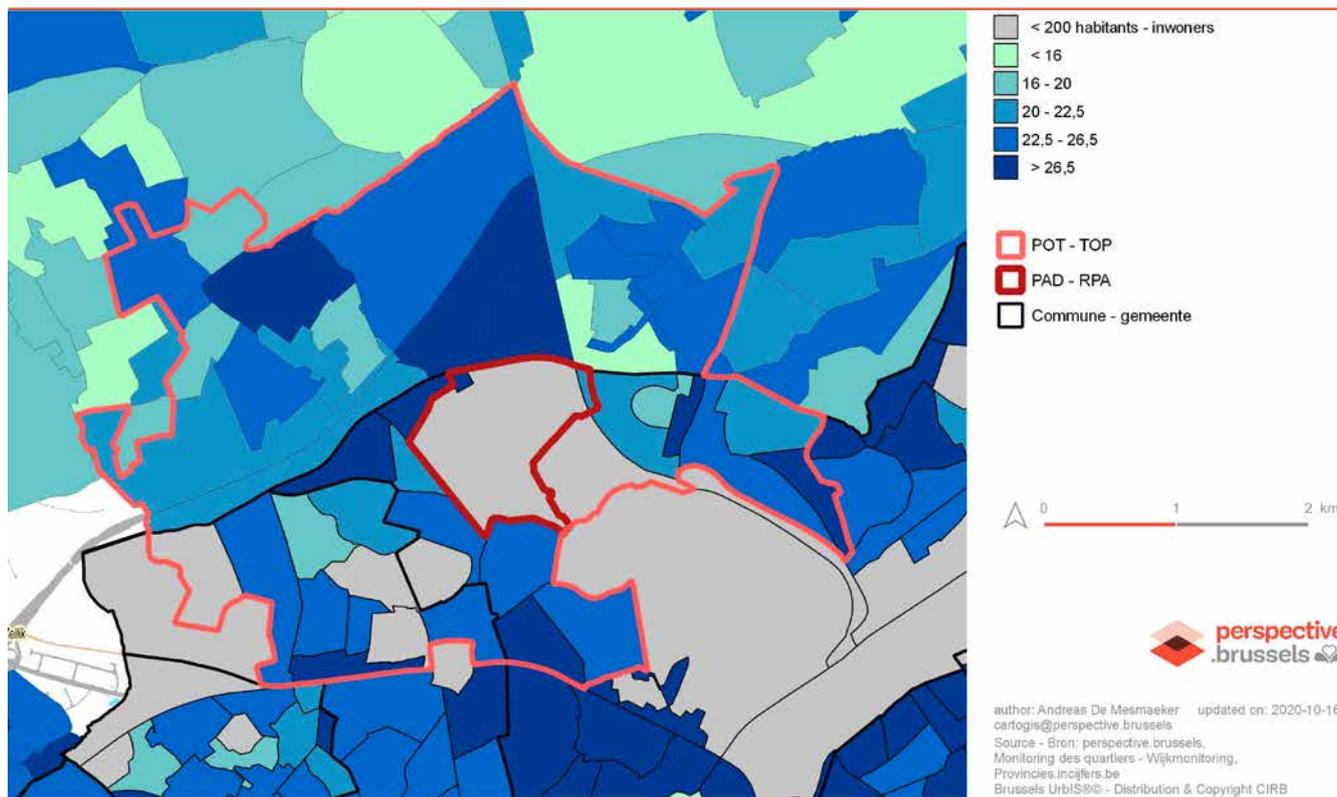
On constate également une forte proportion de seniors dans le périmètre : 16,8 % de la population est âgée de 65 ans ou plus. Les secteurs statistiques Molenveld (35,2 %) à Strombeek-Bever et Heymbosch (27,6 %), rue du Disque (25,3 %) et avenue Mutsaard (25,2 %) de la Région de Bruxelles-Capitale principalement comptent une forte proportion de personnes âgées de 65 ans ou plus (Carte 28). Il est à noter que les secteurs statistiques à population âgée se situent souvent sur la frontière régionale.

CARTE 26 Part des moins de 3 ans dans la population totale (%), 2019



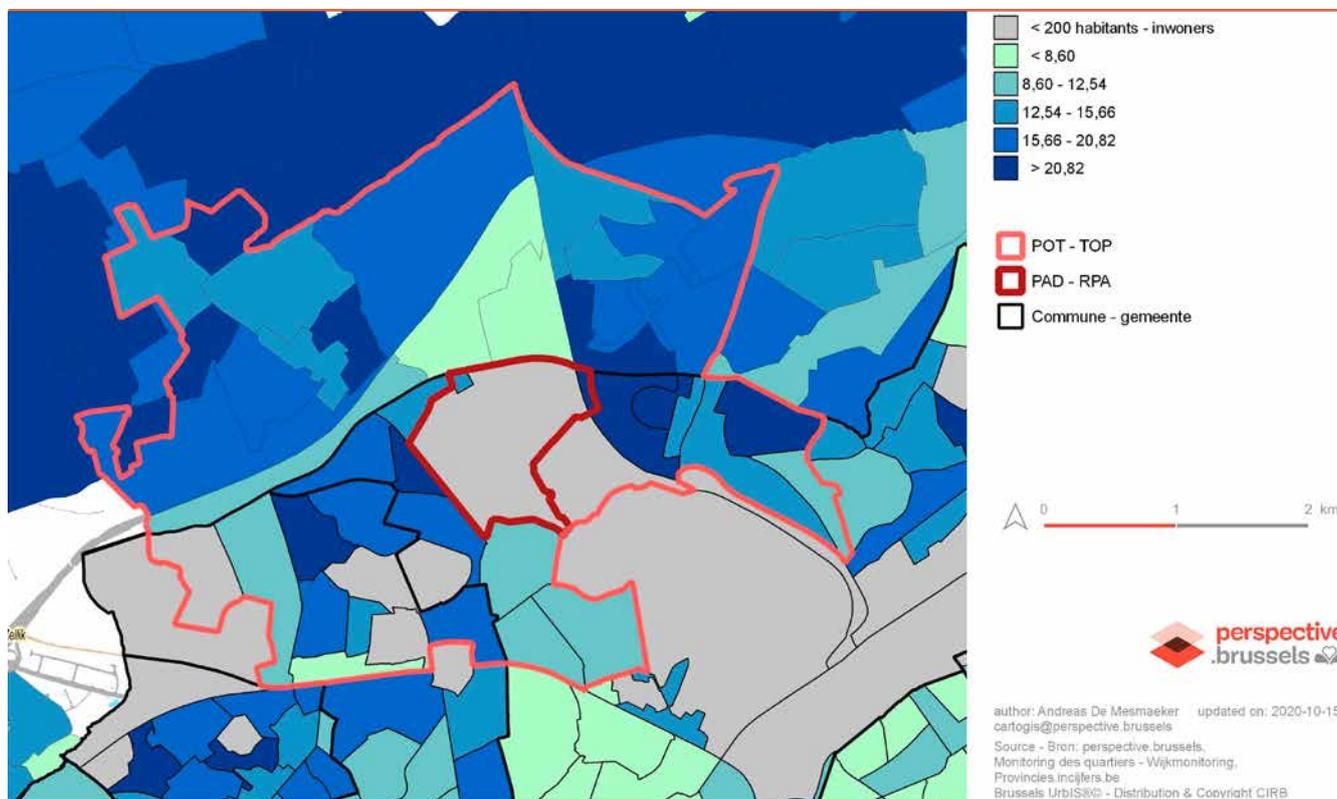
Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®©

CARTE 27 Part des 0-17 ans dans la population totale (%), 2019



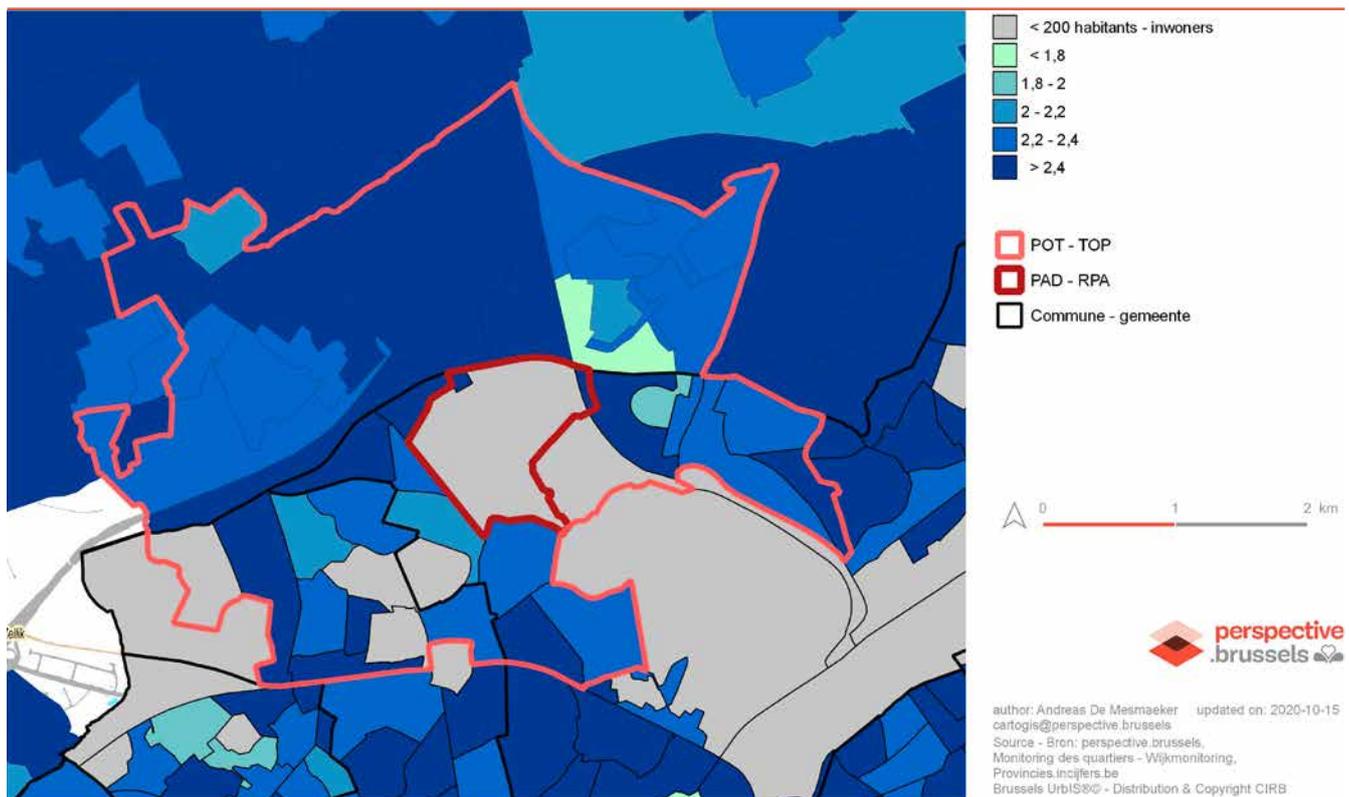
Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®©

CARTE 28 Part des 65 ans et plus dans la population totale (%), 2019



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®©

CARTE 29 Taille moyenne des ménages privés, 2019



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®©

Comparativement à la moyenne régionale en Région de Bruxelles-Capitale (2,17 personnes/ménage), la taille moyenne des ménages dans le POT est plus élevée (2,40). Le secteur statistique Molenveld (situé en Flandre) présente la plus petite taille de ménage du périmètre, avec 1,80 personne par ménage (Carte 29). De plus, il s'agit du secteur statistique qui compte la plus forte proportion de personnes âgées de 65 ans et plus.

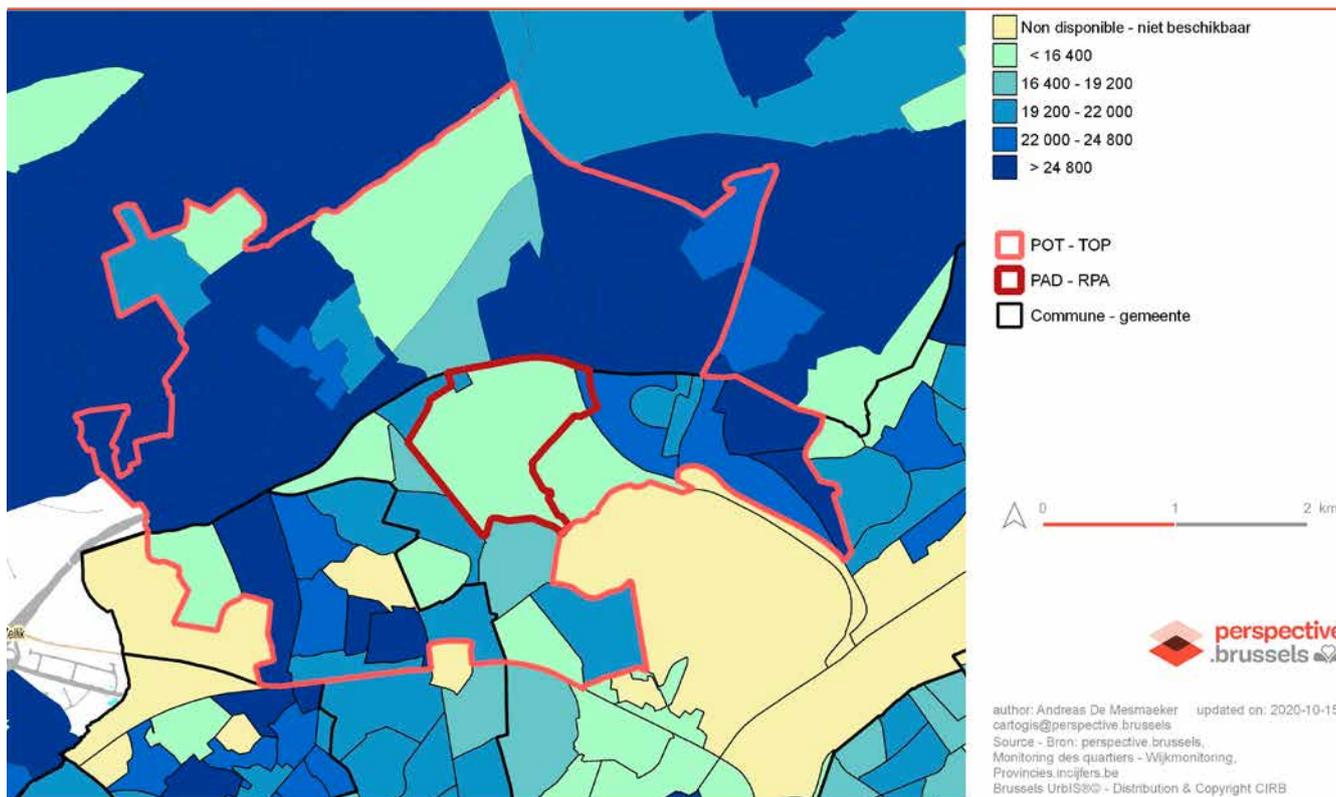
La partie bruxelloise du périmètre se caractérise par une forte proportion de personnes âgées isolées. Dans le secteur statistique Avenue Mutsaard, un habitant sur deux âgé de 65 ans ou plus est isolé. Les secteurs comptant le plus de seniors isolés se situent principalement en périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale : avenue Mutsaard (50,8 %), Cité-Jardin (42,0 %), Cité Modèle (42,0 %), avenue Stiénon (41,4 %) et Divin Jésus (40,6 %).

4.3 SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

Le revenu médian à l'intérieur du POT (€ 22 653) est supérieur à celui de la Région de Bruxelles-Capitale (€ 19 072) mais inférieur à celui de la Région flamande (€ 25 401). On constate une nette différence entre la partie flamande et la partie bruxelloise du périmètre (Carte 30). Les noyaux Wemmel et Strombeek-Bever se caractérisent par des revenus médians plus élevés que ceux des quartiers bruxellois Heysel, Houba, Heymbosch-AZ-Jette et Mutsaard.

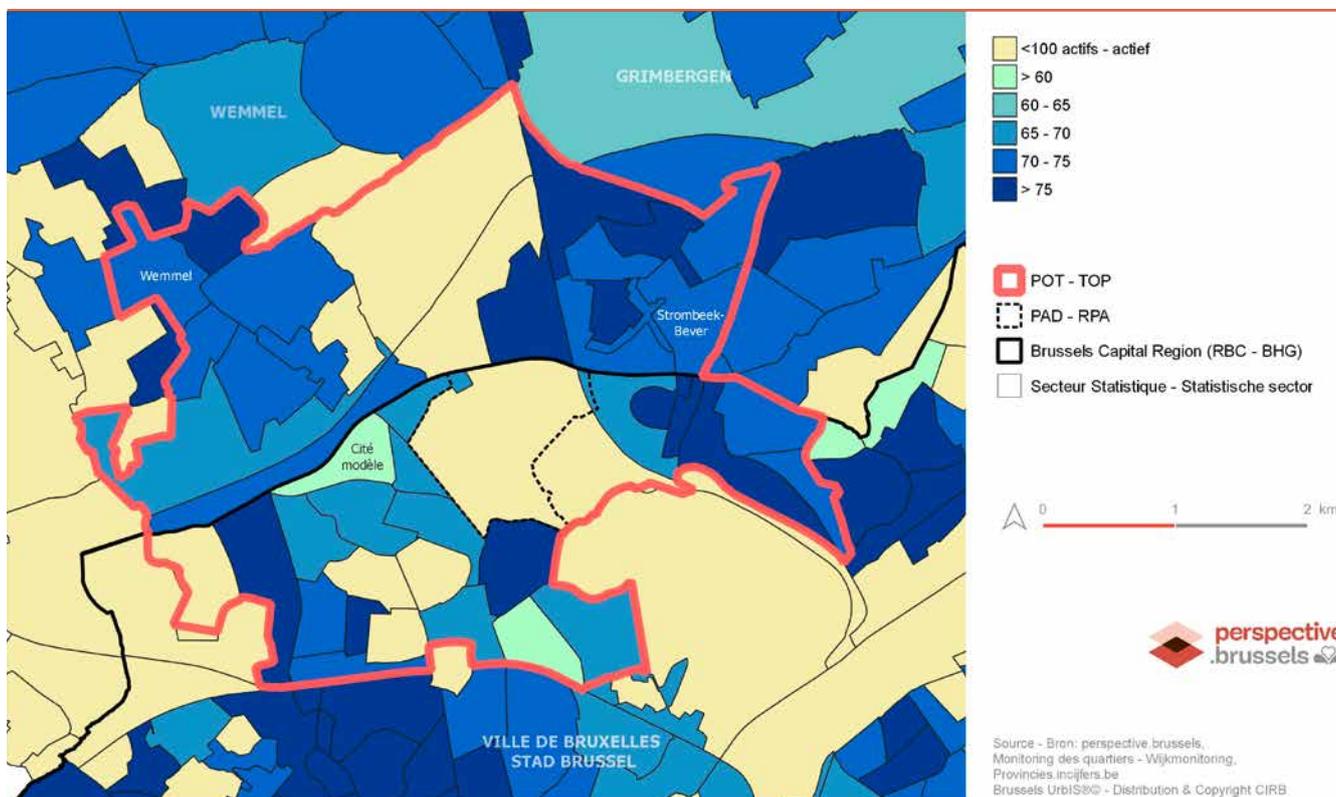
Les territoires habités du POT montrent une population avec une condition économique globalement favorable par rapport aux revenus sauf pour certains secteurs statistiques clairement identifiés (voir ci-dessus). Concernant l'état de lieu du marché du travail sur le périmètre, les **taux d'activité** (Carte 31) par secteur statistique présentent le rapport entre l'ensemble de la population active, qui inclut les demandeurs d'emploi inoccupés et les actifs occupés, et la population totale en âge de travailler. La partie bruxelloise du POT Heysel bénéficie des taux d'activité sur les secteurs habités qui dépassent la moyenne régionale bruxelloise dans sa majorité. Ces taux d'activité varient principalement entre 65 % et 75 %. Cependant, le secteur qui montre le plus faible pourcentage est observé dans le secteur où se situe la Cité Modèle avec un taux de 47 %. Sur le territoire flamand, le taux d'activité est généralement plus élevé principalement vers les centres de Wemmel et Strombeek-Bever avec des taux de plus de 75 %.

CARTE 30 Revenu imposable médian des déclarations (€), 2016



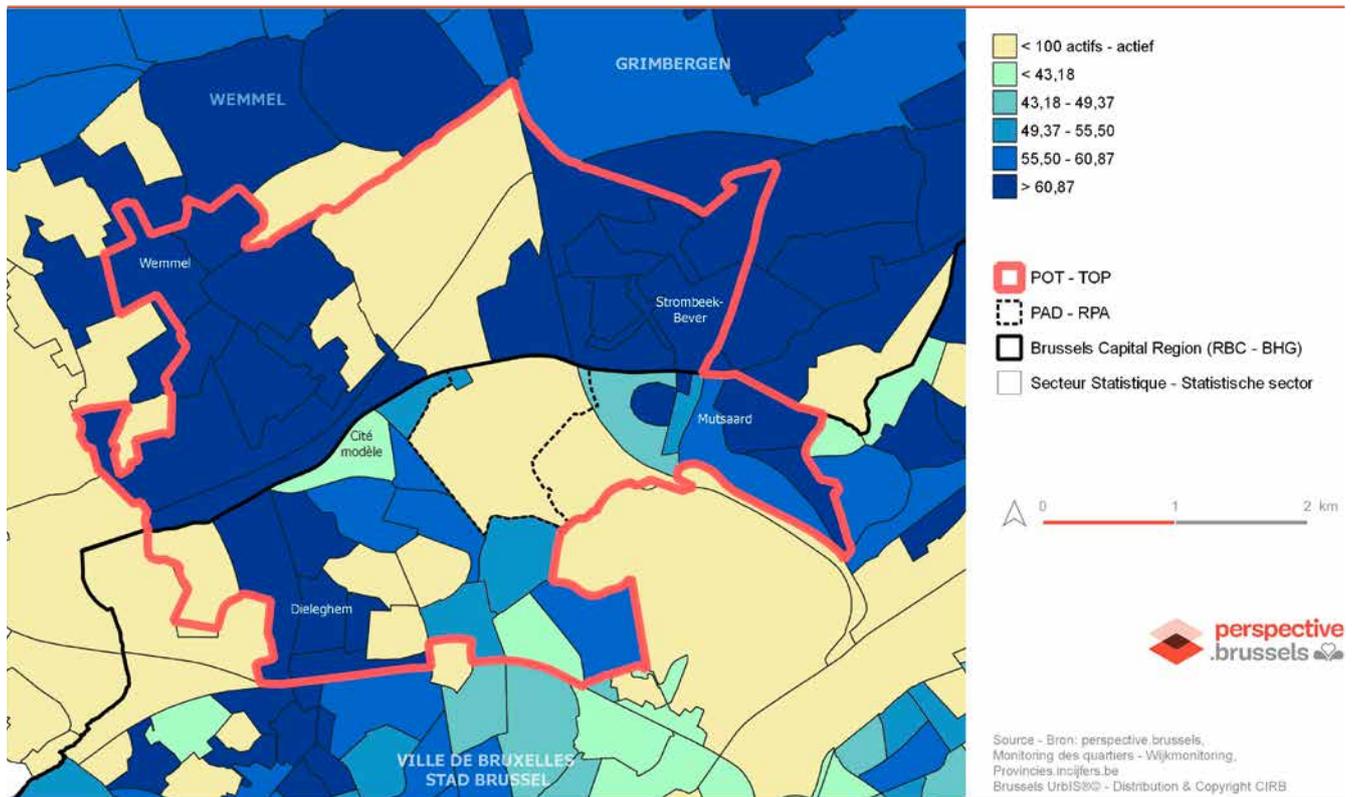
Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®©

CARTE 31 Taux d'activité (%), 2017



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®©

CARTE 32 Taux d'emploi (%), 2017



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS©

Le **taux d'emploi** sur le POT (Carte 32) montre que la population active occupée, donc qui a un emploi dans cette population en âge de travailler, est très élevée sur les communes du Brabant flamand (Wemmel et Grimbergen) ainsi que sur les secteurs statistiques relatifs à Dieleghem et Mutsaard avec des taux qui fluctuent entre 60 % et 70 %. Les secteurs centraux du POT dépassent légèrement la moyenne régionale bruxelloise sauf pour le secteur de la Cité Modèle (34 %). Le taux d'emploi et le taux d'activité de la Cité Modèle se trouvent au-dessous de cette moyenne.

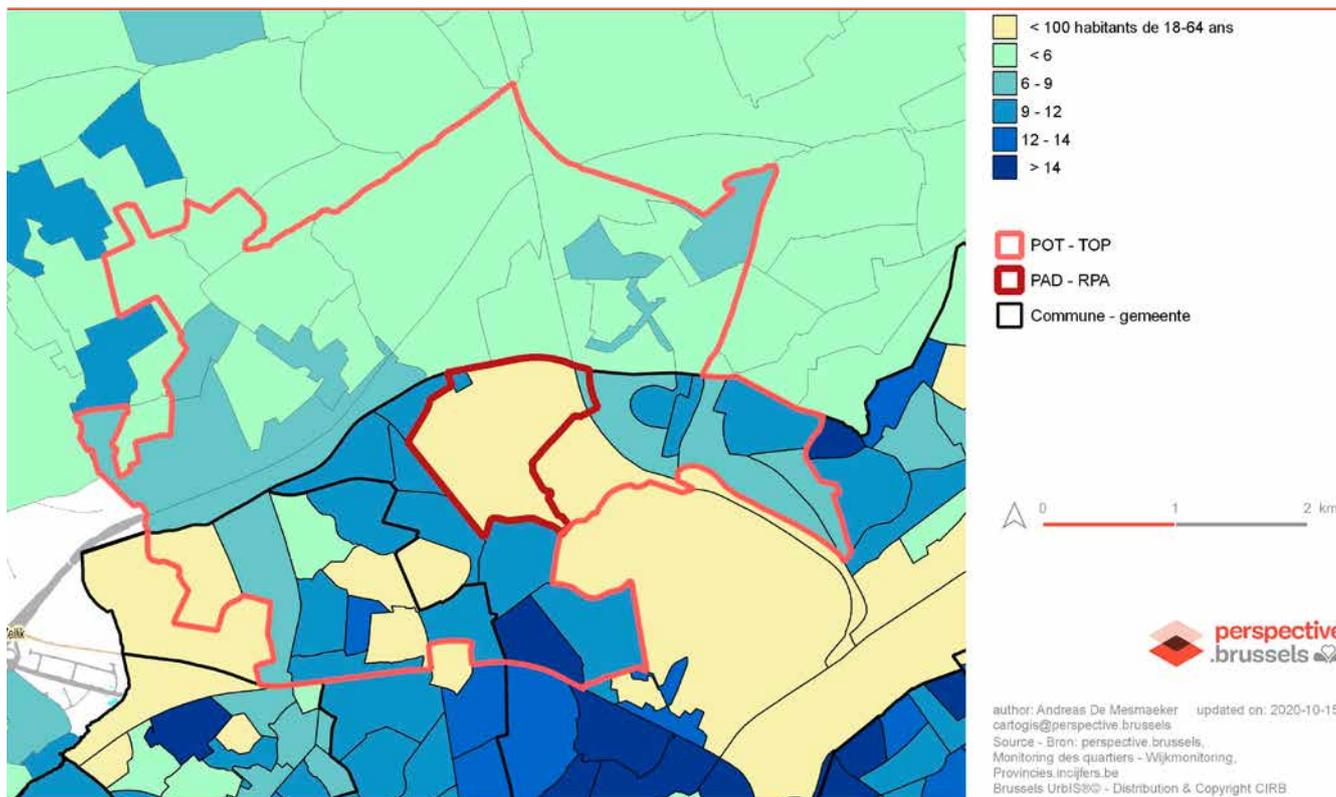
4.3.1 Chômage

La proportion de demandeurs d'emploi est deux fois plus élevée dans la partie bruxelloise du périmètre que dans la partie flamande : 10,3 % des 18 à 64 ans sont demandeurs d'emploi dans la partie bruxelloise du POT, contre seulement 4,8 % en Brabant flamand (Carte 33).

La part des demandeurs d'emploi de 2019 et le **taux de chômage** de 2017 révèlent des zones hétérogènes au sein du POT avec des zones qui présentent, d'une part, un taux particulièrement élevé, comme celui de la Cité Modèle (28 %) et celui du square Prince Léopold (29 %) au sud du périmètre, et, d'autre part, un taux de chômage très bas, toujours concentré sur la Cité-Jardin de Heymbosh à l'ouest (7-10 %) puis sur les secteurs du quartier de Mutsaard (13 %) à l'est du périmètre (Carte 34). Le reste des secteurs situés à proximité du plateau du Heysel maintient un taux au-dessous de la moyenne régionale bruxelloise, lequel est caractéristique des quartiers de la deuxième couronne.

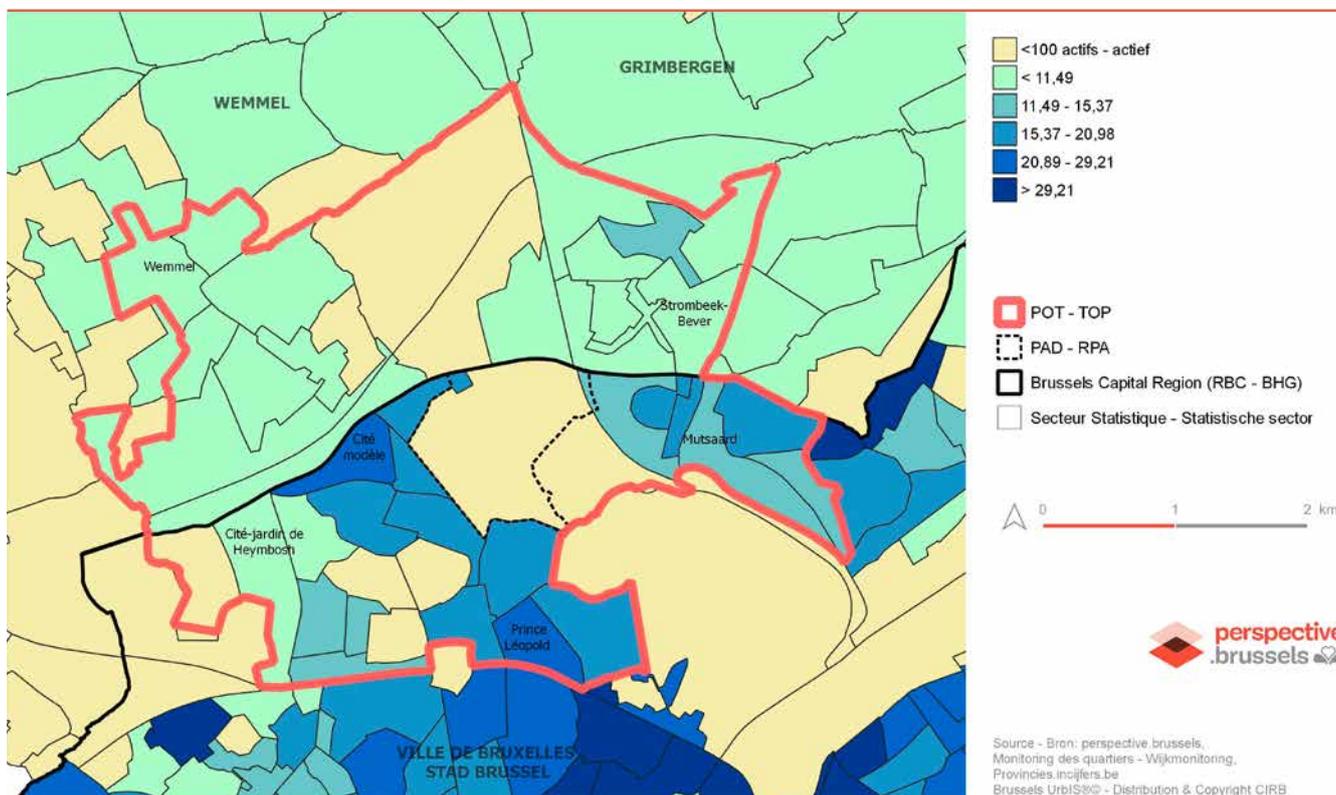
Du côté flamand du POT, les données montrent un écart entre Régions avec un taux de chômage visiblement moins élevé qu'en Région bruxelloise.

CARTE 33 Part des demandeurs d'emploi dans la population des 18-64 ans (%), 2019



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®

CARTE 34 Taux de chômage (%), 2017



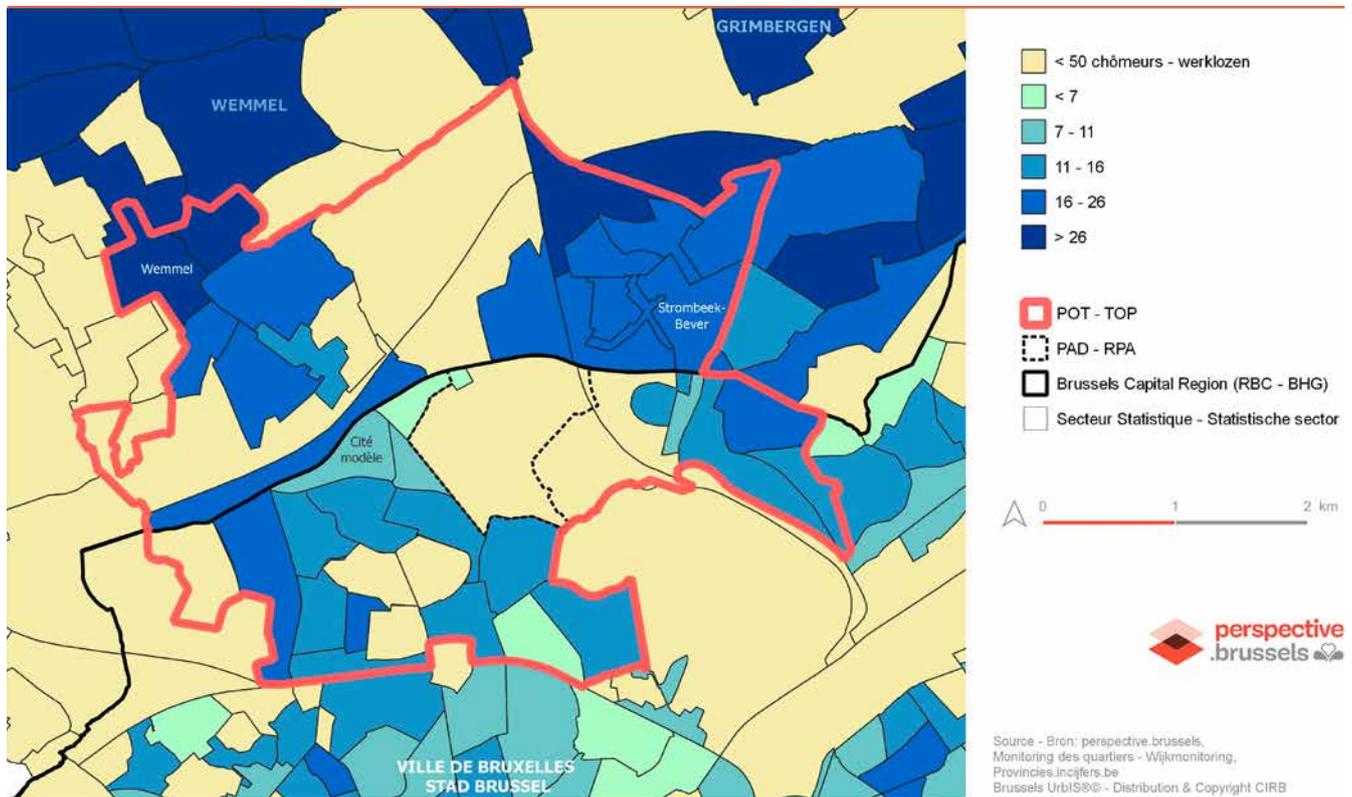
Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®

4.3.2 Niveau de qualification

Comme le montre la Carte 35 la part des demandeurs d'emploi diplômés du supérieur du côté bruxellois du POT (11 %) est inférieure à celle observée en moyenne sur l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale (14,08 %). À proximité du plateau du Heysel, les secteurs au nord de l'avenue Houba-de Strooper ont le pourcentage le plus faible, en dessous de la moyenne du POT, à l'instar du secteur de la Cité Modèle. Du côté flamand, la part des demandeurs d'emploi diplômés du supérieur est très élevée, avec une part qui dépasse les 40 % et avec une moyenne d'environ 25 %.

Parmi les demandeurs d'emploi, il y a un pourcentage élevé non négligeable de demandeurs peu qualifiés sur le POT. Le pourcentage de demandeurs d'emploi sur le périmètre représente 25 % (1400 personnes) côté bruxellois et 40 % (900 personnes) côté flamand. De même, les diplômés étrangers non reconnus atteignent les 39 % du côté bruxellois, ce qui confirme la présence d'une population étrangère à saisir dans le marché du travail. Hormis Rock the City (plateau Heysel) et le resto Modèle (Cité Modèle), les centres de formation ou d'aide à l'insertion professionnelle ne sont pas présents dans le périmètre d'étude. De même, les agences d'emploi publiques se situent dans les quartiers centraux loin du POT.

CARTE 35 Part des diplômés du supérieur dans les demandeurs d'emploi (%), 2019



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers Brussels UrbIS®©

4.4 ÉTAT DE SANTÉ DE LA POPULATION

Les analyses de l'Observatoire de la santé et du social montrent que la santé est déterminée par une combinaison de caractéristiques et de circonstances personnelles avec et dans lesquelles les personnes naissent, grandissent, vivent et travaillent. On appelle ces éléments les déterminants sociaux de la santé²⁴.

Un grand nombre de ces déterminants sociaux sont liés à la situation socio-économique, comme le niveau de formation, le revenu et la position sur le marché du travail. **La recherche a démontré que la position socio-économique d'un individu a une forte influence sur son état de santé et inversement.** Ainsi, par exemple, les personnes à faible revenu sont plus susceptibles d'avoir une maladie chronique que les personnes à revenu élevé. Qui plus est, les inégalités socio-économiques continuent de s'accumuler systématiquement tout au long de la vie, tant pour la santé physique que pour la santé mentale²⁵.

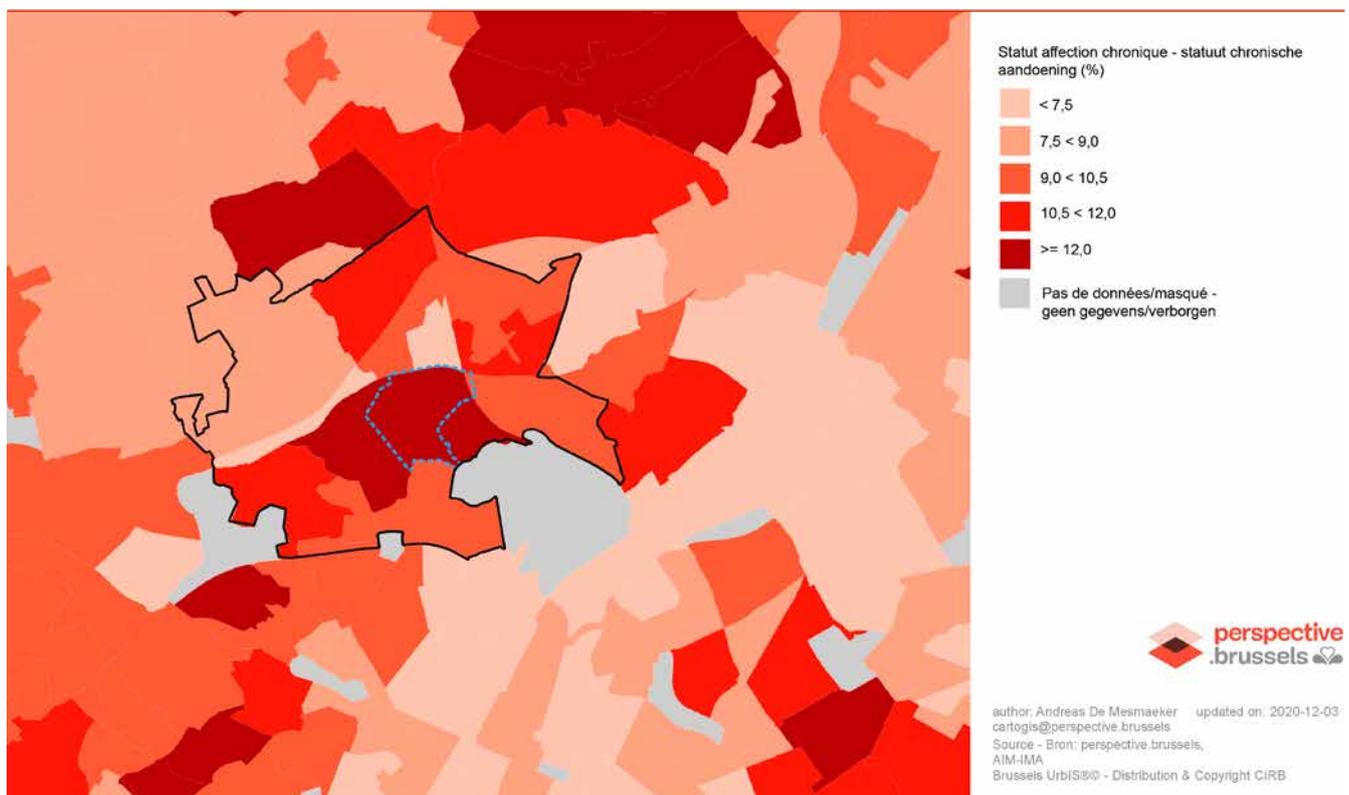
4.4.1 Santé physique et mentale

Le diagnostic socio-économique révèle un POT caractérisé par une dualisation : le nord, avec les noyaux flamands de Wemmel et Strombeek-Bever, jouit d'une position socio-économique plus favorable que la Région bruxelloise au sud (revenus médians plus élevés, proportion de demandeurs d'emploi plus faible).

L'inégalité sociale en matière de santé augmente, entre autres, le risque de maladies chroniques.

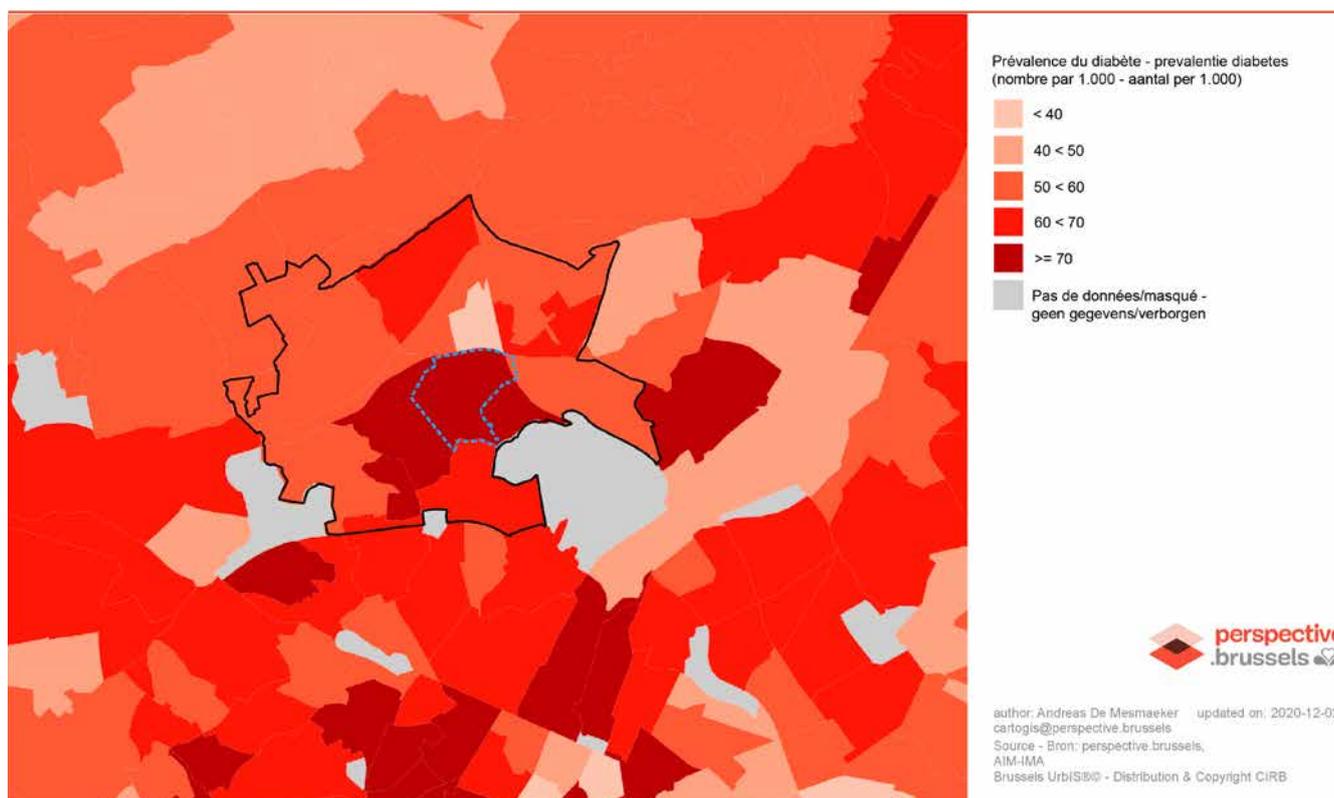
À l'intérieur du POT, ce sont principalement les quartiers Heysel (13,73 %) et Strombeek-Bever (11,10 %) et, dans une moindre mesure, Heymbosch AZ-Jette (10,49 %) qui se caractérisent par une forte proportion de bénéficiaires ayant au moins un statut affection chronique (Carte 36).

CARTE 36 Statut affection chronique (%), 2018



Source : perspective.brussels, AIM-IMA, Brussels UrbIS®©

CARTE 37 Prévalence du diabète, 2018



Source : perspective.brussels, AIM-IMA, Brussels UrbIS®©

Une maladie chronique spécifique - le diabète - apparaît principalement dans la partie centrale du périmètre : dans les quartiers Heysel, parc Baudouin-Dielegembos, Houba et Stombeeek-Bever (Carte 37).

Les personnes en mauvaise santé se retrouvent plus souvent exclues du processus de travail (plus susceptibles d'être au chômage ou en incapacité de travail). Cet effet causal a été mis en évidence dans plusieurs études longitudinales²⁶. La fréquence des incapacités de travail augmente à mesure que la position socio-économique s'affaiblit²⁷. Les résultats de cette étude de l'Observatoire de la Santé sont confirmés par les constats dans le périmètre POT.

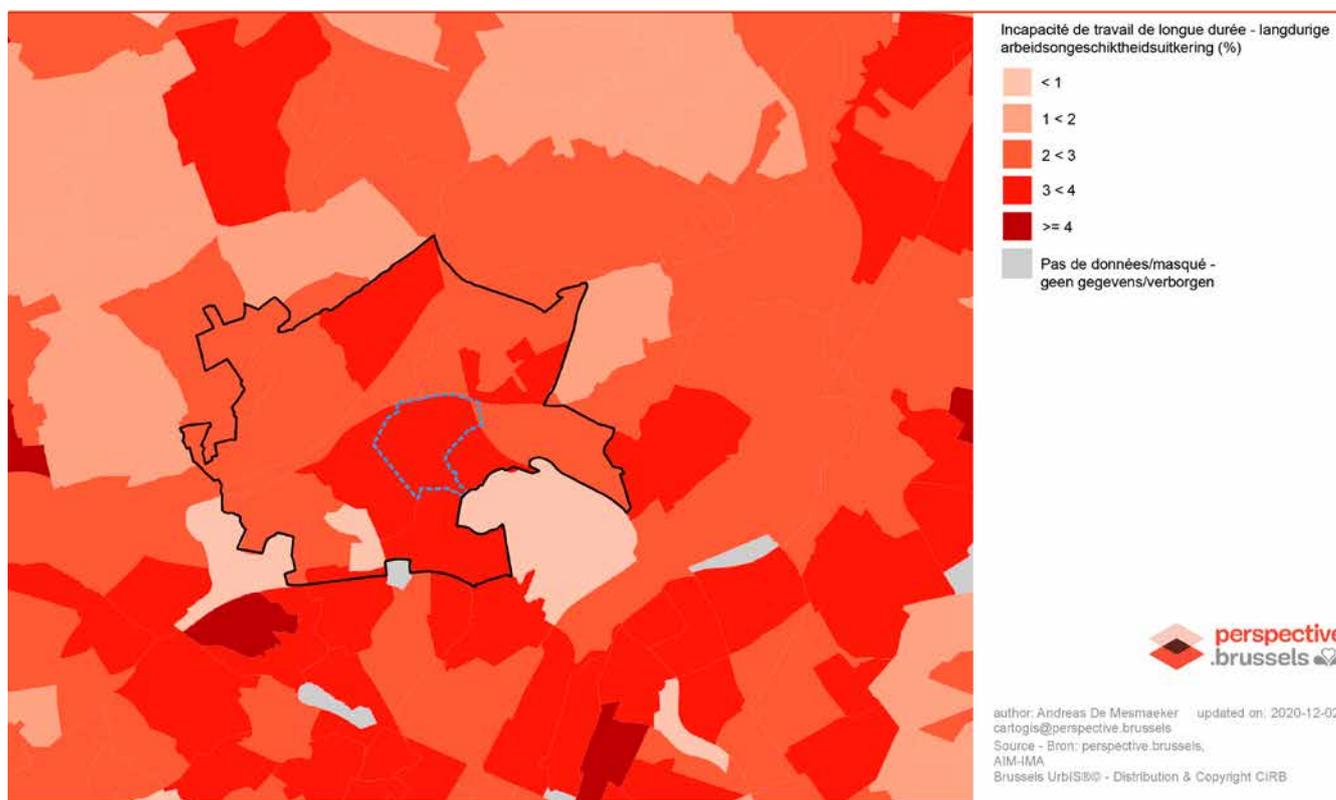
Si l'on considère la proportion de personnes en incapacité de travail de longue durée, il est frappant de constater que ce sont principalement les parties centrales du POT - Heysel (3,60 %), Houba (3,36 %) et Strombeeek-Bever (3,13 %) - qui se caractérisent par une proportion relativement élevée de personnes en incapacité de travail de longue durée (Carte 38) C'est également dans ces secteurs que vit une forte proportion ayant le statut d'affection chronique (voir ci-dessus).

4.4.2 Soins de santé préventifs

Le nombre de visites annuelles chez le dentiste et le dépistage préventif du cancer du sein sont deux indicateurs qui nous renseignent sur l'état de santé à long terme et les soins de santé préventifs.

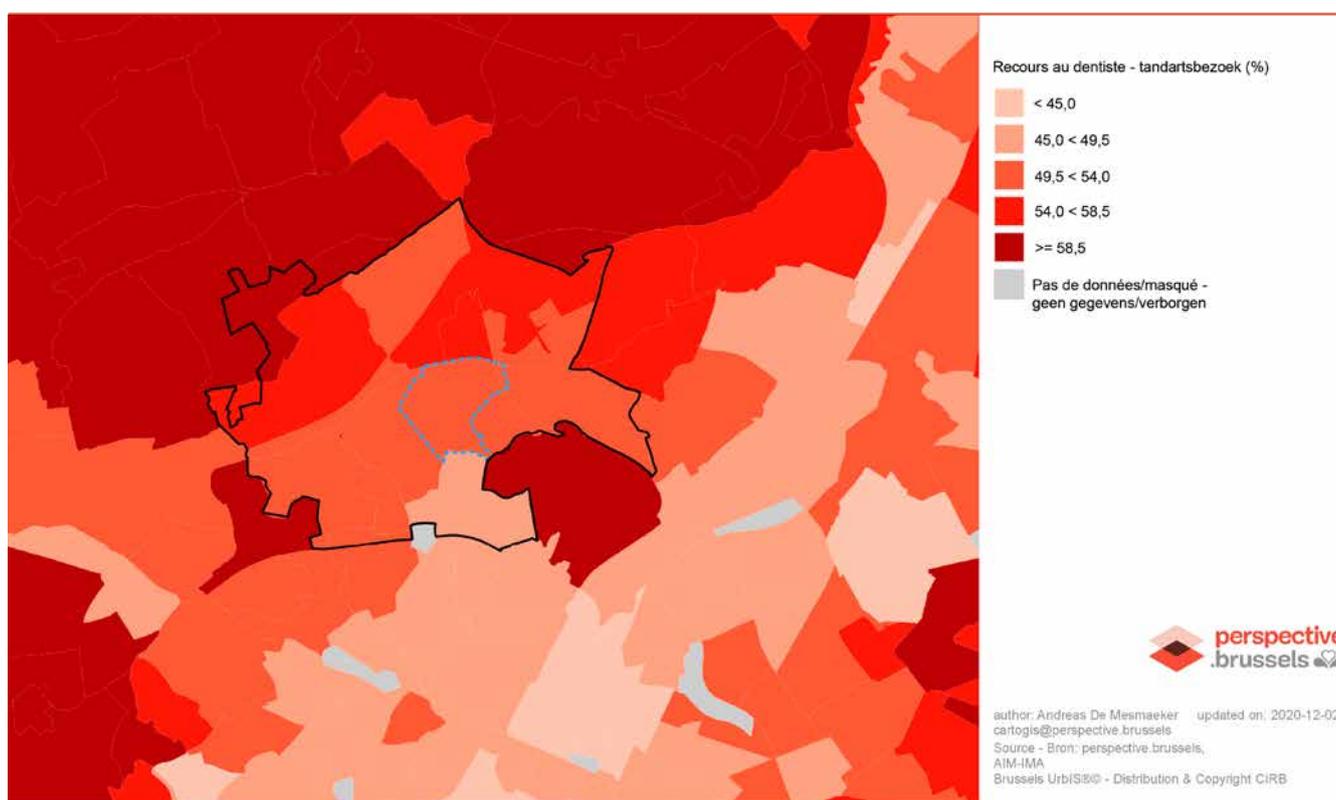
En ce qui concerne la proportion de bénéficiaires avec au moins 2 contacts avec le dentiste au cours de 2 années différentes, nous constatons une différence entre la Flandre et Bruxelles à l'intérieur du POT. Dans la partie flamande du POT, on se rend chez le dentiste plus souvent que dans la partie bruxelloise du POT (Carte 39). Comparativement à la moyenne bruxelloise (49,2 %), les habitants des quartiers Heymbosch - AZ-Jette (53,6 %), Mutsaard (51,1 %) et Heysel (49,7 %) se rendent plus souvent chez le dentiste. Le quartier Houba a la plus faible proportion de visites chez le dentiste dans le périmètre : 48,5 %.

CARTE 38 Incapacité de travail de longue durée (%), 2016



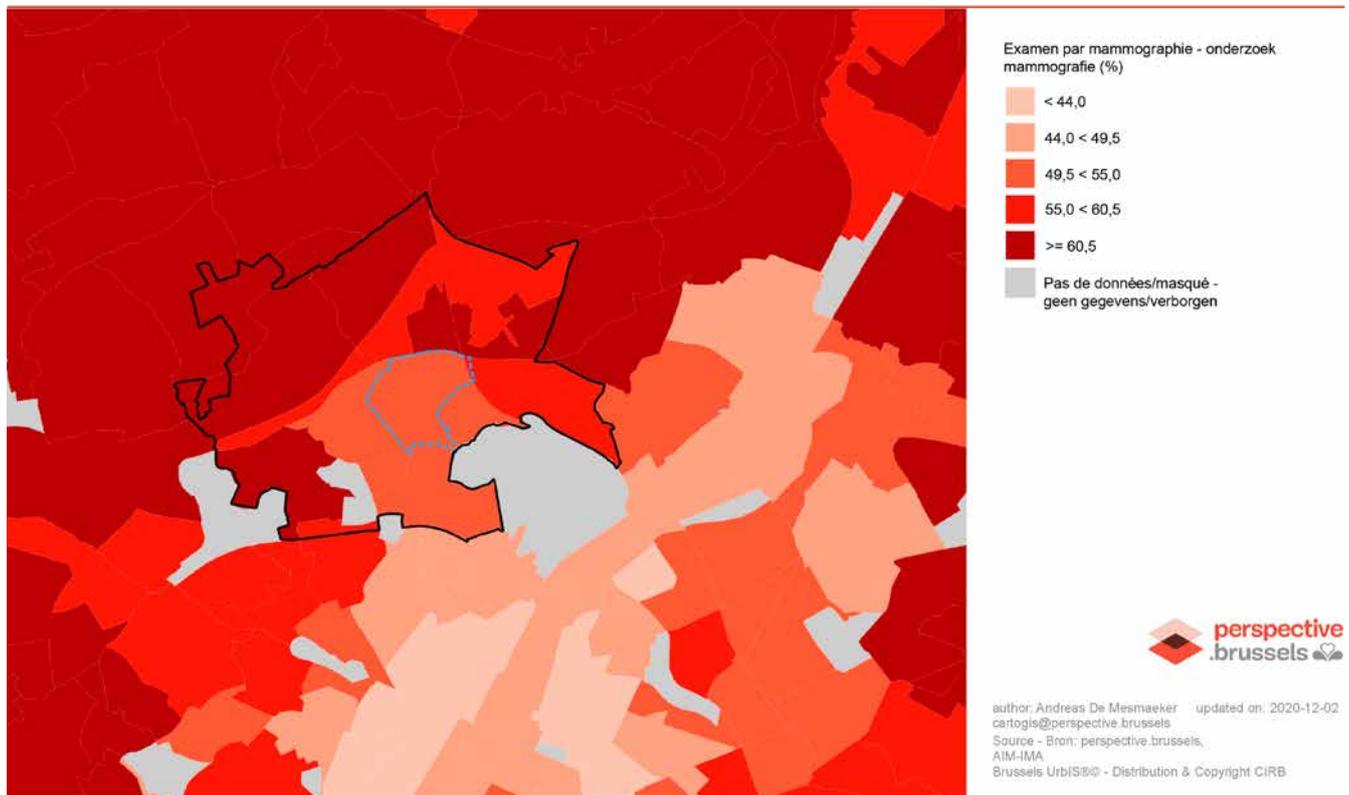
Source : perspective.brussels, AIM-IMA, Brussels UrbIS®©

CARTE 39 Recours au dentiste (%), 2018



Source : perspective.brussels, AIM-IMA, Brussels UrbIS®©

CARTE 40 Examen par mammographie (%), 2017



Source : perspective.brussels, AIM-IMA, Brussels UrbIS®©

En ce qui concerne la proportion de femmes qui se soumettent à un dépistage préventif du cancer du sein (tant le dépistage que les examens diagnostiques), nous constatons une nette différence entre la Flandre et Bruxelles (Carte 40). Dans les quartiers Heysel (53,5 %) et Houba (50,4 %), une femme sur deux âgée de 50 à 69 ans a subi un dépistage préventif, alors qu'en Flandre, le pourcentage de femmes ayant subi un dépistage préventif est supérieur à 60 %.

Le recours limité à des services de santé préventifs, tels que les visites dentaires annuelles et la mammographie, peut avoir des effets importants sur l'état de santé d'une personne. Il est ainsi possible qu'un risque de santé particulier ne soit pas identifié à temps et l'on a tendance à attendre d'être gravement affecté avant de consulter un médecin. Il en résulte alors qu'il faut souvent se tourner directement vers les soins de 2^e ligne (spécialistes, hôpitaux, etc.). Assurer et maintenir l'accessibilité financière des soins de santé préventifs est nécessaire pour promouvoir l'état de santé général des habitants et limiter la pression sur les soins de 2^e ligne.

05.

DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES

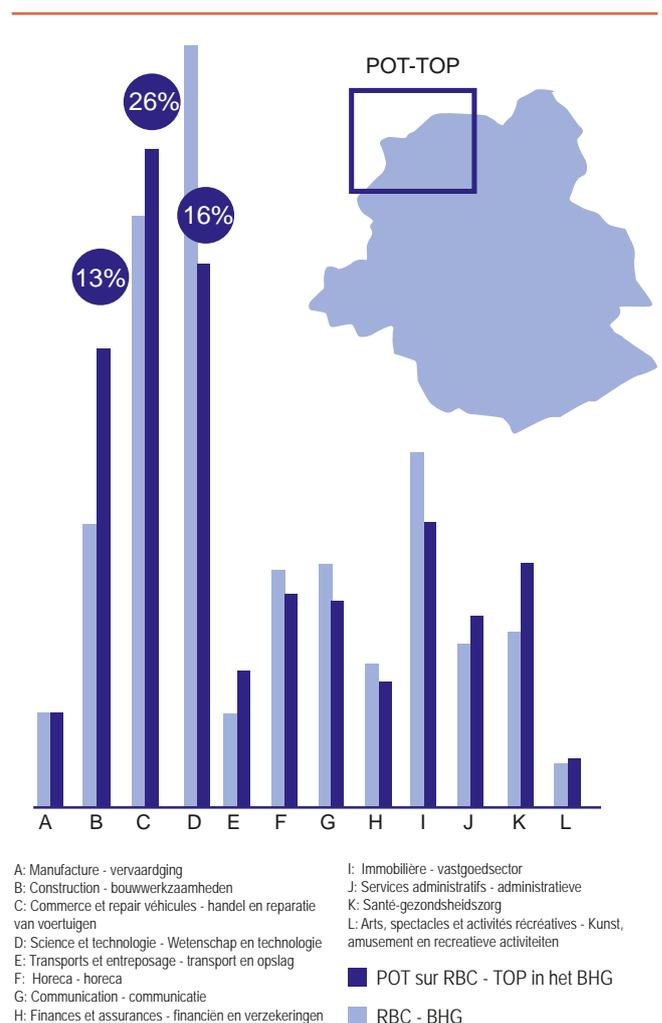
Au niveau des dynamiques liées aux activités économiques, le POT accueille une économie diverse avec des échelles de rayonnement très contrastées qui vont du local à l'international. La présence de grandes infrastructures de mobilité et la bonne accessibilité depuis l'aéroport, ont, à première vue, facilité l'implantation des entreprises sur cette partie du territoire. La zone est composée d'attractions touristiques, musées, salons d'exposition, entreprises high tech, laboratoires, parcs de bureaux ainsi que d'un maillage commercial qui fait la liaison entre les zones habitées et les zones purement économiques du POT.

L'évolution des modèles économiques actuels vers une économie plus numérique, circulaire et durable, défie l'avenir de certaines entreprises existantes et pousse à la recherche des nouveaux vecteurs de développement économique innovants pour le territoire du Heysel. Les visions économiques auront notamment un impact au niveau socio-économique de la population (cf. chapitre population) et ouvriront une opportunité dans la création des nouveaux emplois sur cette partie du territoire régional.

5.1 ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DU HEYSEL

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) définit le Heysel comme un pôle métropolitain périphérique de rayonnement international et comme lieu d'implantation de l'un des cinq « pôles récréatifs de niveau régional ». L'économie présente sur le territoire est très dominée, d'une part, par l'activité tertiaire liée principalement au tourisme et aux services aux entreprises notamment sur le plateau du Heysel, et, d'autre part, par les activités des noyaux commerciaux répartis sur les quartiers alentour. Sur le plan quantitatif (Graphique 1), les quartiers bruxellois du POT Heysel montrent également une forte présence de « commerce et réparation de véhicules automobiles et motocycles » représentant 20 % des entreprises du POT ; des « activités spécialisées, scientifiques et techniques » avec 16 % et du « secteur de la construction » avec un taux de 13 %. Ce taux est nettement supérieur à celui de la Région bruxelloise qui s'élève seulement à 8 %. Il faut préciser que la crise du Covid-19 a impacté fortement certains des secteurs économiques phares du POT : l'horeca, l'évènementiel et les activités récréatives... En Région bruxelloise, l'intense diminution du tourisme a directement impacté le taux d'occupation des hôtels bruxellois, qui

GRAPHIQUE 1 Répartition des entreprises par secteurs NACE du POT Heysel sur Bruxelles



Source : Banque nationale de Belgique, 2019

dégringole avec une occupation de 1,8 % en avril 2020 ainsi que les dépenses liées à la consommation des touristes. En outre, la crise sanitaire a occasionné une fragilisation des chaînes d'approvisionnement sur d'autres secteurs présents sur le POT (le commerce de gros et du détail, le secteur de la construction...) ²⁸.

La carte d'activités économiques sur la totalité du POT (Carte 41) met en évidence les secteurs marqueurs à l'échelle régionale sur et à proximité du plateau comme le secteur « des arts, de la culture, du divertissement » et le secteur « des activités spécialisées, scientifiques et techniques » qui reprennent les secteurs de l'innovation, de la recherche ainsi que celui des médias.

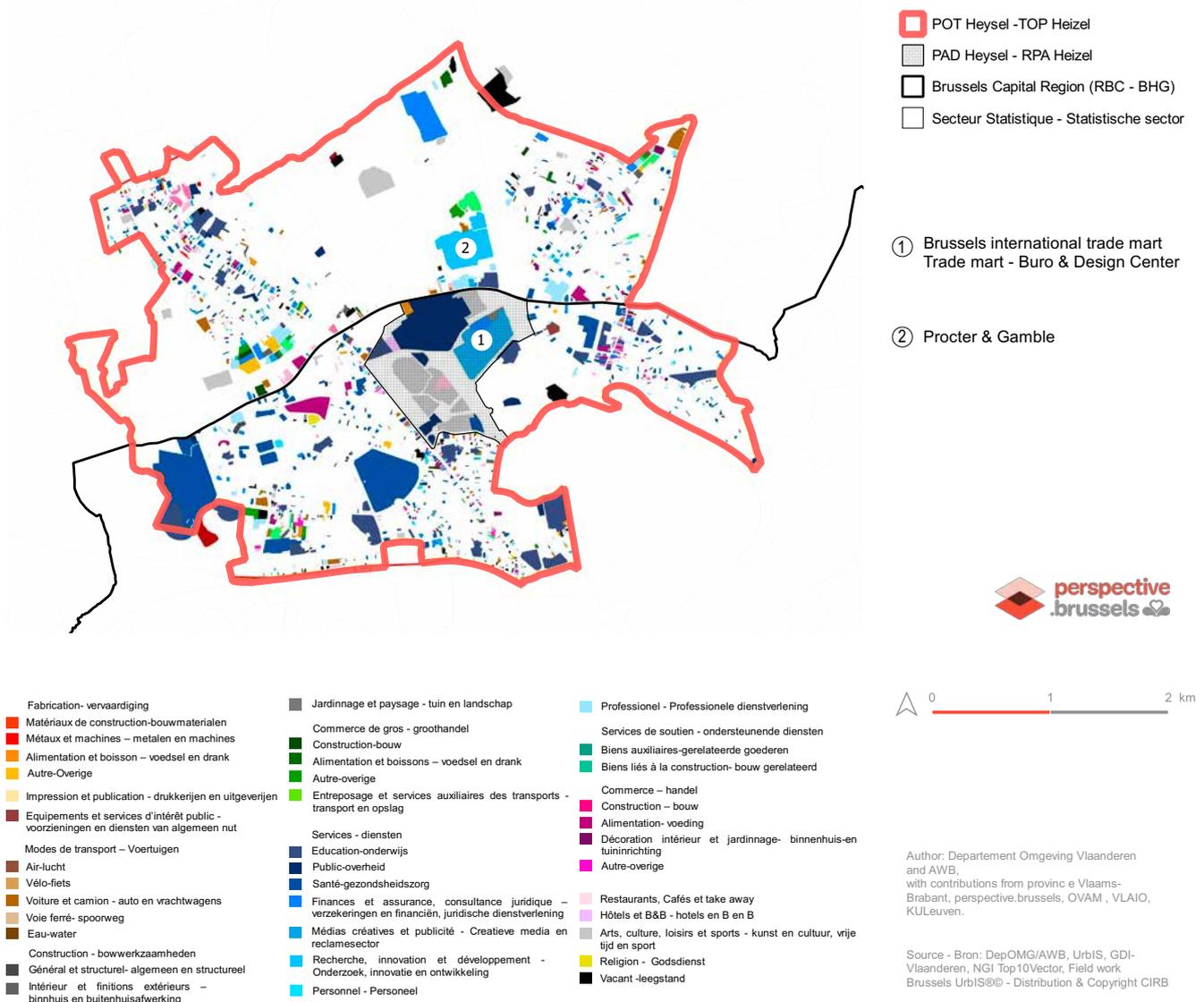
Entreprises les plus représentatives du POT :

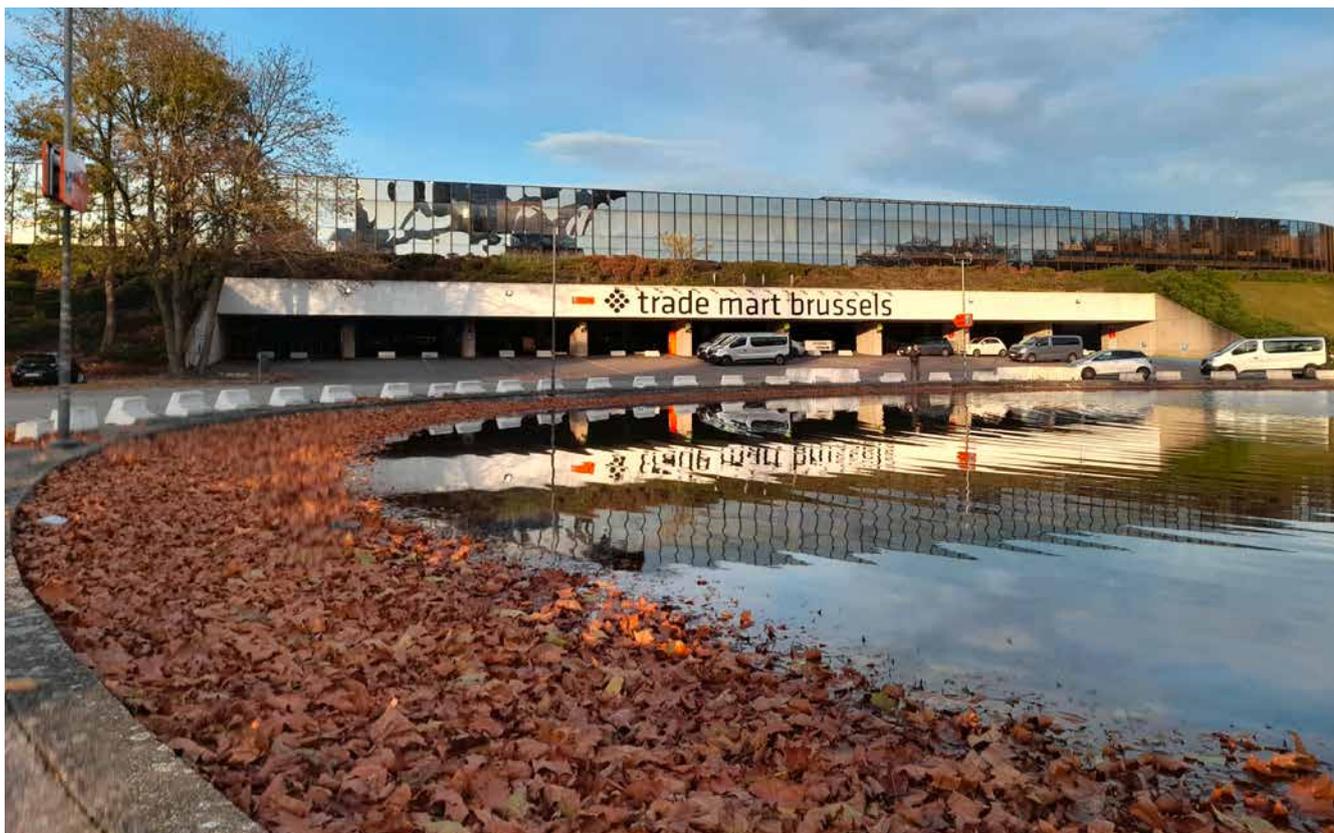
> **Brussels International Trade Mart**

- Trade Mart : centre commercial permanent de 187 000 m² pour les professionnels de la mode et du design d'intérieur, avec 550 exposants, 200 000 visiteurs par an et plus de 30 employés ;
- Buro & Design Center : centre d'entreprises de 25 000 m², avec un restaurant, une salle de conférence pour 120 personnes et une salle de réception pour 250 personnes ;

- > **Procter & Gamble** : centre d'innovation avec 16 480 m² de surface de bureaux, 7 620 m² de surface de laboratoires et halls pilotes et plus de 1100 employés dont 600 scientifiques et ingénieurs.

CARTE 41 Activités économiques sur le POT Heysel - 2018





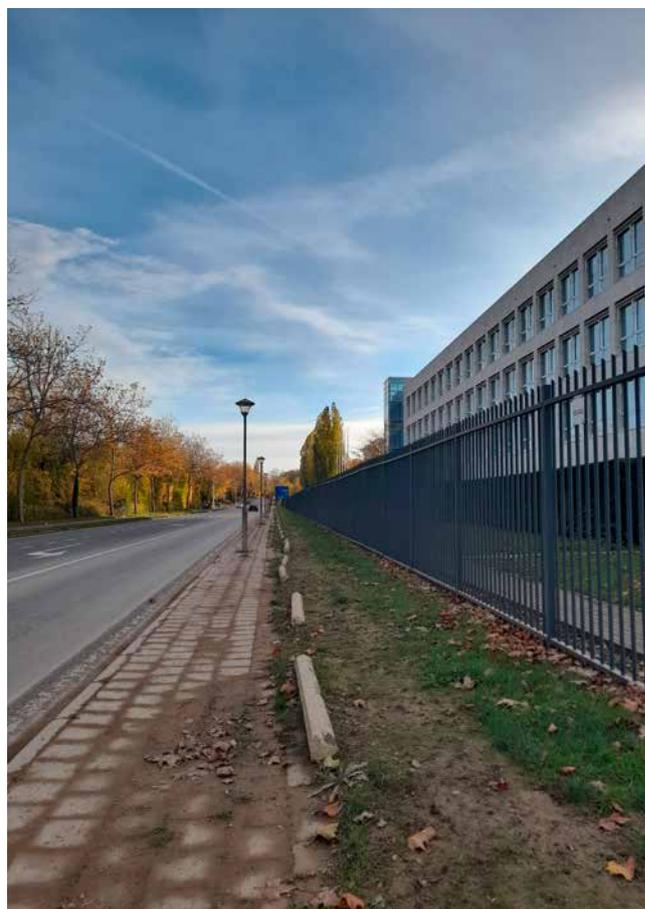
↑ L'entrée logistique du Trade Mart, 2020 © perspective.brussels



↑ Trade Mart, 2020 © perspective.brussels



↑ L'entrée principale du bâtiment de Procter & Gamble, 2020 © perspective.brussels



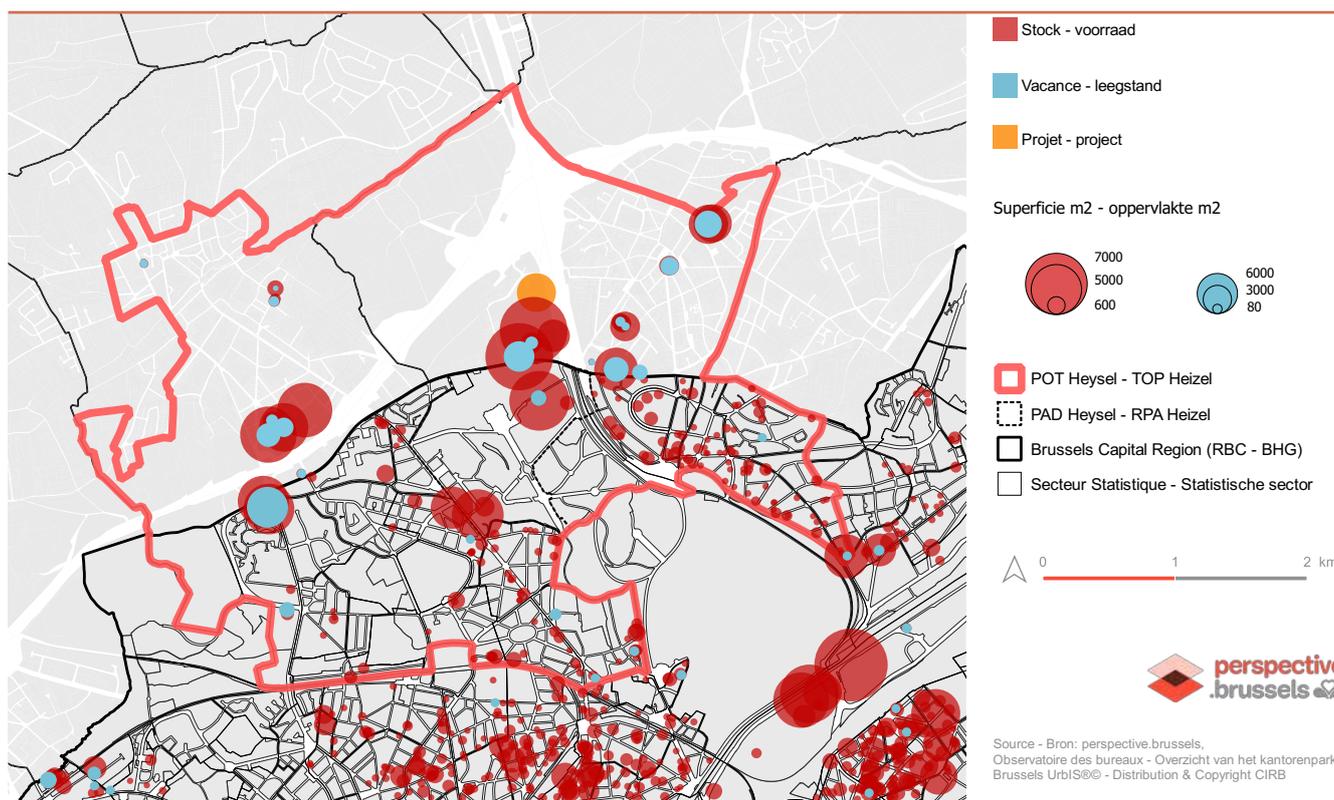
↑ Vue de Procter & Gamble depuis l'avenue de Bouchout, 2020 © perspective.brussels

5.2 BUREAUX

Le stock de 57 000 m² répertorié dans l'Observatoire des bureaux et la densité de bureaux sur le POT en Région de Bruxelles-Capitale montrent une faible concentration en comparaison avec d'autres zones décentralisées de la deuxième couronne bruxelloise (Carte 42). Du côté Brabant flamand du POT, les surfaces de bureaux (88 000 m²) sont principalement localisées à la frontière régionale et autour des axes majeurs de circulation tels que la chaussée Romaine, l'avenue Houba-de Strooper et le Ring, en connexion avec l'E19 et l'A12. Ils prennent souvent la forme de parcs de bureaux « business parks » construits dans les années '90 ou celle de plus petits immeubles disséminés dans le territoire. Le plateau du Heysel compte avec la présence de l'immeuble de bureaux Buro & Design Center ou BDC (27 000 m²), qui constitue la deuxième partie de l'activité du Brussels International Trade Mart. Ce BDC peut avoir une fréquentation d'environ 1 000 personnes par jour sur le bâtiment accueillant principalement des entreprises flamandes.

La **vacance totale** de surfaces de bureaux sur le POT est de 27 000 m², soit un taux de vacance d'environ 18 % sur un **stock total** de 145 000 m². Le côté bruxellois du POT atteint les 9 000 m² de surfaces inoccupées, concentrées principalement aux abords des « Jardins de Jette » avec près de 6 000 m² disponibles, soit une vacance de 50 % des immeubles nommés « Greenland ». L'Observatoire des bureaux bruxellois a montré qu'en 2016, 12,9 % des bureaux de la zone « seconde couronne nord », à laquelle appartient le périmètre du POT, étaient inoccupés à hauteur de 18 %. Ce pourcentage est parmi les plus élevés de la Région de Bruxelles-Capitale, la moyenne régionale étant de 8 %. Du côté flamand, on observe également un fort taux de vacance de près de 20 %, 18 000 m², chiffre qui double les surfaces disponibles en Région bruxelloise. Il est probable que la zone souffre de la concurrence des immeubles flambant neufs de Diegem et Zaventem du côté nord-ouest du Ring.

CARTE 42 Stock et vacance des bureaux (m²), 2018



Source : perspective.brussels, Observatoire des bureaux, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



↑ Buro & Design Center (BDC) sur le plateau Heysel, 2020 © perspective.brussels

Le périmètre a vu plusieurs désistements et mutations de projets de bureaux au cours des dernières années. La totalité des bureaux prévue par le PPAS couvrant le périmètre de l'opération « Jardins de Jette » n'a pas été réalisée (12 000 m² sur les 32 000 m² prévus), au profit d'immeubles à appartements. Plus près du Heysel, derrière le Palais 12, on constate que les deux derniers bâtiments du Heysel business park (14 000 m²) sur la chaussée Romaine à Strombeek Bever n'ont pas été réalisés. En 2011 déjà, l'intercommunale Haviland, initiatrice de ce projet, cherchait un repreneur pour les 2 derniers bâtiments. Enfin, la Ville de Bruxelles a acquis l'immeuble de bureaux obsolète (5 000 m²) abritant le siège de l'Union Belge de football sur l'avenue Houba-de Strooper dont le déménagement est prévu à Tubize.

Ces constats montrent que la demande des espaces de bureaux reste limitée sur cette partie du territoire.

Les conversions de bureaux partout en seconde couronne bruxelloise (Colonel Bourg, Souverain, Stalle, Woluwe...) sont le signe d'une faible demande dans les zones excentrées comme le Heysel, lesquelles ne bénéficient pas d'une accessibilité optimale en transports publics pour les déplacements domicile-travail. Le plateau du Heysel et ses environs se situent sur une zone d'accessibilité de type B du RRU comme la (Carte 43) le montre (type C pour le reste de la partie bruxelloise du POT) et les lignes de transport public depuis le Brabant flamand restent peu attractives pour les navetteurs. (cf. Chapitre mobilité). La congestion, les larges surfaces de parking et la qualité de l'offre en transport public pour les travailleurs de la Région flamande renforcent l'usage de la voiture au détriment des transports en commun et des objectifs de réduction du trafic motorisé sur cette zone.

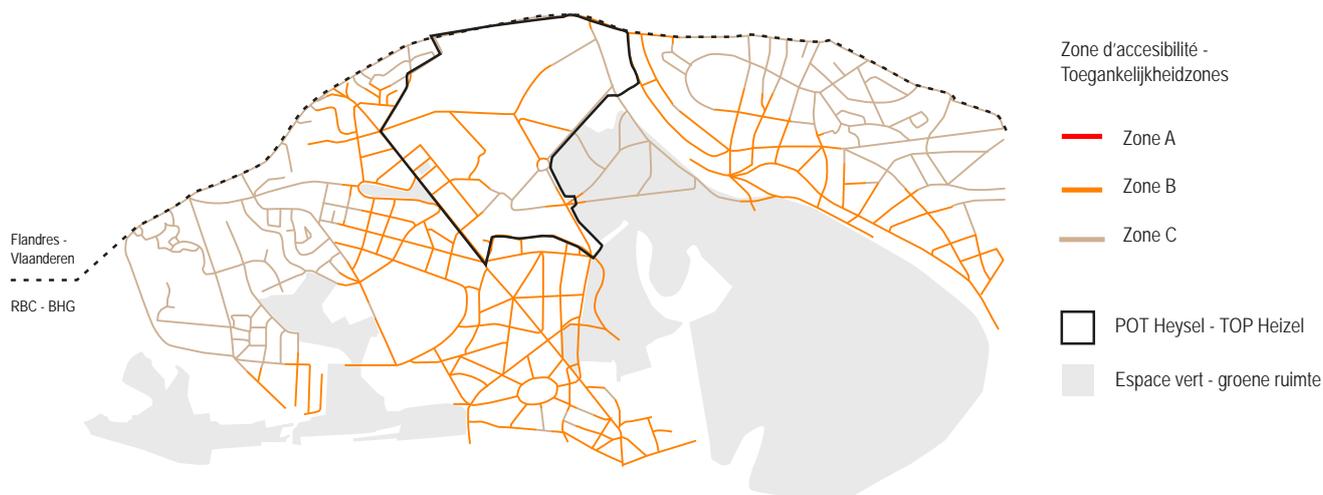


↑ Heysel Business Park à la chaussée Romaine, 2020 © perspective.brussels



↑ Chantier du projet de parc de bureaux «Hightech Kantoren», 2020 © perspective.brussels

CARTE 43 Zones d'accessibilité (RRU) sur le POT



Source : RRU, Bruxelles environnement, Brussels UrbIS©© - Distribution & Copyright CIRB

Par rapport aux projets en cours, il y a actuellement en chantier un nouveau projet de parc de bureaux « Hightech kantoren » à Strombeek-Bever prévoyant 4 865 m² de surface de bureaux. Ce projet se compose également de PME, d'espaces high-tech et de laboratoires. Il serait intéressant de suivre la commercialisation de ce projet.

Outre les difficultés mentionnées ci-dessus, il faudra également tenir compte de l'effet à plus ou moins long terme de la crise sanitaire sur le développement du télétravail et sur la diminution corollaire des superficies d'espace de bureau par employé.

5.3 TOURISME

Le tourisme est incontestablement un secteur porteur dans la Région de Bruxelles-Capitale et particulièrement important pour la Ville de Bruxelles. La fréquentation des attractions, la visite de musées, l'organisation d'événements et congrès ainsi que la dynamique d'hébergement jouent un rôle essentiel au sein du développement économique régional. Selon le compte satellite du tourisme établi par Eurostat, le tourisme représentait en 2018 5,3 % de la valeur ajoutée de la Région de Bruxelles-Capitale, soit 3,66 milliards d'euros. Le territoire du Heysel fait partie d'une nouvelle politique régionale pilotée par visit.brussels de développement touristique par quartier, dans le but de faire rayonner le tourisme dans l'ensemble de la Région bruxelloise. Il cherche à renforcer son attractivité touristique en soutenant un tourisme de loisirs, parallèlement au tourisme d'affaires et de congrès.

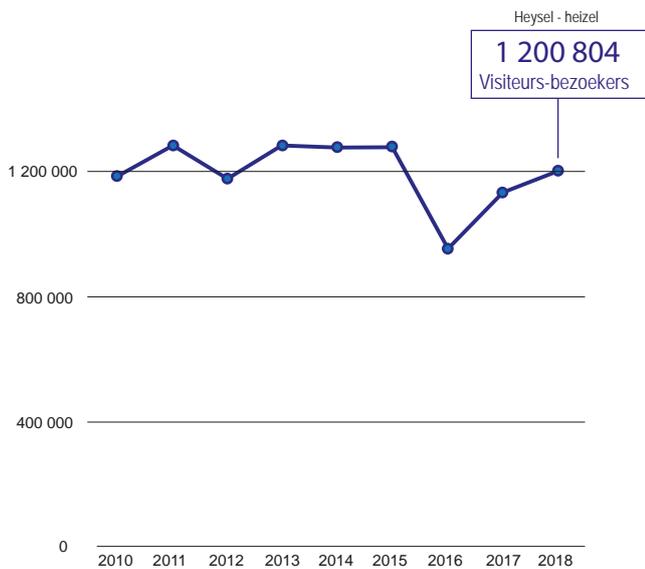
5.4 ATTRACTIONS TOURISTIQUES

La fréquentation des attractions touristiques et des musées sur le plateau du Heysel atteint plus de 1 200 000 visiteurs en 2018, soit 5,76 % de plus qu'en 2017. Cette fréquentation est la même que celle sur le quartier Centre & Mont des Arts mais est plus élevée que celle sur le Quartier Europe & Cinquantenaire (visit.brussels, 2017).

Les principales attractions touristiques et musées sur le plateau sont :

- > L'Atomium : 650 000 visiteurs sur toute l'année 2019 ;
- > Le Planétarium : plus de 45 000 visiteurs par an ;
- > Mini Europe : près de 400 000 visiteurs par an ;
- > Design Museum Brussels (anciennement ADAM) : 126 500 visiteurs par an.

FIGURE 5 Fréquentation des attractions touristiques & musées de Bruxelles de 2010 à 2018, quartier Heysel



Source : OTB-5 attractions & musées bruxellois, visit.brussels

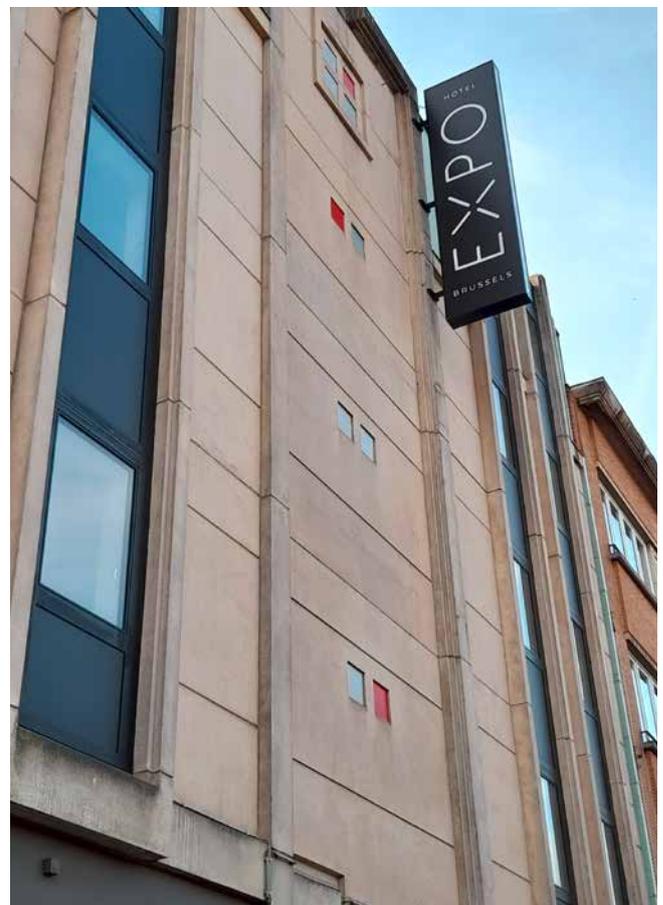
Niveau musées et attractions, l'Atomium et Mini Europe sont les deux locomotives touristiques de la Région attirant le plus de visiteurs mais générant aussi les plus grands chiffres d'affaires à Bruxelles. Mini Europe est l'une des rares attractions touristiques privées à Bruxelles. Par rapport à 2018, le plateau du Heysel a perdu Océade, qui était dans le top 10 d'attractions touristiques.

Parmi les **projets de loisirs**, le projet Neo 1 prévoit d'intégrer Kinopolis, un Spirouland et une Cité des Enfants pour enrichir l'offre touristique. En outre, un accord est finalement intervenu entre Mini Europe, Europea et Brussels Expo afin de prolonger l'exploitation de Mini Europe jusqu'à son intégration dans le projet Neo. Par ailleurs, il reste à noter la rénovation du pavillon chinois et de la tour japonaise, musées royaux consacrés aux collections d'Extrême Orient, à proximité directe du plateau du Heysel.

5.5 L'OFFRE HÔTELIÈRE

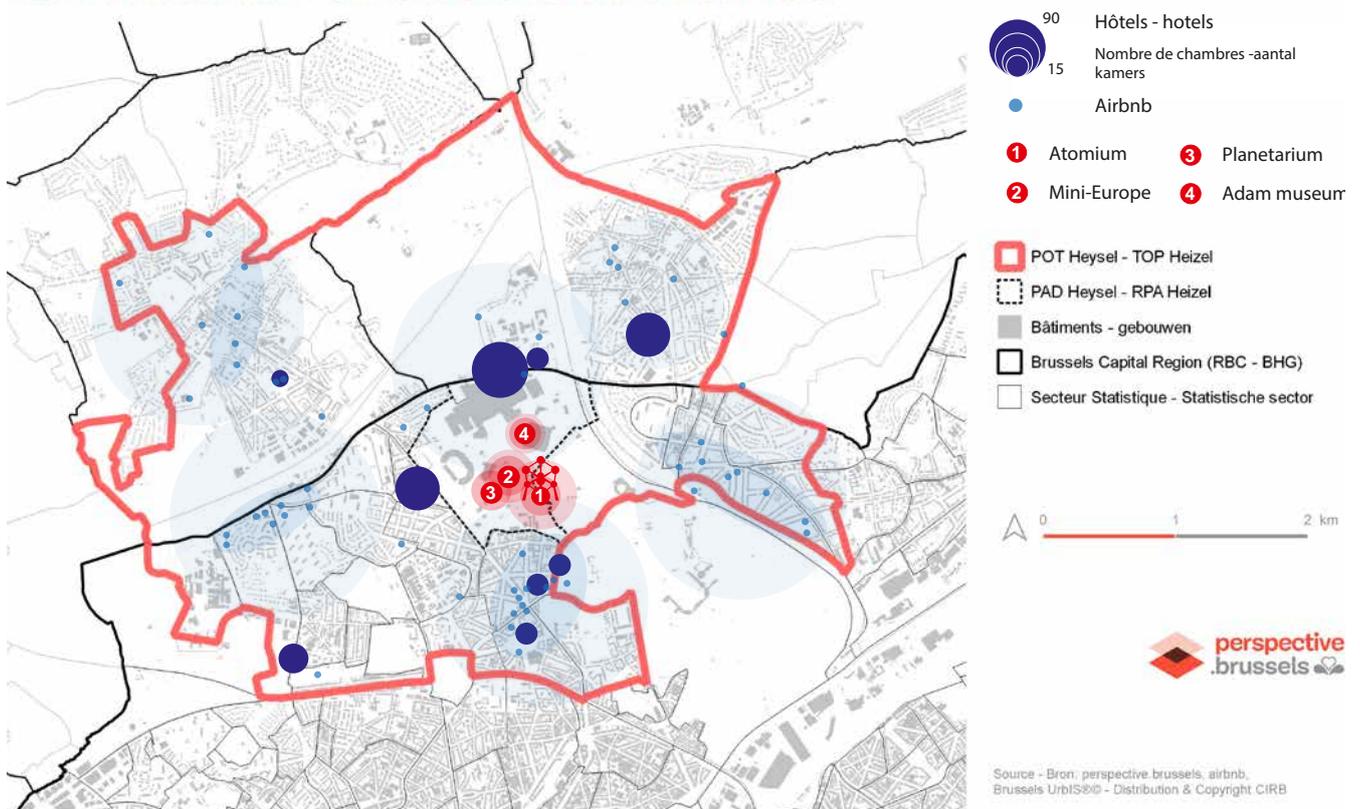
L'offre d'hébergement sur le POT est limitée (Carte 44). Elle se caractérise par la présence d'hôtels autour du plateau du Heysel et aux abords des axes de mobilité majeur. On retrouve principalement des hôtels deux ou trois étoiles, considérés comme de moyenne gamme. Il y a quatre hôtels en Région bruxelloise et quatre hôtels en Région flamande. Un apart-hôtel, Pegasus, est également présent sur le POT le long de l'avenue Houba-de Strooper. Au total, la zone d'étude compte plus de 260 chambres et 17 appartements, sur un total de 17 000 chambres en Région bruxelloise. L'Observatoire du tourisme de Bruxelles nous dit qu'en 2019, le taux d'occupation hôtelier sur les quartiers autour du Ring est de 75,6 % (un taux plus haut que celui du quartier européen). Cependant, le prix moyen par nuit est de 83 euros, soit le prix le plus bas des quartiers repris dans l'étude. Sur le périmètre, la présence d'Airbnb accompagne l'offre hôtelière classique. La carte ci-dessous montre plus de 50 hébergements Airbnb à proximité. En Région bruxelloise, la plupart sont des appartements et en Région flamande, la majorité sont des maisons.

Le PRDD envisage, parallèlement à la construction d'un centre de congrès, un **projet d'hôtel** de 250 chambres haut de gamme dans le but de renforcer cette offre d'hébergement principalement pour le tourisme d'affaires et l'événementiel.



↑ Hôtel Expo en face du plateau du Heysel, 2020
© perspective.brussels

CARTE 44 Offre hôtelière, hébergement touristique, 2020



Source : perspective.brussels, Bokking, airbnb Brussels UrbIS®© - Distribution & Copyright CIRB

5.6 TOURISME D'AFFAIRES

Selon l'Union des Associations Internationales (UIA), Bruxelles a, en 2019, renforcé son statut de première destination européenne pour l'organisation de congrès et meetings internationaux. Le plateau du Heysel a une économie liée aux congrès internationaux, salons, expositions et événements à destination des professionnels. Les deux acteurs principaux pour ce tourisme d'affaires sont Bruxelles Expo et le Trade Mart. Ils accueillent des milliers de participants chaque année ; quelques exemples :

- > Seafood (Brussels Expo) 29 000 participants ;
- > Busworld (Brussels Expo) 40 000 participants ;
- > Trade Mart compte avec quelques milliers de participants et d'exposants.

D'après une étude auprès des touristes d'affaires pilotée par visit.brussels, ces touristes (participants des congrès, exposants, etc.) ont un séjour d'environ 3 jours (en moyenne) et la fréquence de ces voyages d'affaires peut varier de 1 à plusieurs fois par an. Pour certains grands événements, la quasi-totalité des chambres à Bruxelles sont occupées pendant cette période. En conséquence, il existe une vraie demande d'hébergement de ce public et ainsi qu'une demande pour des activités hors travail.

Il faudrait tenir en compte que la crise sanitaire actuelle pourrait avoir un effet prolongé sur l'organisation des grands événements organisés sur le plateau du Heysel et par conséquent sur l'offre hôtelière. Néanmoins, selon visit.brussels, la demande pour la tenue de salons augmente chaque année, ce qui montre le besoin en matière d'une grande infrastructure de congrès dans la capitale.

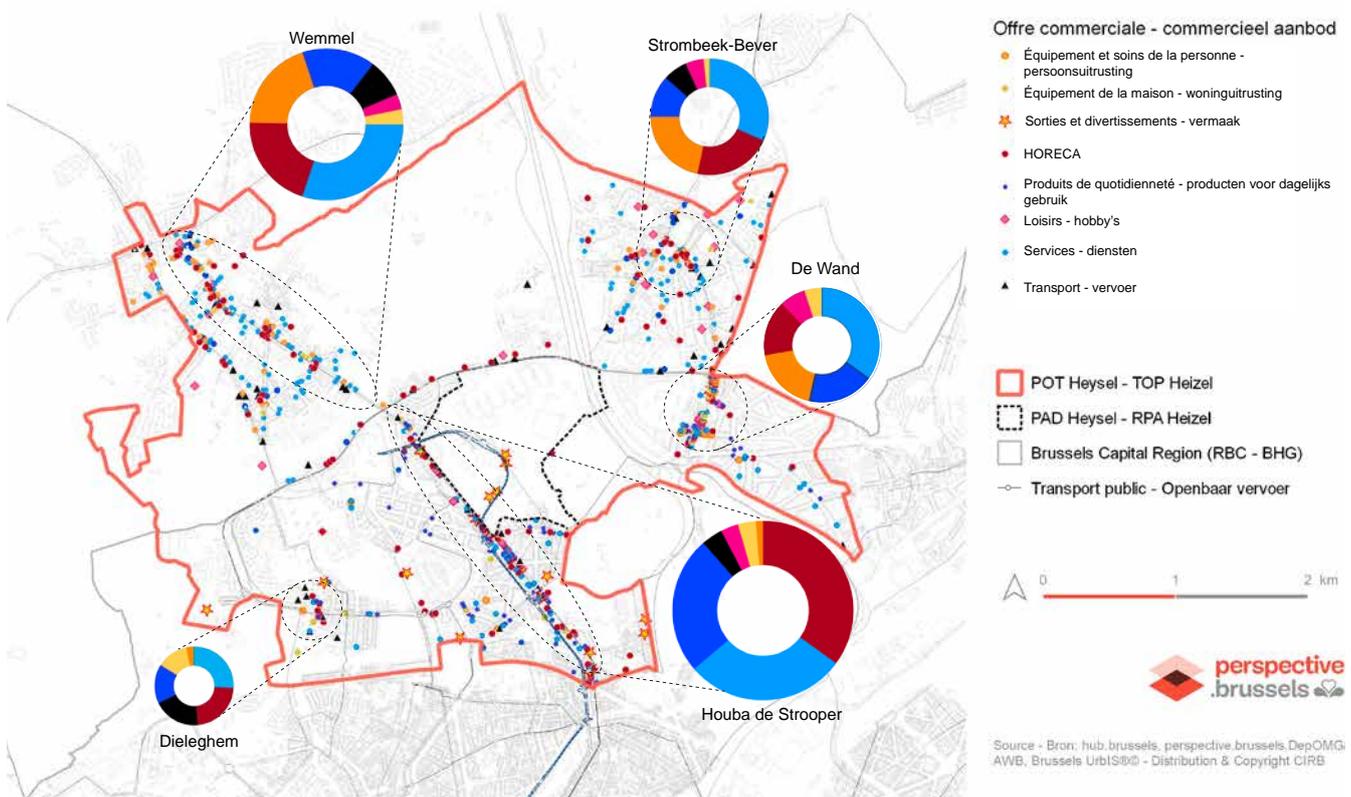
5.7 COMMERCE

Côté Région bruxelloise, l'**offre commerciale** dans le POT est répartie principalement sur trois zones (Carte 45). Le long de l'axe Houba-de Strooper, sur le noyau commercial du quartier De Wand et autour de l'ancienne abbaye du quartier de Dieleghem. Dans le Brabant flamand, la partie nord du POT montre une concentration d'activités commerciales localisées au centre de Wemmel parcourant l'avenue de Limburg Stirum et autour de la place Saint-Amand à Strombeek-Bever.

Le liseré commercial formé à l'**avenue de Houba-de Strooper** est dominé par la présence de l'horeca (35 %), des services (29 %) et par le commerce de produits quotidiens (25 %). Les cafés, épiceries et salons de coiffure constituent la majorité de l'activité. À l'est du périmètre, le quartier **De Wand** est caractérisé par la présence de boutiques indépendantes. Outre les services (32 %), les commerces de produits quotidiens (19 %) et l'horeca (16 %), le commerce de vente de vêtements et de soins personnels (19 %) est particulièrement bien représenté. En outre, même si le quartier **Dieleghem** montre une dynamique commerciale plus faible que celle de Houba-de Strooper ou de De Wand, son offre se différencie par l'addition des activités liées à l'entretien, à la réparation et à la vente automobile sur son tissu économique.

D'autre part, à la **frontière régionale**, un certain nombre de magasins sont situés le long de la chaussée Romaine. Il y a des restaurants, des stations de lavage de voitures, des stations-service, un casino, une bibliothèque et des chaînes de restauration rapide. À **Wemmel**, le profil du tissu commercial est comparable à celui du quartier De Wand, comprenant notamment des services (37 %), de l'horeca (20 %) et du commerce de vente de vêtements et de soins personnels (19 %) destinés principalement aux habitants de la commune. Enfin, l'activité commerciale à **Strombeek-Bever** se concentre sur la place Saint-Amand et présente un profil plus local, avec des pourcentages très similaires à l'offre rencontrée à Wemmel. Le reste de l'offre commerciale pour Strombeek-Bever est diffuse dans son territoire.

CARTE 45 Offre commerciale, 2020



Source : hub.brussels, perspective.brussels, DepOMG/AWB, Brussels UrbIS®© - Distribution & Copyright CIRB



↑ Restaurant sur l'avenue Houba-de Strooper
 © perspective.brussels

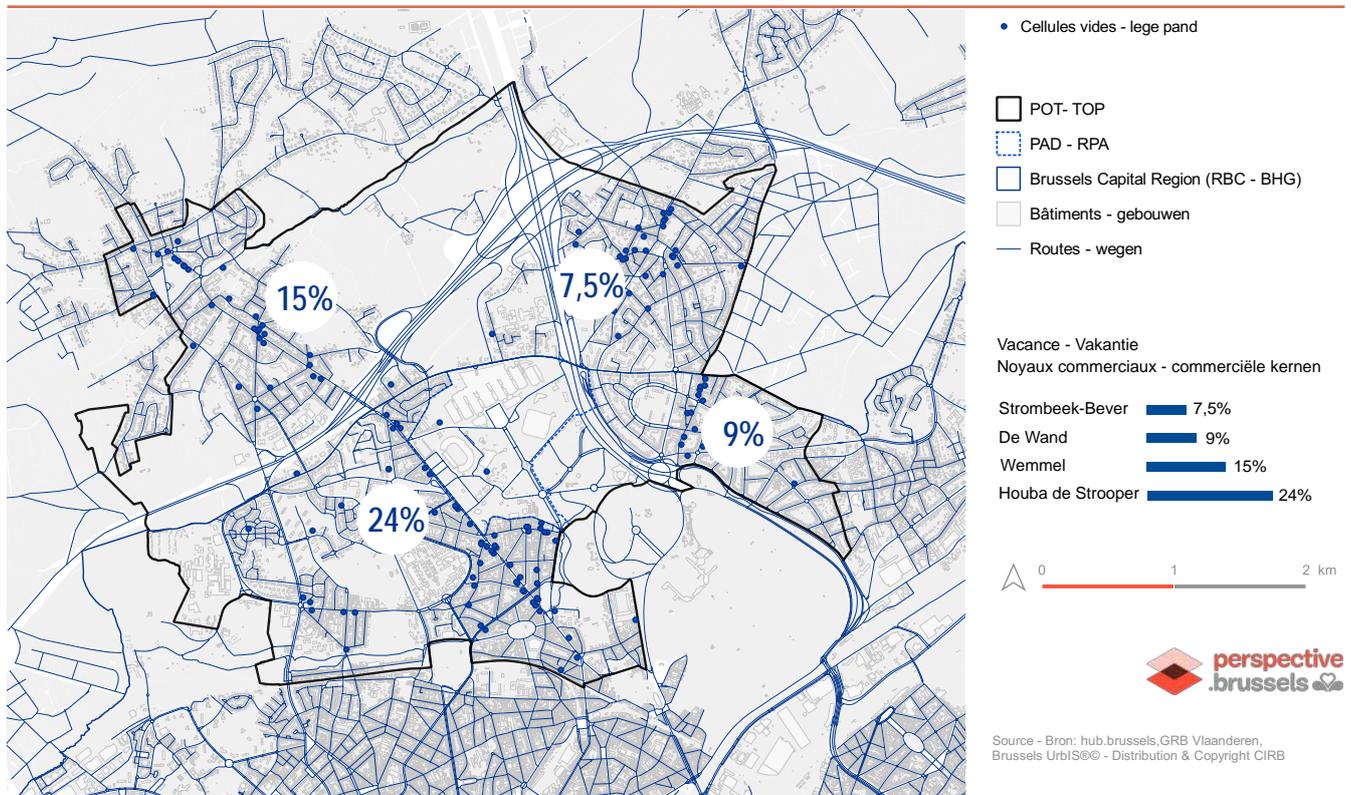


↑ Commerce local sur l'avenue Houba-de Strooper
 © perspective.brussels

Concernant la **vacance commerciale** (Carte 46), Houba-de Strooper montre un taux de vacance élevé de 24 % qui se situe au-dessus de la moyenne régionale bruxelloise (20 %). De Wand, par contre, est un noyau très performant avec seulement 9 % de vacance commerciale, de même que Wemmel et Strombeek-Bever avec des taux de 15 % et 7 %. Une situation problématique pour l'axe Houba-de Strooper.

D'après le baromètre de hub.brussels, sa diversité commerciale est jugée satisfaisante par la population, notamment concernant les offres de divertissement. Cependant, on constate un déclin de l'offre commerciale de proximité, démontré par le taux de vacance. Il existe, dans ce sens, un intérêt pour la Ville de Bruxelles, à travers son PCDD, de redynamiser le noyau commercial de la partie sud de cet axe.

CARTE 46 Vacance commerciale, 2020



Source : hub.brussels, perspective.brussels, Monitoring des quartiers, provincies.incijfers.be, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



↑ Projet «Mall of Europe» sur Neo I – plateau du Heysel
 © neo.brussels

Quant au **comportement spatial d'achat des ménages** sur cette partie du territoire, l'Observatoire du commerce bruxellois (2017) montre dans son analyse le comportement des 4 quartiers du POT (Heysel, Houba, Mutsaard, Heymbosch-AZ-Jette) par rapport à la Région de Bruxelles-Capitale. Quelques conclusions ressortent de cette analyse :

- > Pour les **achats courants**, le quartier du Heysel est considéré comme l'un des 20 quartiers bruxellois captant le plus de dépenses internes dans son périmètre (présence de supermarchés, position isolée...).
- > Pour les **achats semi-courants légers** (équipements de la personne, loisirs et sports), le centre-ville conserve son rôle dominant sur le territoire. La part de ce marché pour le POT Heysel reste très limitée.
- > Pour les **achats semi-courant lourds** (décoration, bricolage, électroménager), les grandes enseignes (IKEA...) et les centres commerciaux sont les destinations privilégiées par les ménages bruxellois. Ce type de commerces de grande taille se situe souvent sur des axes routiers structurants qui favorisent l'accès en voiture et le parcours de grandes distances. La part de ce marché sur le POT Heysel est également limitée à des achats locaux.
- > La **distance moyenne parcourue par les ménages** pour faire un achat courant est de 2 km sur le quartier Heysel et 4 km sur De Wand. Pour les achats semi-courants légers et lourds, la distance moyenne monte jusqu'à 5 km.
- > Pour les **achats qui se font en dehors du territoire régional** (l'évasion du pouvoir d'achat), le Brabant flamand compte avec 13 % du total des dépenses annuelles des ménages bruxellois. Sur le POT, la part monte entre 10 et 25 % pour l'ensemble des achats du quartier Heysel, entre 25 et 50 % pour Mutsaard (même pour les achats courants) et moins de 5 % pour les quartiers de Houba et Heymbosch-AZ-Jette.

La relation commerciale entre le Mutsaard, où se situe la rue De Wand, et le Brabant flamand (plus spécifiquement Strombeek-Bever), est plus étroite qu'entre le reste des quartiers frontaliers du POT. Ceci peut s'expliquer par une offre commerciale plus diversifiée du côté de De Wand, la présence de grands supermarchés à la chaussée Romaine,

une continuité urbaine plus souple et une frontière régionale moins marquée. Pour le reste des noyaux commerciaux, il y a peu de concurrence au niveau de la clientèle.

Le projet commercial à venir sur le POT est le projet de centre commercial nommé «Mall of Europe» sur le projet Neo I. Cette parcelle est amenée à se développer avec un programme mixte se répartissant globalement comme suit : 1/3 de commerce, 1/3 de logement et 1/3 de loisirs. Ce projet prévoit environ 70 000 m² de commerces et 9 000 m² d'horeca, soit 200 boutiques et 30 restaurants. L'offre horeca sera renforcée par des activités de loisirs principalement localisées en bordure du nouveau parc des sports. Concernant le nombre d'emplois qui seront créés à travers ce projet, le chiffre monte à environ 3 000 grâce à la programmation commerciale.

Concernant l'offre de centres commerciaux au nord de Bruxelles, à côté du projet «Mall of Europe», le projet de centre commercial Broeklin, anciennement Uplace, (55 000 m², mix de commerces, bureaux et activités productives) à Vilvoorde est également en cours de réflexion et le centre commercial Docks Brussel (50 000 m²) a ouvert ses portes fin 2016.

Enfin, il est à noter que la crise sanitaire actuelle et le renforcement conjoint de l'e-commerce pourraient avoir un impact sur le type de commerce développé à l'avenir, la part de superficies dévolues à l'événementiel, aux loisirs, à l'horeca prenant probablement davantage de place par rapport aux boutiques proprement dites et certains magasins se rapprochant plus du show-room, avec plus de livraisons à domicile que de retraits des marchandises.

5.8 ACTIVITÉS PRODUCTIVES

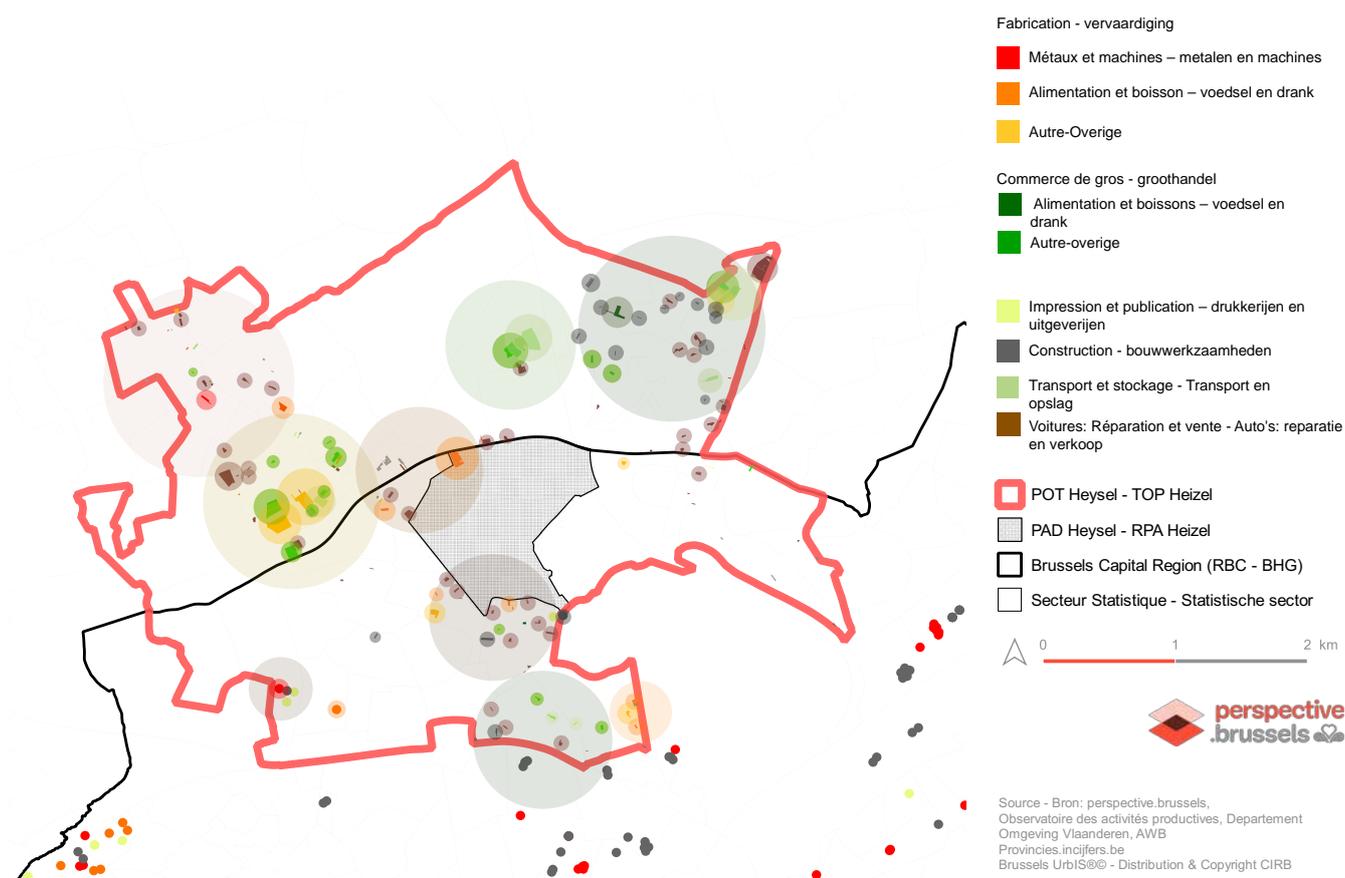
Du côté de la Région bruxelloise, l'Observatoire des activités productives montre qu'il existe encore un ancrage historique d'activités sur l'axe du canal et le long des voies de chemin de fer (Carte 47). Cela explique la faible présence actuelle d'activités sur le reste du territoire bruxellois du POT. Les activités productives²⁹, comme les définit le PRAS, comprennent les activités artisanales, les activités de haute technologie, les activités industrielles et les activités de production de services matériels et de biens immatériels. Les activités logistiques et de commerce de gros sont également reprises dans l'analyse car elles sont souvent associées aux systèmes productifs.

Le POT accueille des ateliers et des entrepôts pour des manufactures (technologique, métallique et alimentaire), pour le secteur de la construction ainsi que pour des activités

logistiques et de commerce de gros principalement sur le Brabant flamand. Sur le total d'activités productives (incluse la réparation automobile qui est très présente sur le périmètre), les activités les plus représentées sont le commerce de gros (19 %), les activités liées au secteur de la construction (20 %) et les activités de manufacture en général (15 %). La distribution spatiale de ces activités montre qu'en Flandre, se sont localisées les entreprises ayant un rayonnement local, régional et interrégional avec quelques grandes entreprises comme Draeger et Manroland Benelux. En Région bruxelloise, en revanche, ces activités ont un caractère plus local, avec des PME qui s'intègrent à un tissu plus résidentiel qui limite la taille de leurs activités.

Cette zone représente notamment un attrait pour l'implantation des ateliers et entrepôts principalement en Région flamande qui peut se justifier par la taille du parcellaire, sa localisation à côté du Ring et sa localisation en entrée de ville.

CARTE 47 Activités productives, 2017-2018



Source : perspective.brussels, Observatoire des activités productives, Departement Omgeving Vlaanderen, AWB Provincies.incijfers.be, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB

06.

OFFRE DE LOGEMENT ET DYNAMIQUES RÉSIDENTIELLES

Ce chapitre présente une analyse de l'offre existante des logements présents dans les POT ; leur typologie (taille, ancienneté des bâtiments, état des logements,...), le prix et la structure de propriété, la présence de logements publics, la dynamique immobilière,... afin de pouvoir dégager les enjeux principaux de cette thématique. Vu le parc immobilier actuel et la population présente dans le POT, quel type de logement est-il souhaitable de réaliser dans les projets immobiliers sur ce territoire ? Quelles recommandations sont-elles à faire aux pouvoirs publics responsables et aux promoteurs privés ?

6.1 TYPOLOGIE DU PARC DE LOGEMENT

Les données les plus récentes concernant la typologie du logement datent de l'enquête socio-économique générale de 2001. Vu l'ancienneté de ces données et l'évolution de la population depuis 2001, il faut être très prudent quant à leur interprétation.

Selon ces statistiques de 2001, les logements dans le POT ont en majorité une **taille moyenne**. Les plus grands logements sont situés dans les quartiers Mutsaard et Heymbosch-AZ Jette. Les plus petits se situent dans les secteurs statistiques Coin des Cerises (Cité de Versailles), parvis Notre Dame, rue des Chrysanthèmes, Divin Jésus, Cité Modèle et square Prince Léopold.

Or, dans les quartiers du POT côté bruxellois, entre 2001 et 2021, le nombre d'habitants est passé de 45 719 habitants en 2001 à 57 103 en 2020 (+11 384). En termes de ménages, on remarque une augmentation de 23 126 en 2001 à 24 332 ménages en 2019. Il faudrait donc comparer cette croissance démographique avec le nombre de nouveaux logements construits depuis 2001, dans les quartiers étudiés, pour mieux cerner l'évolution de cet indicateur³⁰ mais on pourrait pressentir que la surface moyenne par habitant aura diminué.

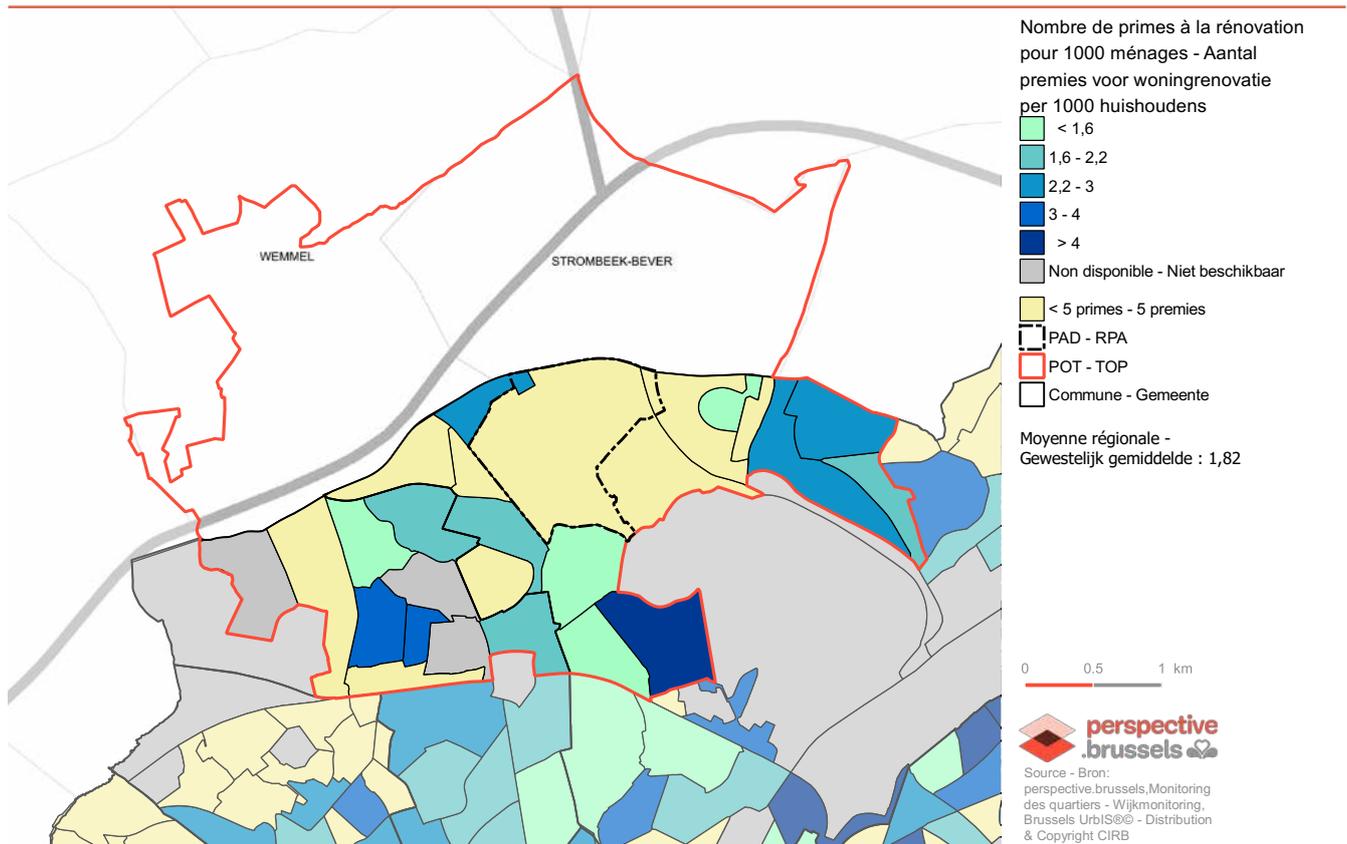
Le parc de logement dans la partie bruxelloise du POT est globalement récent, avec moins de 50 % de logements construits avant 1961, les plus anciens bâtiments se situent dans le quartier Houba (Census, 2001).

En Belgique, 71 % des logements classiques occupés se situent dans des bâtiments ne comptant qu'un seul logement. Ce taux est sensiblement équivalent en Flandre (76 %) et en Wallonie (79 %). Par contre, en Région bruxelloise, ce chiffre n'atteint que 17 %. Cependant, les variations entre communes bruxelloises sont fortes. Pour les communes concernées du POT, cette proportion est de 13,98 % pour Bruxelles-Ville et de 15,72 % pour Jette. Elles font partie des 10 communes de Belgique où la **proportion de logements dans un bâtiment avec un seul logement** est la moins élevée (Census, 2011).

Dans les quartiers étudiés, le **parc du logement est très peu réhabilité**³¹ en comparaison avec des quartiers centraux de la Région de Bruxelles-Capitale (Carte 48). Au sein du POT, le taux le plus élevé est celui du quartier Houba (2,15 primes/1000 ménages), suivi par les quartiers Mutsaard et Heymbosch-AZ jette. Le quartier Heysel est le moins réhabilité. Cet indicateur met également en lumière la part importante des locataires dans le POT mais surtout la nécessité de promouvoir et faciliter l'accès aux primes à la rénovation et de poursuivre les rénovations des logements locatifs sociaux au niveau du POT.

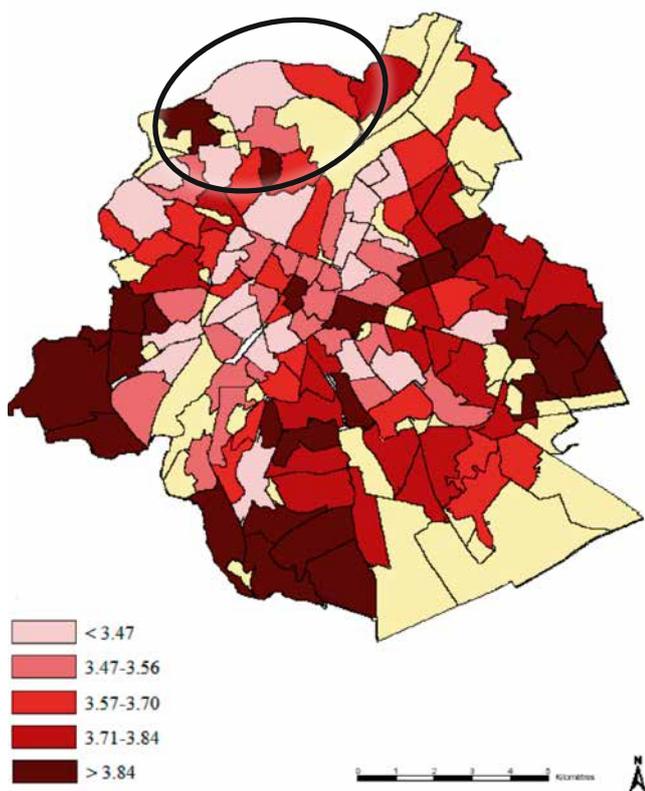
Lorsqu'on regarde les données de l'Observatoire de Bruxelles Logement de 2019 (Carte 49), nous remarquons que les **conditions de confort des logements dans le logement locatif** varient de mauvaises à très mauvaises pour le quartier du Heysel et Houba, et de bon à très bon pour Mutsaard et Heymbosch-AZ Jette.

CARTE 48 Primes à la rénovation 2011-2014



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Brussels UrbIS Brussels UrbIS©

CARTE 49 Répartition spatiale de l'état des logements loués - Note entre 1 et 5 (2018)



Source : Observatoire des Loyers, enquête 2018, SLRB

6.2 PRIX ET STRUCTURES DES PROPRIÉTÉS

Prix moyens de vente (2018) +/- 100m² pour les parties flamande et bruxelloise du POT :

- > Les prix de vente en 2018 sont globalement plus bas que la moyenne régionale, mais en augmentation pour les appartements à Jette et Laeken.

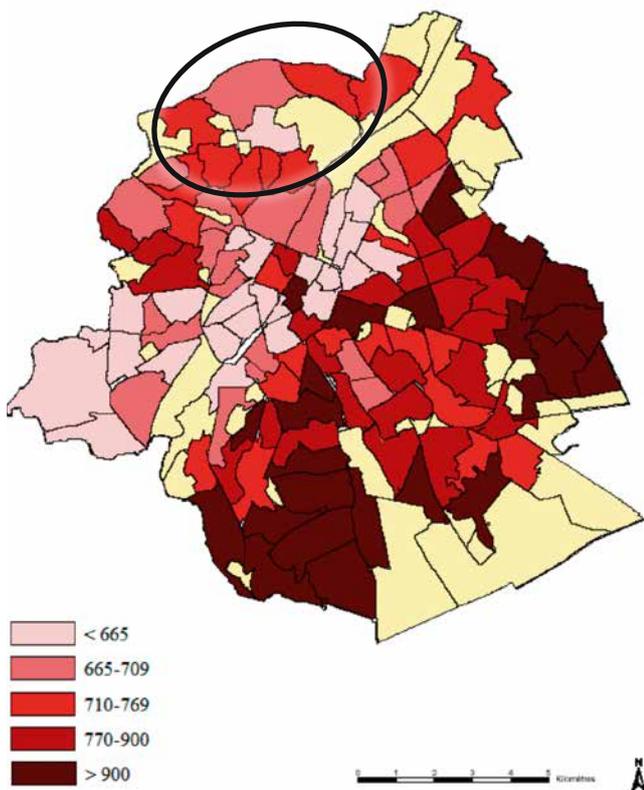
TABLEAU 1 Prix moyens de vente en euro (2018) +/- 100m en RBC

	Appartements	croissance	Maisons	croissance
Laeken	171548	+2,1%	342285	-0,8%
Jette	176080	+4,4%	305419	-2,2%
Région	240250	2,4%	452721	5,3%

Source : Notaire.be

- > Les prix de vente sont plus élevés à Wemmel et Grimbergen qu'à Laeken et Jette, pour les maisons 4 façades et les appartements (Graphique 2).

CARTE 50 Variation des loyers mensuels moyens des logements (2018)

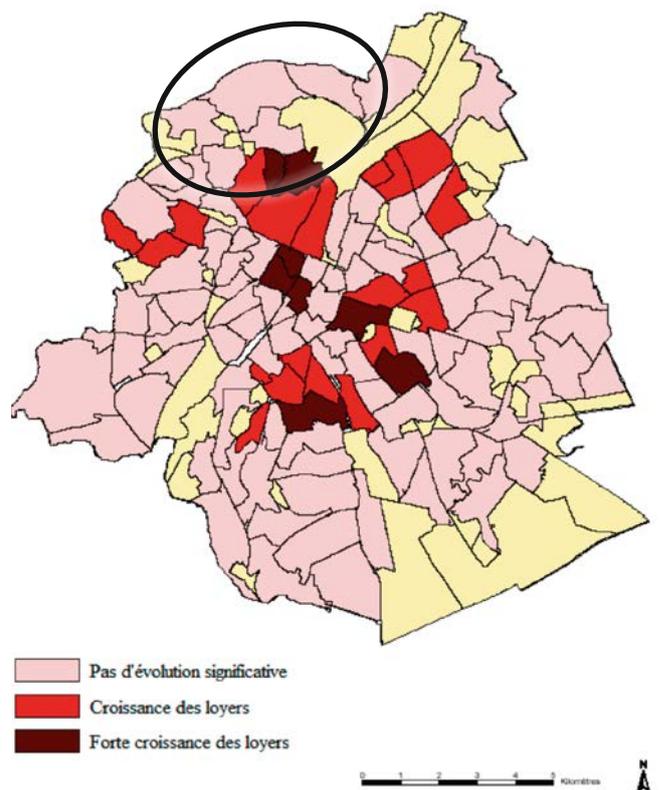


Source : Observatoire des Loyers, enquête 2018, SLRB

Prix moyens des loyers (2018) +/- 100m² pour la partie bruxelloise du POT :

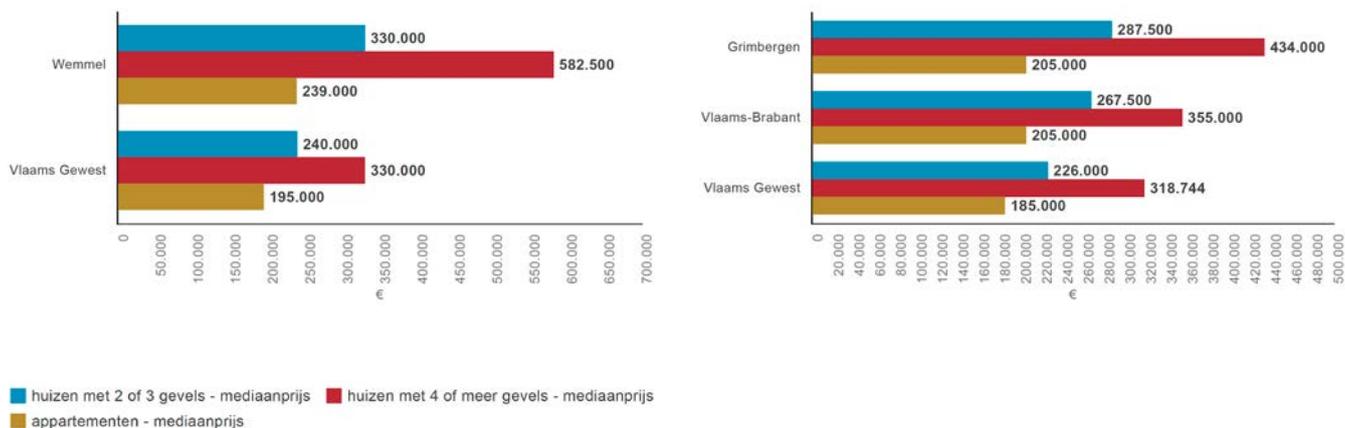
- > Le loyer moyen mensuel est **de moins de 700 euros** pour les quartiers Heysel et Houba et de **plus de 700 euros** pour Heymbosch et Mutsaard (Carte 50). Ces loyers n'ont pas évolué de manière significative entre 2004 et 2018 (Carte 51).
- > Les quartiers bruxellois du POT ne montrent pas d'évolution significative des loyers, et ne sont donc pas très dynamiques sous l'angle de l'investissement immobilier.
- > Par contre, le prix du loyer dans les quartiers Vieux Laeken Est et Ouest au sud du POT montre une évolution très significative qui semble confirmer la hausse des prix des loyers autour des quartiers proches du canal et plus précisément à proximité de Tour et Taxis.

CARTE 51 Évolution des loyers mensuels moyens des logements (2004-2018)



Source : Observatoire des Loyers, enquête 2018, SLRB

GRAPHIQUE 2 Prix de vente médian par type de logement :
Wemmel, Région flamande (2019) - Grimbergen, Brabant flamand, Région flamande (2018)

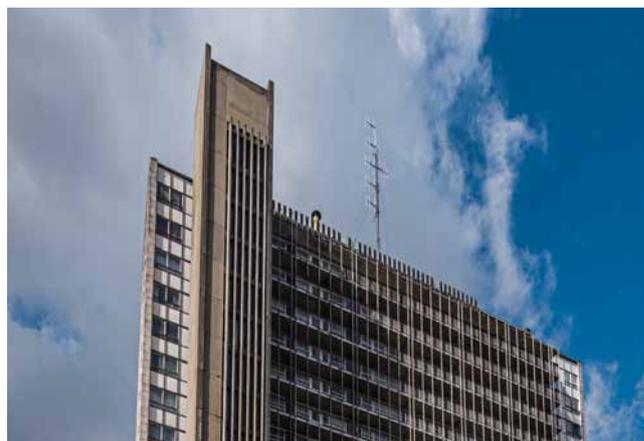


Source : Cadastre FOD Finances ; provincies.incijfers.be/FOD Financien-Administratie van het kadaster, de registratie en de domeinen (AKRED)

6.3 DYNAMIQUE IMMOBILIÈRE

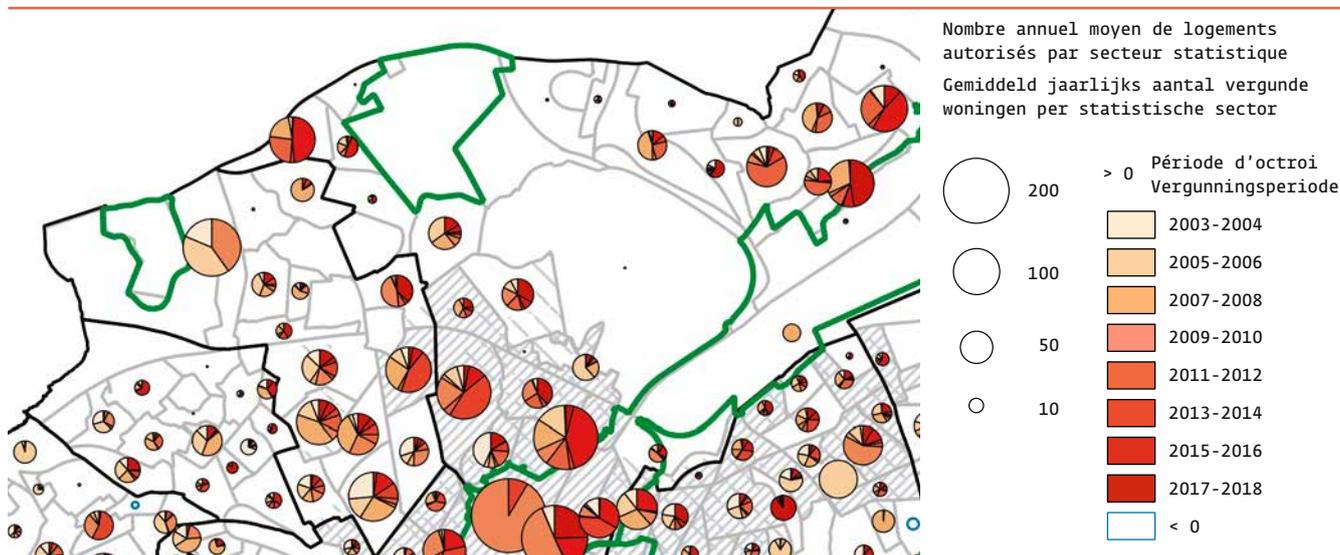
Sur base des permis autorisés³² entre 2003 et 2018, nous constatons que le POT est **moyennement investi** en logements par rapport à d'autres quartiers bruxellois (Carte 52). Un nombre annuel moyen de logements autorisés pour l'année 2017-2018 se situe surtout dans les secteurs Cité Modèle, rue de Disque et avenue de Jean Boulogne³³.

Les **logements de type collectif majoritairement destinés aux seniors ou étudiants sont très peu ou pas développés** dans le POT entre 2003 et 2018 (Carte 53)



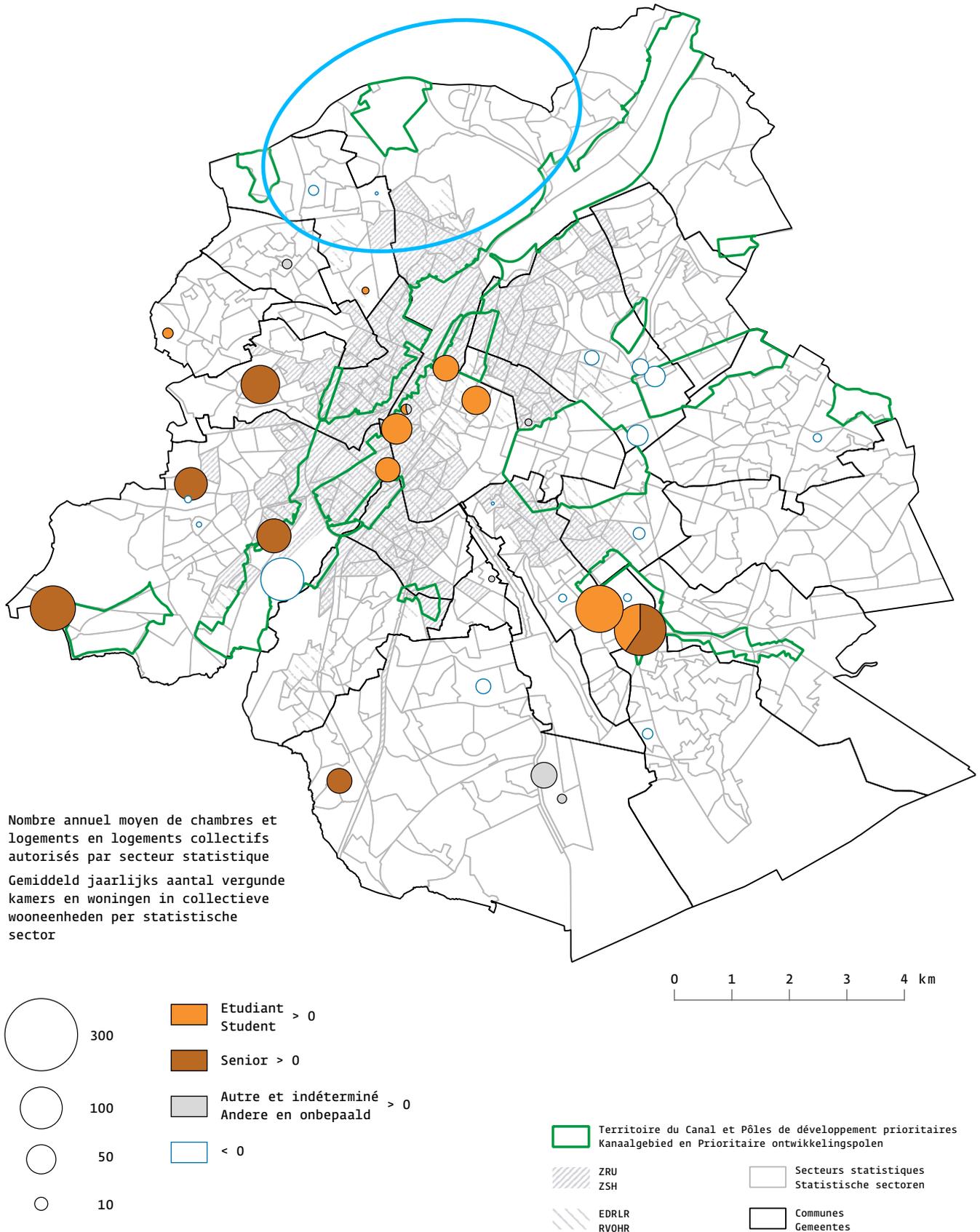
↑ Renovation Cité Modèle, 2018
© visit.brussels - Jean-Paul Remy

CARTE 52 Logements classiques autorisés (2003- été2018) par période d'octroi : nombre net (création-suppressions)



Source : Observatoire des permis logements (perspective.brussels), 2018. UrbIS©

CARTE 53 Logements collectifs par type autorisés (2017-été 2018) : nombre net (créations-suppressions)



Source : Observatoire des permis logements (perspective.brussels), 2018. UrbIS©©

6.4 PARC DU LOGEMENT PUBLIC

L'offre en logement à finalité sociale (Carte 54) se caractérise par :

- > un taux de 16,69 % de logements à finalité sociale pour la Ville de Bruxelles et de 10,96 % pour la commune de Jette ;
- > de fortes concentrations de logements SLRB dans les secteurs Divin Jésus, Cité modèle, Cité-jardin, rue de Wand, avenue Jean de Boulogne, Brugmann, square prince Léopold ;
- > une offre de 54 logements AIS, 29 logements CPAS et 14 logements du Fonds du Logement dans la partie bruxelloise du POT.

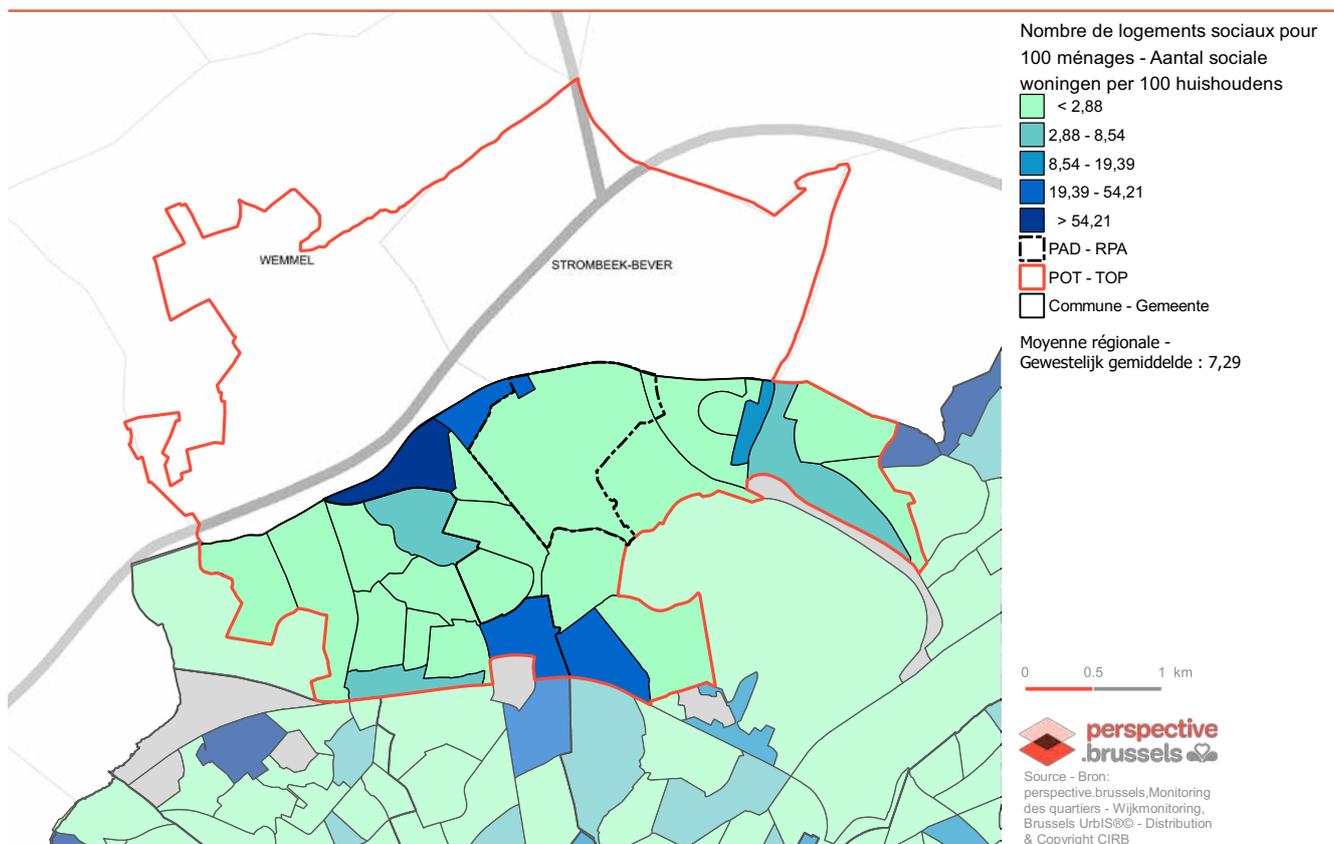
Malgré le nombre de logements à finalité sociale existants dans le POT, il persiste au niveau régional un besoin en logement social important (45 000 ménages, sur un nombre de 551 243 ménages bruxellois). 8,16 % des ménages bruxellois sont en attente d'un logement social.

Nous ne remarquons **aucune réalisation Citydev** dans les quartiers du POT (Carte 55).

Du côté des communes flamandes, en 2016, la commune de Grimbergen comptait 422 logements sociaux avec 2,7 % des ménages de la commune habitant dans un logement social. À Wemmel, 0,8 % des ménages habitent dans un logement social et la commune compte 57 logements sociaux au total.

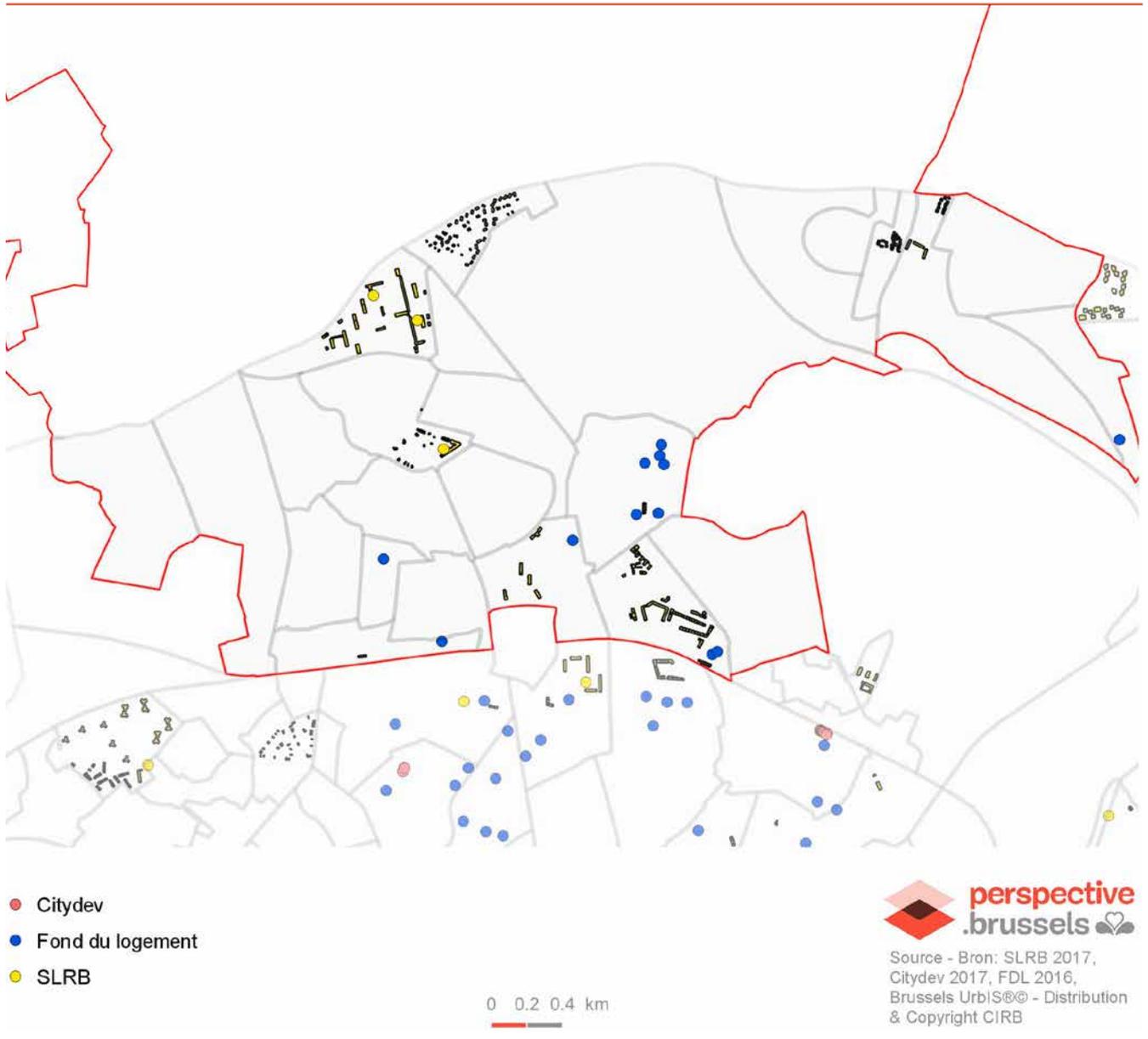
L'offre en logements sociaux n'est pas suffisante par rapport à la demande. 342 ménages, soit 2,2 % des ménages, à Grimbergen, sont sur une liste d'attente pour un logement social et à Wemmel, il s'agit de 159 ménages, soit 2,4 % des ménages de la commune.

CARTE 54 Part des logements sociaux 2017



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Brussels UrbIS©

CARTE 55 Parc de logement public 2016



Source : SLBR, Citydev 2017, FDL 2016 ; Brussels UrbIS©©



↑ Logements sociaux Verregat © perspective.brussels

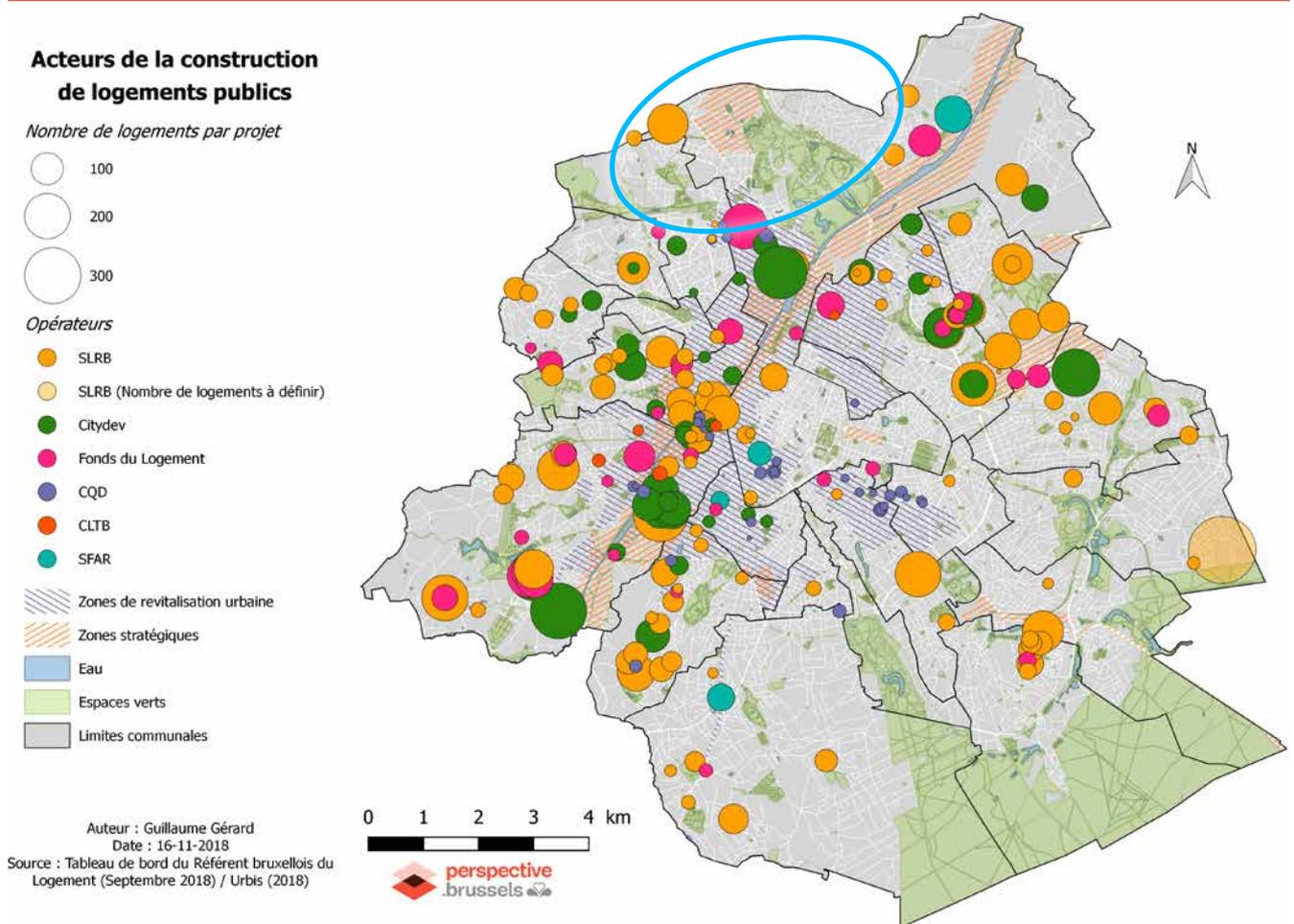


↑ Logements sociaux, Cité Modèle © perspective.brussels

6.5 PROJETS DE LOGEMENTS PUBLICS RÉGIONAUX

Nous constatons une programmation restreinte de logements publics d'ici 2025, et seulement située à la Cité Modèle. 20 nouveaux logements sociaux locatifs (pavillons modulaires en bois) y sont prévus et une rénovation des logements actuels est en cours (Carte 56).

CARTE 56 Projets de logements publics selon les opérateurs, septembre 2018



Source : Tableau de bord du Référent bruxellois du Logement (Septembre 2018) / Urbis ©

07. ÉQUIPEMENTS

Au niveau des équipements, le POT est relativement bien fourni. On y retrouve de nombreuses crèches et écoles. De plus, il présente un potentiel touristique considérable. Les attractions et les espaces de loisirs sont diversifiés, jouissent d'une bonne accessibilité et d'une visibilité métropolitaine, nationale et internationale.

Lors des dernières années, cette riche offre a subi un affaiblissement de son attractivité. Le Pavillon chinois et la Tour japonaise sont fermés depuis 2013 pour raison de sécurité. Des travaux sont actuellement envisagés par la Régie des bâtiments. En prévision du projet Neo, Océade a fermé ses portes le 30 septembre 2018 et, au niveau des commerces, le village de Bruparck, qui accueillait une vingtaine de cafés/ restaurants, a été démoli. Suite à la crise COVID, Mini-Europe est en souffrance mais devrait rouvrir en fin mars 2021.

Bien que le plateau du Heysel souffre de plusieurs fermetures, les possibilités de développement des futurs équipements (sportifs, culturels, d'éducation) font entrevoir le plateau comme la nouvelle centralité entre les quartiers alentours et comme interface entre la vie de quartier locale et le reste de la Région. Ces futurs équipements devront fonctionner à différentes échelles (locale, nationale, métropolitaine, internationale). Ils devront faciliter l'intégration du plateau dans son environnement urbain.



↑ Palais des Expositions © visit.brussels Chris Friese

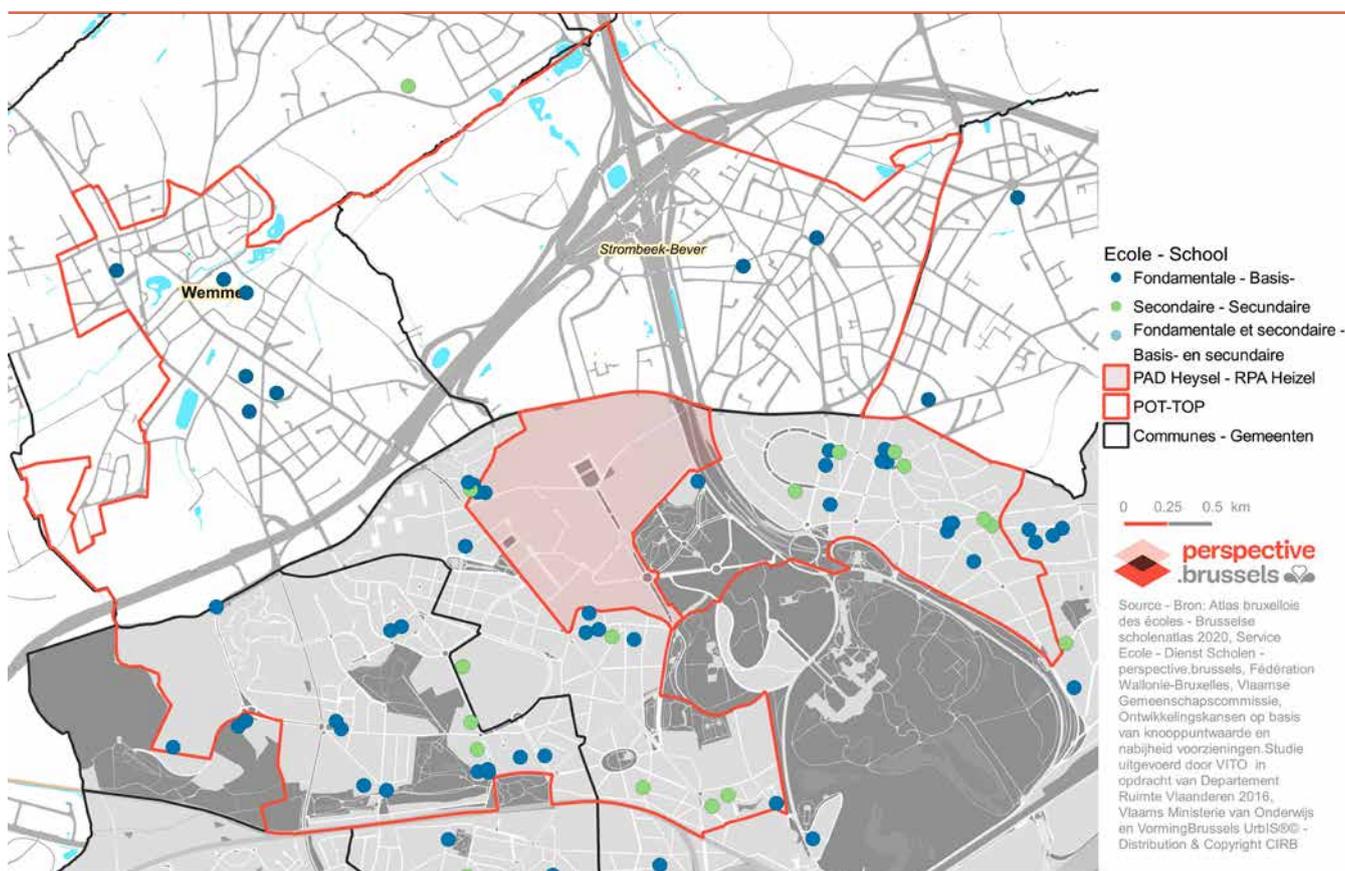
7.1 ÉCOLES FONDAMENTALES ET SECONDAIRES

Le **périmètre du PAD** ne comprend qu'une seule école, l'École des Magnolias Carte 57. Elle compte environ 900 élèves, écoles maternelle et primaire confondues. Il y a neuf autres écoles dans un rayon de 500 m. Il s'agit principalement d'écoles francophones (enseignement fondamental et secondaire). Il y a deux écoles néerlandophones (une école

fondamentale et une école secondaire). Au nord de la chaussée Romaine, à Grimbergen, il y a un internat pour l'enseignement fondamental et secondaire francophone. Ensemble, ces écoles accueillent un peu plus de 4 000 élèves. Aujourd'hui, toutes ces écoles sont surpeuplées.

À une distance d'un peu plus de 500 m, à la drève Sainte-Anne, se trouve l'École Européenne qui a ouvert ses portes en 2012. Elle compte près de 1 800 élèves (enseignement fondamental et secondaire).

CARTE 57 Emplacement des bâtiments scolaires dans le POT



Source : Atlas bruxellois des écoles, Service École-perspective.brussels, Fédération Wallonie-Bruxelles, Vlaamse Gemeenschapscommissie, Departement Ruimte Vlaanderen 2016, Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming Brussels UrbIS©

7.2 BESOINS EN PLACES SCOLAIRES DANS L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL À L'HORIZON 2025 DANS LE POT

L'analyse des besoins en création de places scolaires se base sur les quartiers suivants :

- > Heysel
- > Houba
- > Domaine Royal Laeken
- > Mutsaard
- > Heymbosch - AZ Jette
- > Parc Baudouin - Dielegembos

TABLEAU 2 Besoins en places scolaires dans le fondamental à l'horizon 2025 - POT Heysel...

Nom du quartier	Population en âge de scolarité	Places 2018-2019	Élèves navetteurs 2018-2019	Places 2018-2019 (hors navetteurs)	Déficit/surplus 2018-2019 (hors navetteurs)	Places créées/programmées 2019-2025	Années prévue d'ouverture (par projet)	Estimation déficit/surplus 2025 (hors navetteurs)
Domaine Royal Laeken	13	-	-	-	-13	-		-13
Heysel	2167	2212	210	2002	-165	116	2019 (FR) à 2022 (NL)	-49
Houba	2587	1927	114	1813	-774	600	2021 à 2025 (FR)	-174
Mustaard	1725	3030	897	2133	408	148	2022 (NL)	556
Sous-total POT Heysel	6492	7169	1221	5948	-544	864		320
Heymbosch-AZ-Jette	1081	595	47	548	-533	204	Date inconnue (NL)	-329
Parc baudouin - Dielegembos	42	1136	207	929	887	-		887
Total périmètre élargi	7615	8900	1475	7425	-190	1068		878

Source : 110 bis Monitoring de l'offre scolaire, Service École - perspective.brussels, septembre 2020

L'analyse se base également sur les données disponibles les plus récentes de l'IBSA (année scolaire 2018-2019) concernant les chiffres de la population scolaire et ceux des élèves inscrits (assimilés aux « places disponibles ») par quartier.

Concernant le POT, il ressort du tableau ci-dessus qu'il y aurait globalement un surplus de places scolaires dans l'enseignement fondamental en 2025 (+320 places et +878 places si l'on tient compte du périmètre élargi) ; les déficits d'un quartier pouvant être compensés par le surplus d'offre des quartiers voisins. Il y avait toutefois un léger déficit de places scolaires en 2018 dans la zone étudiée (-544 places et -190 places si l'on considère le périmètre élargi). Les projets de création de places scolaires qui sont actuellement programmés entre 2019 et 2025 dans les quartiers concernés (+1068 places programmées au total) permettraient de combler le déficit actuel.

À noter toutefois que la proximité entre le domicile et l'école joue un rôle important dans le choix d'une école au niveau fondamental. Il y a donc lieu d'identifier s'il reste d'éventuels déséquilibres territoriaux à combler au niveau de certains quartiers. On observe également que 17 % des places dans le fondamental au sein des quartiers concernés sont occupées par des élèves navetteurs (résidant hors de la Région bruxelloise mais scolarisés au sein de la Région) pour l'année scolaire 2018-2019.

Attention, cette estimation dépend également du fait que tous les projets programmés soient effectivement réalisés, dans les délais impartis et soient occupés à 100 %. Le tableau n'inclut pas la croissance démographique attendue entre 2019 et 2025 dans les quartiers concernés ni l'évolution de la population liée à la création de nouveaux logements. Or, ces deux facteurs auront également un impact sur l'évolution de la population scolaire en âge de fréquenter l'enseignement fondamental.

À titre indicatif, l'IBSA prévoit dans les communes de Bruxelles-Ville et de Jette une croissance de la population scolaire fréquentant l'école fondamentale supérieure à la moyenne régionale entre 2014-2015 et 2024-2025 : respectivement +17 % et +21 % contre 13 % sur l'ensemble du territoire bruxellois ³⁴ Cela étant, les dernières projections de population du Bureau fédéral du Plan de 2019 annoncent une croissance démographique plus modérée que prévu, en particulier pour les enfants en âge d'être scolarisés dans le fondamental.

Pour information, **au niveau de l'enseignement secondaire**, 563 places sont actuellement créées ou programmées entre 2019 et 2025 dans l'ensemble de la zone étudiée, dont 168 dans l'enseignement néerlandophone.

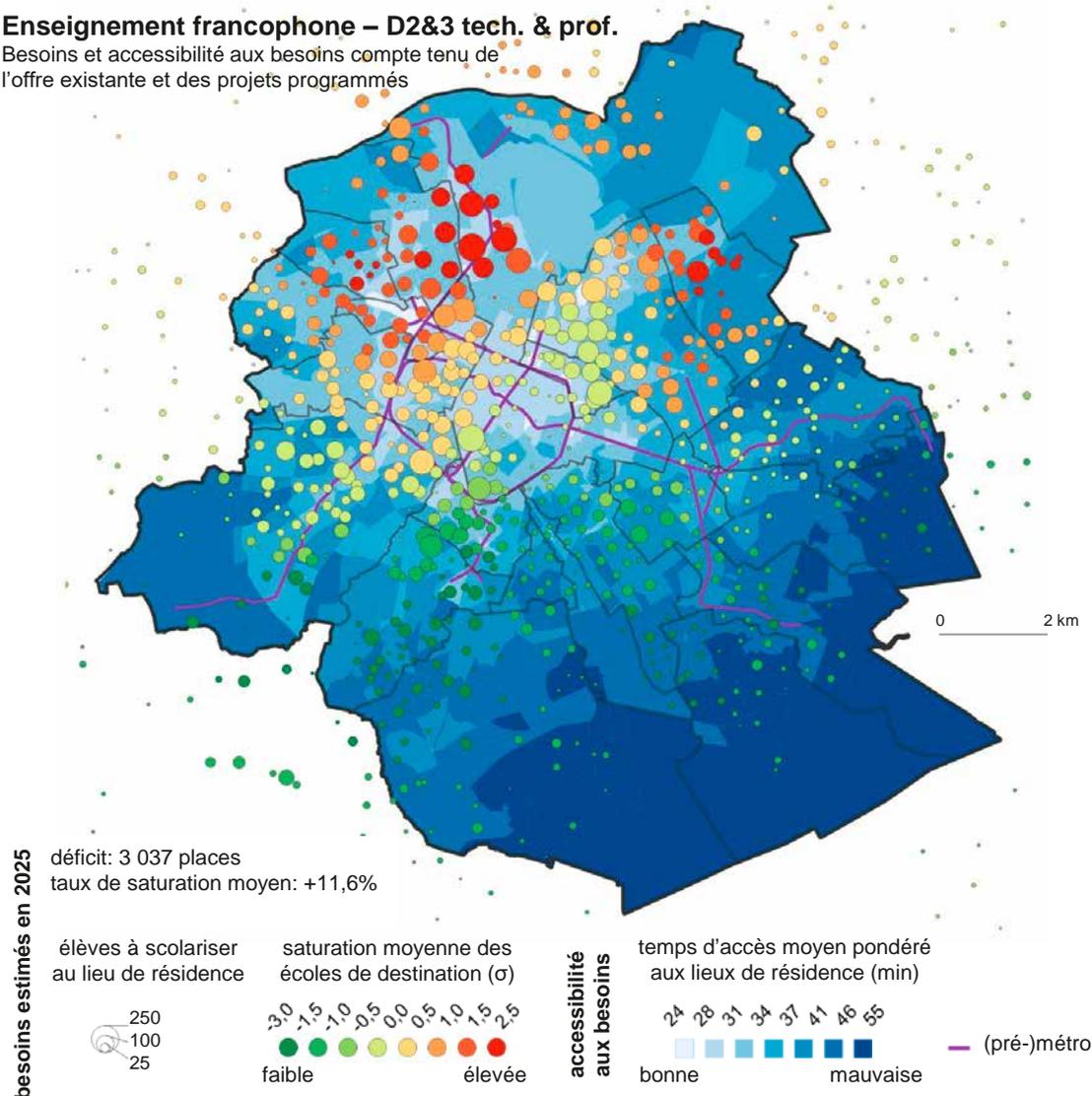
D'après l'étude réalisée par le Brussels Studies Institute et commanditée par perspective.brussels sur l'évaluation et la localisation des besoins en création de places dans l'enseignement secondaire en Région de Bruxelles-Capitale, la zone du Heysel pourrait être intéressante pour la création de places dans l'enseignement secondaire, particulièrement dans l'enseignement général néerlandophone mais aussi dans l'enseignement technique et professionnel francophone où l'on s'attend à un déficit important de places à l'horizon 2025 (Carte 58 et Carte 59).

Pour lire les cartes, il convient de regarder d'une part les boules oranges/rouges (zones qui seront les plus saturées) et d'autre part, les teintes les plus claires du fond de carte (zones les plus accessibles et les mieux connectées aux transports en commun par rapport à l'ensemble des quartiers qui seront les plus saturés en 2025).

CARTE 58 Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés - Enseignement francophone

Enseignement francophone – D2&3 tech. & prof.

Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés

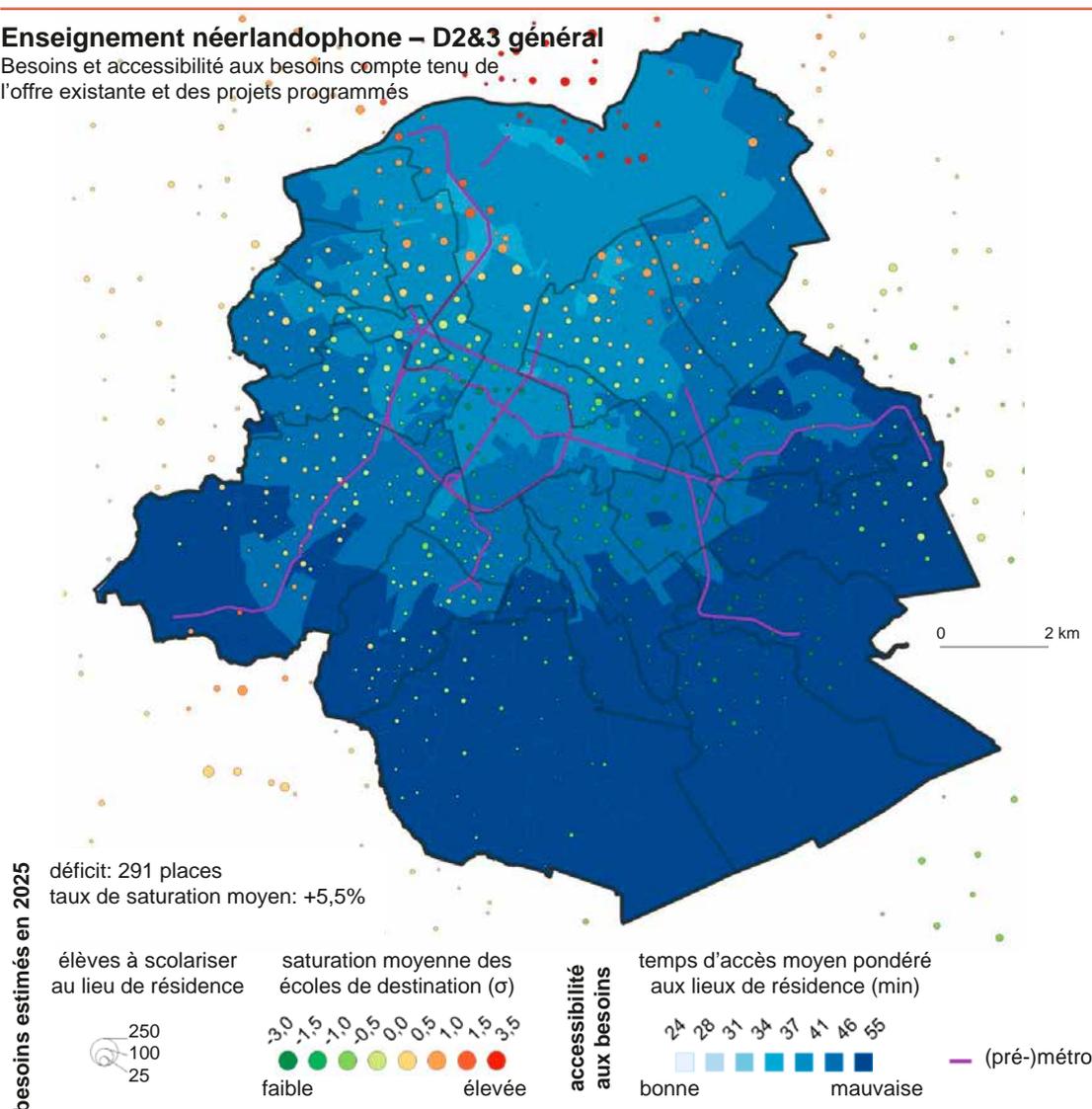


Source : (CCBY) Brussels Studies Institute, ULB IGEAT (P.Marissal & B. Wayens) & perspective.brussels-2018

CARTE 59 Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés - Enseignement néerlandophone

Enseignement néerlandophone – D2&3 général

Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés



Source : (CCBY) Brussels Studies Institute, ULB IGEAT (P.Marissal & B. Wayens) & perspective.brussels-2018

7.3 LE SPORT

Le périmètre est connu pour ses infrastructures sportives d'une importance majeure à l'échelle régionale mais également nationale, voire internationale :

- > Stade Roi Baudouin : terrain de football, piste d'athlétisme et aires de sauts et lancers, 2 salles de sports (permettant notamment la pratique de sports de combat) ;
- > Stade Victor Boin : piste d'athlétisme et aires de sauts et lancers, terrain asphalté de basket-ball, terrain asphalté de volley-ball, terrain asphalté de badminton ;
- > Stade du « Petit Heysel » : terrain de football/rugby ;
- > Terrain de football, terrain de pétanque ;
- > Complexe Royal Primerose : terrain synthétique de football/hockey sur gazon, piste d'entraînement en bordure avec des aménagements de tennis, fitness, squash et hockey ;



↑ Stade Roi Baudouin © Memorial van Damme

- > Centre de tir à l'arc : terrain de football, terrain de tir à l'arc, stands couverts de tir à l'arc.

7.4 PROJETS EN INFRASTRUCTURES SPORTIVES

Il est à noter que depuis sa rénovation, le Palais 12, salle de spectacle qui fait partie de Brussels Expo, peut également accueillir des événements sportifs majeurs (matches de la Coupe d'Europe de Volleyball en septembre 2019 par exemple). Cependant, comme l'on mit en avant les acteurs rencontrés, ses coûts d'utilisation et sa fonction première de salle de spectacle n'en font pas une solution pérenne pour l'organisation de grands événements sportifs à Bruxelles. D'autres grands espaces intérieurs comme le Trade Mart, d'autres palais d'exposition pourraient servir dans le cadre de l'organisation de grands événements sportifs sur le Plateau du Heysel.

Ces infrastructures sportives seront amenées à évoluer dans le cadre du **projet de parc des Sports** de la Ville de Bruxelles. Le projet prévoit la poursuite et la réorganisation du programme actuel d'infrastructures sportives dans un aménagement contemporain de parc des Sports de 27 hectares.

Les infrastructures prévues sont les suivantes :

- > un terrain synthétique de rugby/foot ;
- > un terrain et demi de hockey avec une tribune de 2 500 places ;
- > un terrain d'entraînement d'athlétisme (piste de 400m) ;
- > un club house ;
- > une zone récréative d'eau, un jeu de cascades d'eau conduisant à un bassin d'orage ;
- > un espace de promenade au fil de l'eau et des sentiers arborés.

FIGURE 6 Parc des Sports, Extraits du MasterPlan Neo



Source : © Omgeving cvba

7.5 BESOINS EN INFRASTRUCTURES SPORTIVES

Toutefois, un certain nombre de besoins chroniques subsistent et seront renforcés par l'arrivée de nouveaux habitants prévue notamment dans le PAD :

- > des bassins de natation pour les écoles et les clubs ; Océade était bien plus qu'un bassin de natation classique. Néanmoins, sa fermeture en 2018 renforce le besoin en bassin de natation dans le périmètre étudié.
- > des salles omnisports supplémentaires avec des dimensions réglementaires pour la compétition notamment de football en salle, basket, volley et hockey en salle ;
- > des salles aux normes pour les sports de combat et les arts martiaux ;
- > des salles permettant des pratiques de sports « doux » (gymnastique d'entretien, yoga, danse,...) sont également importantes pour répondre aux besoins observés dans les quartiers à proximité du site.

Beaucoup d'infrastructures sportives plus petites sont présentes dans le périmètre du POT. La grande majorité de celles-ci se situe dans les écoles.



↑ Athlétisme au Stade Roi Baudouin © Ligue 1

Liste des écoles par quartier qui ont des infrastructures sportives :

- > Heysel
 - École Aurore ;
 - École primaire des Magnolias ;
 - Centre pédagogique du Parc Astrid ;
 - École Robert Dubois - Hôpital universitaire des Enfants Reine Fabiola ;
 - Houba ;
 - Athénée Communal Émile Bockstael ;
 - Institut Paul-Henri Spaak ;
 - Kakelbontschool ;
 - Lyceum Martha Somers.
- > Mutsaard
 - École maternelle Reine Astrid ;
 - Koningin Astridschool ;
 - Centre pédagogique des Pagodes ;
 - École primaire Reine Astrid ;
 - Hoofdstedelijk Atheneum Karel Buls ;
 - Maria Assumpta Lyceum ;
 - École du Christ Roi ;
 - Jan-van-Ruusbroeckcollege ;
 - Athénée des Pagodes.

Vu le nombre important d'infrastructures présentes dans les établissements scolaires, l'ouverture de ceux-ci vers le quartier est d'une importance cruciale pour répondre à une partie des besoins des habitants et du secteur sportif.

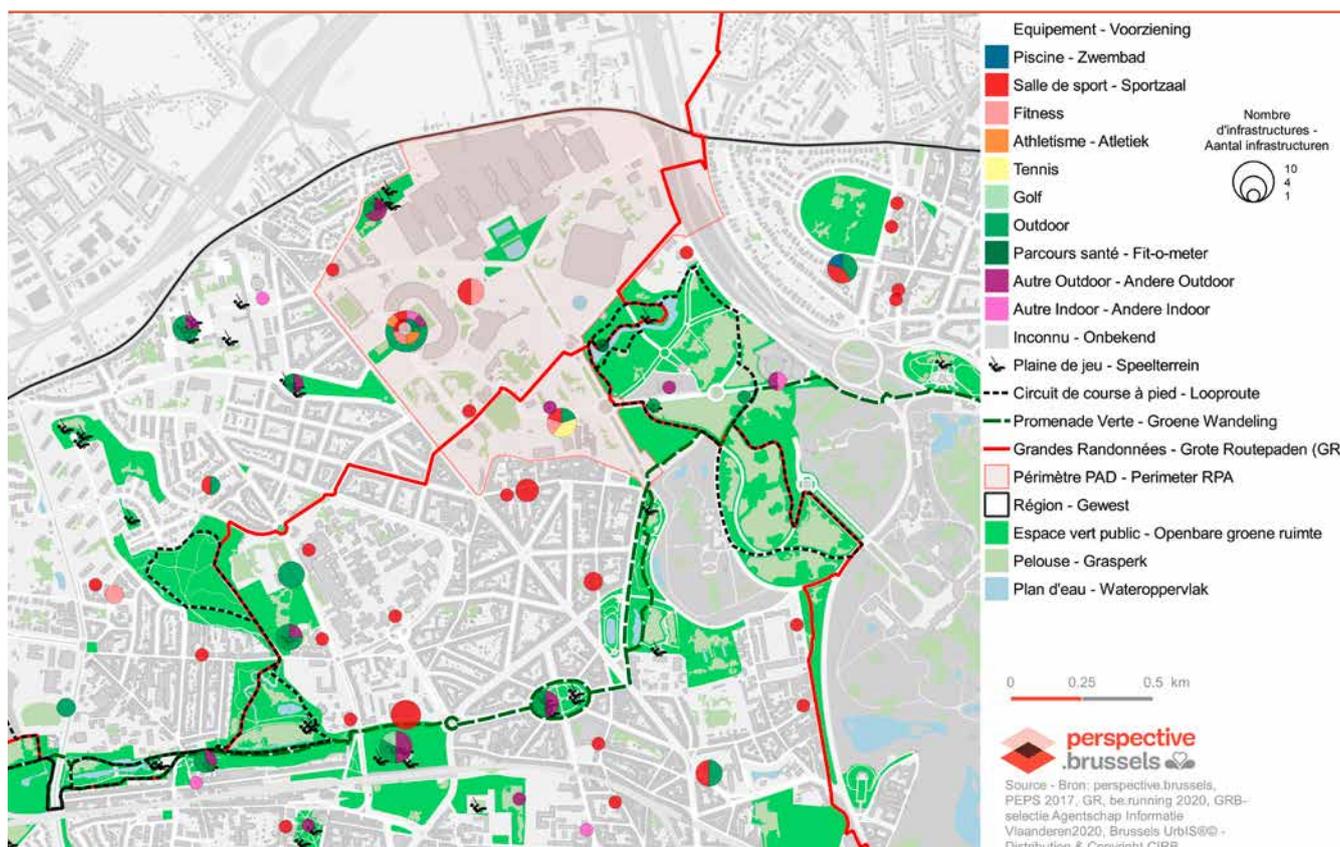
Liste des agoraspaces, terrains multisports accessibles à tous :

- > dans le parc du Verregat ;
- > dans le parc de Laeken le long de l'avenue du Gros Tilleul ;
- > dans le square Jean Palfyn ;
- > au sein de la Cité Modèle.



↑ Match de hockey au Primerose © C.B 1

CARTE 60 Équipements de sports et de loisirs existants



Source : perspective.brussels, PEPS 2017, GR, be.running 2020, GRB selectie Agentschap Informatie Vlaanderen2020, Brussels UrbIS®©

Comme la carte ci-dessus (Carte 60) le montre, le périmètre est doté de différents espaces verts permettant des pratiques sportives et récréatives. Le running est, par exemple, de plus en plus populaire en Région bruxelloise. Une attention particulière doit être portée à la qualité des parcours verts (notamment dans le parc d'Osseghem) et à la possibilité de relier entre eux les espaces.

Une liaison agréable pour les piétons entre le plateau du Heysel et le parc Roi Baudouin permettrait de proposer

une boucle de running assez longue et qualitative dans le nord de la Région. L'analyse des données issues des applications de running montrent que ce lien se fait assez peu (Carte 61).

L'aménagement du futur Parc des Sports et des espaces verts au sein de celui-ci devra aussi être pensé en ce sens. La stratégie régionale *be running* travaille à des pistes concrètes pour faciliter ce type de continuité.

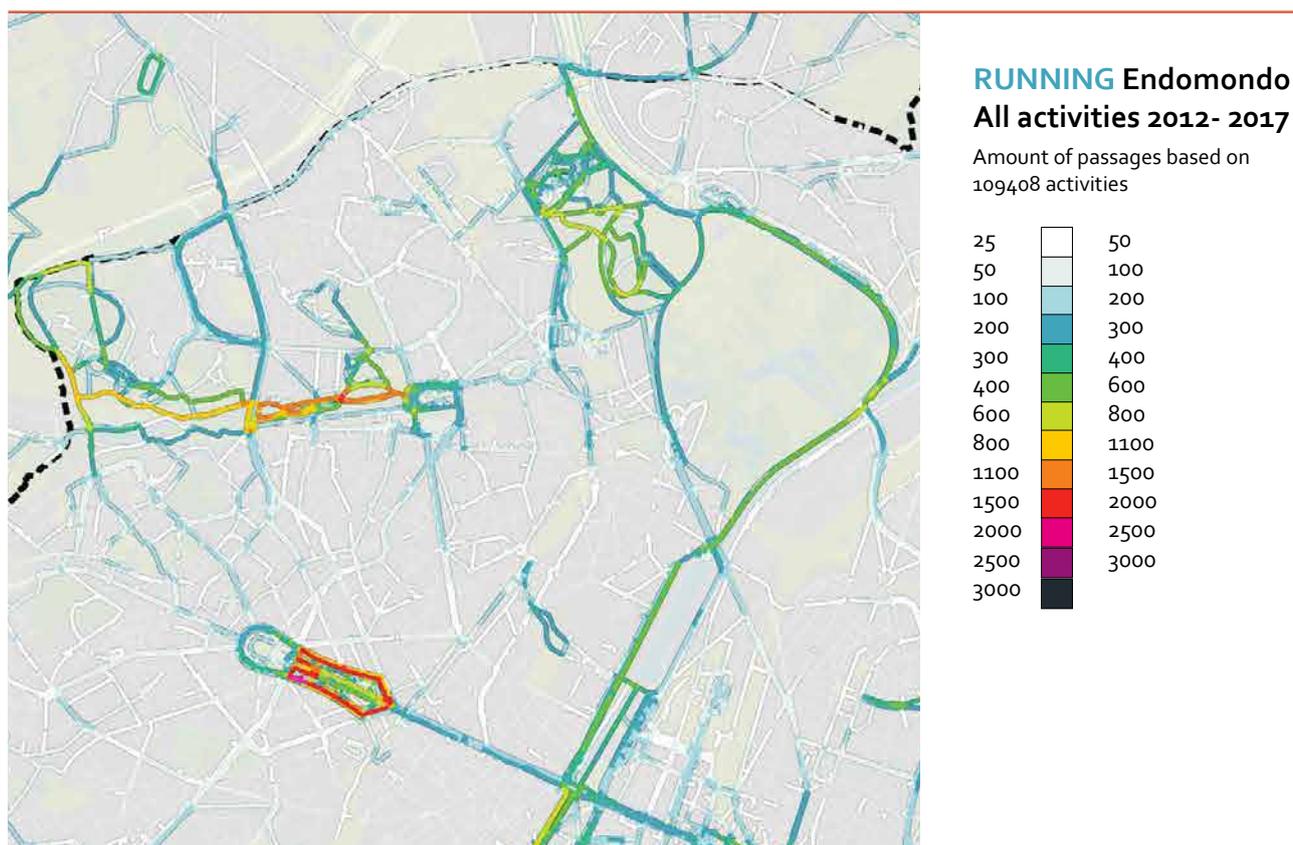


↑ Entraînement de hockey au Primerose © C.B



↑ Grand Serment Archers de St Sébastien © C.B.

CARTE 61 Activités des coureurs entre 2012 et 2017



Source : Endomondo 2017

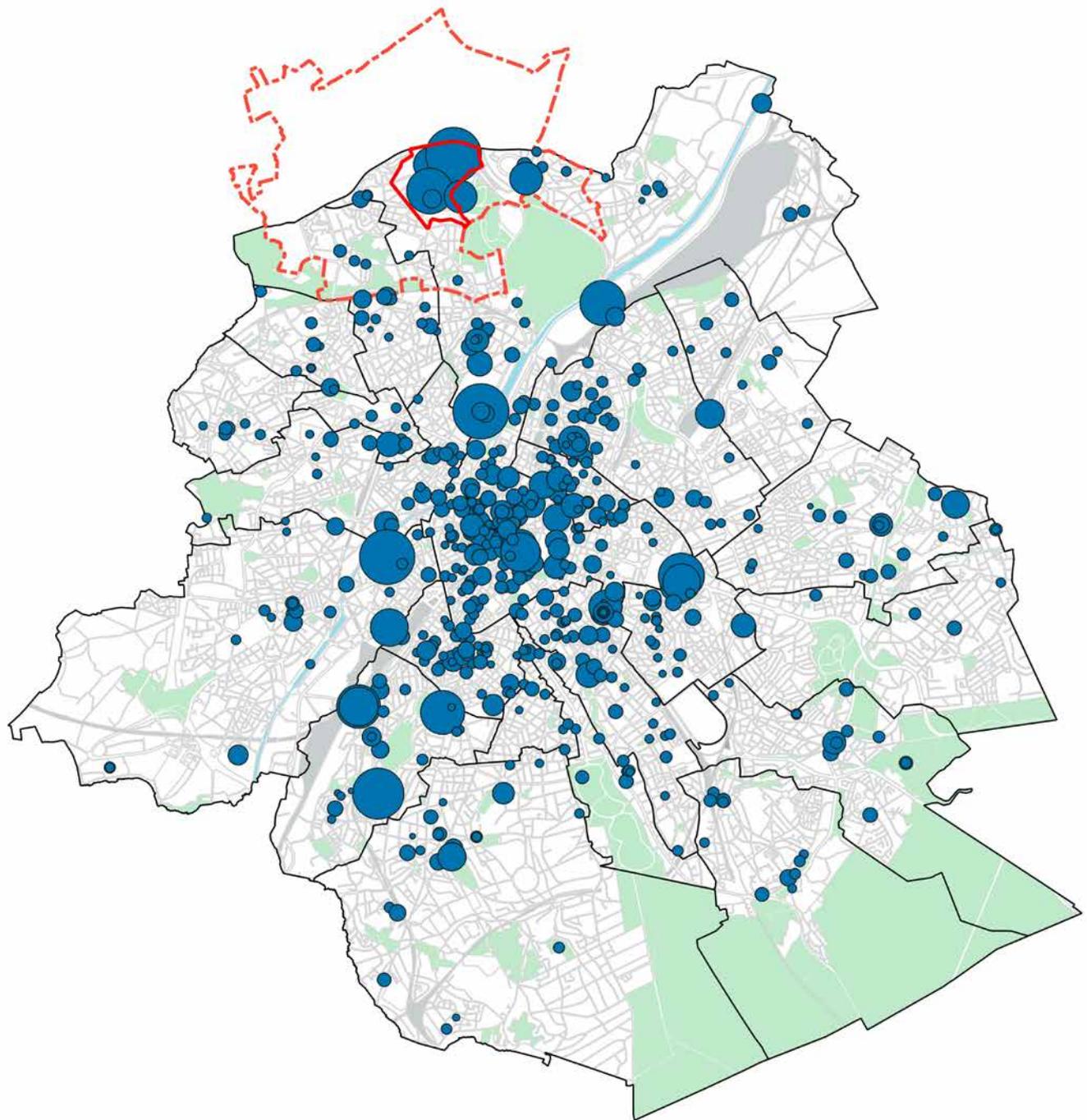
7.6 LA CULTURE

En raison de son histoire particulière (cf. Chapitre Histoire et Patrimoine), le plateau du Heysel possède une infrastructure culturelle plus étendue que les autres secteurs de la deuxième couronne de la Région. La carte régionale des équipements culturels³⁵ montre cette concentration (Carte 62) Ces équipements sont de grande taille en termes de surface ou de hauteur et ils sont installés sur des immenses îlots étanches. (cf. Espace public). Leur activité est de type métropolitain voire national. Ils sont bien accessibles en transport public et en voiture depuis la région et l'aire métropolitaine bruxelloise. Ces équipements font du plateau le pôle touristique par excellence de la Région (cf. Chapitre économie). La programmation des différentes infrastructures, l'Atomium, le Palais 12 et les Palais des expositions, le Stade Roi Baudouin mais aussi Mini-Europe, le Musée du Design de Bruxelles, le Planétarium engendrent une fréquentation importante en termes de public (1200804 visiteurs dans le quartier Heysel en 2018). Plus de 70.0 000 personnes fréquentent le plateau lors des événements (ex. concert au Palais 12 et match des Diables Rouges le weekend (cf. Chapitre Mobilité).

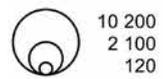
Au caractère national du plateau ne correspond pas un cadre urbain de qualité. Force est de constater un paradoxe entre l'attractivité des instances culturelles et un tissu urbain très peu qualitatif. De nombreuses barrières urbaines entourent les équipements : des grillages, des clôtures, mais aussi des parkings à ciel ouvert et des infrastructures de mobilité (cf. Espaces publics). Les aménités urbaines sont presque absentes. Hormis au niveau de la placette autour de l'Atomium, seuls des bancs sont installés face au musée du Design de Bruxelles, dans un espace vert délaissé où de nombreux déchets sont par ailleurs souvent observés.

Aujourd'hui, les infrastructures culturelles sont elles-mêmes des barrières urbaines pour les usagers sur site (cf. Cartes Espaces publics). Elles contribuent à renforcer le caractère monofonctionnel du plateau. Ce constat doit être relativisé si l'on prend considération la vie à l'intérieur des infrastructures lesquelles offrent une multitude d'espaces : espaces de répétition, de conférence, de fête (musique, théâtre, cinéma, arts plastiques, etc.).

CARTE 62 Capacité maximale des équipements culturels en Région de Bruxelles-Capitale, 2020



Capacité maximale - Maximale capaciteit



-  PAD Heysel - RPA Heysel
-  POT - TOP
-  Commune - Gemeente



Source-Bron:
perspective.brussels,
SPOTS.brussels 2020, Brussels
UrbIS©© - Distribution &
Copyright CIRB

7.7 LA CULTURE SUR LE PLATEAU DU HEYSEL

Brussels Expo

Avec ses 115 000 m², **Brussels Expo est un de plus grands parcs d'exposition de Belgique**. Il dispose de 12 palais d'une superficie de 3 000 à 13 000 m² ainsi qu'une infrastructure congrès dont 2 auditoriums et différentes salles de réunion. L'infrastructure permet d'accueillir jusqu'à 1860 personnes. Les différentes salles sont modulables et équipées de dispositifs techniques. Sur les 12 palais, 5 datent de l'exposition universelle de 1935. Les autres ont été construits entre 1958 (date de la seconde exposition universelle) et 1998.

Palais 12

Le palais 12 est le dernier palais du parc Brussels Expo. Rénové et inauguré en 2013, c'est **une salle de spectacle** pouvant accueillir jusqu'à **15 000 personnes**. C'est la salle de concert la plus grande de Belgique après le Sportpaleis (23 000 places) de la ville d'Anvers. Il a été créé avec l'objectif de doter la capitale d'une infrastructure musicale d'excellence avec une jauge importante³⁶. De même, le projet répondait aussi au besoin ressenti de la part des gestionnaires de Brussels Expo de s'adapter au marché et de diversifier l'offre des palais. En effet, le dernier palais accueillait, avant 2013 essentiellement, des salons ou expositions deux fois par an, restant pour le reste du temps quasi inutilisé. **Son emplacement stratégique en termes d'accessibilité** (la proximité du parking C, du Ring, du parking Telexpo) a été également **un vrai atout pour imaginer un temple de la musique et concurrencer le marché**.

Aujourd'hui, le parking C et Telexpo restent des éléments stratégiques pour le Palais 12. Les deux parkings sont utilisés pour les événements de grande ampleur (+ de 10 000 places). Pour les événements de taille plus modeste (entre 2 000 et 8 000 places), seuls le parking Telexpo et le parking E, face à l'entrée dite « Théâtre », sont utilisés.

L'offre culturelle dans le Palais 12 est essentiellement dédiée à la musique. De grands artistes internationaux et nationaux viennent s'y produire. Le public vient de partout en Belgique. La salle est très polyvalente et permet d'accueillir également des événements sportifs et des congrès. Le back-stage, à l'arrière du palais, offre une série d'espaces et de services pour les organisateurs d'événements. L'offre horeca qui accompagne les grands événements est organisée principalement à l'intérieur du palais où de nombreux bars sont installés. Quelques food-trucks sont présents dans l'entrée qui fait face au parking Telexpo. La majorité du public vient en voiture grâce à la proximité des parkings offerts. Aucun artiste ne loge par contre la nuit sur le territoire du POT.

L'Atomium

Construit en 1958 à l'occasion de l'Exposition Universelle de Bruxelles, il est le symbole international de la capitale de l'Europe et constitue une attraction populaire.

Outre les activités liées à la visite de l'édifice et de ses différentes expositions, l'Atomium propose une série d'ateliers et d'activités. Une sphère entière est réservée aux enfants. On y trouve des ateliers pédagogiques et la possibilité de séjour sur place. Il accueille concerts, projections de films, conférences. Une boule était précédemment réservée à un restaurant, aujourd'hui fermé, avec vue sur Bruxelles.

Mini-Europe

Mini-Europe est une attraction à vocation ludo-éducative qui accueille un public international qui reste à Bruxelles pour plusieurs jours. Le parc est situé au pied de l'Atomium, occupe 2,5 ha de terrain et propose plus de 300 maquettes à l'échelle 1/25e. Le site rend hommage à l'Union européenne. Ce parc fait partie des attractions touristiques attirant le plus de visiteurs mais générant aussi les plus grands chiffres d'affaires à Bruxelles. Il est l'une des rares attractions touristiques privées à Bruxelles.

Le Brussels Design Museum

Le Brussels Design Museum est né suite à l'acquisition de la Plastic Design Collection par l'Atomium en décembre 2014. **Le musée met à l'honneur le design plastique des années 50 à nos jours** ainsi que d'autres formes de design, de matières et de thématiques.

Nombreuses sont les collaborations avec les institutions culturelles du pays, le CID-Grand Hornu à Boussu, le Musée d'art de la Province de Hainaut de Charleroi, le Musée du design de Gent, mais aussi des institutions de la capitale, le Kanal-Centre Pompidou, le musée d'Ixelles, le Bozar ainsi que des institutions étrangères, le Vitra Design Museum, Weil am Rhein d'Allemagne, le Kartel Museo de Milan/Italie, le Moscow Design Museum de Moscou/Russie. De même, le musée collabore à des projets plus locaux, par exemple « La plus belle vitrine » de Laeken. Le musée organise également des stages pour les enfants de la Ville de Bruxelles.

Son public est mixte. 50 % des visiteurs sont étrangers, 50 % belges. La collaboration avec l'Atomium a constitué un important levier pour faire connaître le nouveau Musée du Design de la Capitale. Avec le même ticket, les touristes visitent souvent le musée après être allés à l'Atomium.

Le musée **est situé dans l'immeuble de l'architecte John Portman qui abrite le Trade Mart**, entre l'Atomium et le Palais 5. Pour réaliser le Brussels Design Museum, le bureau Lhoas & Lhoas Architectes s'est associé à Thierry Belenger, l'un des spécialistes belges du design du XXe siècle. L'équipe est également composée de l'historienne et théoricienne du design, Alexandra Midal. L'architecture du bâtiment constitue un décor intéressant pour accueillir des dispositifs souples et variés. *L'idée est de confectionner une boîte à*

outils reprenant différents éléments (socles, murs, vitrines) faciles à déplacer et à mettre en place pour recevoir la multitude d'objets, quelle que soit leur taille³⁷.

L'accès au musée se fait par un escalier sur lequel est intervenu Jean Nouvel aux fins de conserver celui original en échafaudage.

Le musée occupe **un total d'environ 6 000 m² du Trade Mart** et comprend des salles d'expositions, des bureaux, des réserves, et du stockage du matériel. Hors contexte COVID, le musée est ouvert tous les jours de 11h00 à 19h00. Quelques nocturnes sont organisées avec l'Atomium ou dans le cadre des nocturnes des musées bruxellois.

Kinepolis

Le complexe Kinepolis voit le jour en 1988 sur l'ancien site de l'usine General Motors. À l'époque, il s'agissait du plus grand mégaplexe du monde. Le cinéma compte 25 salles. Kinepolis a un contrat de concession jusqu'en 2025. Sa démolition fera place à une esplanade conçue dans le projet Néo I et servira également comme sortie de secours pour le stade. Le cinéma sera intégré dans la programmation de Néo I.

Le Planétarium de l'Observatoire Royal.

Il fut construit pour l'exposition universelle de 1935 dans le but de vulgariser une idée du Roi Albert Ier, la collaboration intime des industries et de la science. Appelé originellement « Albertum », en l'honneur du Roi Albert, il comportait des salles de conférence, de cinéma, d'exposition, des studios de radiodiffusion et d'enregistrement, un restaurant et un planétarium, bâtiment dominé par un dôme de 23 mètres de diamètre.

Exploité jusqu'à 1939, il connut une deuxième inauguration en 1954 avant de fermer ses portes en 1966 suite à la dégradation du bâtiment.

La Ville de Bruxelles prit la décision, fin 1968 de démolir l'ensemble de l'Albertum et de reconstruire sur les mêmes lieux un nouveau Planétarium qui sera achevé en 1974 et inauguré en 1976.

Aujourd'hui le Planétarium se veut la vitrine des trois instituts fédéraux scientifiques réunis sur le plateau d'Uccle à savoir l'Observatoire royal, l'Institut royal météorologique et l'Institut d'aéronomie spatiale.



↑ Parking du Brupark, 2020 © perspective.brussels



↑ Exemple de non-lieu devant Kinepolis © perspective.brussels



↑ Le Planétarium, 2020 © perspective.brussels

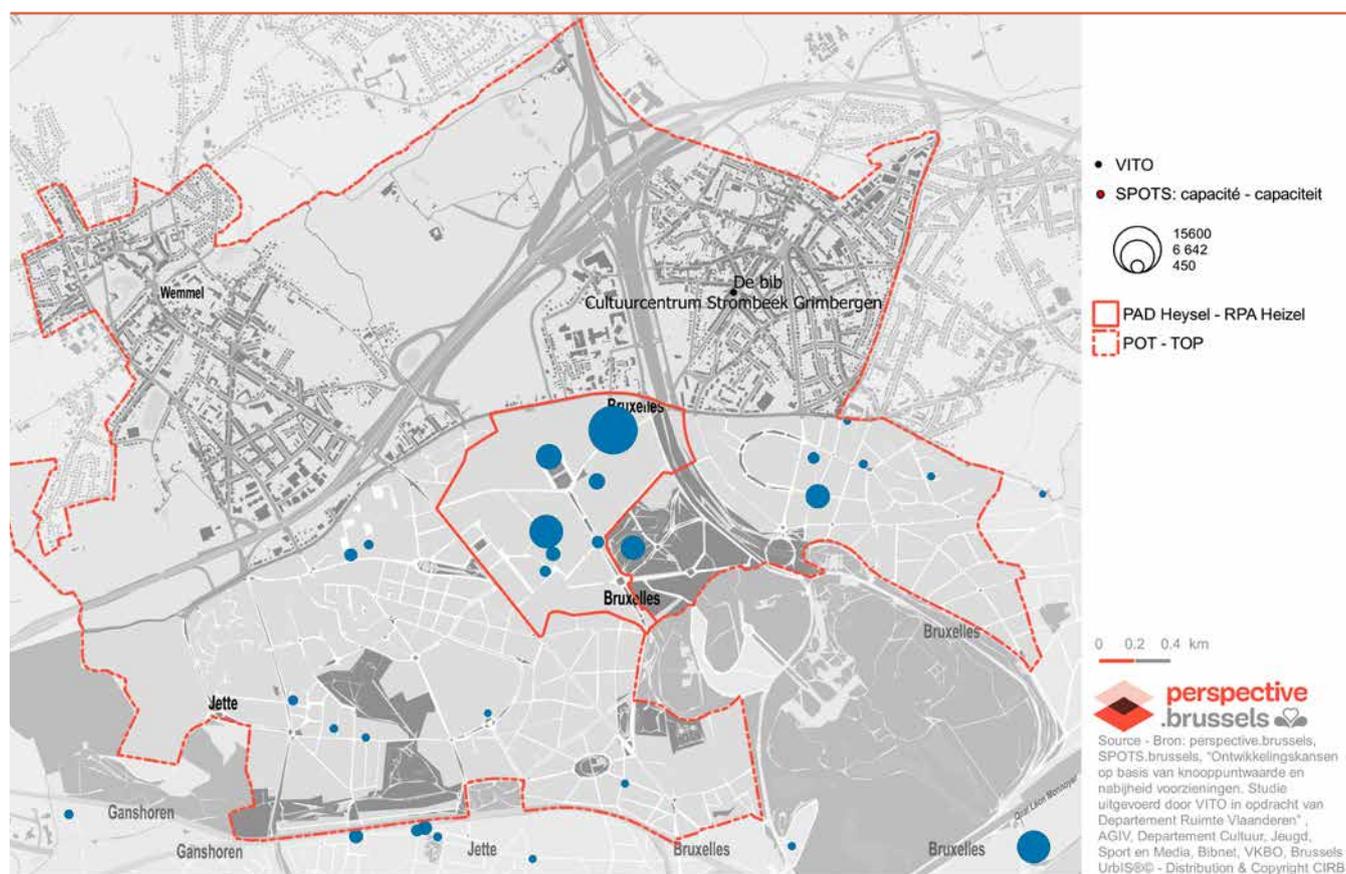


↑ ParkingE face P.12 © perspective.brussels

7.8 LES LIEUX CULTURELS DE PROXIMITÉ

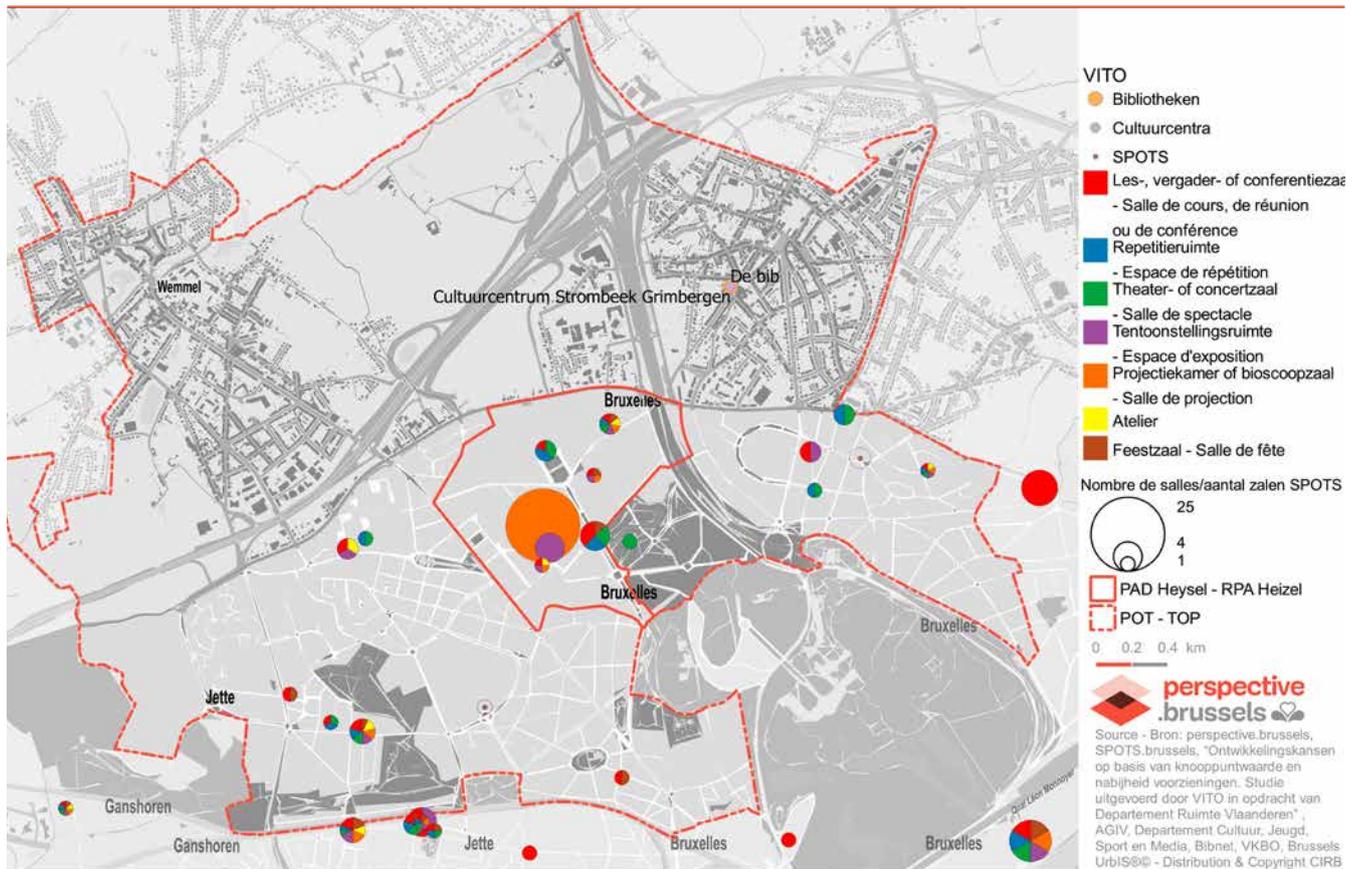
Si le plateau se distingue par une concentration significative d'équipements culturels par rapport aux concentrations des équipements en deuxième couronne, les équipements dans les quartiers habités ne sont pas nombreux voire sont complètement absents.

CARTE 63 Capacités des équipements culturels dans le POT



Source : SPOT.brussels, perspective.brussels, Departement Ruimte Vlaanderen, Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media, Bibnet, VKBO, Brussels Urbis©

CARTE 64 Type d'équipements culturel, 2020



Source : SPOT.brussels, perspective.brussels, Departement Ruimte Vlaanderen, Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media, Bibnet, VKBO, Brussels Urbis©©

Si on compare à des quartiers denses de la première couronne, on remarquera que les quartiers mentionnés ci-dessus comptent moins d'équipements (Carte 62).

Au sud du plateau, dans le secteur Cité modèle, les équipements suivants sont présents : une bibliothèque francophone de la Ville de Bruxelles, la Maison de la Création, filiale de la Maison de la Création de Bockstael, le Centre des Jeunes Avars, la Maison de Quartier. Ces équipements sont de proximité à l'exception du Centre culturel, la Maison de la Création, qui est depuis deux ans reconnu comme Centre Culturel par la Fédération Wallonie-Bruxelles. Cette reconnaissance fait que le Centre s'adresse à un territoire plus large que celui du quartier ou de sa commune et poursuit des objectifs d'accès à la culture pour tous.

Dans le secteur Cité-Jardin, Stienon (avenue), Sacré Cœur, **aucun équipement n'est par contre présent.**

Au nord-est du plateau, dans le quartier Mutsaard, on peut mentionner :

- > une maison de jeunes Mut'ske ;
- > le Centre de Jeunes de Versailles ;
- > une ancienne église du nom de Saint-Nicolas (réhabilitée en espace de spectacle par la Ville Bruxelles) ;

- > quelques salles privées ou en gestion par des asbl ;
- > la plus grande fresque d'Europe dans le quartier de Wand.

Dans les communes du Brabant flamand, **le Centre culturel de Strombeek est à 1 km de distance du plateau du Heysel** et une bibliothèque est présente dans la commune de Wemmel.

Le Cultuurcentrum de Strombeek est situé au-delà du Ring et de la chaussée Romaine. C'est le centre culturel de référence pour les habitants des communes flamandes limitrophes. Le Cultuurcentrum de Strombeek est né dans les années 70 dans le but de **créer un lieu d'expression culturelle pour les habitants des communes du Brabant flamand.** Aujourd'hui, il continue à desservir cette même population. Le Bruxellois ne se rend pas spécialement à ce centre probablement en raison de la richesse de l'offre des centres culturels néerlandophones dans la Région.

Dans les quartiers Heybosh et Houba Casa Veronica, Pleof ! et le Centre communautaire Oasis sont présents.

7.9 FOCUS SUR LES INFRASTRUCTURES DANS LA CITÉ MODÈLE

Au vu de la proximité géographique entre la Cité Modèle et le plateau du Heysel ainsi que de la densité des populations et des jeunes, nous avons investigué davantage les infrastructures présentes dans la Cité. La Cité se trouve à l'ouest de l'avenue Houba-de Strooper à 10 minutes à pied du plateau du Heysel depuis la station de métro Roi Baudouin.

Les équipements présents dans la Cité **offrent des services culturels et sociaux aux habitants** : espace de lecture et salle communautaire pour les jeunes et le quartier ainsi que salle de spectacle et foyer. Ces lieux sont gérés par différentes asbl qui poursuivent, d'une part, **des objectifs de prévention sociale et citoyenne** comme l'asbl Bruxelles-Bravo, d'autre part, **des objectifs d'accès à la culture pour tous**. Les activités organisées se passent au sein de ces lieux ou hors la cité.

Malgré la présence de cette offre, cette dernière n'arrive pas toujours à répondre aux demandes nombreuses de différentes asbl qui travaillent dans la Cité. Les espaces présents ne permettraient pas d'organiser des activités variées. La salle communautaire de la Maison de Quartier et la Maison des jeunes Avars n'ont pas la capacité d'accueillir des ateliers ou des activités telles que la vidéo, la photographie, les arts plastiques, etc. L'espace pour les jeunes est visible depuis l'extérieur, ce qui ne facilite pas la participation d'une partie de ce public, en demande de discrétion.

La Maison de la Création est depuis deux ans l'un des centres culturels reconnus par la Fédération Wallonie-Bruxelles. **Son action se veut à rayonnement large touchant le territoire régional**. Le centre accueille un foyer avec un bar et une salle de spectacle. Actuellement, cet espace est souvent demandé pour des activités qui sont liées à la vie communautaire, surtout pour les seniors qui sont en manque de lieux. La salle de spectacle pallie ce manque, mais force est de constater que les demandes sont fréquentes et que les espaces ne sont pas toujours adaptés (problèmes de chauffage, manque d'intimité, bruits).

La deuxième raison est **le nombre réduit de personnel qui organise et encadre la vie communautaire** pour les jeunes, les adultes, les enfants et les seniors. À titre d'exemple, le centre culturel compte une coordinatrice, deux bénévoles, une personne de direction et un technicien. Lorsque des spectacles sont proposés, 1 % de la population de la Cité participe. On le rappelle, les habitants de la Cité se comptent entre 3 000 et 4 000. Certaines initiatives comme les potagers collectifs sur la cité ont été un des leviers de la vie communautaire, mais à présent ils sont à l'abandon. Si la culture ne semble pas prioritaire pour les habitants de la Cité en raison des barrières sociales et économiques qui



↑ Les équipements dans la Cité Modèle © perspective.brussels

empêcheraient leur participation, celle-ci pourrait être favorisée si un travail de terrain, de proximité se met en place dans la durée.

À la demande d'espaces, il faut aussi un investissement au niveau de la force de travail et dans des projets novateurs.

À titre d'exemple, citons le projet artistique « Festival des blocs » porté par l'asbl « Festival des blocs » avec l'aide de l'asbl CITIZEN déjà active dans la Cité depuis longtemps qui a touché un public entre 18 et 35 ans. Ce projet a permis de relever une série de talents dans la Cité qui sont en demande d'espace pour pouvoir développer leurs créations : film, photos, musique, théâtre.

L'offre culturelle sur le plateau cause des tensions entre la population des jeunes de la cité et les organisateurs d'événements. Les impératifs de sécurité lors des matchs de football par exemple ou lors des grands concerts braqueraient les jeunes en proie à un sentiment d'exclusion vis-à-vis d'une offre à laquelle ils ne peuvent accéder. Les résidents adultes, quant à eux, se plaignent de ne pas pouvoir sortir et entrer facilement dans leur cité à cause du blocage des rues mis en place pour permettre aux supporters de rejoindre et sortir du stade en toute sécurité.

7.10 BIEN-ÊTRE ET SANTÉ

L'état de santé et la situation sociale de la population dépendent de différents facteurs : situation en matière de logement, accès à l'emploi et qualité de celui-ci, niveau de revenu, mode de vie, participation à des organisations sportives et récréatives, réseau social, qualité de l'air, accès à des espaces verts et qualité de ceux-ci, etc.

Dans ce chapitre, nous nous intéressons à l'offre en matière d'équipements sociaux et de santé. Nous analysons l'accessibilité de ces services et structures en tenant compte des caractéristiques sociodémographiques, socio-économiques et sanitaires de la population dans le POT.

Vu que, pour la plupart des indicateurs, les données ne sont disponibles que pour la Région de Bruxelles-Capitale, seuls les équipements situés sur le territoire de la Région bruxelloise sont pris en compte (à l'exception des équipements quotidiens, tels que les épiceries, les coiffeurs, etc. et les équipements de soins de première ligne).



↑ Hôpital Brugmann © perspective.brussels, 2020

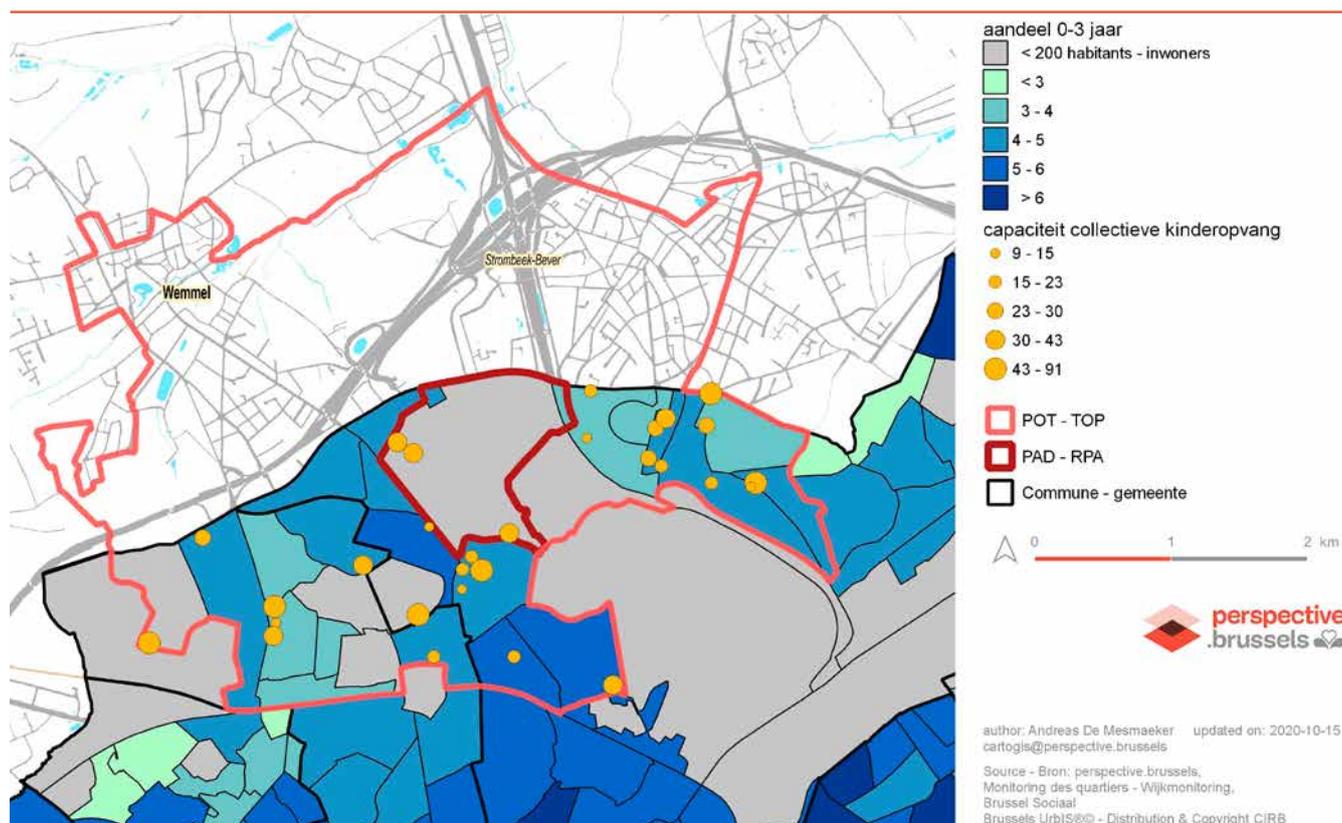
7.11 ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

Concernant l'analyse de l'accueil de la petite enfance, nous nous intéressons au nombre total de places d'accueil collectif pour enfants âgés de 0 à 3 ans (= le nombre de places de garde formelle). Combiner ces données avec la part des 0 à 3 ans dans la population totale permet de confronter la demande avec l'offre (Carte 65). Environ 3 342 enfants âgés de 0 à 3 ans vivent dans la partie bruxelloise du POT. Or, il n'y a que 969 places disponibles dans l'accueil formel (francophone et néerlandophone), réparties sur 29 structures (crèches, garde collective, foyers pour enfants). Pour atteindre un taux de couverture conforme à la norme européenne de Barcelone³⁸ de 33 % et sans tenir compte des besoins des futurs résidents, l'offre existante doit être renforcée de minimum 130 places. Ceci concerne les places d'accueil tant néerlandophones que francophones.

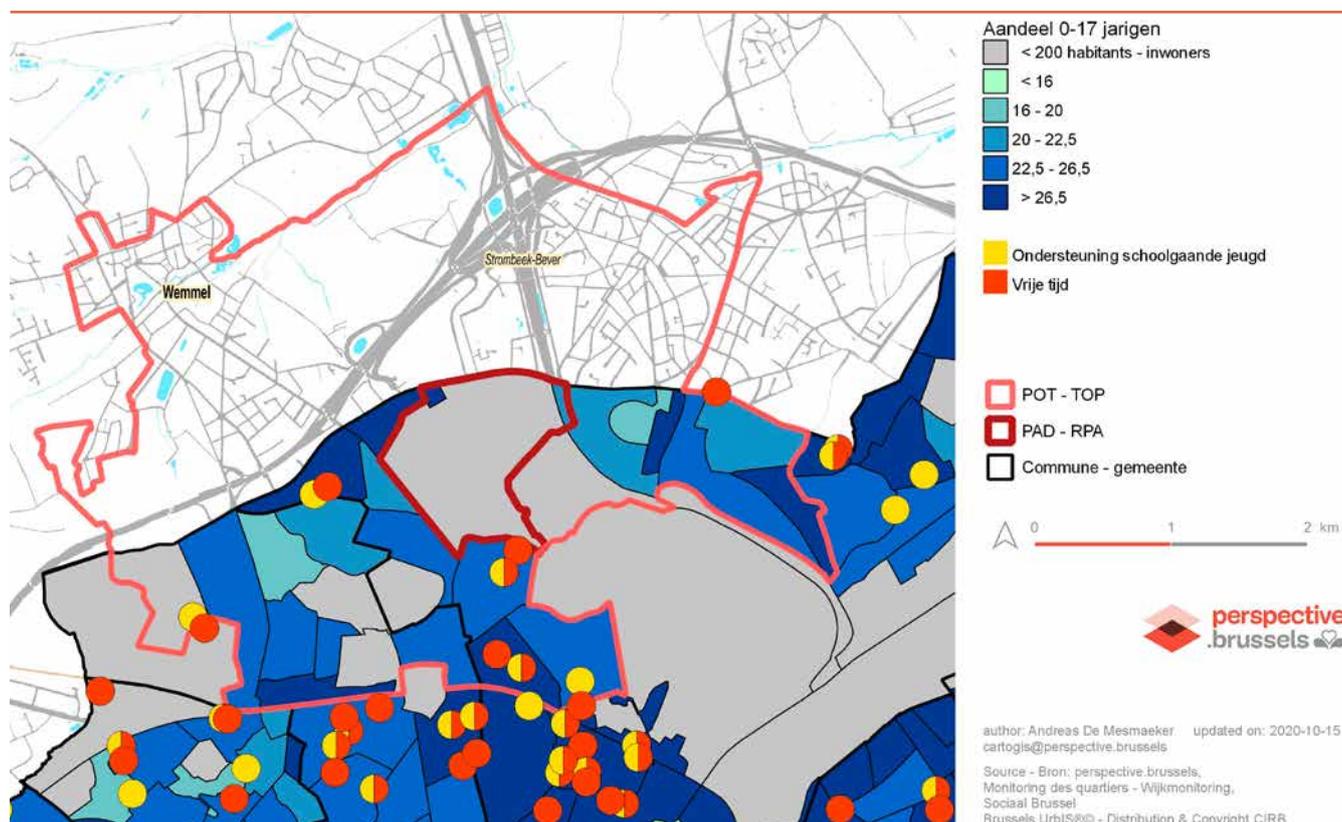
Compte tenu du profil socio-économique des parents bruxellois dans le périmètre, avec un revenu médian inférieur à celui des habitants de la Région flamande, il est important de proposer des services d'accueil de la petite enfance abordables à des prix adaptés aux revenus.

7.12 ENFANTS ET JEUNES

Le POT est caractérisé par une proportion relativement élevée d'enfants et de jeunes : 23,6 % de la population a moins de 18 ans (cf. 4.2. Structure de la population). Il y a très peu d'équipements destinés à ces groupes cibles dans le périmètre. Il s'agit spécifiquement des services de soutien scolaire aux enfants et aux jeunes (accueil après l'école, aide aux devoirs, aide aux personnes surdouées, etc.) et des services de temps libre (activités intergénérationnelles, activités extrascolaires, maisons de jeunes, etc.)³⁹. Les quelques structures existantes se trouvent principalement dans le sud-est (dans le quartier Houba) du POT (Carte 66).

CARTE 65 Capacité accueil de la petite enfance type collectif et part des moins de 3 ans (%), 2019


Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Bruxelles Social, Brussels UrbIS©

CARTE 66 Services de soutien scolaire/temps libre et part des 0-17 ans (%), 2019


Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Bruxelles Social, Brussels UrbIS©

7.13 SENIORS

Vu la proportion élevée de seniors dans le périmètre et le fait que ces personnes âgées vivent souvent dans des secteurs statistiques spécifiques (cf. 4.2. Structure de la population), la présence au niveau local de logements et de services pour soutenir le bien-être mental et physique a une grande importance.

Il n'y a pas de déficit en maisons de repos (MR) et en maisons de repos et de soins (MRS) dans le POT. Les secteurs statistiques présentant la plus forte densité de seniors (nombre de plus de 75 ans par km² par secteur statistique) affichent une bonne offre de lits MR/MRS⁴⁰ (Carte 67)

CARTE 67 Densité des personnes âgées de 75 ans et plus et structures résidentielles pour personnes âgées (maisons de repos, maisons de repos et de soins et résidences-services) en Région bruxelloise, situation au 01/06/2016

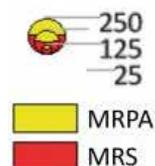
Densité (hab. 75-plus/km²)

2013



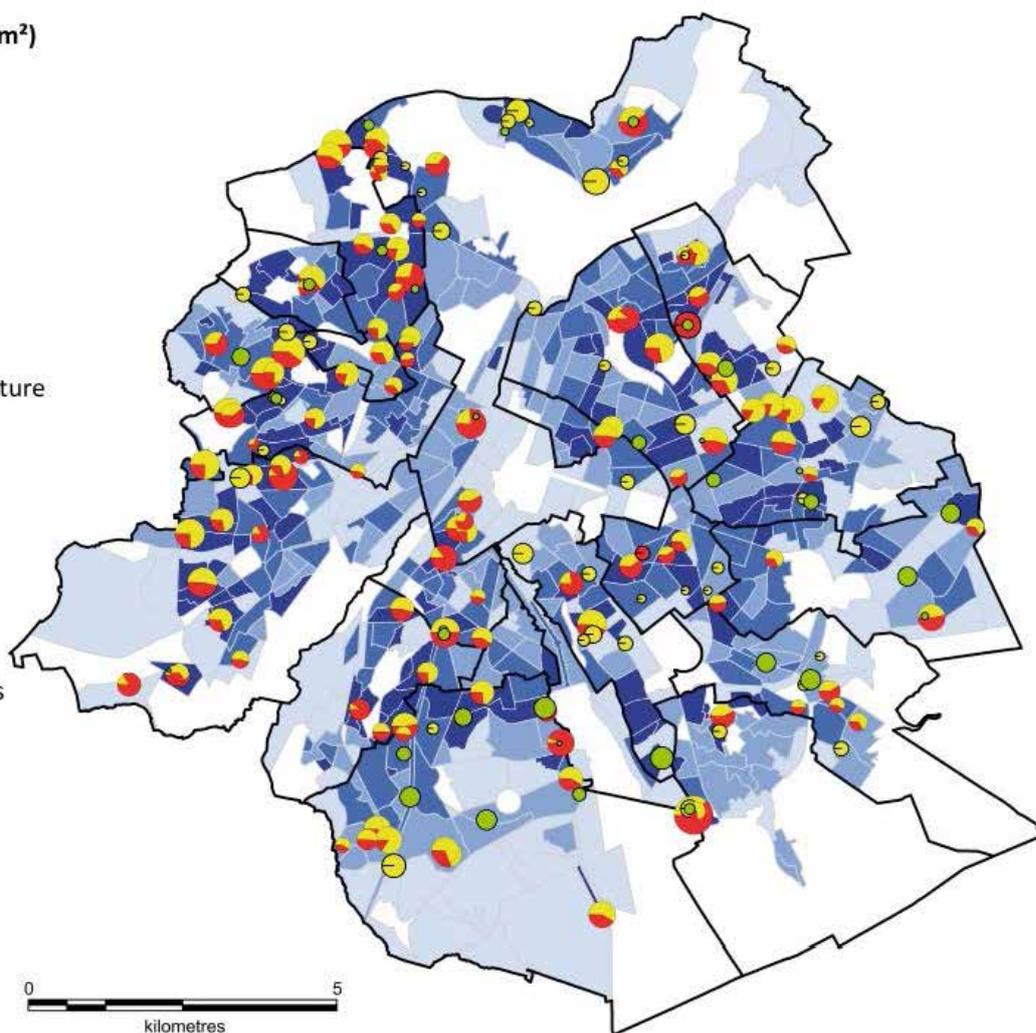
MRPA et MRS

nombre de lits par structure



Résidence services

nombre d'appartements



Source : Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles, 2016, Les personnes âgées et les maisons de repos et de soins en Région bruxelloise

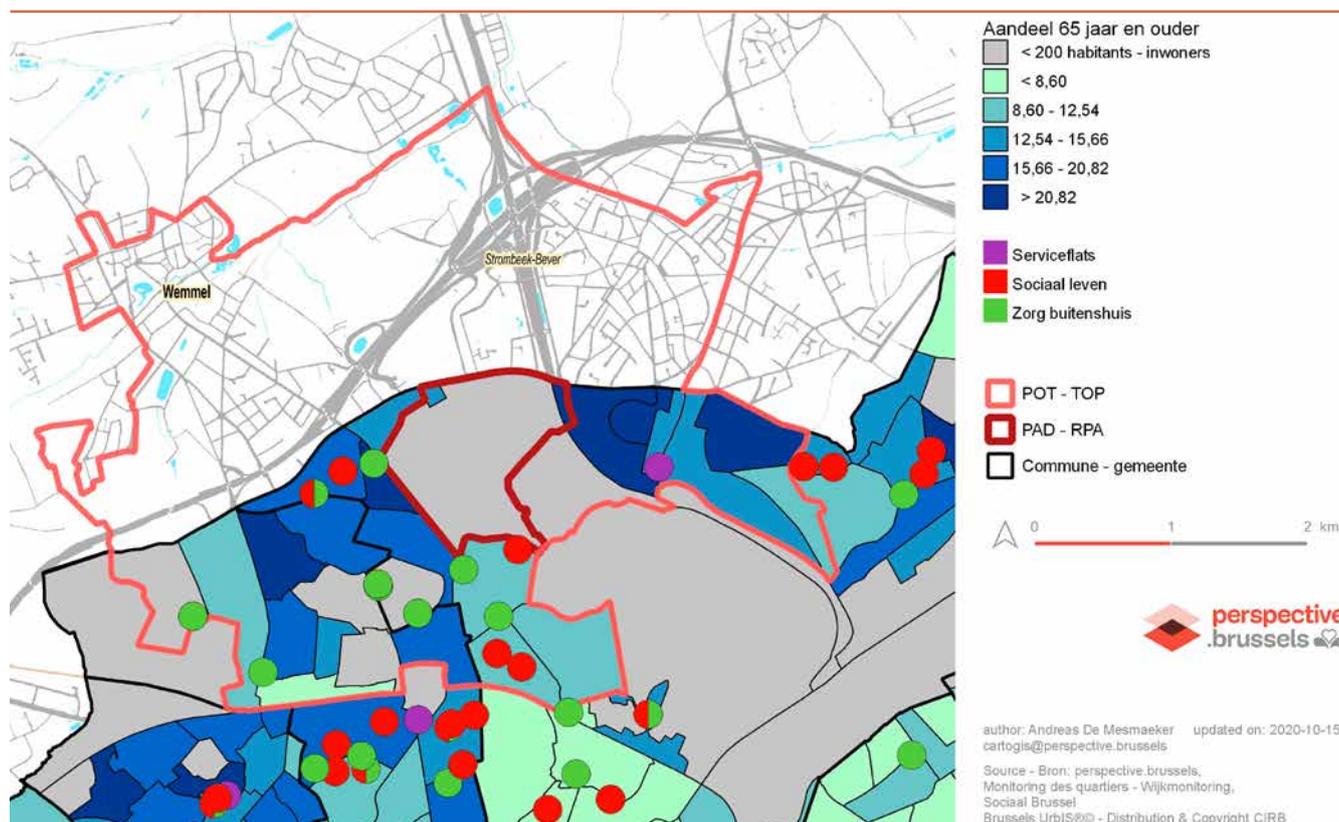
Outre les MR/MRS, l'offre d'équipements de soutien et d'habitats alternatifs pour les personnes âgées est également importante. D'une part, la formation et l'enseignement, les activités intergénérationnelles, le sport, la culture, etc. sont des services qui favorisent la santé physique et le bien-être des personnes âgées. D'autre part, les habitats alternatifs, tels que formes de logement collectif (intergénérationnel), offrent souvent une alternative financièrement accessible et mieux adaptée aux besoins des personnes âgées vulnérables.

La plupart des services destinés aux seniors se situent dans le sud du POT (principalement dans le quartier Houba) (Carte 68). Les secteurs statistiques tels que Sacré-Cœur, Brugmann et École des Cadets se caractérisent par une population relativement jeune comparativement aux secteurs statistiques du nord. Bien que la proportion de per-

sonnes âgées de 65 ans et plus soit supérieure à 20 % dans les secteurs statistiques Heymbosch, avenue de Meysse, avenue Mutsaard et avenue de Versailles, on n'y trouve aucun équipement destiné aux seniors. Plus spécifiquement, ces quartiers manquent d'habitats alternatifs pour les personnes âgées (résidences-services, habitats collectifs et intergénérationnels) et de services de soutien à la vie sociale des personnes âgées⁴¹ (ex. : activités intergénérationnelles, formation et enseignement, activités sociales, culturelles et sportives, etc.)

La fourniture de services supplémentaires accessibles pour les personnes âgées est une priorité compte tenu de la forte proportion de seniors dans le POT, d'une part, et de la pénurie d'équipements pour ce groupe de population, d'autre part.

CARTE 68 Services pour seniors (hors MRS/MR) et part des 65 ans et plus (%), 2019



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Bruxelles Social, Brussels UrbIS©

Pour les personnes âgées, les équipements d'aide résidentielle sont d'une grande importance. Ceci concerne les équipements répondant aux nécessités d'existence primaires (nourriture), la présence d'un coiffeur, d'un marchand de journaux, d'une banque, d'un bureau de poste, etc. Vu la mobilité limitée des seniors, ceux-ci sont souvent fortement dépendants de leur environnement immédiat pour leur fonctionnement au quotidien. Pour les personnes âgées, il est donc important que les équipements d'aide résidentielle se situent à distance de marche (max. 400 m) du logement ou soient facilement accessibles par les transports en commun.

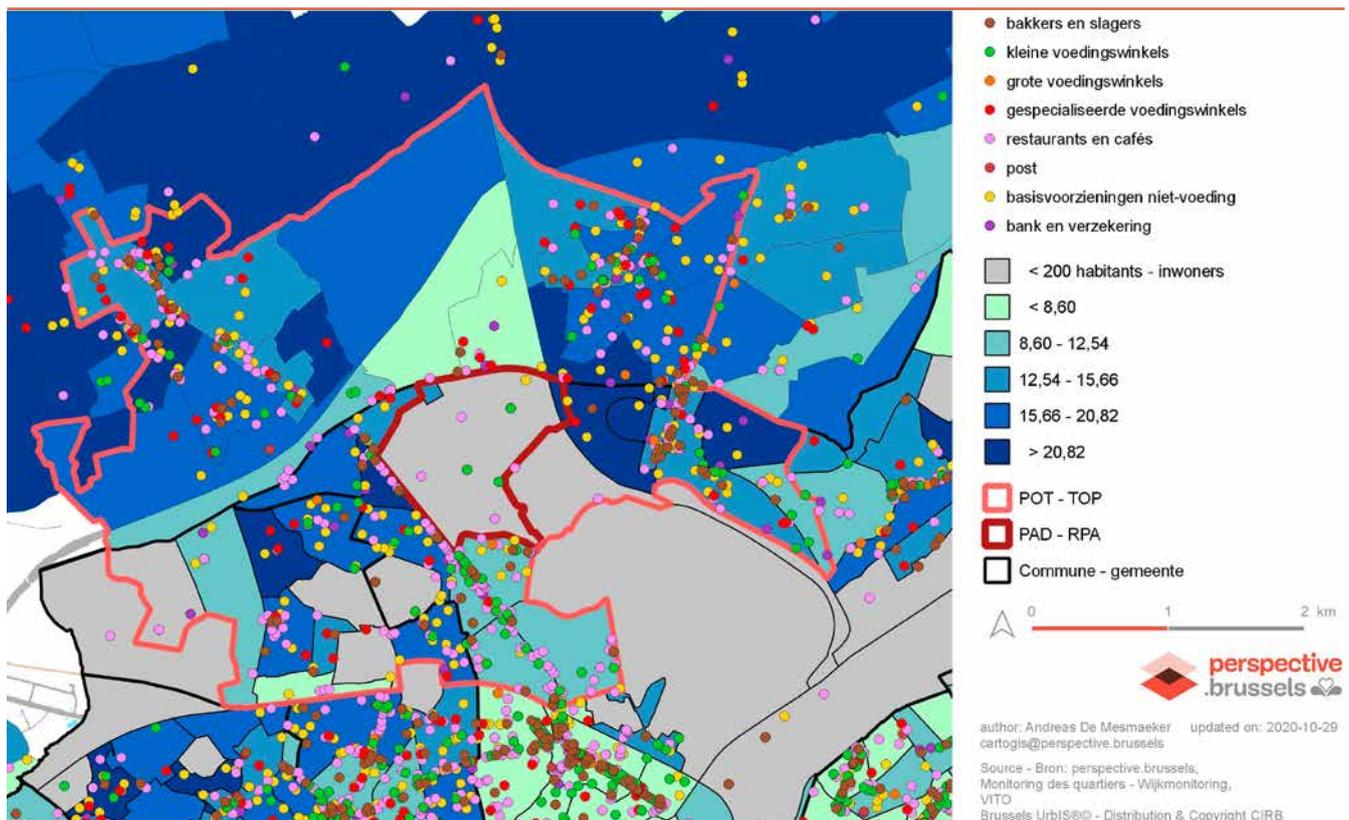
En ce qui concerne l'offre d'équipements d'aide résidentielle⁴², on observe une concentration dans certaines zones et le long de certains axes de circulation (Carte 69). L'av. Houba-de Strooper forme un axe le long duquel se trouvent divers équipements de proximité : boulangeries, boucheries, petits commerces alimentaires, restaurants et cafés y sont bien représentés. L'offre d'équipements de proximité dans les noyaux formés par Wemmel et Strombeek-Bever est également bien développée. Toutefois, il convient de noter que certains secteurs statistiques à l'ouest du périmètre, tels qu'Arbre Ballon, Heymbosch et Cité Modèle, ainsi qu'à l'est, comme les avenues de Meysse et de Versailles, affichent

une offre très limitée. On observe ici tout d'abord une pénurie de petits commerces alimentaires, de boulangeries et de boucheries, ainsi que de coiffeurs, de restaurants et de cafés. En outre, ces secteurs (Heymbosch, Cité Modèle, avenue de Meysse, avenue de Versailles, etc.) comptent une forte proportion de personnes âgées (voir ci-dessus). Un élément notable réside dans le fait que dans la Cité Modèle, où pas moins de 17 % des habitants ont 65 ans ou plus, il n'y a aucun équipement de proximité.

Il est recommandé de garantir une offre diversifiée d'équipements de proximité, en particulier à l'est et à l'ouest du périmètre et dans les secteurs comportant une forte proportion de personnes âgées.

Il est nécessaire de veiller à ce que les itinéraires (de marche) vers et depuis ces structures soient adaptés aux personnes âgées. Cela implique, d'une part, que les trottoirs doivent être faciles à parcourir (plats, suffisamment larges, sans obstacles ni trous, éclairés, etc.) et que les carrefours seraient adaptés (régulation des feux, absence de seuils élevés, etc.), mais, d'autre part, également qu'il doit y avoir suffisamment de points de repos (bancs) sur le parcours.

CARTE 69 Équipements de soutien résidentiel (2016) et part des 65 ans et plus (%), 2019

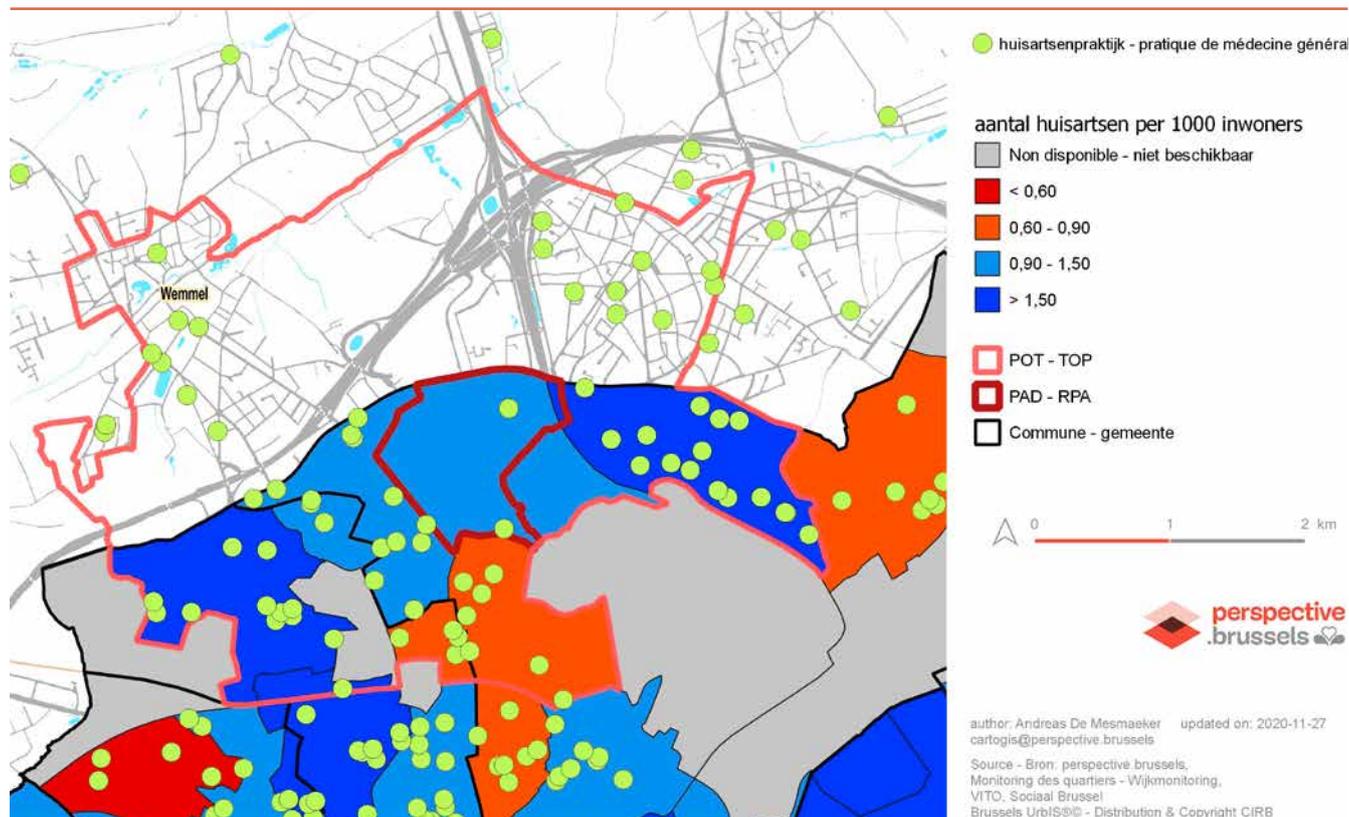


Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, Provincies in cijfers, VITO, Brussels UrbIS©

7.14 ÉQUIPEMENTS DE SOINS DE PREMIÈRE LIGNE

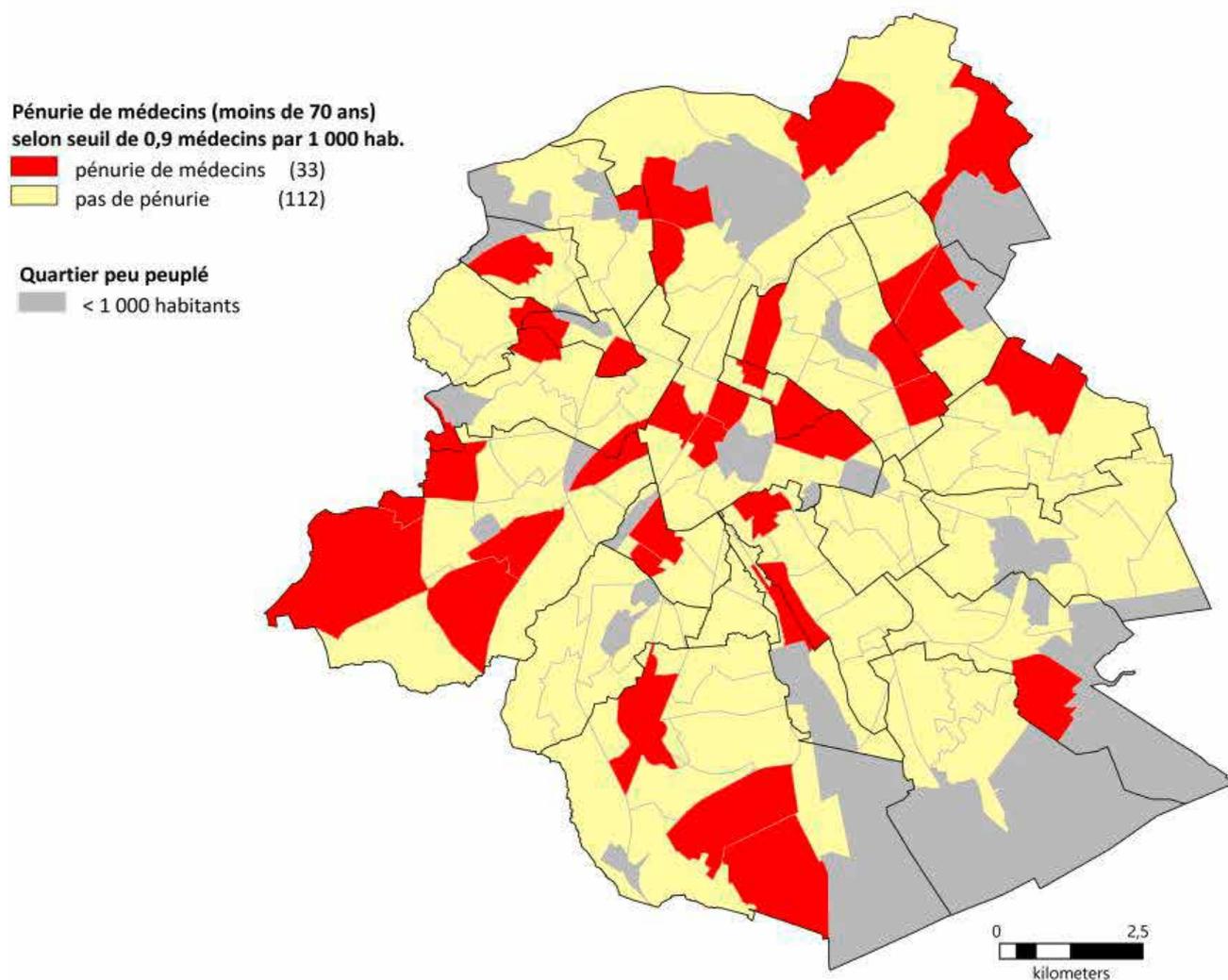
Dans le POT, le nombre absolu de cabinets de médecine générale est relativement élevé, tant dans les quartiers bruxellois que dans la partie flamande (Carte 70). Le nombre de cabinets de médecine générale n'est pas uniformément réparti sur le POT. Sur la base du nombre de médecins généralistes par 1000 habitants, il apparaît que certaines zones du POT sont en sous-offre (Carte 71). Ainsi, par exemple, le nombre de médecins généralistes par 1000 habitants dans le quartier Houba n'est que de 0,66. De plus, dans les prochaines décennies, ce quartier sera confronté à une pénurie potentielle de médecins généralistes (à savoir sous le seuil fédéral de 0,9 médecin par 1000 habitants)⁴³.

CARTE 70 Nombre de médecins généralistes pour 1000 habitants (‰) et cabinets médicaux, 2017



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, VITO, Bruxelles Social, Brussels UrbIS®©

CARTE 71 Les quartiers confrontés à une pénurie potentielle de médecins généralistes (moins de 70 ans), Région bruxelloise, 2017



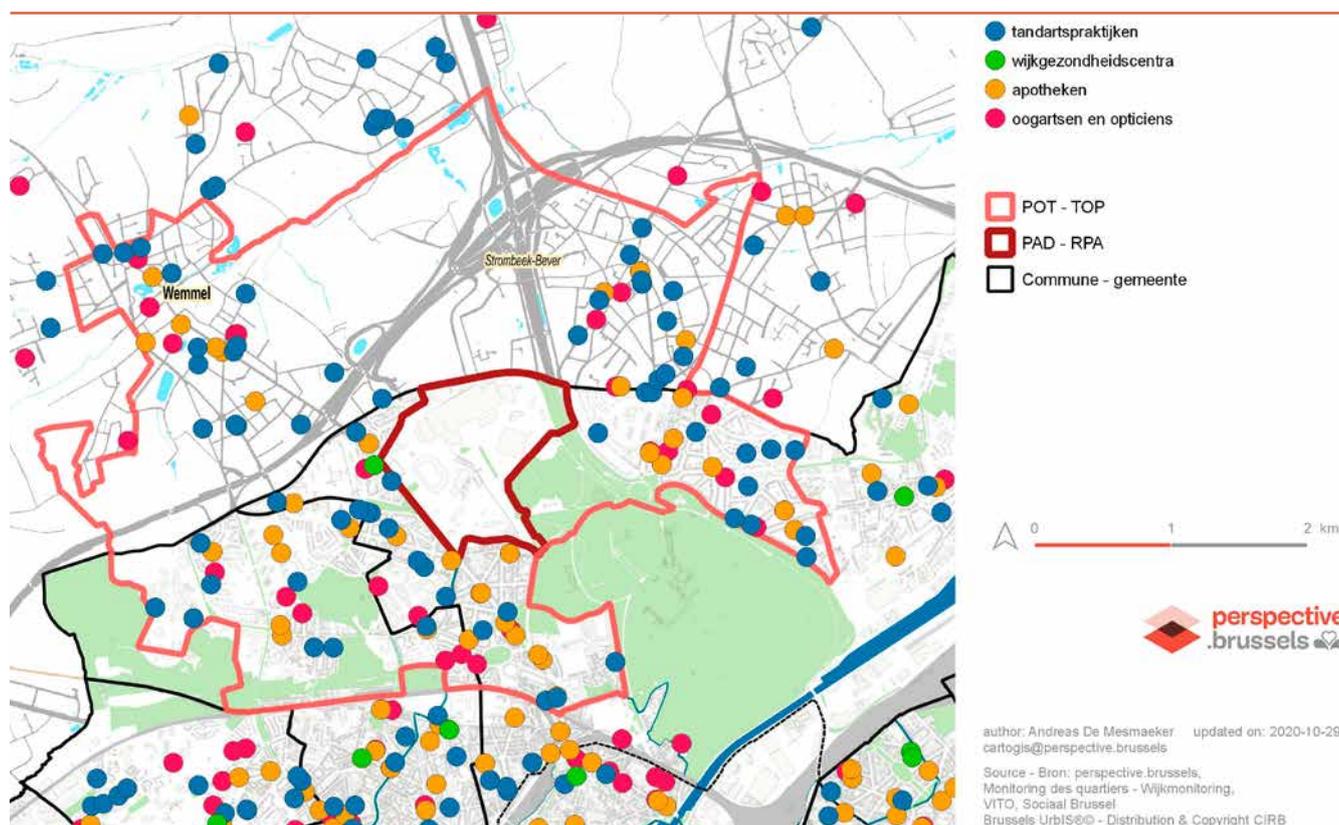
Source : Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles, 2018, Les médecins généralistes en Région bruxelloise

Outre l'offre en médecins généralistes, les dentistes, les pharmacies, les ophtalmologues et les opticiens, ainsi que les maisons médicales constituent également une part importante de l'offre d'équipements de soins de première ligne.

Le périmètre présente une vaste offre de dentistes, de pharmacies, d'ophtalmologues et d'opticiens (Carte 72). Tant dans la partie flamande que dans la partie bruxelloise du POT, on observe une offre dispersée pour l'intérieur des zones à plus forte densité de population.

Le périmètre a besoin de maisons médicales assurant les soins de première ligne, à savoir des soins directement accessibles dans le voisinage. La seule maison médicale située dans le POT est la « Cité Santé », située rue des Aman-diers près de la station de métro Roi Baudoin (Carte 72). Compte tenu du profil des habitants des quartiers environnants, la création de maisons médicales avec intervention forfaitaire est à préconiser.

CARTE 72 Équipements soins primaires (hors médecins généralistes)



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, VITO, Brussels UrbIS©©

À l'instar des équipements d'aide résidentielle, les médecins généralistes et autres équipements de soins de première ligne doivent être facilement accessibles pour tous les groupes de population. Pour les personnes âgées à l'intérieur du POT spécifiquement, cela signifie qu'ils doivent de préférence se situer à distance de marche (max. 400 mètres) du domicile ou, si cela n'est pas possible, que les soins soient dispensés à domicile.

7.15 STRUCTURES DE SOINS DE DEUXIÈME LIGNE

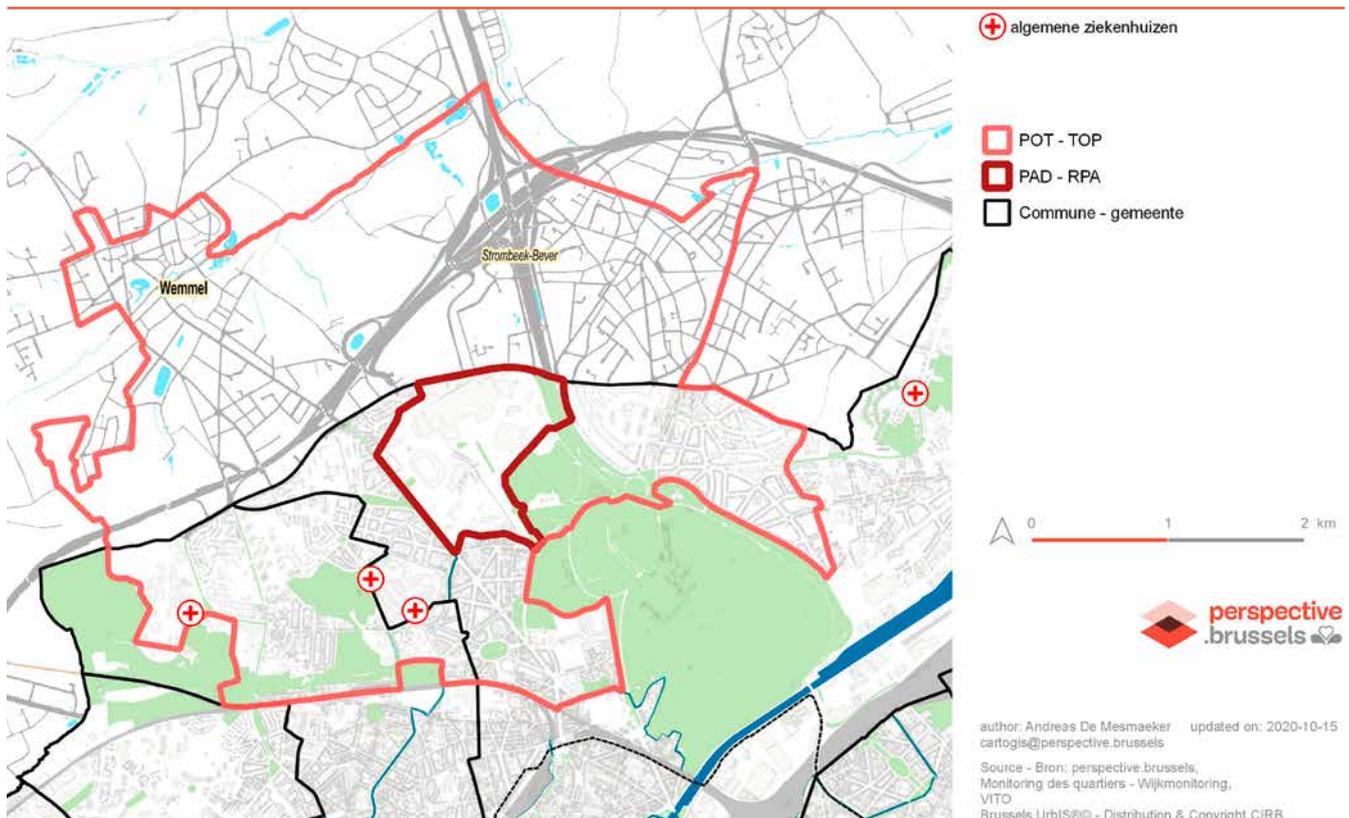
Le périmètre inclut le CHU Brugmann (campus Victor Horta) et l'UZ Bruxelles (Carte 73). Tous les deux comptent parmi les plus grandes structures hospitalières de la Région et remplissent donc une fonction supra-locale importante. Cela signifie que ces établissements doivent être accessibles non seulement aux habitants du POT mais aussi aux Bruxellois d'autres parties de la ville et aux habitants de Flandre.

Le CHU Brugmann est facilement accessible par les transports en commun. La station de métro Houba-Brugmann (ligne 6) est située à environ 600 m de l'entrée principale de l'hôpital. Il y a en outre deux arrêts de tram (Polyclinique

Brugmann et Hôpital Brugmann) desservis par les lignes 51 et 93 en bordure du site. Plusieurs arrêts de bus (lignes 14, 83, 88 et 245) sont accessibles à pied depuis le campus de l'hôpital. L'hôpital est également facilement accessible depuis la Flandre par bus (lignes 240, 241, 242, 243, 250, 251 et 260).

En outre, l'UZ Bruxelles est facilement accessible par les transports en commun. Bien qu'il n'y ait pas d'arrêt de métro à proximité, il y a une liaison par tram (ligne 9) et différentes liaisons par bus (13, 14, 88, 245, 810 et 820) qui rendent l'hôpital accessible depuis le reste de la ville et le Brabant flamand. Le site est également facilement accessible en voiture grâce à la présence du RO et de la N290.

CARTE 73 Équipements soins secondaires



Source : perspective.brussels, Monitoring des quartiers, VITO, Brussels UrbIS®©

08.

LA MOBILITÉ

Le territoire du POT fait partie de l'aire métropolitaine de la Région bruxelloise. La mobilité est, parmi les thèmes présentés dans cette étude, celui qui pose davantage de défis en termes de développement urbain.

La présence du ring nord de Bruxelles est un des éléments cruciaux. Il est une infrastructure de taille qui sert les habitants du POT – et de manière générale, les habitants du pays, et de laquelle dépend une partie des enjeux bruxellois et flamands. De sa capacité à absorber le trafic, de son intégration au tissu urbain proche, de sa multi-modalité dépendront la réussite des projets de mobilité et la qualité de vie de tous les habitants du POT.

De par la présence d'infrastructures routières importantes – héritages des politiques urbaines des années 50' favorisant l'accès à la propriété hors la ville et l'usage de la voiture, les quartiers du POT subissent une pression automobile élevée. Le nombre de navetteurs empruntant la voiture tous les jours est encore très important surtout dans la partie nord du Ring. En un jour ouvrable, 85 000 à 180 000 voitures particulières en moyenne y transitent, ce qui représente l'un des plus gros volumes de trafic en Flandre. La fonction attractive économique de Bruxelles pour la population active de l'aire métropolitaine⁴⁴ bruxelloise reste forte. L'entrée dans Bruxelles se fait principalement encore en voiture et elle est liée principalement à la fonction économique de la Région. En effet, à l'échelle de l'aire métropolitaine, la navette domicile-travail domine, puisqu'elle correspond à 50 % des flux entrants, les motifs culturels, commerciaux ou autres représentant chacun moins de 6 %⁴⁵.

À côté de l'infrastructures routière, d'autres éléments ont un impact quant à la pression automobile de la zone.

Sous l'angle des transports publics (TP), le quartier du Heysel bénéficie d'une accessibilité performante tant comme destination que comme origine des déplacements internes à la RBC⁴⁶.

Si l'on prend en considération les trajets domicile-travail entrant et sortant des travailleurs externes, les quartiers bruxellois du POT et plus spécifiquement le quartier du Heysel et ses alentours sont nettement moins accessibles en TP et affichent une mauvaise accessibilité⁴⁷.

En effet, l'absence d'une offre combinant les deux opérateurs des deux régions et une offre en périphérie, constituée essentiellement de lignes de bus, et des gares proches du POT mais pas attractives pour les déplacements depuis l'extérieur de la région, font que les travailleurs des communes flamandes du POT se déplacent davantage en voiture.

La suroffre de parking en plus de la mauvaise connexion en TP et le fait de pouvoir utiliser les voitures de société engendrerait un usage accru de la voiture.

Enfin, il est important de prendre en considération le paramètre socio-économique qui impacte aussi le choix du mode de transport. Les individus socio-économiquement plus favorisés utilisent davantage la voiture que les TP. Dans le cadre du POT, la population des communes en périphérie flamande est socio-économiquement plus favorisée que les Bruxellois, même si les Bruxellois ont davantage de voitures de société, ce qui est un facteur important de sur-mobilité automobile.

Tant le plan régional de mobilité Good Move que le projet « Werken aan de Ring » proposent une approche intégrée et multimodale de la mobilité. Les projets de développement et d'amélioration des pistes cyclables, la prolongation des lignes de tram et de bus de la STIB et de De Lijn, sont des leviers importants pour l'amélioration des modes de déplacement autour et dans la zone ainsi que du cadre urbain qui reste aujourd'hui très peu qualitatif en particulier sur le plateau du Heysel.

Des solutions doivent donc être dégagées pour que le plateau devienne un vrai nœud de la mobilité tel que le Plan Régional de développement durable (PRDD) et Good Move l'expriment.

8.1 LES AMBITIONS DE GOOD MOVE

Dans cette partie, nous proposons une vue quant à la spécialisation des voiries inscrites dans le Plan Régional de Mobilité Good Move afin d'indiquer les ambitions de la Région en matière de mobilité. Pour rappel, le plateau du Heysel est inscrit dans le Plan Régional de Mobilité comme **un pôle d'échange stratégique métropolitain ainsi que pôle stratégique pour P+R (Parkings de Relais)**. Là où cela a été possible, une analyse de l'existant est proposée par mode de déplacement.

8.1.1 La spécialisation des voiries pour les piétons

Le réseau piéton, inclu dans la conception du Plan Régional de Mobilité, reflète la densité des piétons sur le réseau bruxellois. Au niveau des quartiers bruxellois du POT, le réseau piéton PLUS concerne :

- > L'axe historique central du plateau du Heysel en forme de Y ;
- > Les liserés commerciaux av. Houba-de Strooper à l'ouest et rue de Wand à l'est ;
- > L'av. du Sacré Cœur qui longe le site Natura 2000 à l'ouest et le site de l'Hôpital Brugmann à l'est ;

- > La rue Reper-Vreven à l'est de l'av. Houba-de Strooper ;
- > La rue Dupré et le début de la chaussée de Wemmel au sud en parallèle à la promenade verte.

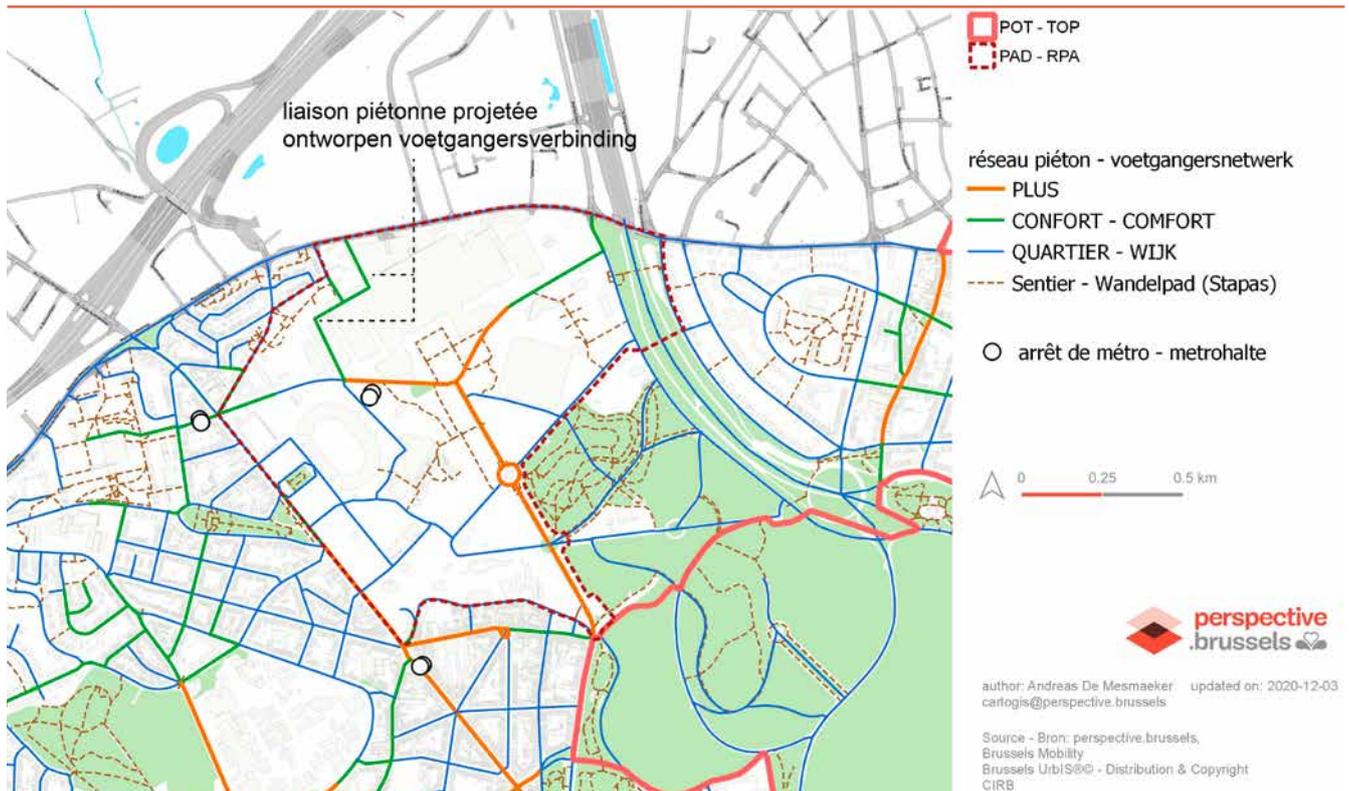
Les axes piétons PLUS sont complétés par le réseau marche CONFORT qui assure la continuité des itinéraires (Carte 74).

Focus sur le réseau piétons sur le plateau

Dans le périmètre du PAD, une concentration de réseaux piétons peut être observée sur le plateau. Ce réseau piéton donne accès aux grandes figures urbaines présentes, aux parking et aux arrêts métro. Ces figures constituent des véritables barrières urbaines. Le réseau piétonnier est densifié par les nombreux sentiers pédestres sillonnant le parc d'Osseghem et les îlots qui accueillent des équipements.

À l'ouest des palais du Heysel, le futur parc du Verregat prévoit une nouvelle liaison piétonne entre l'av. Impératrice Charlotte et le parking C via un réseau marche CONFORT. Malgré cette concentration du réseau, ce dernier manque de continuité. L'axe historique en Y manque de continuité avec l'axe av. Houba-de Strooper à l'ouest et l'av. de Madrid à l'est. Ceci peut indiquer que la majorité des piétons sur le plateau du Heysel se déplacent ici dans d'autres modes et que le plateau du Heysel n'entretient pas beaucoup d'interaction avec les quartiers environnants.

CARTE 74 Réseau Piéton, 2020



Source : perspective.brussels, Brussels Mobility, Brussels UrbIS©

8.1.2 La spécialisation du réseau cyclable

Le réseau cyclable dans le territoire du POT traverse la frontière régionale favorisant des connexions rapides pour les distances moyennes par le réseau PLUS et FietsGEN (Carte 75). Les pistes cyclables Vélo PLUS et les réseaux Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) s'intègrent aux itinéraires définis dans le FietsGEN (réseau express à vélo) et, du côté flamand, sont destinées à être utilisées comme autoroutes cyclables⁴⁸ (FRO, F28 et F213) :

Au niveau des quartiers bruxellois du POT, les pistes Vélo PLUS concernent :

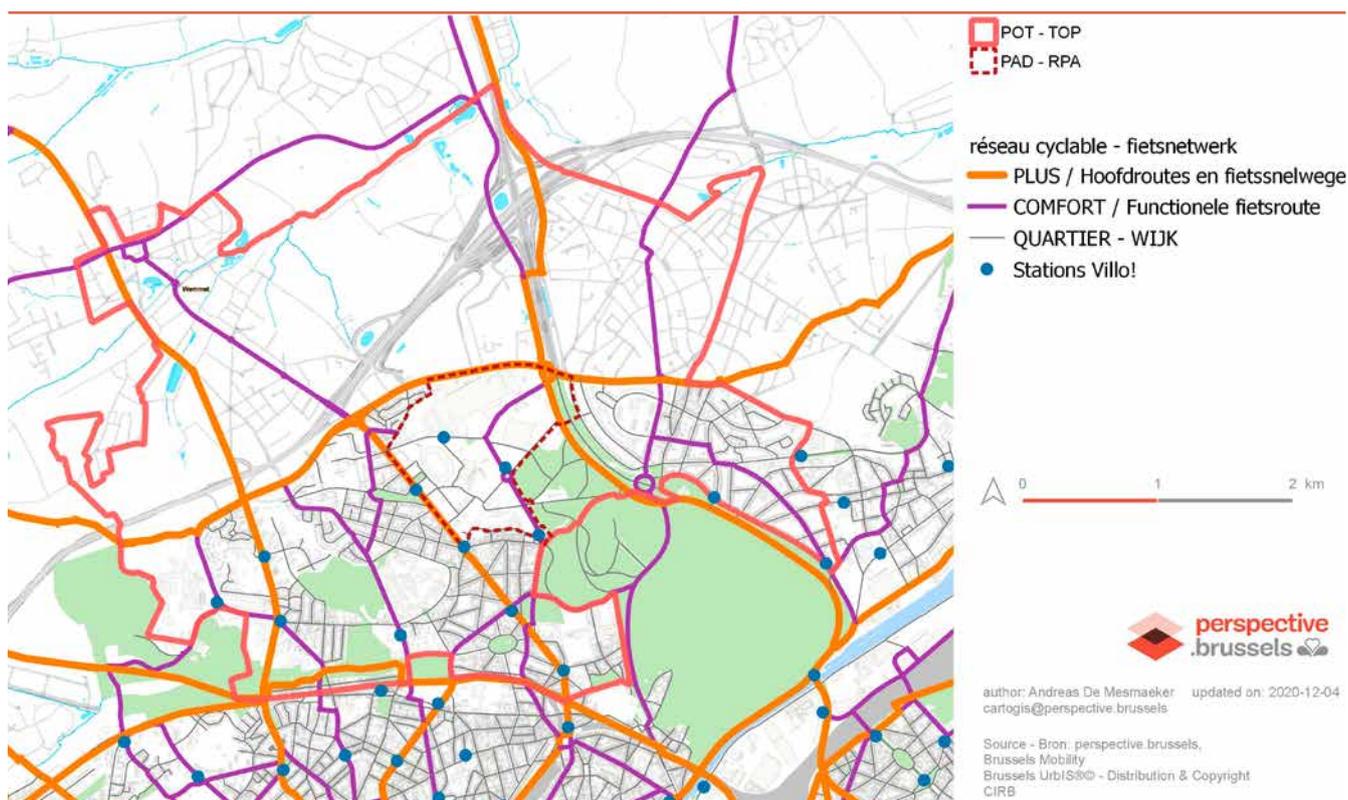
- > L'av. de l'Exposition
- > L'av. Houba-de Strooper ;
- > L'av. de Madrid ;
- > La chaussée Romaine.

Les pistes cyclables Vélo PLUS doivent offrir un confort de conduite optimal et être suffisamment larges pour accueillir tous les types de cyclistes ainsi que du trafic dense. Elles connectent également le périmètre du POT au reste de la région via :

- > L'av. van Praet le long du domaine royal à l'est ;
- > Le boulevard. Émile Bockstael au sud ;
- > Le chemin de fer le long de la S10 Dendermonde-Bruxelles-Aalst au sud ;
- > L'av. de l'Exposition à l'ouest.

Ce réseau PLUS est complété par des voiries CONFORT (principalement des pistes cyclables régionales - ICR sur la carte) et leur pendant flamand, les véloroutes fonctionnelles. Les pistes cyclables CONFORT empruntent généralement des voiries de quartier moins fréquentées et moins rapides que les routes principales. D'autre part, elles sont moins lisibles, certainement en l'absence d'un aménagement reconnaissable et uniforme.

CARTE 75 Réseau cyclable, 2020



Source : perspective.brussels, Brussels Mobility, Brussels UrbIS©

Le réseau cyclable existant

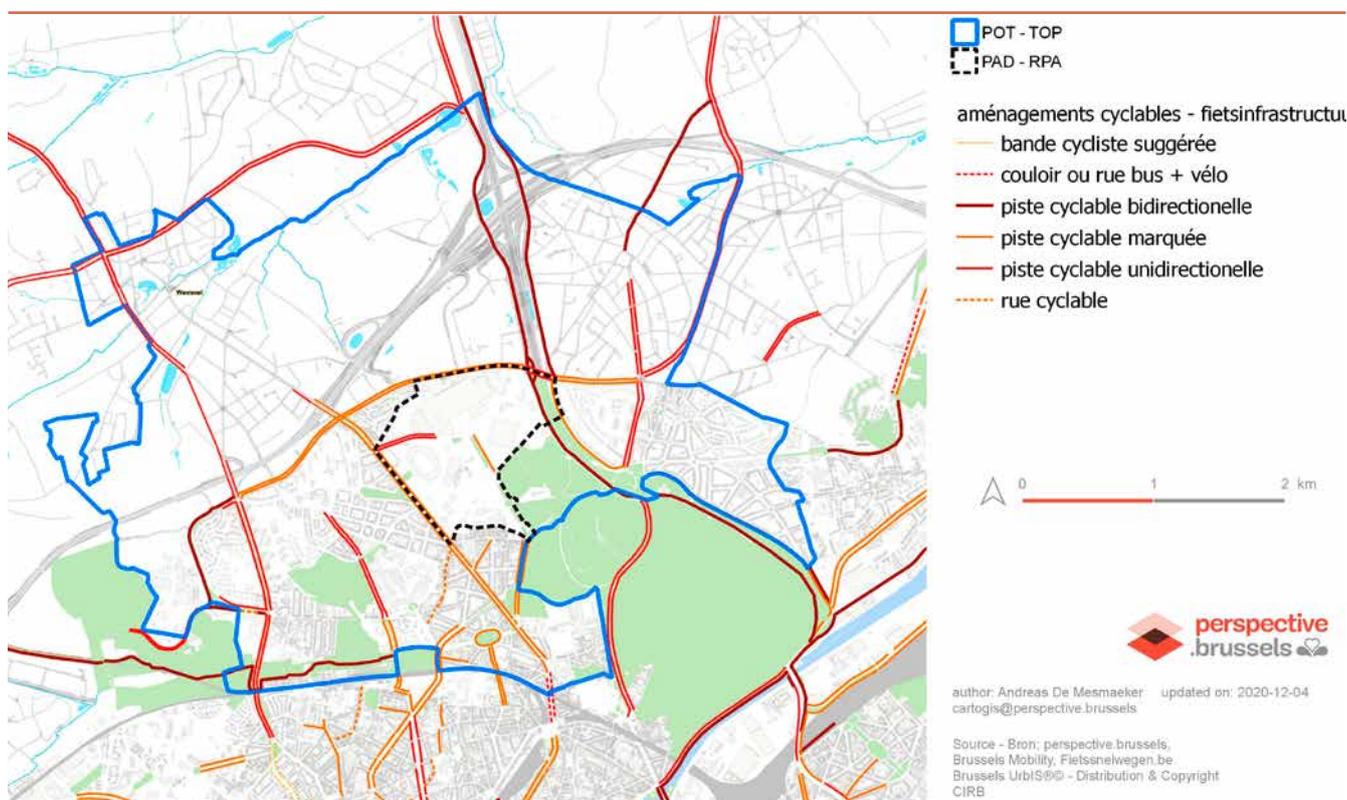
Actuellement, l'infrastructure cyclable du POT ne répond pas aux ambitions que la Région s'est donnée et seule une piste bidirectionnelle permet de se déplacer à vélo vers Bruxelles et vice-versa (Carte 76). L'av. Houba-de Strooper, la chaussée Romaine et le boulevard du Centenaire ont des pistes cyclables balisées en Vélo PLUS ; seules l'av. de Madrid et un côté de l'av. Impératrice Charlotte intègrent une piste cyclable séparée. Une discontinuité dans les aménagements est également constatée, par exemple entre l'av. Impératrice Charlotte et la place de Belgique. Le périmètre du PAD est desservi par l'ICR PP⁴⁹.

Stationnements vélo sur le périmètre du PAD

L'offre en stationnements vélo sur le périmètre du PAD (Carte 77) est faible et inutilisée. Ils sont repris ci-dessous :

- > Stations Villo ! (100 places) ;
- > 8 groupes d'arceaux (70 places) ;
- > 2 groupes de râteliers vélo (26 places) ;
- > 1 Park & Ride vélo (12 vélos) ;
- > 480 places sur le site de Brussels Expo (dont 85 % de « pince-roue »).

CARTE 76 Aménagements cyclables existants, 2020

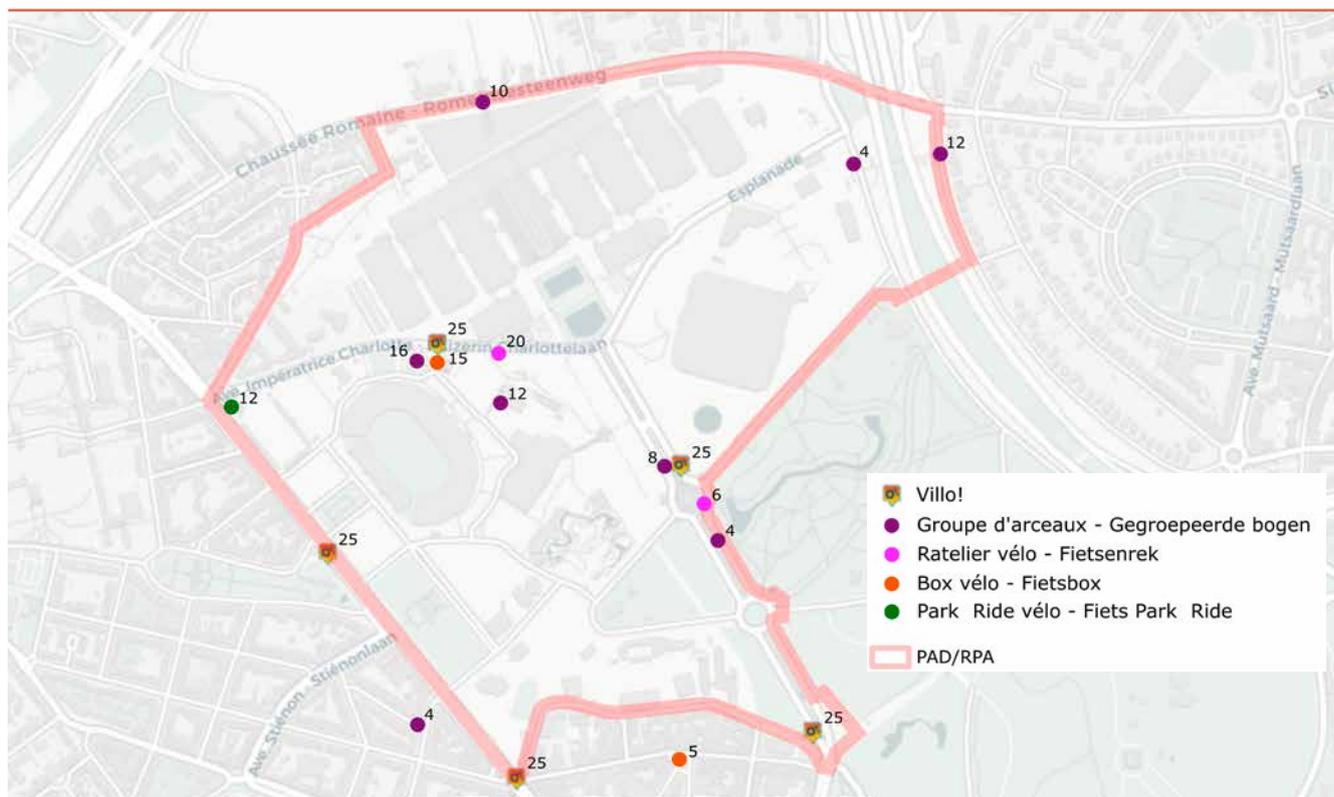


Source : perspective.brussels, Brussels Mobility, Brussels UrbIS®©

La micro mobilité⁵⁰

Outre le manque d'offre en stationnement pour le vélo, les visites sur le terrain du PAD ont mis en avant qu'aucune infrastructure pour la micro mobilité n'est actuellement présente.

CARTE 77 Stationnements vélo PAD, 2020



Source : RIE PAD, 2020

8.1.3 La spécialisation des voiries pour les transports publics

Afin de réduire l'utilisation de la voiture sur les axes structurant et induire l'usage des transports publics (TP), Good Move renforce le réseau existant et crée des axes complémentaires pour accompagner l'évolution de la mobilité tout en prenant en compte l'offre interrégionale. Les axes PLUS de transports publics concernent les accès principaux du POT qui accueillent déjà une offre de TP ou qui sont destinés à être renforcés via des nouveaux projets de la STIB (voir partiexx). Il s'agit :

- > des axes hors voirie du métro 6 et du tram 7 ;
- > de la ligne 14 (BUS) le long de l'av. de l'Arbre Ballon et le long de l'av. Jean Palfyn à l'ouest du POT ;
- > de la chaussée Romaine au nord ;
- > du liseré commercial de l'av. Houba-de Strooper ;
- > de l'A12 à l'est du POT.

L'offre en transport commun existant

Le POT présente une offre de transports disparate entre les quartiers. En l'absence d'une offre efficace interrégionale, il est hasardeux de proposer une analyse comparative entre tous les quartiers concernés du POT.

Les lignes De Lijn sont nombreuses (240, 241, 242, 243, 250, 251, 260 et 820). Elles relient Bruxelles à Humbeek, Wemmel, Strombeek-Bever, Asse, Zellik, Malderen et Zaventem. Sur le territoire bruxellois du POT, elles empruntent les axes de connexion majeurs tant à l'ouest qu'à l'est :

- > L'av. de l'Exposition ;
- > La chaussée Romaine ;
- > L'av. Houba-de Strooper ;
- > L'A12, l'av. de Madrid ;
- > La rue de Wand, l'av. du Parc Royal.

Les lignes de la STIB desservent davantage les quartiers bruxellois à l'ouest du POT, le quartier Mutsaard étant moins desservi. Aucune ligne STIB ne dessert la périphérie flamande du périmètre d'étude, comme c'est le cas par exemple dans le quadrant sud-est de la Région.

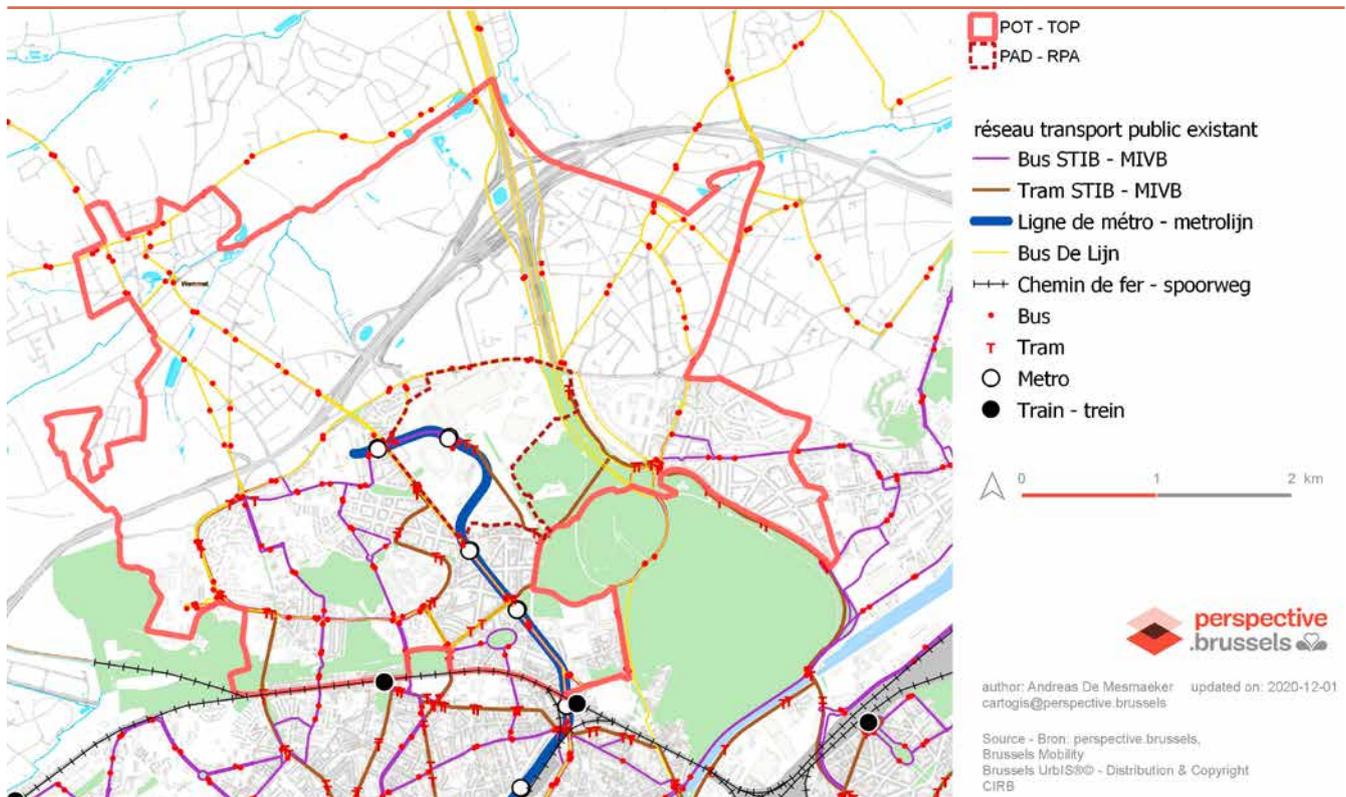
Au niveau du PAD, différents modes de transport en commun STIB sont présents (Carte 78).

- > La partie ouest du plateau est bien desservie par **trois stations de la ligne de métro 6** : Houba-Brugmann, Heysel et Roi Baudouin ;
- > Plusieurs lignes de tram desservent le Heysel : les lignes 3, 7, 19, 51 et 93 relient le plateau du Heysel au centre-ville et au sud de la Région. Le tram 3 permet de rejoindre la Gare du Nord en 20 minutes ;
- > Les lignes de bus STIB 84 et 88 relient le plateau du Heysel au centre-ville et à la station de Berchem.

Une seule ligne nocturne, la N18, est présente depuis la gare Centrale.

L'offre de transport en commun sur le plateau du Heysel est renforcée lors des événements majeurs comme par exemple un match de foot ou un grand concert.

CARTE 78 Réseau transport public existant, 2020



Source : perspective.brussels, Brussels Mobility, Brussels UrbIS©

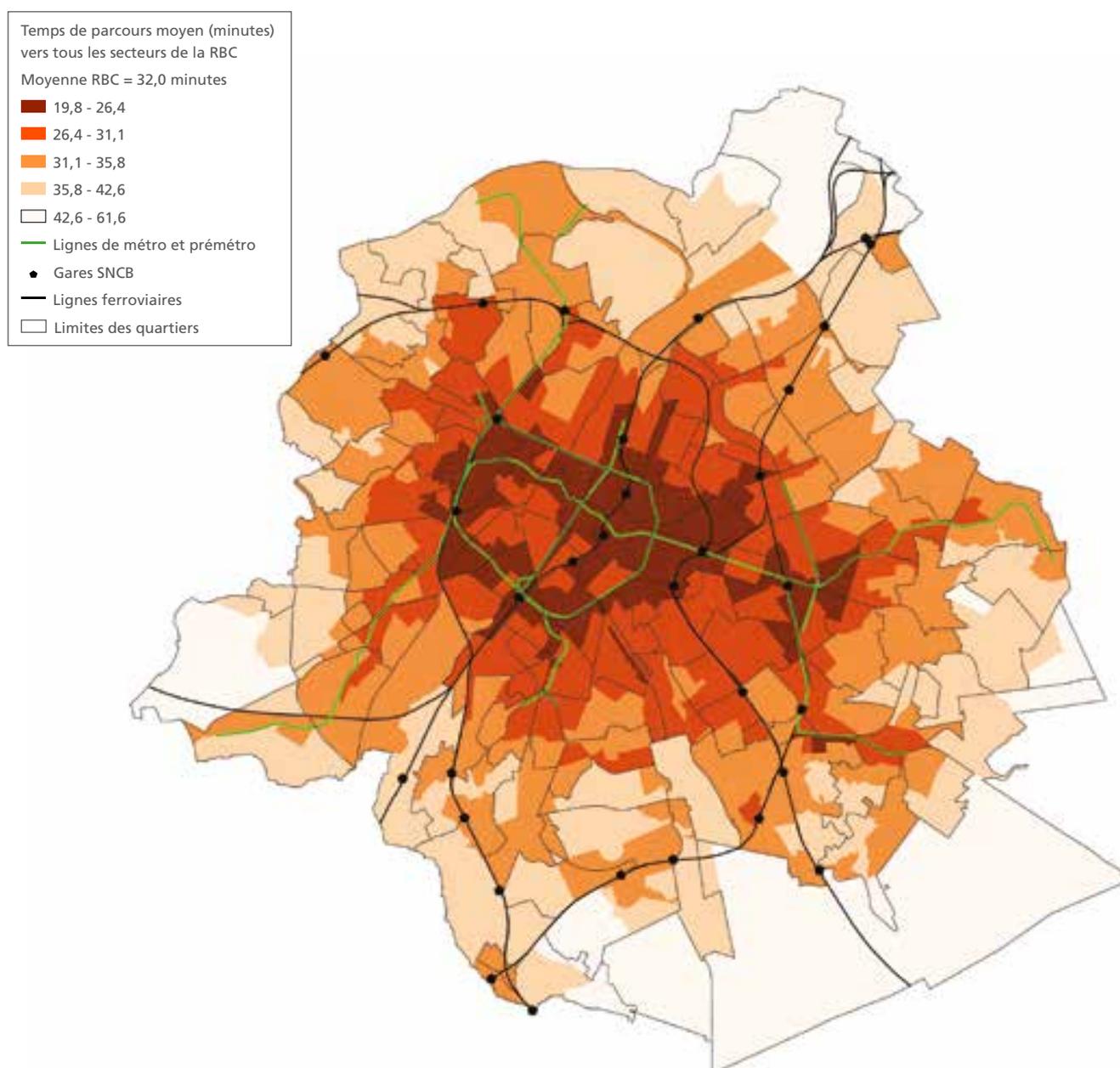
L'accessibilité en TP

Pour évaluer l'accessibilité en transport en commun, nous nous référons aux analyses faites par le géographe Kevin Lebrun et par l'Observatoire de la Mobilité. Selon l'indicateur d'accessibilité⁵¹ développé par Lebrun, nous constatons que malgré le fait que les quartiers bruxellois POT soient excentrés, les quartiers Heysel, Houba, AZ Jette, parc Boudouin affichent une bonne accessibilité en TP à l'intérieur de la RBC (Carte 79). Le quartier à l'est du POT affiche par contre des scores très faibles.

La bonne ou excellente accessibilité est due à la présence du métro et de deux gares à Jette.

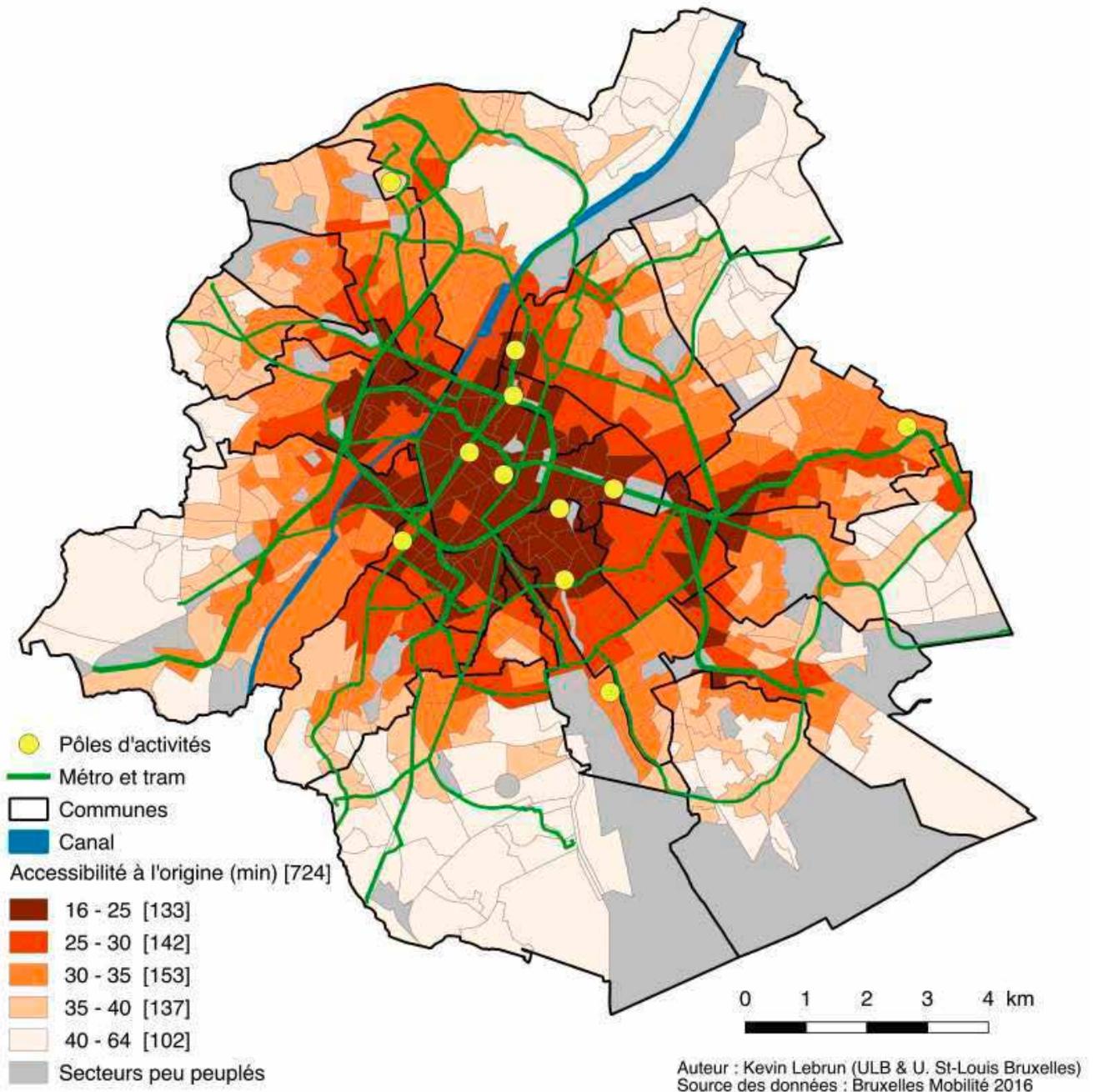
Si l'on considère l'échelles des secteurs statistiques (Carte 80), il est intéressant de relever que la contribution à l'amélioration de l'accessibilité des quartiers des opérateurs autres que la STIB est moindre, à l'exception du ss av. Jean de Boulogne. Nous constatons donc **une inégalité d'accès au sein du POT en termes d'accessibilité en TP.**

CARTE 79 Accessibilité en transport en commun à l'origine à l'heure du pointe du matin (8-9h) pour les déplacements internes à la RBC



Source : Kevin Lebrun (ULB& St-Louis Bruxelles, Bruxelles Mobilité)

CARTE 80 Accessibilité horaire aux pôles d'activités par l'ensemble des opérateurs (STIB, SNCB, TEC, De Lijn) selon le temps médian à l'heure de pointe du matin, un jour ouvrable, 2016



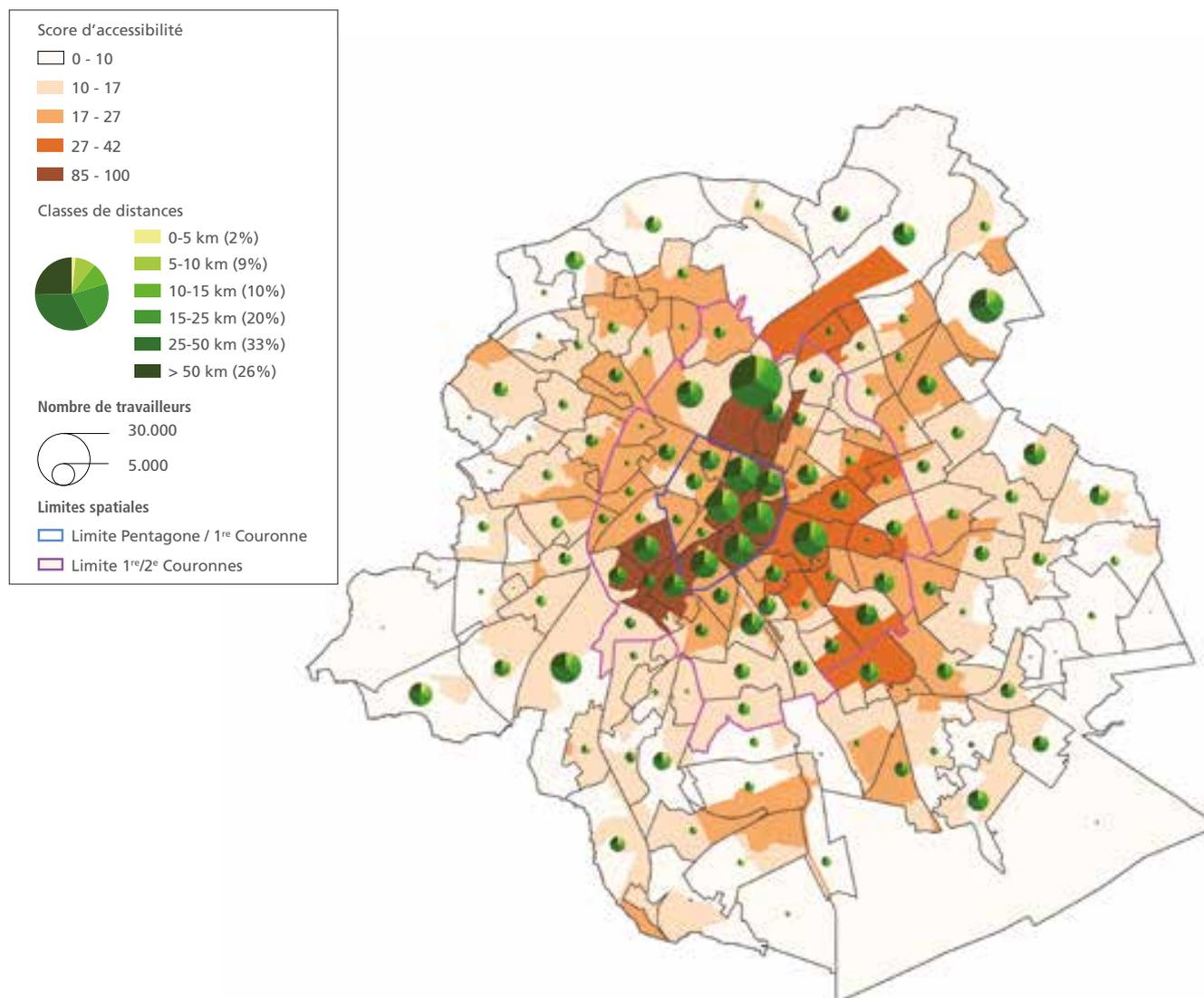
Source : Kevin Lebrun (ULB & St-Louis Bruxelles, Bruxelles Mobilité)

En ce qui concerne **l'accessibilité domicile-travail à l'origine et à destination**, nous pouvons nous référer aux analyses de l'Observatoire de la Mobilité (Carte 81). Celles-ci montrent que l'accessibilité est liée à la distance quand il s'agit des travailleurs internes (plus la distance augmente, plus l'accessibilité tend à se dégrader), alors que pour les travailleurs entrants, c'est la logique inverse, c'est-à-dire que l'accessibilité TP du lieu de travail augmente à mesure que la distance devient plus longue, ce qui témoigne du fait que les entreprises avec un rayon de recrutement important sont généralement localisées dans les quartiers centraux

bien accessibles. Ce constat global s'accompagne cependant de nombreuses exceptions : les quartiers très mal desservis, en bordure de deuxième couronne, accueillent de nombreux travailleurs résidant relativement loin de leur lieu de travail (dans les parties nord et nord-est de la Région notamment).

Dans ce cadre, les quartiers bruxellois du POT sont peu accessibles en TP pour les travailleurs entrants. On peut en déduire différents constats :

CARTE 81 Distance et accessibilité TC à destination pour les travailleurs entrants



Source : BM 2011, Rail.be 2016, Censur 2011, Calcul CES-USLB, T.Ermans

- > Le train n'a pas un fort impact au même titre que les gares centrales en RBC, ces dernières étant bien connectées aux villes qui ont une distance de plus de 25 km de Bruxelles ;
- > Les communes flamandes concernées par l'étude ont une dépendance à l'offre de bus comme moyen de transport interurbain. Ceci impacte l'attractivité en TP en termes de temps et en incertitude sur le temps de trajet, en poussant le travailleur à choisir la voiture comme mode de déplacement.

En effet, comme nous le rappelle l'étude de Matthieu Strale, le POT est inséré dans une aire métropolitaine plus élargie où l'accessibilité en transport en commun se fait essentiellement en bus⁵² et dont la qualité de la desserte en transport en commun vers la Région bruxelloise est définie comme étant mauvaise voire très mauvaise⁵³.

De plus, les lignes de bus de De Lijn desservent les contours du périmètre du PAD - L'av. Houba-de Strooper, l'av. des Magnolias, la Chaussée Romaine et l'av. Madrid. Le plateau du Heysel lui-même (l'av. Impératrice Charlotte, Boulevard du Centenaire, l'av. de Miramar, Esplanade, l'av. de l'Atomium, etc.) n'est pas desservi par De Lijn. Les arrêts de De Lijn sont, à quelques exceptions près comme dans l'av. Houba-de Strooper, situés à d'autres endroits que les arrêts du réseau STIB (bus, tram et métro).

Depuis le 1^{er} février 2021, les Brupass et Brupass XL sont valables dans la Région de Bruxelles-Capitale et les communes périphériques flamandes. Avec un seul billet ou abonnement, on peut utiliser le réseau de transport public régional. Le Brupass et Brupass XL créent un tarif unique entre les opérateurs STIB, De Lijn, NMBS et TEC.

8.1.4 La spécialisation des voiries autos

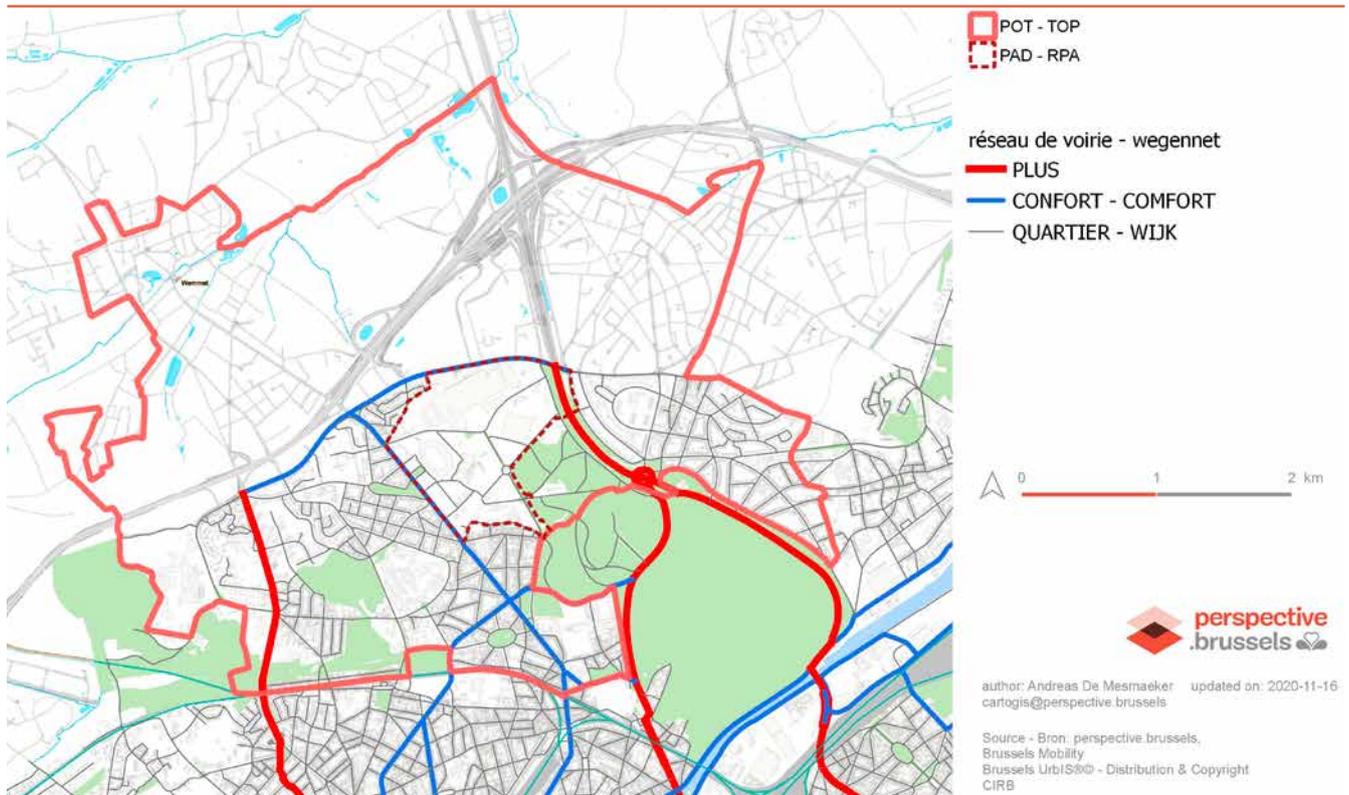
Good Move hiérarchise les réseaux de transport motorisé de passagers et de marchandises en voiries PLUS, CONFORT et de quartier. Les deux premières catégories sont censées canaliser la circulation de transit (Carte 82).

L'av. de l'Exposition à l'ouest du POT et l'A12 sont en AUTO PLUS, tandis que l'av. Houba-de Strooper et la chaussée

Romaine sont définies comme des routes CONFORT pour relier les quartiers. L'A12 perd son statut d'autoroute pour se transformer en véritable boulevard urbain pour fonctionner comme « entrée de ville ». Le Plan régional de développement durable envisage la même chose pour l'av. Houba-de Strooper.

Les zones intermédiaires seront converties en « mailles à faible fréquentation » réservées à la circulation de pénétration.

CARTE 82 Réseau de voirie, 2020



Source : perspective.brussels, Brussels Mobility, Brussels UrbIS®©

Accès automobiles et stationnement

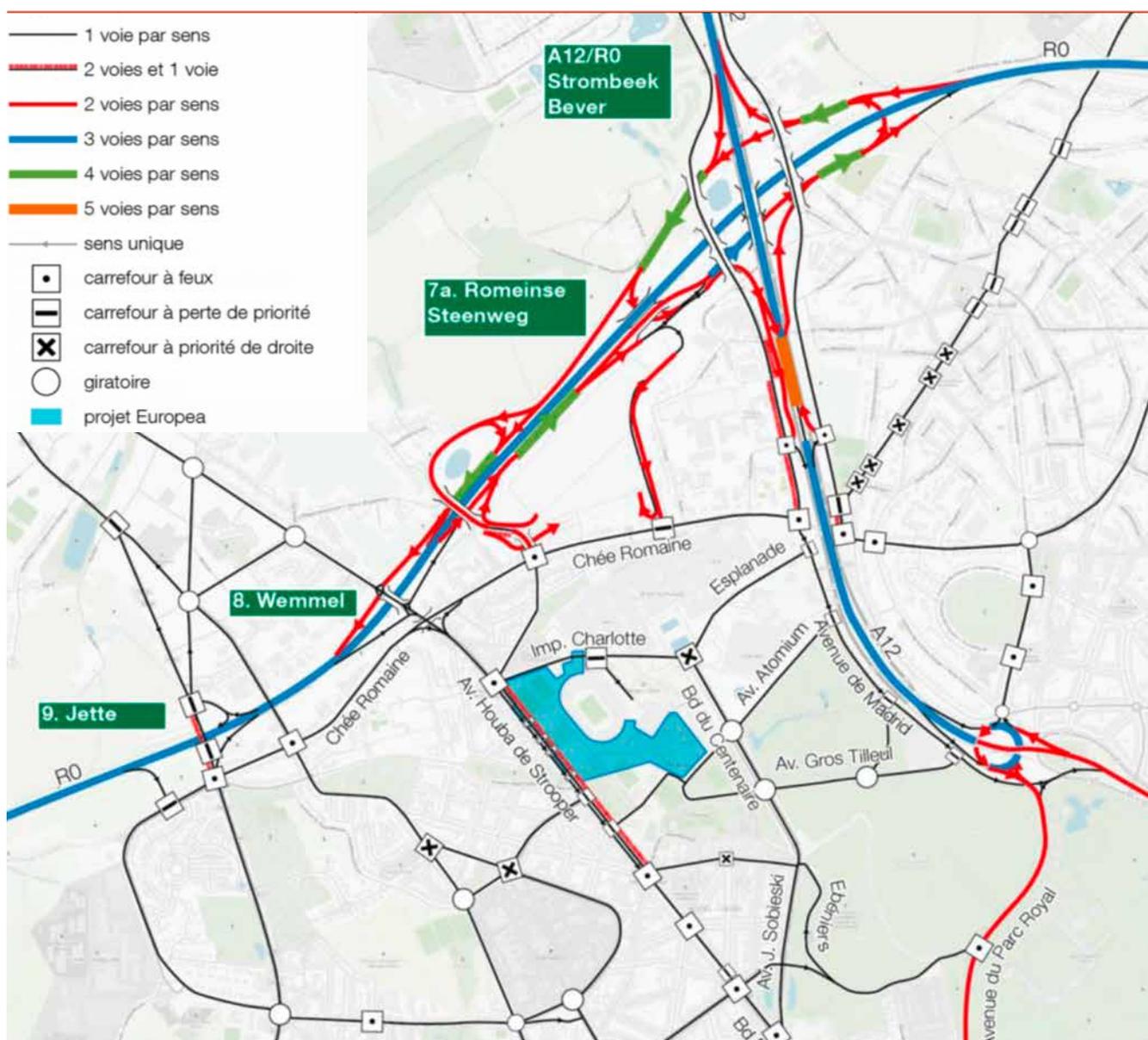
Le périmètre du POT est bien accessible en voiture, du fait de la proximité du Ring RO et de l'A12.

Au niveau du PAD (Carte 82), quatre accès principaux peuvent actuellement être relevés :

- > L'av. de Madrid (le long de l'A12) et la chaussée Romaine depuis l'est ;
- > La sortie 7bis du Ring RO depuis le nord ;
- > La sortie 8 du Ring RO et l'av. Houba-de Strooper depuis le nord ;
- > L'av. Houba-de Strooper depuis le sud.

Cette proximité a également des inconvénients. Ainsi, par exemple, en fonction de la saturation du Ring, un trafic de transit peut être relevé sur la chaussée Romaine et des files peuvent se former sur l'av. Houba-de Strooper.

CARTE 83 Accès carrossable, 2020

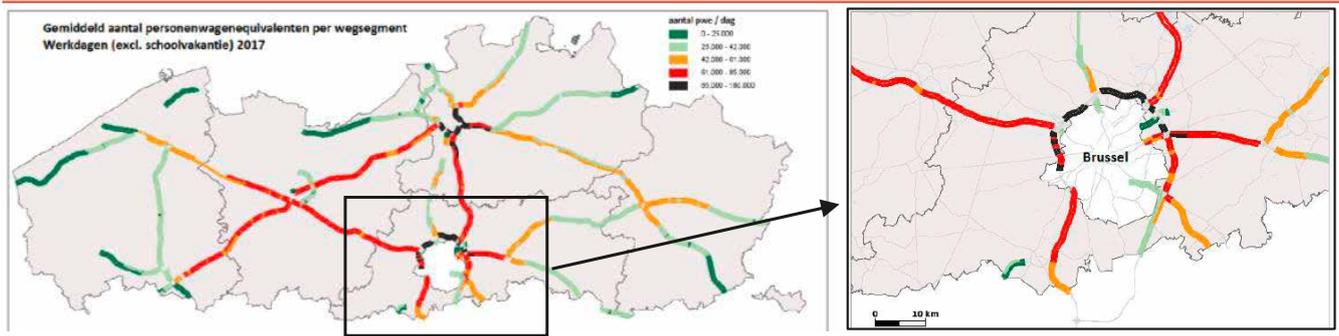


Source : RIE, ARIES, PAD 2020

Charge du trafic Ring⁵⁴

La partie nord du Ring est l'une des plus fréquentées de Flandre : un jour ouvrable, 85 000 à 180 000 EVP (équivalent voitures particulières) y transitent en moyenne. Ce grand nombre de déplacements en voiture est dû à l'attrait de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa banlieue. Le RO ouest, est et sud ont une charge de trafic inférieure à celle du RO nord (Carte 84).

CARTE 84 Nombre moyen d'équivalents voitures particulières par segment de route, Journées de travail (hors vacances scolaires) 2017

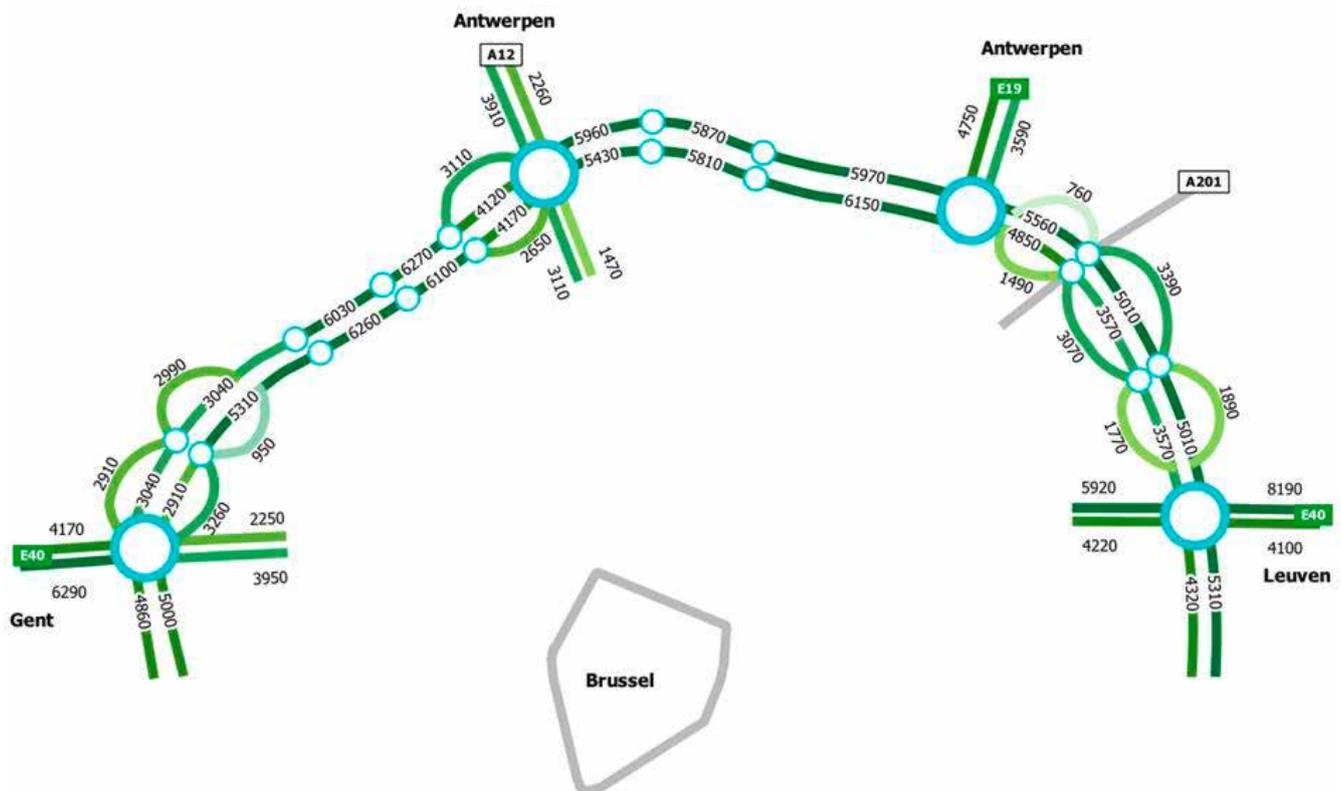


Source : Scopingnota GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord', 28/06/2019

Dans l'heure de pointe du matin (8h - 9h), la charge de trafic maximale est de 6 270 evp/h sur le périphérique intérieur et extérieur et de 3 390 evp/h sur la structure parallèle existante (Carte 85).

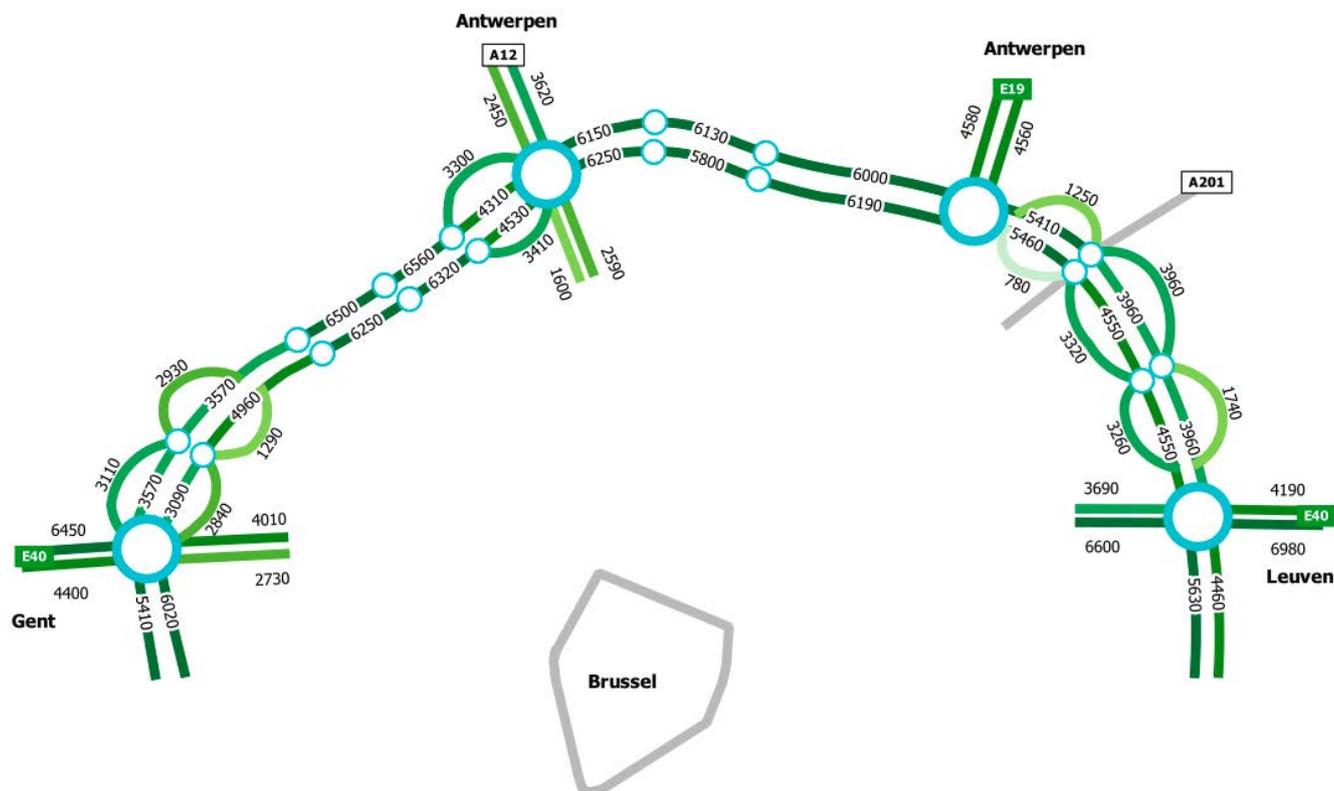
Dans l'heure de pointe du soir (17h - 18h), la charge de trafic maximale sur le RO principal est de 6 560 evp/h et de 3 960 evp/h sur la structure parallèle (Carte 86). L'heure de pointe du soir est donc plus chargée que l'heure de pointe du matin.

CARTE 85 Intensités du trafic motorisé, situation de référence 2013 - Ring actuel avec les intensités existantes, heure de pointe du matin 8h-9h



Source : Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant, MOW - cel verkeersmodellen

CARTE 86 Intensités du trafic motorisé, situation de référence 2013 - Ring actuel avec les intensités existantes, heure de pointe du soir 17h-18h



Source : Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant, MOW - cel verkeersmodellen

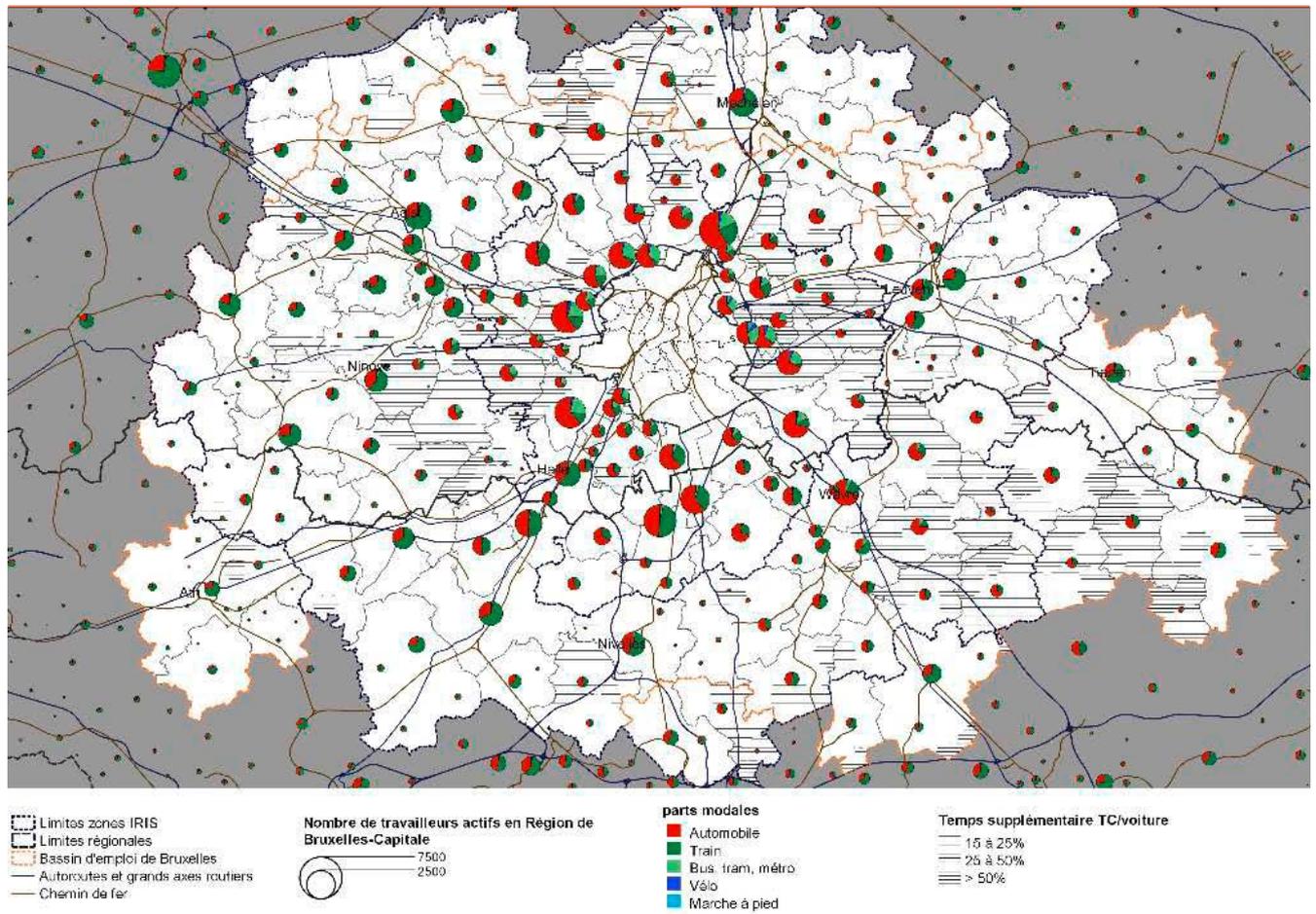
Le choix modal de la voiture et la congestion conséquente du Ring dans cette partie du territoire métropolitain s'explique par différents facteurs, dont on rappelle l'offre de transport peu efficace, la possibilité de se garer sur le lieu de travail, le choix préférentiel des individus pour la voiture. À cela s'ajoutent la dispersion de l'habitat défavorable à l'usage de transport public et la possibilité de contourner les grands axes congestionnés. En effet, l'aire métropolitaine qui concerne le POT appartient à ce qui la définit : la périphérie automobile proche. Cette analyse porte spécifiquement sur les déplacements domicile-travail et sur l'accessibilité TP/voiture en heure de pointe.

La périphérie automobile proche, où sont domiciliées un peu moins de 700 000 personnes, dont 100 000 sont salariées en Région de Bruxelles-Capitale et où l'usage des transports en commun est faible, malgré une surutilisation des bus interrégionaux relativement à la moyenne de la périphérie, alors que l'usage de l'automobile est fort et l'impact de la congestion relativement limité par rapport à la moyenne régionale⁵⁵.

Les événements sur le plateau du Heysel

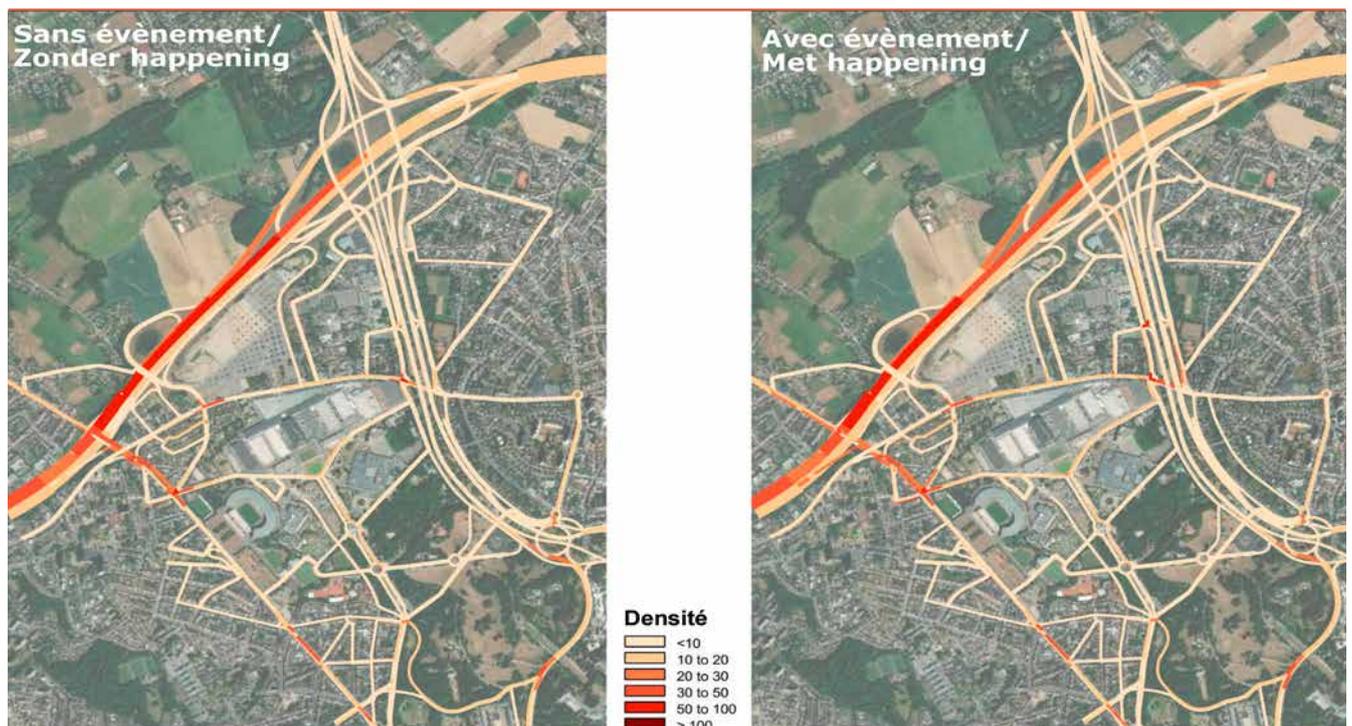
En fonction des événements qui ont lieu sur le plateau, le trafic automobile peut également être relativement intense autour du plateau et cela malgré l'offre importante de transport public, mais il ne dépasse pas de manière significative le trafic en situation normale (Carte 88).

CARTE 87 Typologie des conditions et façons de se déplacer depuis la périphérie vers Bruxelles



Source : Kevin Lebrun (ULB& St-Louis Bruxelles, Bruxelles Mobilité)

CARTE 88 Congestion Ring



Source : RIE PAD Heysel 2020

8.1.5 L'offre en parking

La carte reprenant l'offre en parking montre l'utilisation généralisée et extensive de l'espace par les parkings en plein air, qu'il s'agisse d'espaces publics gérés par Brussels Expo ou d'espaces privés.

Au total, il y a près de 16 000 places (dont les 9 918 places du parking C) : une capacité qui n'est atteinte que lors des grands salons. Pour ces événements, un grand nombre de places de stationnement est disponible sur le Parking C, ce qui engendre une pression sur les sorties du ring, en l'occurrence la sortie 7bis.

En dehors des parkings publics, il est également possible de se garer dans les rues autour du plateau du Heysel. Dans le périmètre du PAD étudié, il y a 1 460 emplacements, dont 1 250⁵⁶ (85 %) dans ce qui est défini par le règlement du stationnement régional comme « zone verte ».

Le taux d'occupation maximal est rarement atteint en semaine (Carte 90).

Le comptage effectué dans le cadre du RIE du PRAS 2015 montre un taux d'occupation plus important lors des événements et des activités sportives, notamment le week-end (Carte 91).

Les rues plus résidentielles qui entourent le site du Heysel connaissent des taux d'occupation également plus importants, de même que les rues à proximité des stations de métro (av. Houba-de Strooper avant tout). Une série d'emplacements est réservée aux autocars, taxis, personnes handicapées, livraisons ainsi qu'à la police (av. de Bouchout, av. Impératrice Charlotte, bd. du Centenaire).

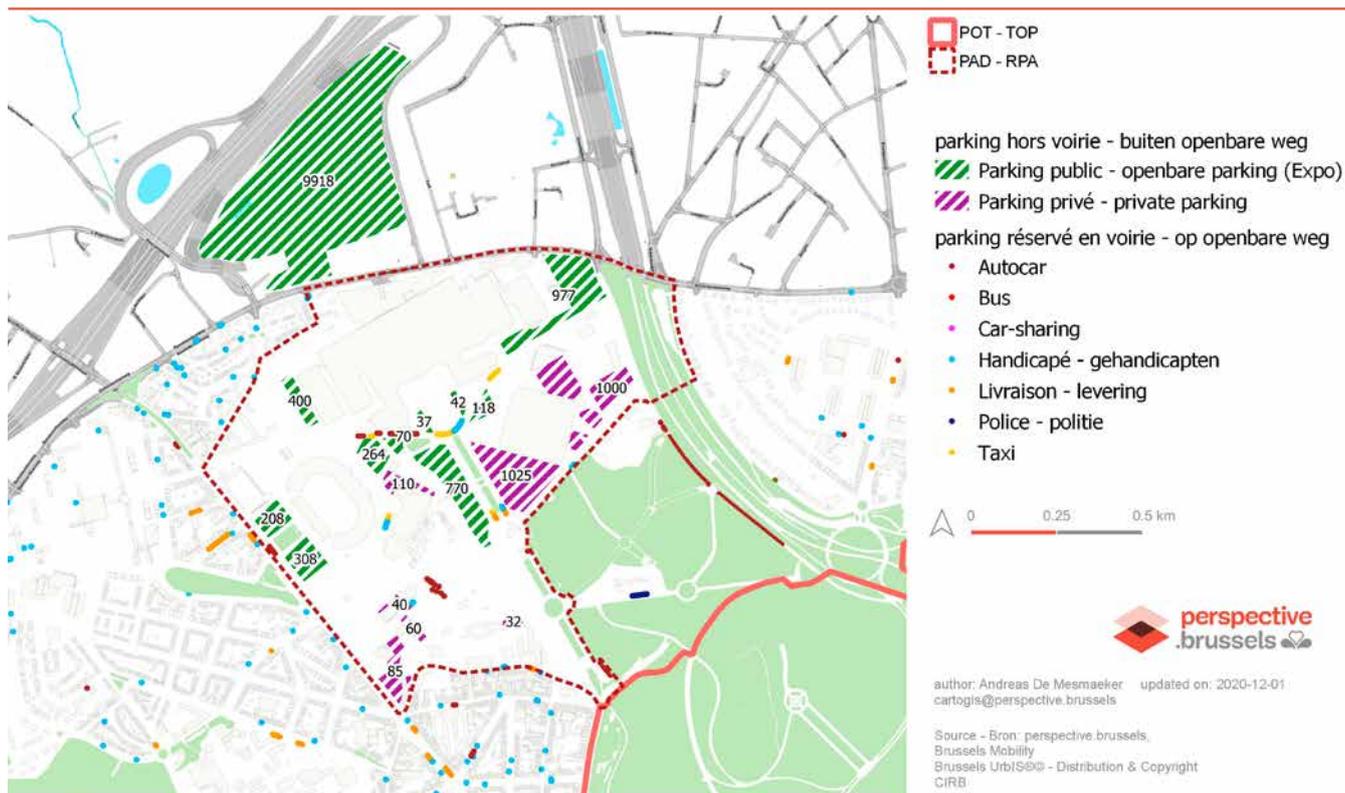
À l'est du périmètre, plus précisément dans le lit de l'actuelle A12 et à proximité du terminal de l'Esplanade de la ligne 3 du tramway, la Région envisage de développer un parking relais (P+R).

Les projets envisagés comprennent la réalisation des quantités de places de parking suivantes :

- > 3 780 emplacements à Néo I et II (dont 450 réservés aux logements à construire) ;
 - > 1 800 emplacements dans le P+R de l'Esplanade ;
 - > 200 emplacements sous le nouveau parc sportif.
- On estime que le nombre actuel de places de stationnement en plein air sera réduit de :
- > 1 730 (zone de projet Néo I et II et parc sportif) ;
 - > 630 (partie Parking E).

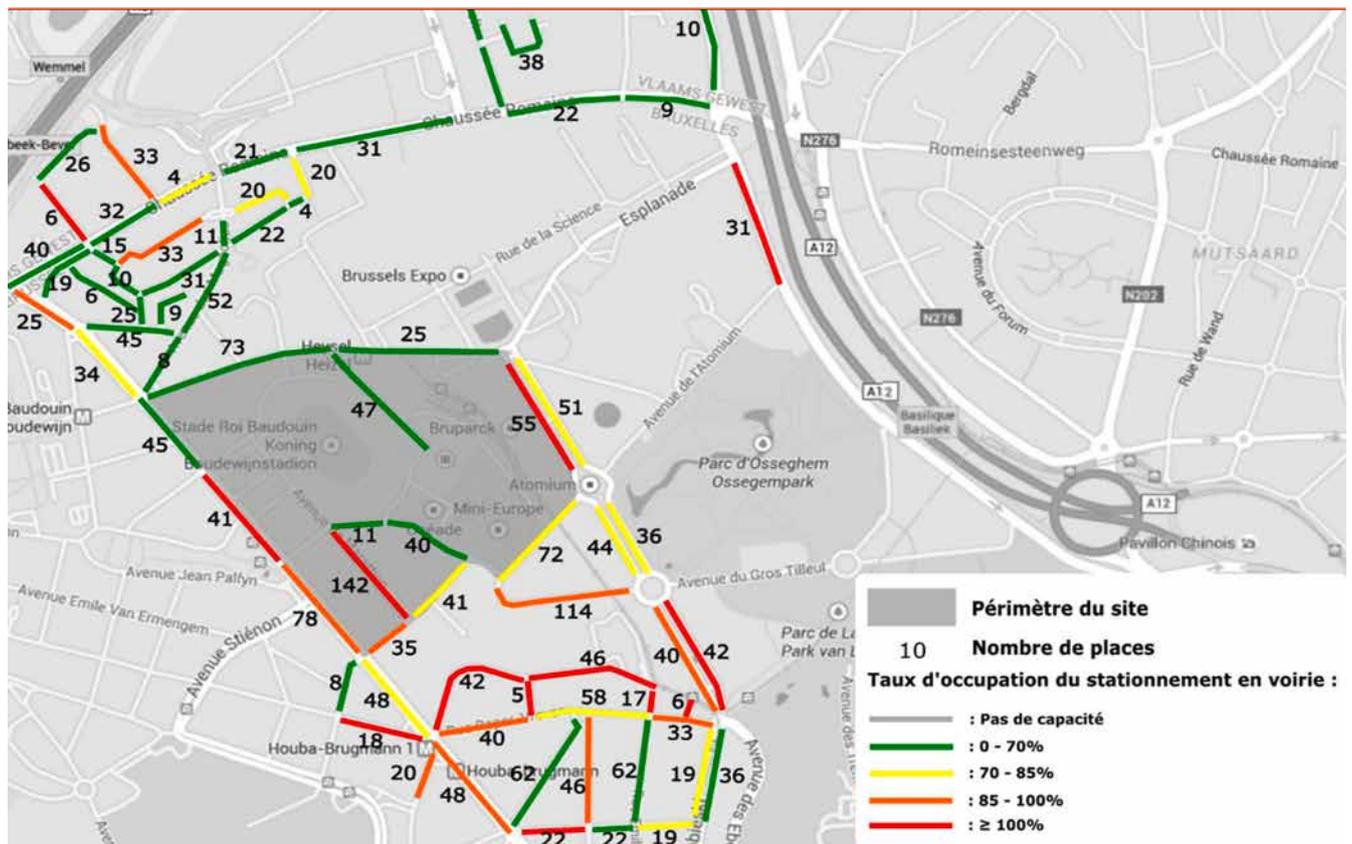
En prenant tous les éléments en compte, cela représente **une augmentation nette de 5 220 places.**

CARTE 89 Offre en parking, 2020



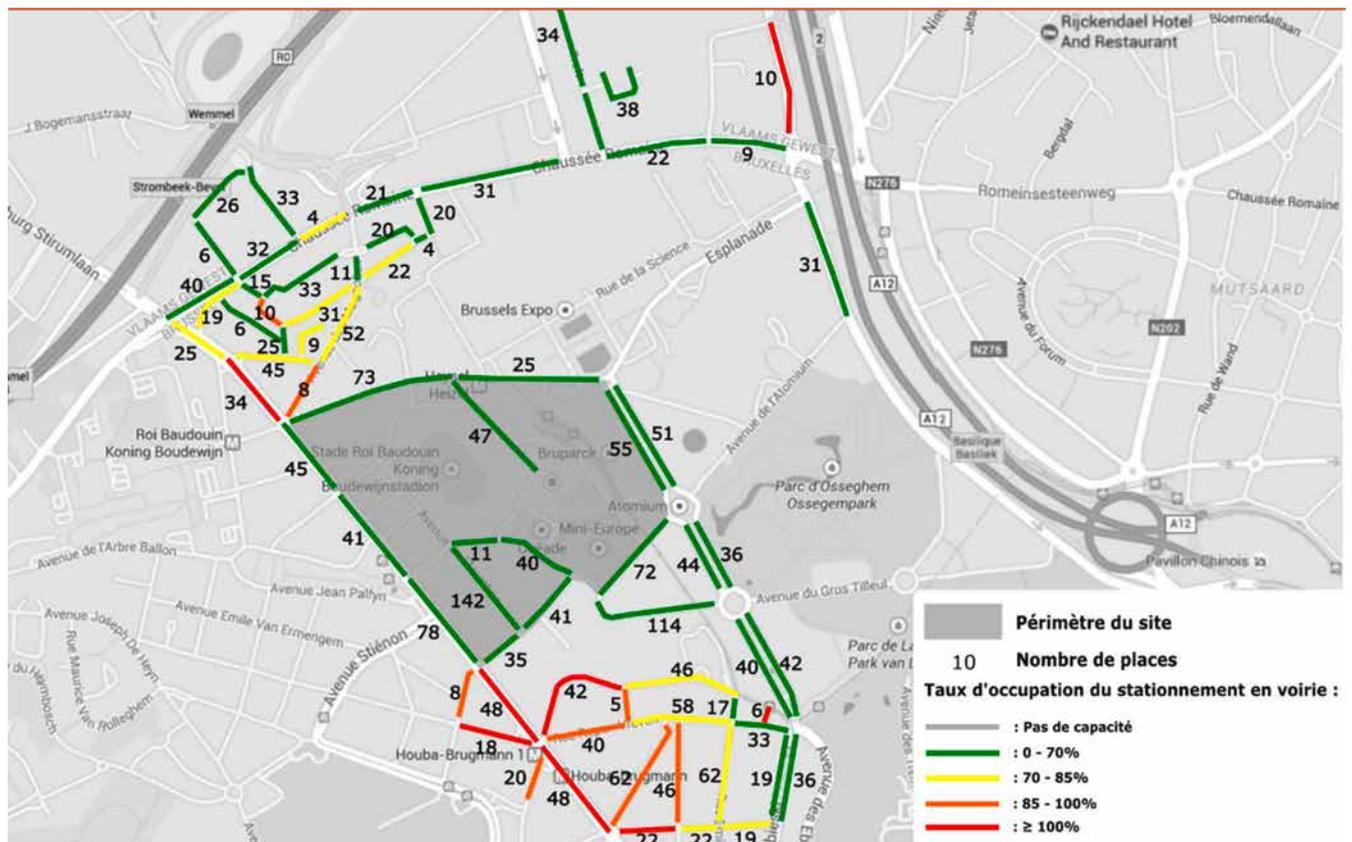
Source : perspective.brussels, Brussels Mobility, Brussels UrbIS®©

CARTE 90 Taux d'occupation de stationnement en voirie mardi 9h00-10h00



Source : RIE, ARIES, PAD

CARTE 91 Taux d'occupation du stationnement en voirie le samedi 15h00-17h00



Source : RIE, ARIES, PAD

8.2 LA LOGISTIQUE

En raison de la forte accessibilité en voiture grâce au Ring, les quartiers du POT sont fort concernés par les flux des marchandises qui se dirigent vers la zone du canal où la marchandise est organisée et traitée.

L'Observatoire de la Mobilité a recensé en 2014 10 000 véhicules de marchandises entrant ou sortant chaque jour depuis la sortie de l'A12 et plus de 2 500 sur les sorties 8 de Wemmel et 7 à Jette à l'entrée long de l'av. de l'Exposition⁵⁷. La circulation de marchandises a un impact sur la congestion routière.

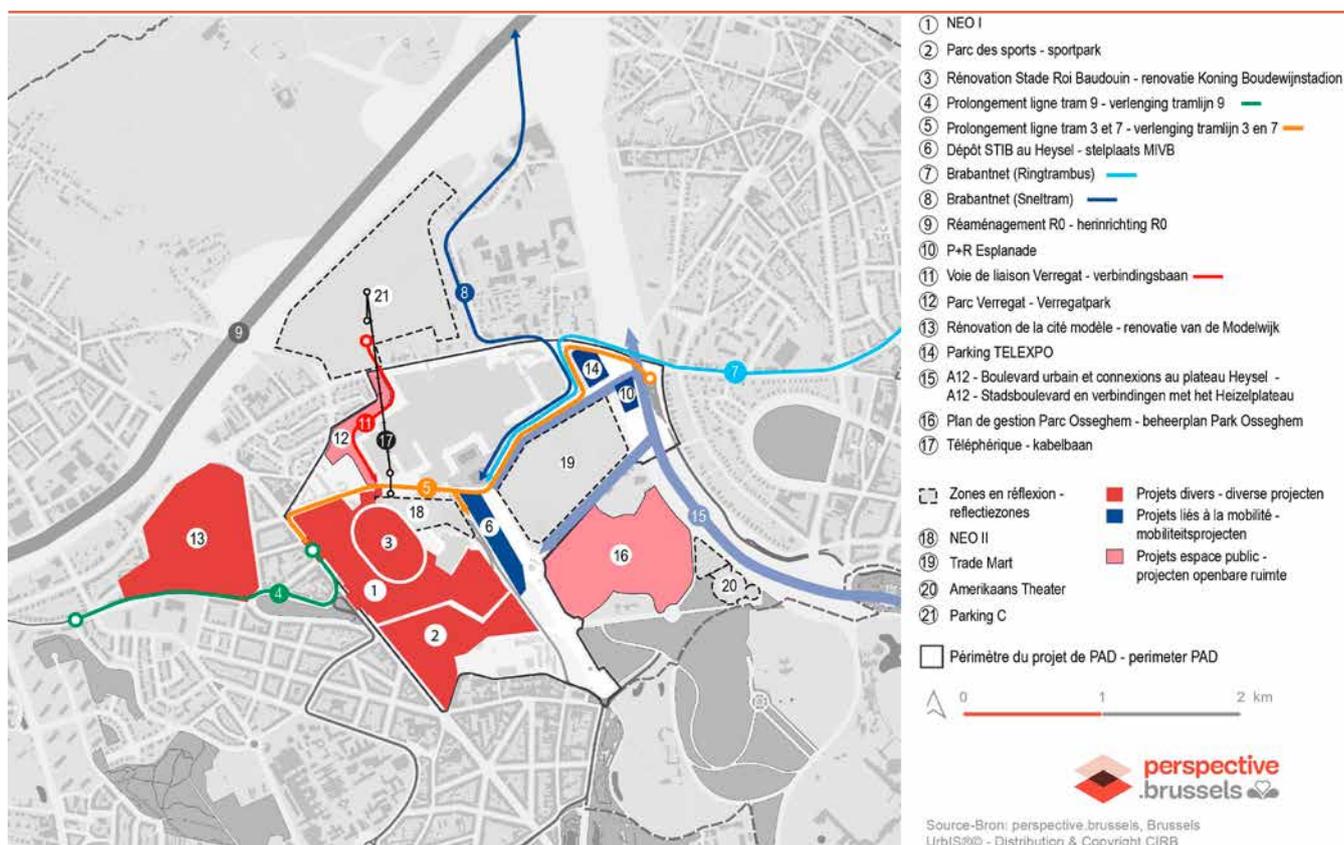
Dans ce cadre, si on tient en compte de la congestion importante du RING Nord liée essentiellement à la fonction économique de la Région, il faut relever qu'une partie de cette congestion est attribuée aussi à la part des camionnettes et camions dans le trafic.

L'av. Houba-de Strooper et l'av. de l'Exposition affichent respectivement à l'heure de pointe du matin un jour ouvrable, 17 % et 10 % de part de véhicules de marchandises dans le trafic. Le taux de congestion est de 40 % pour l'av. Houba-de Strooper et de 60 % pour l'av. de l'Exposition. Le soir cela empire avec un taux qui dépasse les 70 % pour l'av. de l'Exposition.

8.3 PROJETS DE MOBILITÉ PAR MODE

Nombreux sont les projets de mobilité (Carte 92) sur le territoire du POT qui concernent spécifiquement le plateau du Heysel. Certains de ces projets sont plus avancés que d'autres ou restent encore au stade d'idéation. À terme, le plateau du Heysel se transformera en véritable nœud de transport public pour l'aire métropolitaine bruxelloise.

CARTE 92 Projets de Mobilité et zones en réflexion, 2020



8.4 LES PROJETS POUR AMÉLIORER LES RÉSEAUX PIÉTON ET CYCLABLE

Le RER vélo par le programme Werken aan de Ring⁵⁸

Le programme « Werken aan de Ring » vise à améliorer le réseau piéton et cyclable et la sécurité des piétons et cyclistes. Pour atteindre cet objectif, les intersections existantes avec le RO seront améliorées et de nouvelles intersections seront développées. Dans le POT, la première partie de la route RER-vélo F28 (entre Meise et l'Esplanade) a déjà été réalisée en 2019. Cette route RER-vélo reliera Willebroek avec Bruxelles et sera construite parallèlement au côté est de l'A12. La poursuite du développement de ce projet est liée au projet du Sneltram A12.

La création d'une voie verte et d'une passerelle piétonne dans le cadre de la transformation de l'A12 et la création d'un espace vert de 5 ha

La transformation de l'A12 a pour ambition de restructurer les voiries et les espaces dévolus au trafic de l'A12 au profit d'une amélioration significative du cadre de vie des quartiers de Laeken et de Neder-Over-Hembeek (moins de pression automobile, moins de bruit, meilleure qualité de l'air). Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité vise la création d'une « voie verte » entre la zone du canal et le plateau du Heysel, qui sera un maillon du RER-vélo tout en renforçant les qualités de la promenade verte régionale. De plus, ce sera l'opportunité d'offrir un chemin de promenade et un parcours sportif qui donnent accès aux espaces verts de Laeken. Avec la transformation de l'autoroute A12, la Région libère des espaces perdus et les valorise à destination du public.

La création de pistes cyclables avenue de Miramar et avenue Impératrice Charlotte

L'av. de Miramar et l'av. Impératrice Charlotte seront réaménagées dans le cadre de la prolongation du tram 9 et de la nouvelle connexion à l'A12. Avec le réaménagement, les pistes cyclables existantes seront améliorées et des nouvelles pistes cyclables seront créées.

La nouvelle voirie dans le cadre de l'aménagement du parc du Verregat

Dans le cadre du futur parc du Verregat, une nouvelle voirie sera aménagée et elle permettra la connexion cyclo-piétonne entre le futur parc et le plateau.

Projet de parking-relais le long de l'avenue de Madrid

Le projet comprend la construction d'un parking à étages pour environ 1800 places autos et motos et 250 vélos, sur 650 m² dans le cadre de la restructuration de l'autoroute A12. Le parking relais sera relié au terminus du tram 3 par la passerelle de 58 valorisée comme élément esthétique et fonctionnel de liaison entre le parking et le tram, d'une part, et entre le parking et le plateau du Heysel, d'autre part. Le projet prévoit une voie de raccordement à l'A12 (sortie) en passage souterrain. Ce passage pour véhicules automobiles est doublé d'une voie cyclo-piétonne reliant l'av. de Meysse, le terminus de tram, le parking du projet et l'av. de Madrid.

8.5 LES PROJETS EN TRANSPORTS PUBLICS : LES FUTURS TRAMS ET BUS

Si un certain nombre de projets de transport public sont envisagés dans la zone et en particulier sur le périmètre du POT, il reste la question de l'articulation entre les opérateurs des deux Régions.

Projets de trams et de bus portés par De Lijn

De Lijn planifie trois lignes de trams à haut niveau de service dans le cadre du projet Brabantnet. Deux des trois nouvelles lignes se trouveront dans le POT :

- > Le « Ringtrambus » - de l'UZ Jette à l'aéroport de Zaventem pour un total de 17 km de trajet et qui a pour objectif de désengorger le Ring. Il permet de connecter l'UZ Jette à l'aéroport de Zaventem en 38 minutes. Le projet assure une bonne connexion avec le réseau de transport public bruxellois : l'arrêt Heysel sera intégré avec la ligne de métro 6 et avec la ligne de tram 7, et une intégration avec la prolongation du tram 3 sera prévue au niveau de l'arrêt Esplanade. Sur la chaussée Romaine, le projet prévoit une bande de circulation centrale et séparée pour le trambus et des pistes cyclables à sens unique des deux côtés de la chaussée. La place Mutsaard sera déconnectée de l'av. Sint-Anna pour créer des stationnements vélos, des parkings et plus d'espaces sans voitures.

- > Le projet « Sneltram A12 » reliera Willebroek à la gare du Nord avec des nouveaux arrêts à Willebroek, Londerzeel, Wolvertem, Meise et Parking C. Le Ring est croisé à l'aide d'un nouveau pont. Entre l'arrêt à parking C et le plateau du Heysel, le Sneltram circulera le long de la Chaussée Romaine et l'av. de Miramar. Vu l'espace limité sur la Chaussée Romaine, le Sneltram circulera sur la même bande que le trafic routier pour la direction ouest-est. Dans la direction est-ouest le tram circulera sur site propre. Les carrefours de la Chaussée Romaine seront sécurisés par des feux de circulation. Pour la circulation du Sneltram dans l'av. de Miramar, on utilisera les futures infrastructures de la STIB pour le prolongement de la ligne de tram 3. L'arrêt Heysel fonctionnera comme véritable pôle de transport public avec une liaison entre le Sneltram, le Ringtrambus et le réseau de la STIB. Depuis le Heysel, le tram se connectera à la Gare du Nord en utilisant des infrastructures nouvelles et existantes.

Projets de prolongation des trams 3 et 9 de la STIB

La STIB prévoit de prolonger la ligne 3 **jusqu'à la place de Belgique et la ligne 9 à l'arrêt « Europea »** pour desservir le Palais des Expositions de Bruxelles ainsi que le nouveau projet immobilier Néo et le stade de football.

Le prolongement du tram sera l'occasion de la réalisation d'une **zone piétonne** au niveau des palais des Expositions. Le chantier devra redémarrer en 2023 et être finalisé en 2024.

En vue des projets de lignes de tram cités ci-dessus, de l'augmentation des fréquences et de la commande continuée de nouveau matériel roulant, la STIB souhaiterait réaliser, un dépôt de trams de 20 000 m² de superficie avec environ 200 places de parking STIB pour le personnel de jour et de nuit du dépôt, lesquelles places peuvent tenir sur un niveau supplémentaire. Par-dessus ceci, le bâtiment peut compter d'autres niveaux qui peuvent être dédiés à d'autres activités et acteurs. La localisation, qui reste à confirmer, est celle du terrain où aujourd'hui se situe le parking du Kinopolis (cf. carte projets) et au-dessus du dépôt métro.

Dans le cadre du Plan Bus de la STIB, introduit en plusieurs étapes de 2018 à 2021, toutes les lignes de bus desservant le périmètre subissent des modifications d'itinéraire.

8.6 LE RÉAMÉNAGEMENT DU RING ET LA TRANSFORMATION DE L'A12

En ce qui concerne la circulation des automobiles, le programme « Werken aan de Ring » est divisé en trois parties : la partie Nord, la partie Est et la partie Ouest du Ring. Vu que le POT est situé dans la partie Nord, on se concentre ici sur le plan de la partie Nord.

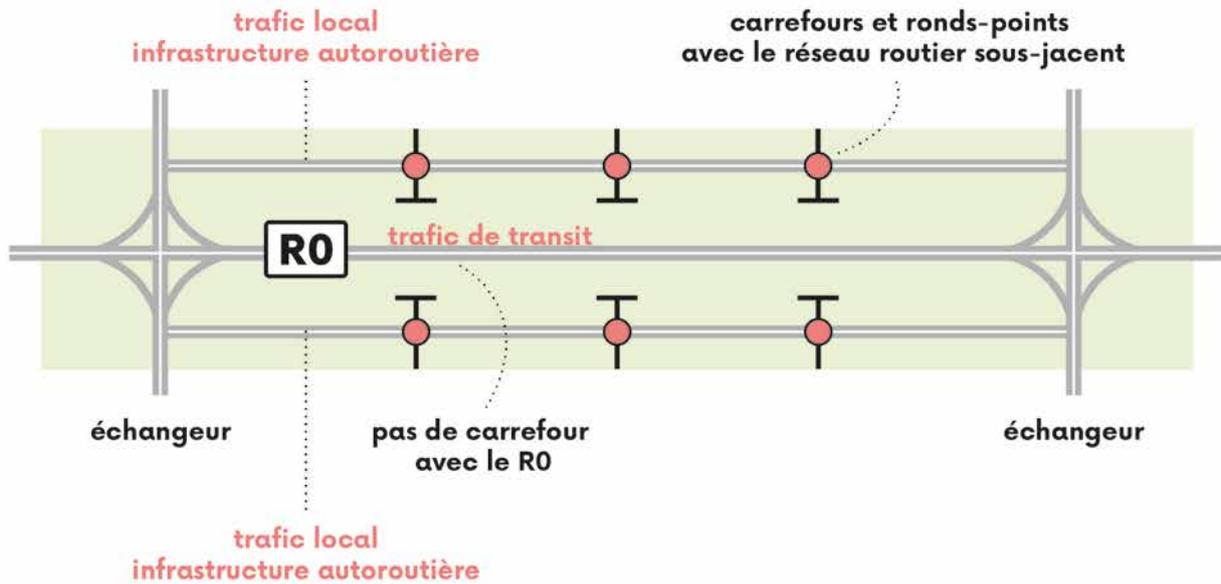
Les quatre objectifs du plan sont :

- > Réaménager des infrastructures anciennes selon le principe de la séparation du trafic de transit et du trafic local pour atteindre une **infrastructure plus sécurisée** : les nombreuses rampes d'accès et de sortie sont très proches les unes des autres, et provoquent des mouvements de tissage dangereux, qui à leur tour provoquent des embouteillages et des accidents. Selon des études précédentes, une séparation du trafic de transit et du trafic local pourrait être une solution.
- > Améliorer la **qualité de vie** autour du RO en tenant compte des aspects de la qualité de vie : mettre en place une hiérarchie dans le réseau routier local et supra-local pour éviter le trafic de contournement, mais aussi mettre en place des mesures visant à réduire les effets négatifs sur l'environnement (par exemple en plaçant des barrières antibruit tout en assurant une intégration paysagère).
- > Améliorer l'**accessibilité multimodale** : le réaménagement du Ring est complété par une amélioration des réseaux piétonnier et cyclable, mais aussi par un développement du réseau de transport public (voir ci-dessus).
- > Assurer une **intégration paysagère** des infrastructures : réduire l'effet barrière du Ring en créant des réseaux piéton et cyclable (des passerelles et des passages souterrains) et des connexions vertes et bleues.

Pour atteindre ces objectifs, trois systèmes de solutions ont été développées :

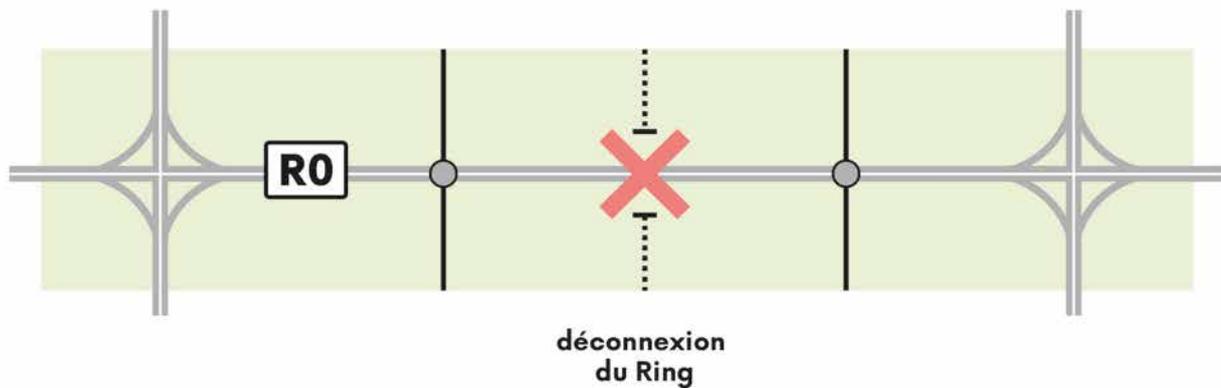
- > **Parallèle** : le système parallèle a principalement comme but de désengorger les agglomérations des environs du Ring. Ce système prévoit une séparation du trafic de transit et du trafic local en développant des voies parallèles des deux côtés du Ring. L'échange entre le trafic de transit et du trafic local se produit dans les échangeurs (le passage entre la voie principale et la voie parallèle n'est possible qu'aux échangeurs). Ce système permettrait de dévier le trafic de contournement passant par les centres et de désobstruer ces zones. En organisant les échangeurs existants plus compacts, il serait possible de prévoir plus d'espaces verts sur le territoire du Ring.

CARTE 93 L'alternative parallèle



Source : Werken aan de Ring.be

CARTE 94 L'alternative light

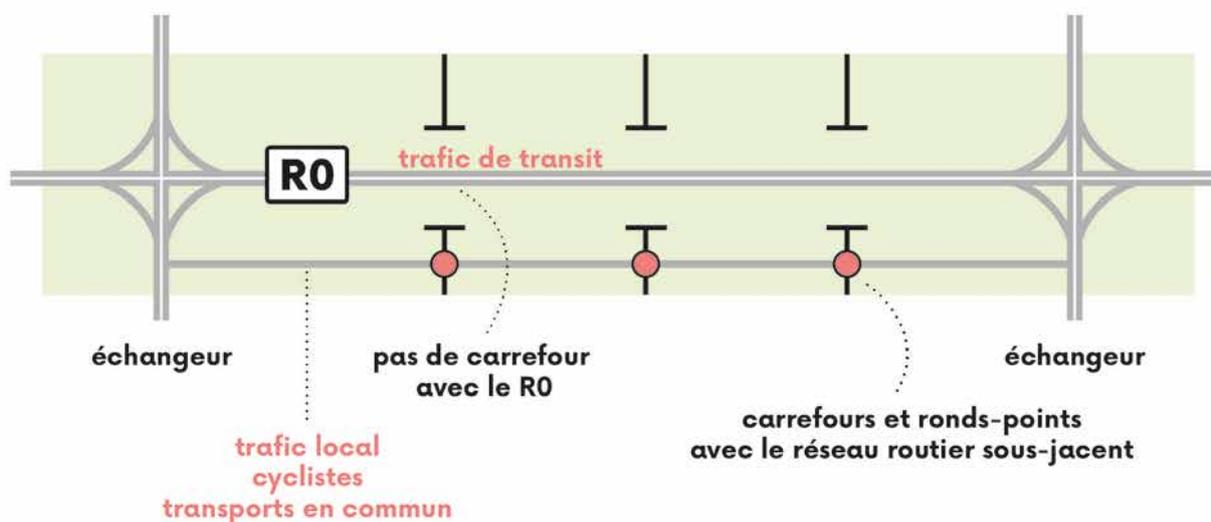


Source : Werken aan de Ring.be

> **Light** : le système light vise à atteindre les objectifs par des interventions minimales et une optimisation maximale de l'infrastructure actuelle. Les interventions possibles sont des séparations ponctuelles et une réduction ou une combinaison des complexes de raccordement. Ainsi, il serait possible de minimaliser les impacts sur les environs immédiats du Ring, d'améliorer la sécurité routière et de faire des améliorations structurelles pour les zones résidentielles, les zones d'activités et le réseau vert et bleu. Cependant, tout type de trafic, régional et local, circulerait sur les mêmes parties du Ring. Par conséquent, il y resterait un mélange de trafic de transit et de trafic local.

> **Latéral** : comme le système parallèle, le système latéral prévoit une séparation du trafic local. Cependant, une route latérale ne serait prévue que d'un côté du Ring. En plus, cette route latérale serait développée comme boulevard urbain qui donnerait aussi de l'espace aux transports en commun et aux cyclistes.

CARTE 95 L'alternative latérale



Source : Werken aan de Ring.be

Dans chacune des 3 alternatives, la possibilité de fermer la sortie 8 du Ring est étudiée. Cette fermeture de la sortie 8 viserait à diminuer la pression automobile sur la commune de Wemmel, mais chargerait potentiellement la sortie 7bis, la sortie 9 sur la commune de Jette et le trafic de transit sur la chaussée Romaine. Remarquons que la sortie 7bis est déjà chargée du fait qu'elle donne l'accès au parking C, où l'offre importante en parking engendre un trafic dense lors des événements ayant lieu dans les Palais du plateau. Ce trafic est engendré tant par les visiteurs que par la logistique.

Pour faciliter la logistique et la circulation depuis le Ring, une nouvelle voie de raccordement est prévue entre le Ring, le parking C et l'av. Impératrice Charlotte. On s'attend à ce que l'aménagement de la voirie **atténuerait l'augmentation prévue de la pression du trafic sur les voies d'accès existantes.**

En 2016, un permis d'urbanisme a été délivré pour la construction de cette route ; ce permis a été prolongé d'un an en 2018 et mis en œuvre côté bruxellois, mais il a été annulé pour la partie située en région flamande. Dans les projets, la future route passera sous la Chaussée Romaine, sera prolongée le long des Palais et rejoindra l'av. Impératrice Charlotte au niveau du sol. Elle consistera dans les deux sens en une voie pour les voitures particulières et une voie pour les navettes et le transport de marchandises.

La fermeture de la sortie 8 répond au statut donné à l'av. Houba-de Strooper de AUTO CONFORT. La transformation de l'A12 en boulevard urbain devrait garantir l'accès au plateau depuis l'A12 éventuellement via l'av. de l'Atomium et l'av. de Miramar.

La transformation de l'A12 en boulevard métropolitain

La transformation de l'autoroute en boulevard urbain aura un impact positif sur la mobilité active comme expliqué dans le point précédent. Concernant l'accès routier, ce projet présente l'opportunité de lier le plateau du Heysel avec le réseau de voirie automobile principal via l'av. de Madrid.

Nouvelle voie de liaison entre le Parking C et l'avenue Impératrice Charlotte

L'agrandissement du parc du Verregat permettrait de relier les modes actifs parallèlement à une nouvelle route. Il conviendrait d'étudier si le projet, dans sa forme actuelle, en particulier le raccordement à l'av. Impératrice Charlotte, s'inscrit dans le cadre de la spécialisation envisagée par Good Move, l'av. Impératrice Charlotte étant une voirie de quartier située dans un maillage allégé.

09.

ENVIRONNEMENT

Ce chapitre traite des principales caractéristiques des différents aspects environnementaux pour le POT ; eau, sol, bruit, pollution d'air, thermographie, espaces (ou)verts. Les incidences environnementales seront étudiées plus en détail dans le rapport sur les incidences environnementales du plan d'aménagement directeur « Heyssel ».

9.1 EAU

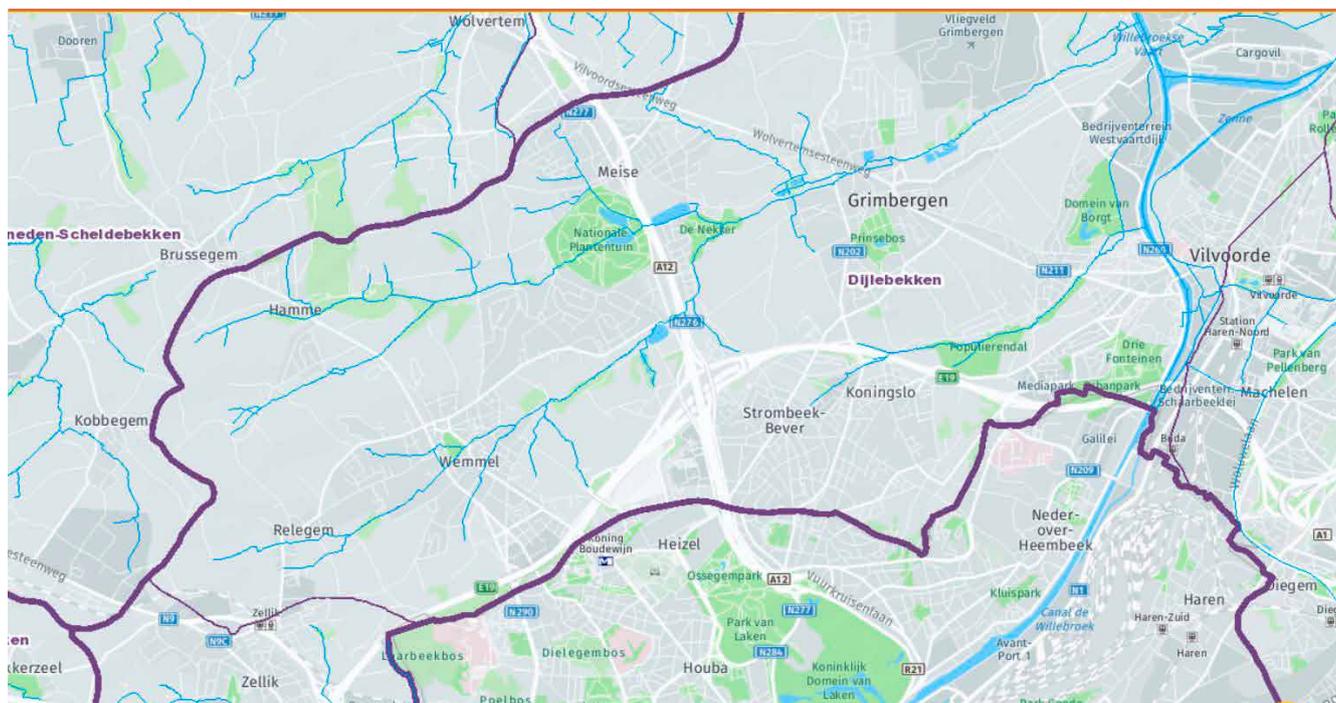
9.1.1 Bassins versants⁵⁹

Le périmètre du PAD est situé dans le sous bassin versant hydrographique du Molenbeek, qui fait partie du bassin versant de la Senne. La Senne s'écoule vers le nord et trouve sa confluence avec la Dyle puis l'Escaut. La pointe nord-est du périmètre est située dans le sous bassin versant du

Tangebeek. La chaussée Romaine correspond à une ligne de crête au nord, séparant deux bassins versants.

Du côté du POT en Flandre, la zone se situe dans le versant de la Dyle.

CARTE 96 Bassins versants coté Flandre du POT



Source : geopunt.vlaanderen, 2020

9.1.2 Réseau actuel

Comme l'illustre la carte ci-dessous (Carte 97), le périmètre du PAD ne présente pas aujourd'hui de cours d'eau en son sein. Seuls quelques plans d'eau sont présents :

- > Deux bassins situés en amont du boulevard du Centenaire, à l'entrée du site du Palais des Expositions, ceux-ci sont alimentés par de l'eau potable ;
- > La fontaine du Trade Mart ;
- > Des bassins situés au sein de Mini-Europe. Ceux-ci ont entre 40 et 50 cm de profondeur et sont alimentés par de l'eau provenant d'un puits situé sur le site. L'eau est également pompée des bassins en aval pour alimenter les bassins en amont afin de pouvoir alimenter les cascades du site. Un petit système de lagunage est également présent.

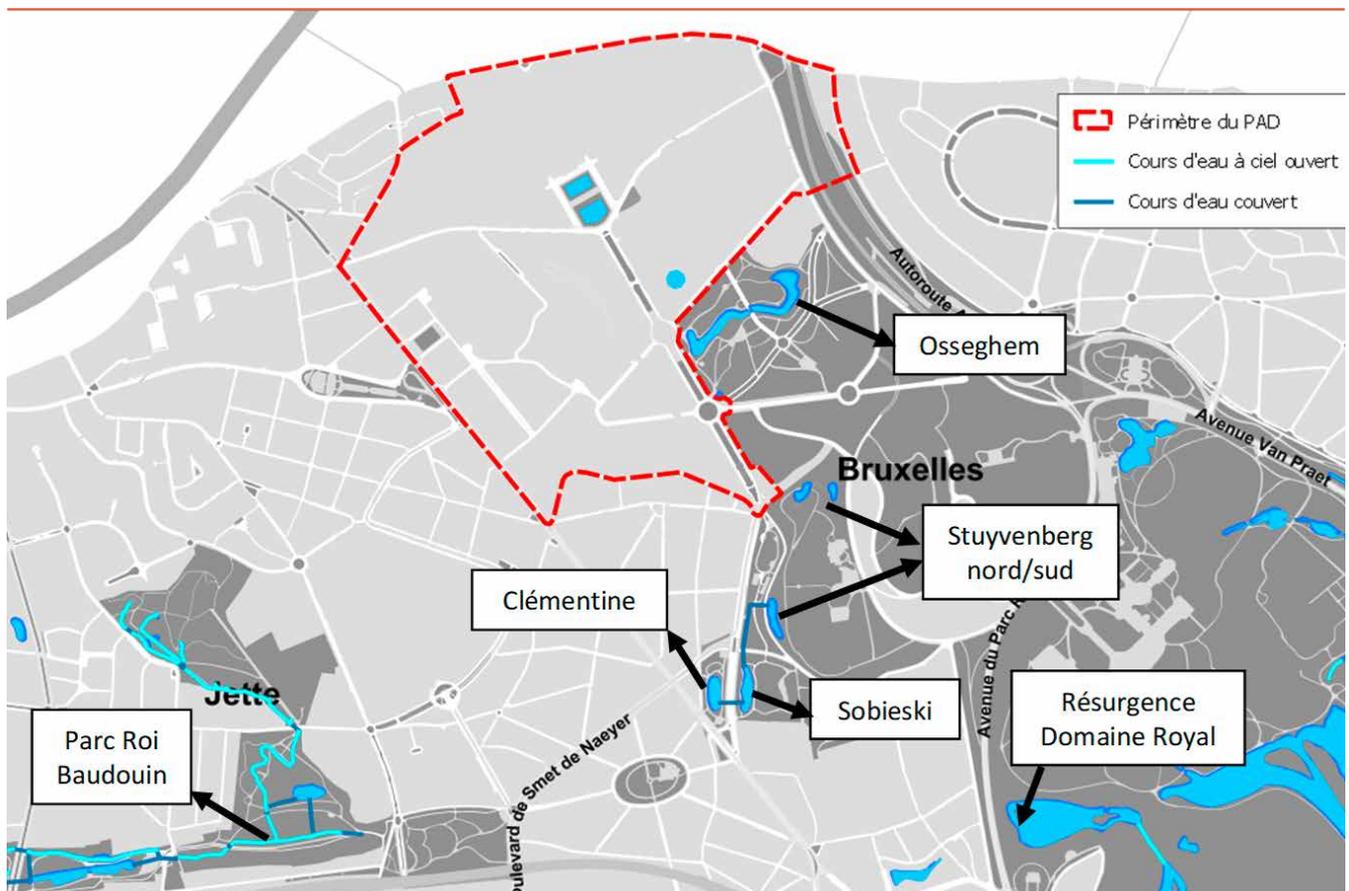
À l'est, le parc d'Osseghem présente des étangs importants qui sont liés au réseau hydrographique (présence d'une source).

En descendant vers le sud, des étangs faisant partie du Stuyvenberg sont rencontrés à l'est de la place Saint-Lambert.

Plus au sud, on rencontre 3 étangs qui sont connectés entre eux :

- > Un étang du Stuyvenberg (alimenté par une source et les eaux de ruissellement) ;
- > Deux étangs du parc Jean Sobieski alimentés par l'étang du Stuyvenberg et les eaux de ruissellement. Ces étangs se situent de part et d'autre du tracé historique de l'Heysselbeek. Leur trop-plein est probablement connecté au réseau d'égouttage ;
- > Tous ces étangs (Osseghem, Stuyvenberg et Sobieski) connaissent un manque chronique d'eau.

CARTE 97 Réseau hydrographique au sein du périmètre du PAD



Source : Aries sur base de Brugis/BGE, 2020

Concernant le Molenbeek, celui-ci vient de l'ouest et n'apparaît plus à partir du parc Roi Baudouin à Jette. À cet endroit, il tombe à l'égout dans le collecteur du Molenbeek et alimente la station d'épuration nord avant rejet dans la Senne. Une partie des eaux de l'ancien tracé naturel du Molenbeek réapparaîtrait à l'air libre au niveau du Domaine royal (résurgence). Ces eaux y alimentent plusieurs étangs, avant d'être rejetées selon un faible débit dans le Canal de Willebroek, via un puits.

Le **maillage bleu du PRDD prévoit une reconnexion du Molenbeek actuellement sous collecteur**. Ce projet vise à reconstituer la rivière via son tracé originel, récupérer un maximum d'eaux propres pour soulager la station régionale d'épuration des eaux usées Nord (STEP nord), et gérer au mieux les crues d'orage avec, entre autres, de possibles réaménagements de marais et de zones humides. Jusqu'à présent, le Molenbeek a été remis à ciel ouvert principalement en amont, dans le parc Roi Baudouin. Ultérieurement, il est prévu de prolonger le Molenbeek jusqu'aux étangs du Domaine royal et donc jusqu'au canal. Le reste de la reconnexion passe par le square Léopold et par le plan d'eau du square Prince Charles.

La Ville de Bruxelles élabore un plan de gestion du parc d'Osseghem dans lequel des solutions pour l'alimentation de l'étang sont envisagées. Des dispositifs pour améliorer l'infiltration des eaux de pluie dans le parc et les alentours devraient permettre d'alimenter la nappe phréatique et l'étang.

9.1.3 Taux d'imperméabilisation

L'imperméabilisation des sols liée à l'évolution de l'urbanisation en Région bruxelloise a fortement augmenté au cours des cinquante dernières années. En 2006, environ 47 % du territoire régional était imperméabilisé (bâtiments, routes, parkings, etc.). Ce taux peut même atteindre plus de 85 % dans des zones centrales de la Région bruxelloise.

Concernant la méthodologie de travail, le calcul du taux d'imperméabilisation a été réalisé au niveau de chaque îlot contenu au sein du périmètre du PAD (Carte 98).

En ce qui concerne la méthodologie du calcul, la surface imperméabilisée équivalente est calculée pour chaque îlot du périmètre du PAD. Celle-ci correspond à la somme des différentes surfaces aménagées présentes au sein de chaque îlot, pondérées chacune par leur coefficient de ruissellement (c'est-à-dire leur contribution effective au ruissellement de surface). Cette surface imperméabilisée équivalente est ensuite divisée par la surface de l'îlot auquel elle se rapporte pour obtenir le taux d'imperméabilité.

Étant donné qu'il est difficile d'accéder à tous les recoins du périmètre du PAD, la détermination des superficies imperméabilisées s'est faite sur base du cadastre, d'un relevé de terrain, de photographies aériennes ainsi que sur base du relevé photographique. Ce calcul est donc théorique et fournit un ordre de grandeur.

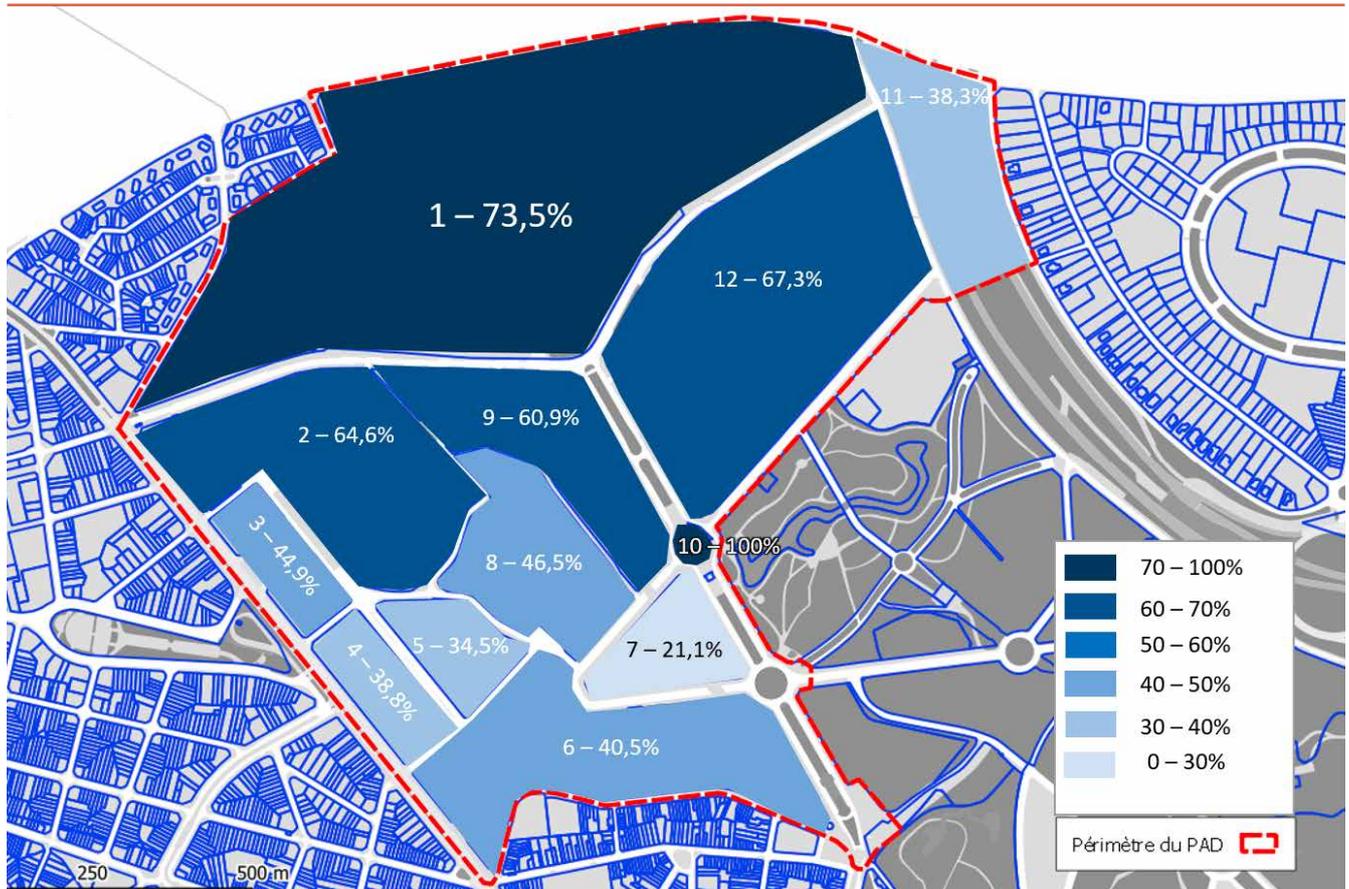
Quelques hypothèses de travail ont été dégagées, à savoir :

- > Cheminements en dolomie et cheminements entre terrains sportifs considérés comme non perméables ;
- > Voies de tram et de métro considérées comme perméables ou semi-perméables, selon les tronçons (contacts pris avec la STIB à ce propos) ;
- > Les zones de parking, le long de l'avenue des Athlètes, sont considérées comme imperméables ;
- > Terrains de sport synthétiques ainsi que certains terrains d'athlétisme considérés comme imperméables ;
- > Sans investigation plus poussée, il est difficile de déterminer la présence d'une éventuelle dalle imperméable ou d'un radier dans le sous-sol. Il a donc été estimé qu'il n'y en avait pas, sauf si connaissance inverse.

Après calcul, il ressort que, dans le périmètre du PAD, **l'imperméabilisation moyenne de l'entièreté des îlots est de 60,4 %**. En comptant les voiries, **l'imperméabilisation globale est de 67,3 %, ce qui est très important**. Ceci signifie que, mis à part les eaux pluviales qui s'infiltrent dans les 32,7 % de surfaces perméables situées au sein du périmètre du PAD, la grande majorité des eaux pluviales ruissellent et sont recueillies pour être évacuées vers les collecteurs, ce qui a un impact considérable sur les risques d'inondations en aval.

En ce qui concerne le taux d'imperméabilisation au niveau de chaque îlot contenu au sein du périmètre, on peut observer que ce taux est assez élevé dans les parties nord et centrale du périmètre du PAD. Ceci est dû **à la présence de nombreux parkings ainsi qu'à une forte densification du bâti** ; essentiellement au niveau du site des Palais des Expositions et au pied de l'Atomium. Cependant, la partie sud du périmètre du PAD est plus perméable du fait de la présence de terrains de sport et de quelques espaces verts.

CARTE 98 Taux d'imperméabilisation dans le périmètre du PAD



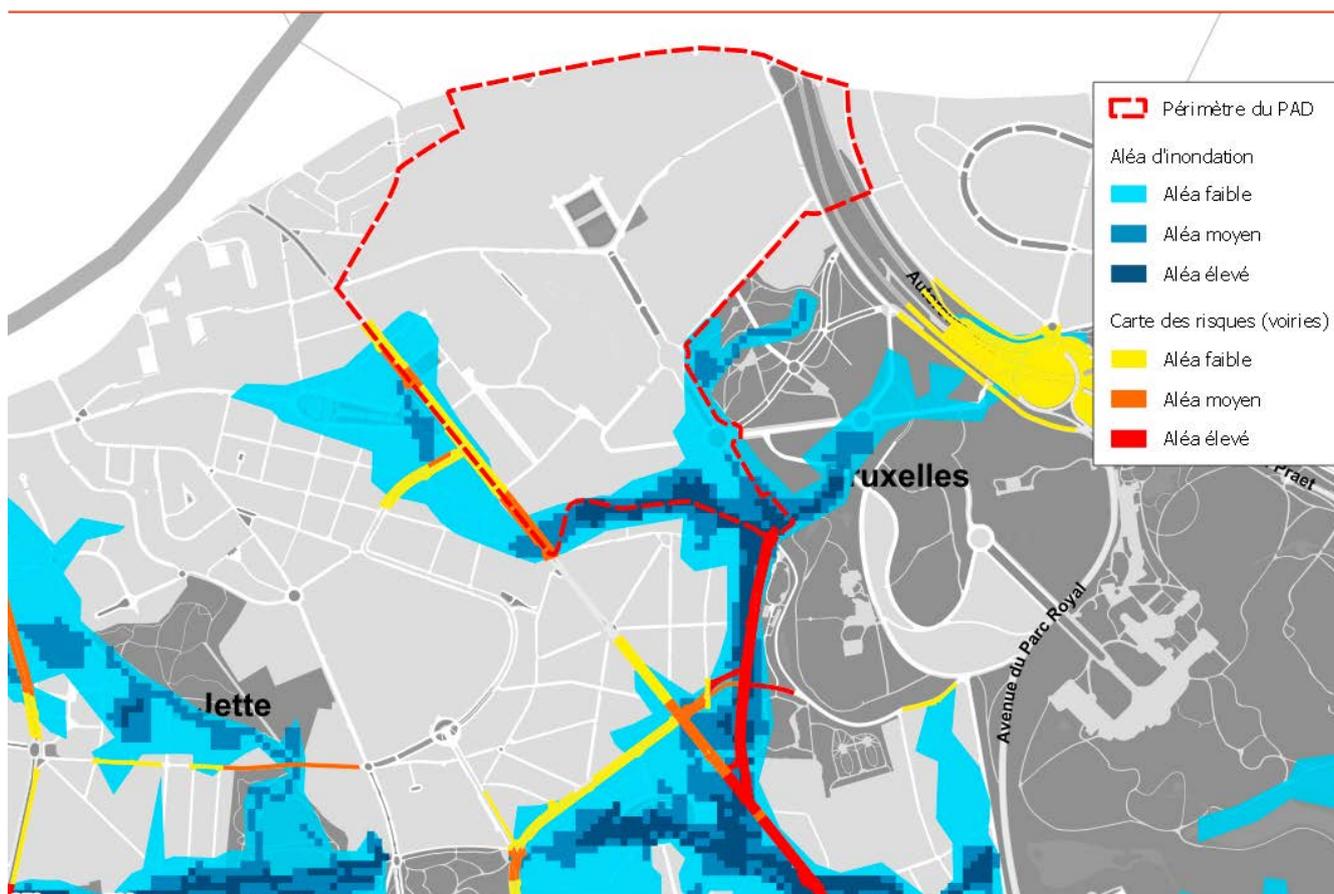
Source : Aries, 2020

9.1.4 Risques et aléas d'inondation

L'aléa d'inondation représente les zones dans lesquelles des inondations sont susceptibles de se produire, de façon plus ou moins importante et fréquente, suite au débordement de cours d'eau, au ruissellement, au refoulement d'égouts ou à la remontée temporaire de la nappe phréatique. La figure ci-après (Carte 99) présente les différentes zones d'aléas en fonction des caractéristiques suivantes :

- > Faible (bleu ciel) : zone pouvant être inondée de façon très exceptionnelle, lors d'épisodes pluvieux que l'on rencontre généralement environ une fois tous les 100 ans.
- > Moyenne (bleu moyen) : zone pouvant être inondée, mais assez rarement, lors d'épisodes pluvieux que l'on ne rencontre généralement environ une fois tous les 25 à 50 ans. Cela concerne 5 % du territoire bruxellois d'ensemble et, ce sur la base des estimations de Bruxelles Environnement dans son dossier « Guide bâtiments durables : les zones d'inondation ».
- > Élevée (bleu foncé) : zone où des inondations s'observent de façon récurrente, au moins 1 fois tous les 10 ans. Cela concerne 1 % du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

CARTE 99 Extrait de la carte d'aléas d'inondation



Source : Aries sur base de Bruxelles Environnement, 2019

Les aléas d'inondation concernent principalement **les rues bordant la partie sud du site** :

- > **À l'ouest**, l'avenue Houba-de Strooper est concernée par des aléas faibles à moyens. Cet aléa est lié au début de l'ancien tracé du Heyselbeek. Les risques d'inondations au niveau des voiries sont également de faibles à moyens.
- > **Au sud**, la rue du Heysel est très concernée par des aléas d'inondation majoritairement élevés. Ici encore, ces inondations sont liées à l'ancien tracé du Heyselbeek.
- > **Coté sud-est**, le long du boulevard du Centenaire, des aléas faibles à moyens proviennent des étangs du parc d'Osseghem et de la source associée.
- > **La place Saint-Lambert** est à la confluence de 3 aléas d'inondation qui continuent ensuite en un seul aléa élevé le long de l'avenue Jean Sobieski. Cette avenue est d'ailleurs considérée en aléa de voirie élevé. L'aléa d'inondation continue ensuite jusqu'au square Prince Léopold à la confluence avec le tracé supposé du Molenbeek.

À ces aléas d'inondation s'ajoutent également la carte des **risques d'inondations** pour les voiries. Ces risques d'inondations sont particulièrement élevés au niveau de l'avenue Jean Sobieski.

9.2 ÉTAT DU SOL⁶⁰

9.2.1 Pollution du sol

En date du 4 mai 2020, la consultation de la carte de l'état du sol publiée par Bruxelles Environnement (Carte 100) montre que les parcelles qui constituent le périmètre étudié sont reprises dans différentes catégories.

Il est important de mentionner que la carte de l'état du sol constitue un outil évolutif et indicatif qui reprend uniquement les parcelles cadastrales pour lesquelles Bruxelles Environnement possède des informations vérifiées en lien avec la qualité du sol. Il existe d'autres parcelles potentiellement polluées ou traitées qui ne sont pas reprises sur la carte car les informations y relatives n'ont pas encore été validées.

CARTE 100 Extrait de la carte de l'état du sol au droit du site



Source : Aries sur base de Brusoil, consulté le 04/05/2020

Explication de la carte

Les obligations qui découlent de cette classification sont les suivantes :

- > Pour les parcelles non reprises à l'inventaire de l'état du sol : pas d'obligation d'étude mais obligation de déclaration à Bruxelles Environnement en cas de découverte de pollution du sol, en cas d'événement susceptible d'entraîner une pollution du sol imminente ;
- > Pour les parcelles en **catégorie O** (éventuellement superposée à une autre catégorie), une reconnaissance de l'état du sol (RES) doit être réalisée en cas de fait générateur (vente, cession ou cessation d'activités à risque, demandes de permis,...) ;
- > Aucune obligation ne pèse sur les parcelles en **catégorie 1** ;
- > Sauf mention contraire sur l'attestation de l'état du sol, aucune obligation ne pèse sur les parcelles en **catégorie 2**. Un changement de la sensibilité d'une parcelle, engendre la nécessité de vérifier les conclusions des études de pollution du sol antérieures affectant cette parcelle. Les terres qui sont excavées ne peuvent être réutilisées sur site ou à l'extérieur de la parcelle d'origine que moyennant un rapport technique (conforme au Code de Bonne Pratique « Terres excavées ») démontrant cette opportunité ;
- > Les parcelles en **catégorie 3**. Les restrictions d'usage imposées doivent à tout moment être respectées, ou levées moyennant l'accord préalable de Bruxelles Environnement au travers d'un projet de gestion du risque. Un changement de la sensibilité d'une parcelle engendre la nécessité de vérifier les conclusions des études de pollution du sol antérieures affectant cette parcelle. Les terres qui sont excavées ne peuvent être réutilisées sur site ou à l'extérieur de la parcelle d'origine que moyennant un rapport technique (conforme au Code de Bonne Pratique « Terres excavées ») démontrant cette opportunité ;
- > Les parcelles en **catégorie 4** doivent faire l'objet d'un traitement.

Le périmètre du PAD présente 36 parcelles reprises à l'inventaire d'état du sol. Parmi celles-ci, 11 parcelles présentent des installations dont les rubriques sont à risque pour le sol. Parmi les 36 parcelles, 13 parcelles présentent des pollutions qui dépassent les valeurs d'intervention et 13 dépassent les normes d'assainissement. Les pollutions dépassant les normes d'intervention sont pour la plupart du temps localisées sur certaines parties de parcelles.

L'état du sol devra être pris en compte pour le développement du site.

9.2.2 Sols vivants

Le sol n'est pas qu'une surface à aménager. Selon les analyses de Bruxelles Environnement, le sol est une matière transversale qui intervient dans plusieurs autres thématiques. Une vision multifonctionnelle pour les sols concernés doit être établie.

La stratégie *Good Soil* est en train de se mettre en place depuis fin 2019. Dans cette nouvelle stratégie, 4 fonctions principales sont défendues : l'agriculture urbaine, la biodiversité, la gestion des eaux pluviales et l'économie circulaire. Ces 4 fonctions rendent d'autres services aux Bruxellois notamment pour les aspects récréatifs, la protection contre l'érosion et la compaction, les puits de carbone, les îlots de fraîcheur...

Dès lors, en plus des aspects liés à la pollution du sol, les aspects suivants pourraient être étudiés :

- > Capacité de filtration, de ruissellement et d'absorption du sol pour évaluer le potentiel d'infiltration des eaux pluviales ;

- > Existence ou suspicion d'existence de zones humides en vue d'un éventuel classement en zone préservée ;
- > Les sols vivants et leur richesse en microorganismes, comme support à la biodiversité et à l'agriculture ;
- > Les propriétés physico-chimiques, la fertilité/qualité agronomique des sols pour des aspects liés à l'agriculture urbaine et à la biodiversité ;
- > L'érosion et la compaction des sols en place ;
- > Optimisation de la consommation du sol, voire la dés-imperméabilisation de certains sols, en vue de restaurer les sols et le fonctionnement écologique du territoire ;
- > Les masses de terres excavées et de granulats issus des déchets de démolition à réutiliser dans la zone d'étude.

Toutes ces données permettraient une gestion plus efficace et surtout orientée services écosystémiques des sols dans le cadre de projets de planification territoriale.

Une cartographie des sous-sols devrait permettre d'identifier les endroits potentiels d'infiltration afin de créer davantage de zones perméables.

9.3 ESPACES VERTS ET BIODIVERSITÉ

9.3.1 Constats

Le territoire du POT a peu de zones de carence en espaces verts grâce à la présence notamment des parcs d'Osseghem et de Laeken ainsi que des espaces verts situés à Jette (parc Baudouin, Laerbeekbos, Dielegembos,...) (Carte 101). Il y a néanmoins une **pression importante sur les espaces verts existants. En outre, avec la création de nouveaux logements, les besoins risquent d'augmenter encore à l'avenir.**

Une étude lancée par les Régions flamande et bruxelloise analyse les espaces ouverts dans et autour de Bruxelles afin de trouver des opportunités de connexion et de réalisation d'un vrai maillage d'espaces (ou)verts au niveau métropolitain (Carte 102).

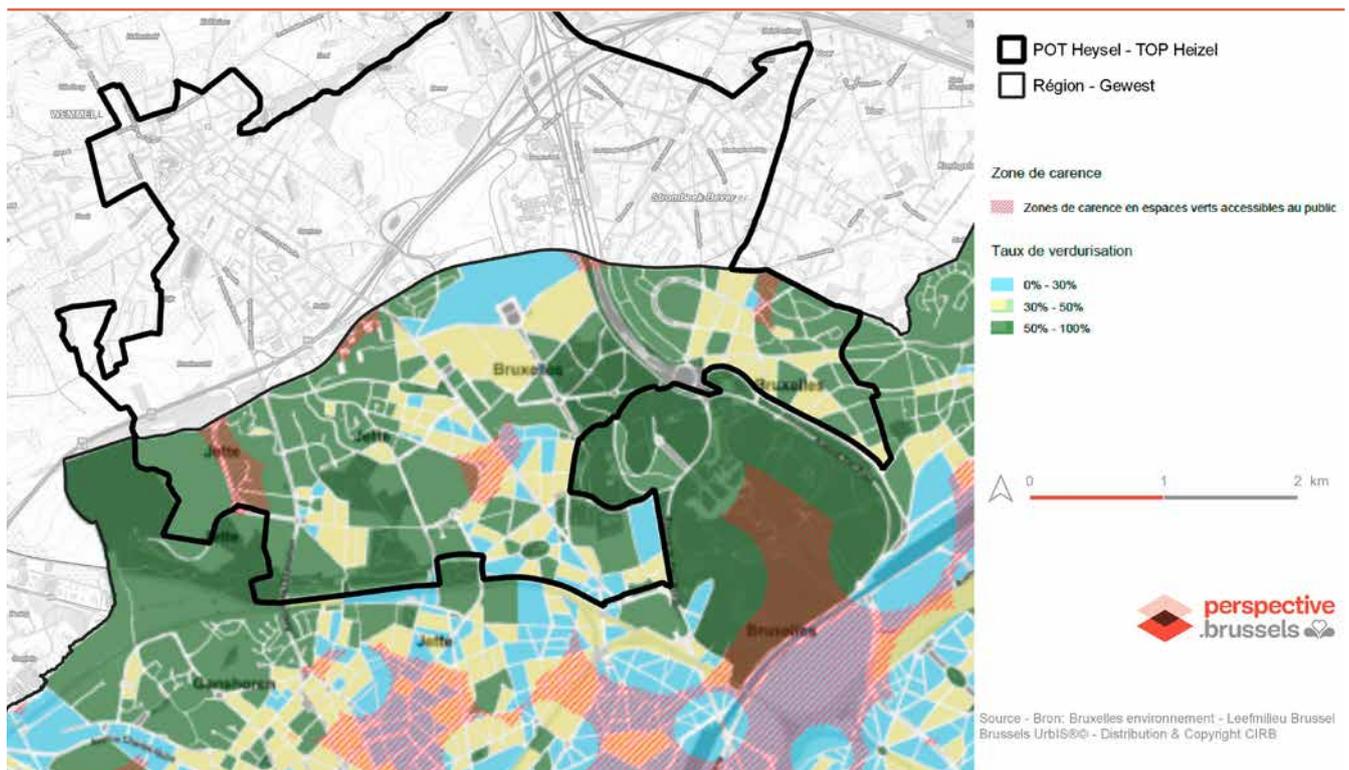
Les espaces verts et ouverts prennent différentes formes sur cette partie métropolitaine autour de Bruxelles. Allant du nord vers le sud on note les espaces (ou)verts suivants :

- > Plantentuin Meise ;
- > Les terrains agricoles : Potaarde en Beverkouter séparés par l'A12 ;
- > Parc d'Osseghem ;
- > Parc de Laeken ;
- > Domaine royal de Laeken.

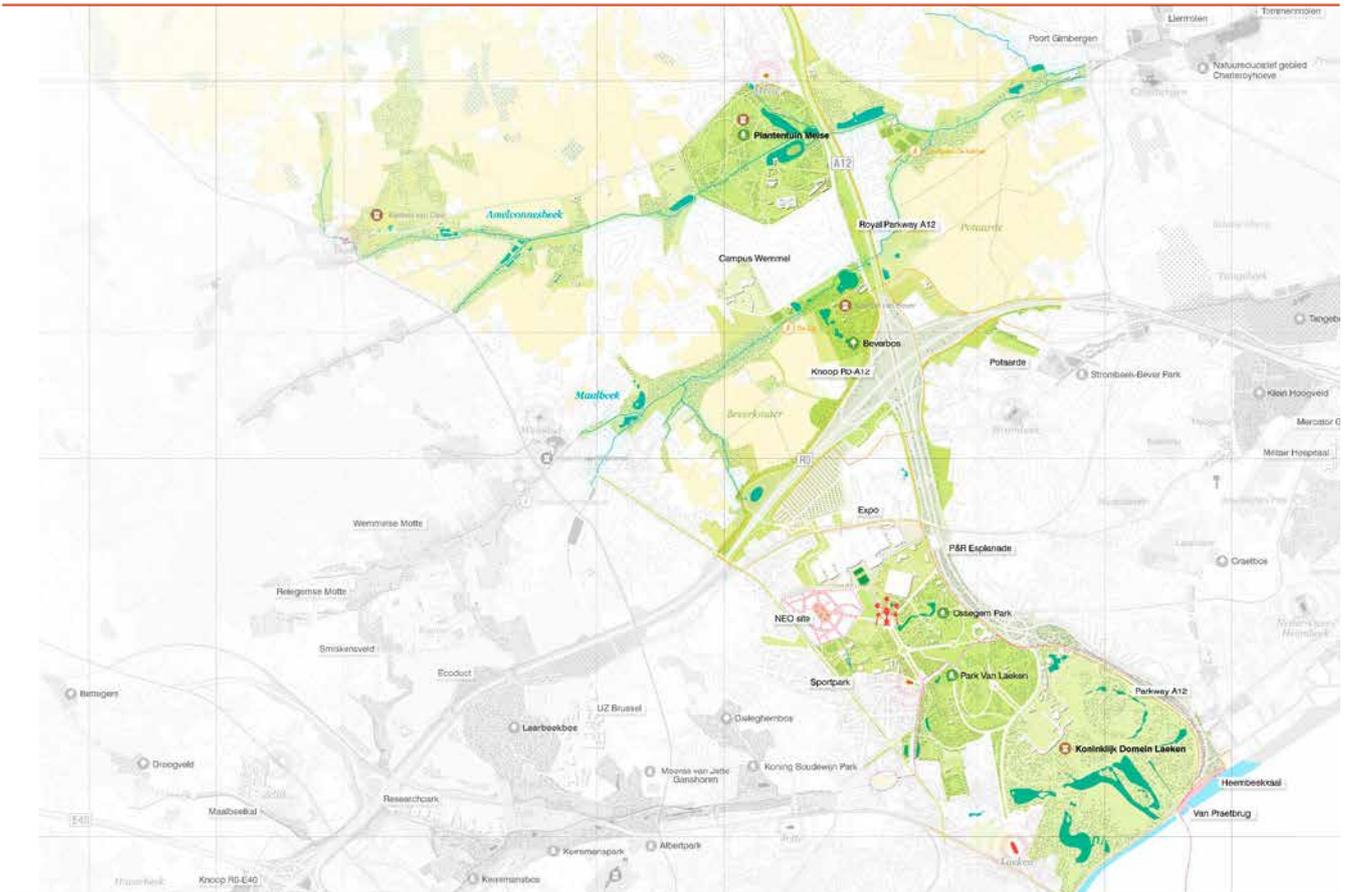


↑ Parc d'Osseghem – Ossegepark
© Visit Brussels – Jean-Paul Remy

CARTE 101 Zones de carence en espaces verts accessibles au public



CARTE 102 Étude interrégionale : Analyse des espaces ouverts dans et autour de Bruxelles



Source : BUUR, 2020 pour la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande

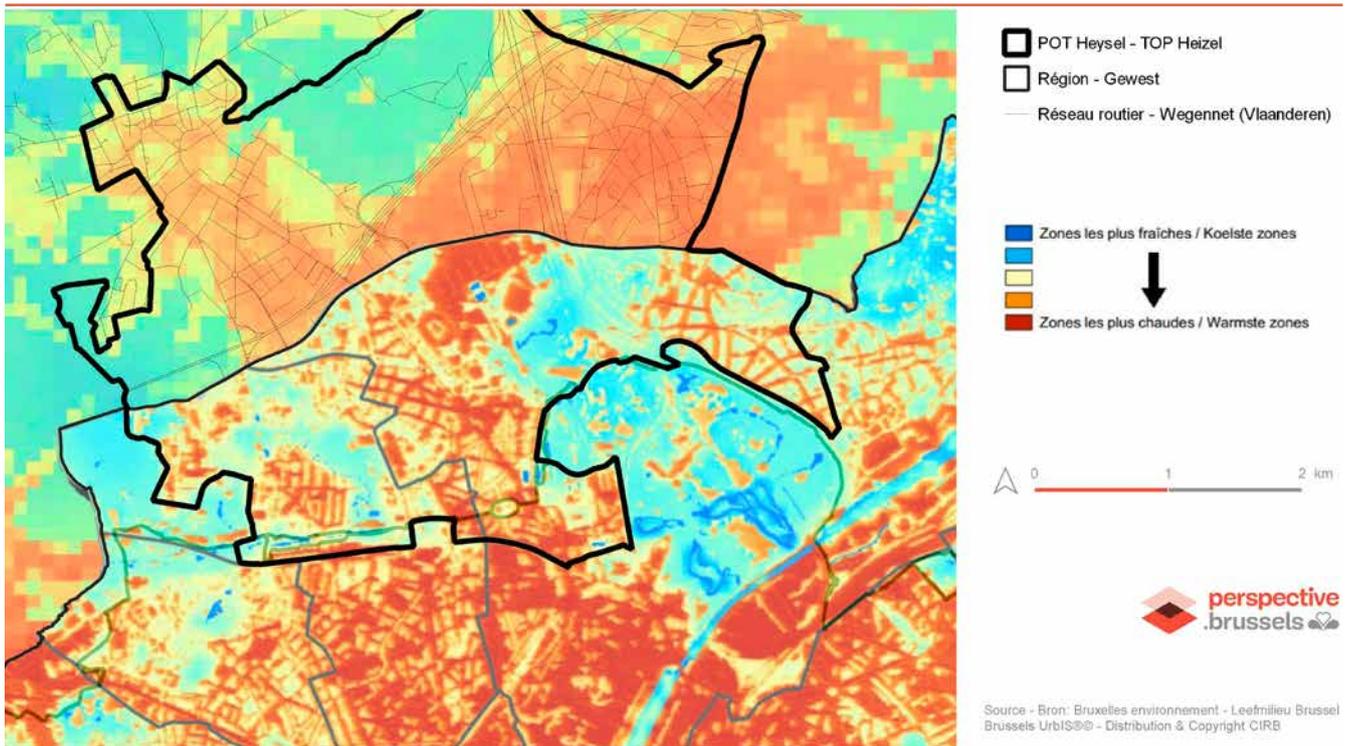
Différentes conclusions et recommandations sont en cours :

- > **Lier les espaces (ou)verts existants peut augmenter significativement leur impact et leur rôle écosystémique.** On remarque que, pour la zone du POT et du PAD, les îlots de fraîcheur se situent autour des espaces (ou)verts et les îlots plus chauds se situent dans les quartiers résidentiels et bâtis. Les espaces ouverts existants peuvent jouer un rôle climatique et thermique au-delà de leur environnement proche (Carte 103).

Les terrains agricoles, le Beverkouter et le Potaardekouter, assurent un refroidissement. Afin de maximaliser cet impact, il faut renforcer la connectivité entre et avec ces espaces ouverts. Si on assure des connexions écologiques vertes pour amener le refroidissement vers les zones résidentielles de Strombeek et Boechout et vers la Région bruxelloise, l'impact de ces terrains agricoles pourrait être plus grand (Carte 104).

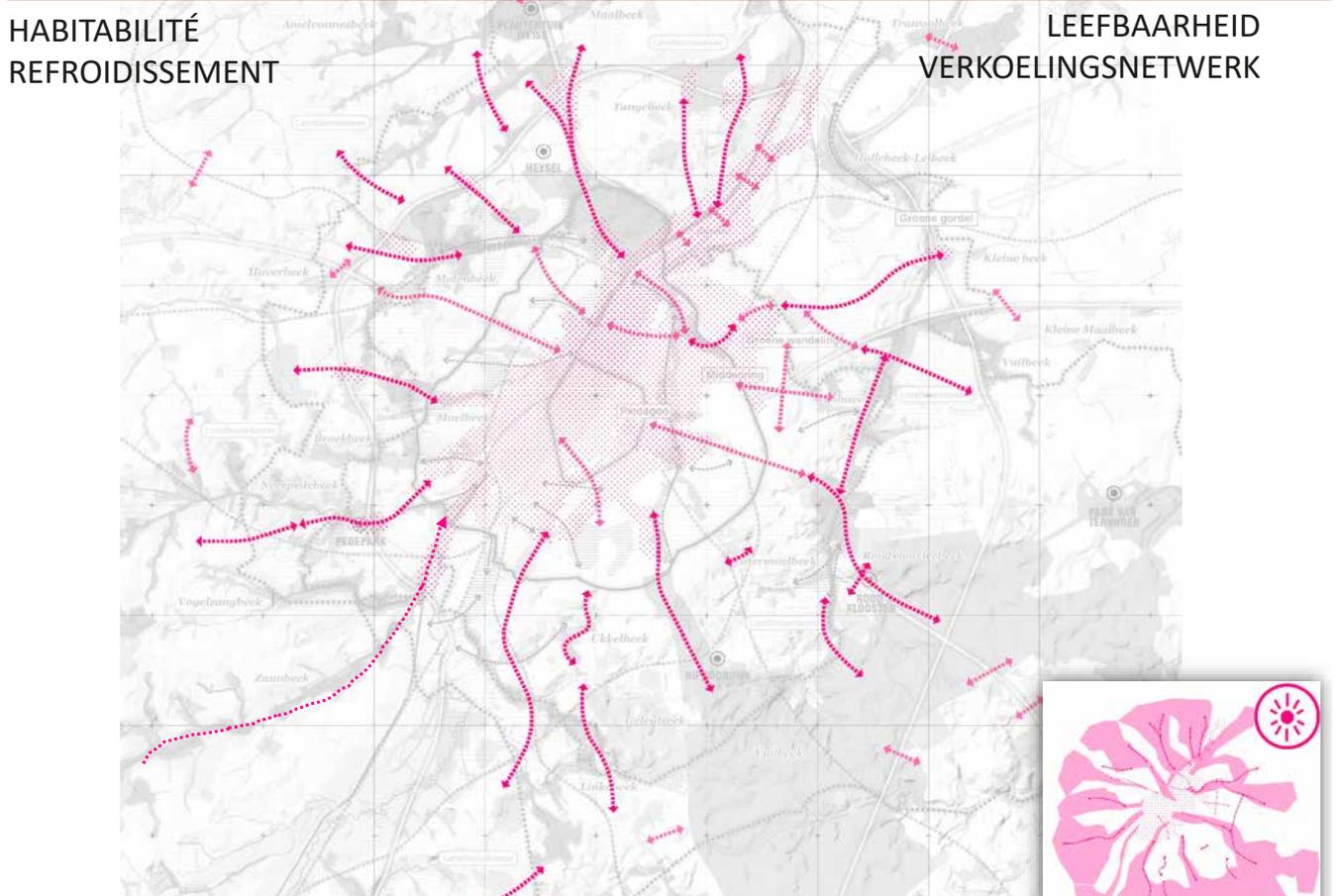
- > **Optimiser l'agriculture** (dans le POT pour la partie Région flamande) en fonction des caractéristiques naturelles. En dehors des vallées, il existe des problèmes de sécheresse des sols. Il y a donc nécessité d'améliorer la rétention de l'eau, de créer des zones de tampon et d'infiltration, d'adapter des zones agricoles pour plus de performance et moins d'érosion ;
- > De **grandes infrastructures routières** sont présentes sur le territoire et forment une **barrière** importante (nuisances sonores, de visibilité et traversabilité, maillage écologique,...). Perméabiliser ces barrières est un enjeu important ;
- > Étudier la **reconnexion du maillage récréatif**.

CARTE 103 Cartographie des îlots de fraîcheur



Source : Bruxelles Environnement, Brussels Urbis©

CARTE 104 Habitabilité, refroidissement



9.3.2 Maillage jeux

Bruxelles Environnement gère une soixantaine d'aires de jeux et de sport dans ses espaces verts, en Région bruxelloise. Amorties, certaines d'entre elles doivent être, sinon remplacées, du moins restaurées. Bruxelles Environnement a mené une étude quantitative et qualitative des plaines de jeux et de sport bruxelloises (sur l'offre et la demande, la localisation,...). Il ressort que :

- > s'il existe plus de 300 aires de jeux régionales et communales, leur répartition n'est pas idéale : des zones de carence existent, notamment dans les quartiers pauvres de la ville où la demande est pourtant importante ;
- > il manque des espaces de jeux adaptés pour les familles, les filles, les grands enfants (10-12 ans) et les enfants handicapés ;
- > certains équipements ne permettent pas une utilisation variée et limitent le potentiel de la plaine de jeux ;
- > les enfants aiment aussi s'approprier les espaces de jeux informels qui se créent entre les modules, les équipements.

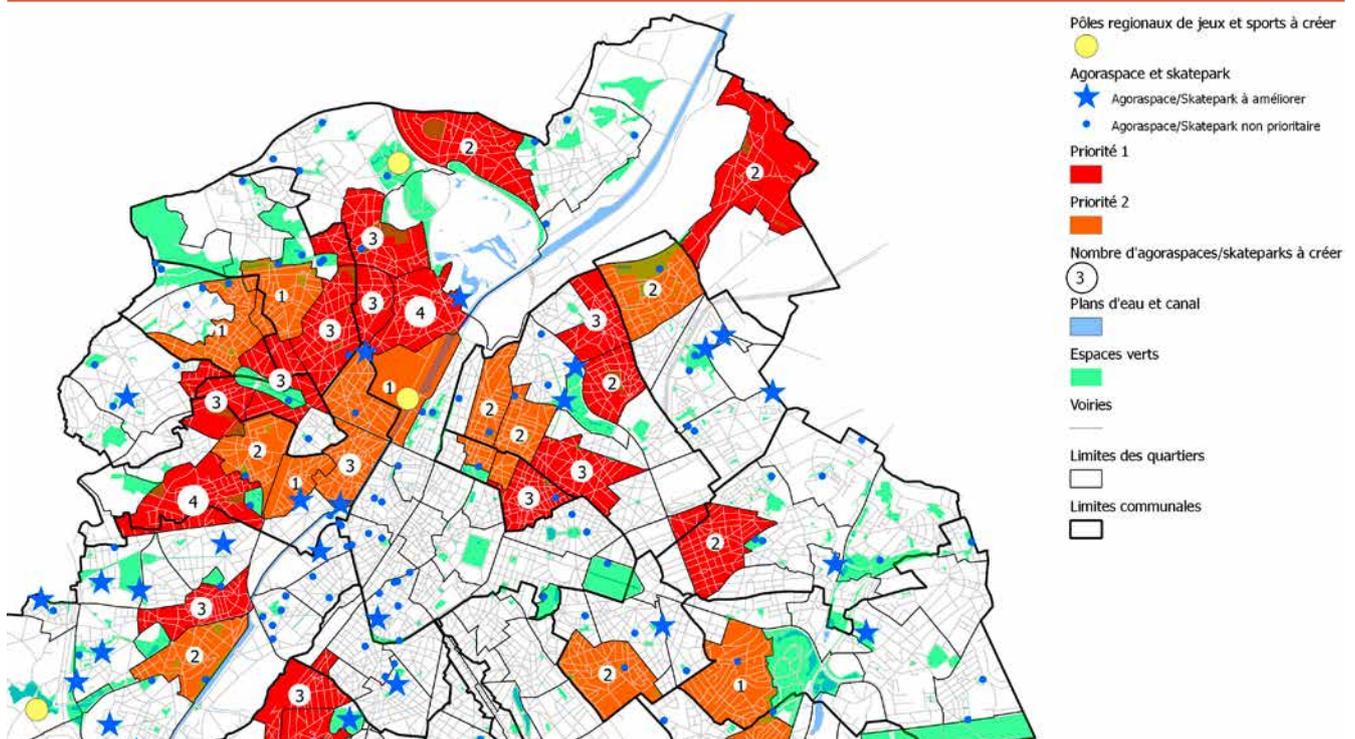
Bruxelles Environnement prend en compte quelques grands principes pour toute rénovation ou création d'aires de jeux ou de sport dans sa stratégie de mise en place d'un maillage jeux afin de garantir une couverture suffisante du territoire et amplifier la qualité ludique de l'offre existante :

- > les quartiers pauvres en infrastructures ludiques seront privilégiés ;
- > il faudra diversifier les types de plaines de jeux (aventure, nature, sport, thématique spécifique,...), augmenter leur potentiel inventif et leur originalité, répondre aux besoins des catégories d'utilisateurs pour lesquelles l'offre est faible ;
- > ouvrir l'espace, ne pas clôturer l'aire de jeux pour augmenter son rayonnement, son intégration dans un environnement plus grand ;
- > intégrer dans le paysage (notamment dans les espaces verts, sur les places...), des éléments informels qui stimulent le jeu. À l'inverse, intégrer les caractéristiques du paysage (arbre, pente, relief...) dans les zones de jeux formelles ;
- > privilégier la participation des enfants et des riverains lorsque l'aménagement d'une plaine de jeux dans leur quartier est prévu ;
- > travailler sur le terrain avec les contrats de quartier.

Les cartes ci-dessous (Carte 105 et Carte 106) montrent les carences en plaines de jeux et sport dans l'ensemble du périmètre. Nous sommes ici en zone de priorité 1 et 2, avec besoin de 4 à 6 plaines de jeux pour les quartiers dans le POT autour du PAD.

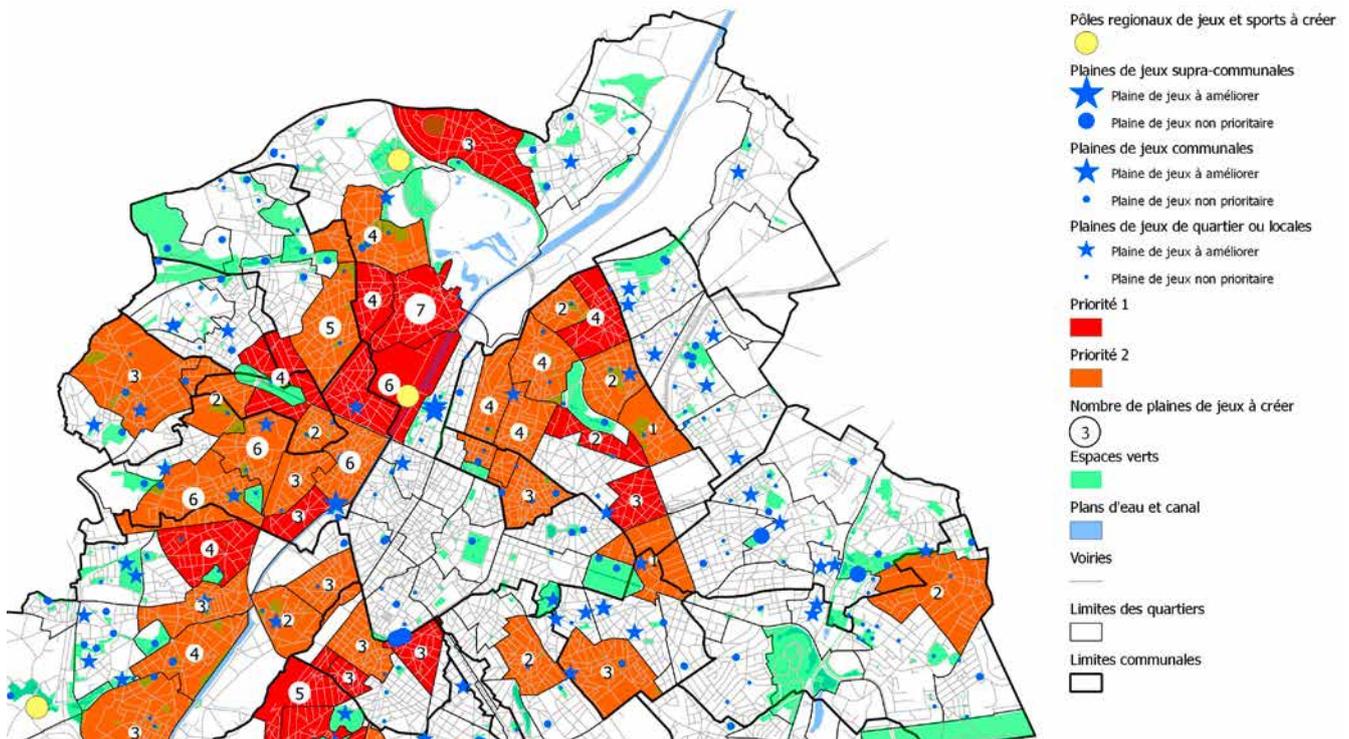
Au niveau du PAD il n'y a pas de manque significatif en termes de maillage de jeux. Au niveau du POT oui, plus précisément dans les quartiers Mutsaard et Houba.

CARTE 105 Zone d'intervention prioritaire, Agoraspaces et skatepark, 2020



Source : Bruxelles Environnement

CARTE 106 Zone d'intervention prioritaire, Plaine de jeux, horizon 2020



Source : Bruxelles Environnement

9.3.3 Agriculture urbaine

Avec la stratégie *Good Food*, la Région bruxelloise s'est donné comme objectif que 30 % de la consommation en fruits et légumes devraient être produits localement d'ici 2035.

Dans ce sens, il faut étudier dans chaque projet urbain les potentialités d'inclure des opportunités innovantes pour l'agriculture urbaine et exploiter les possibilités et potentialités.

La qualité agronomique du sol est à vérifier si on développe en pleine terre (pollution éventuelle du sol, présence des bons paramètres physico-chimiques,...).

Il faudra également identifier les potentialités de développer de l'agriculture urbaine sur les toitures, dans les bacs,....

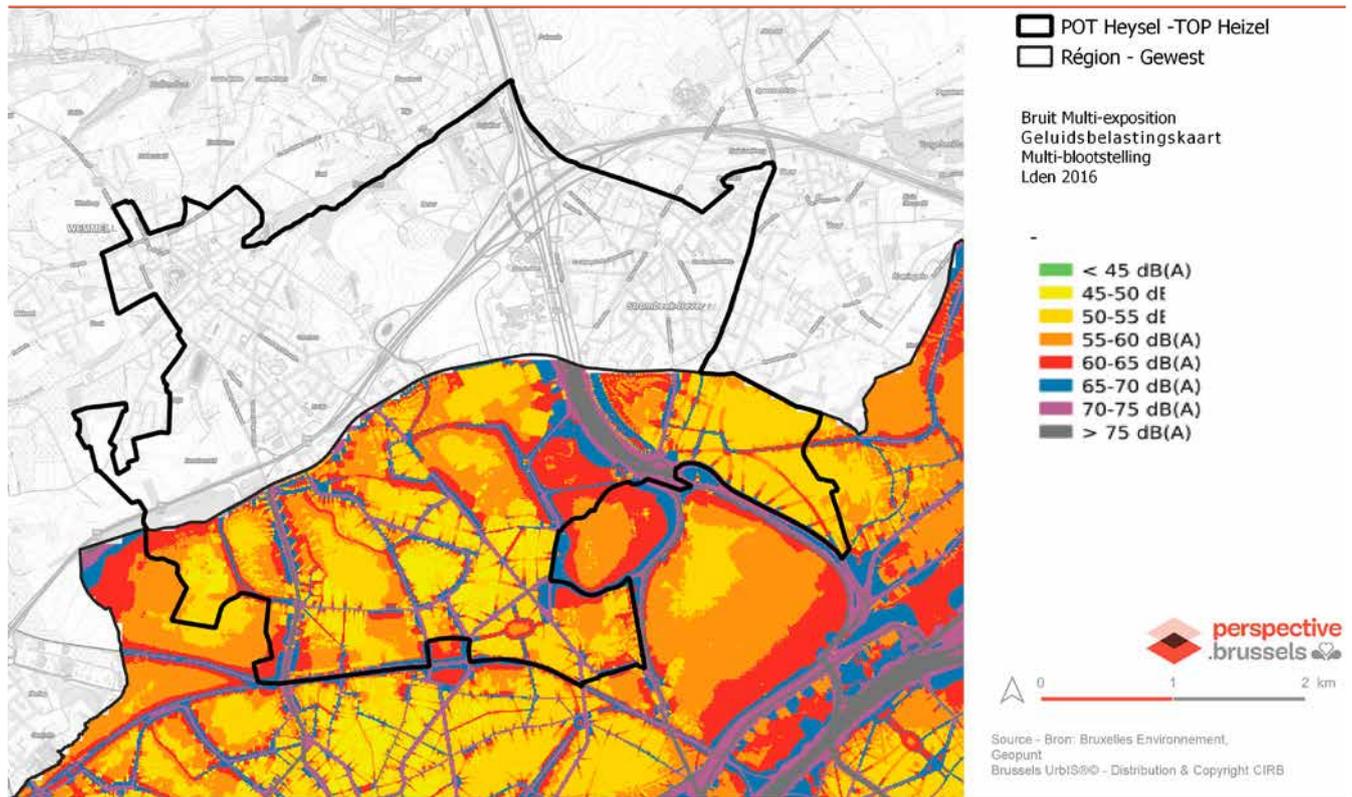
9.4 BRUIT

Des **zones bruyantes se situent autour des axes routiers dans le POT**. Le bruit y est, en journée, principalement causé par les voitures circulant sur les grands axes métropolitains et le RING (Carte 107).

Le **niveau de bruit est particulièrement élevé autour du RING, de l'A12, de l'avenue du Parc Royal et de l'avenue Houba-de Strooper** (Carte 108), ce qui entraîne dans le parc d'Osseghem des nuisances sonores de plus de 55dB et pour la partie est du périmètre du PAD de plus de 60dB.

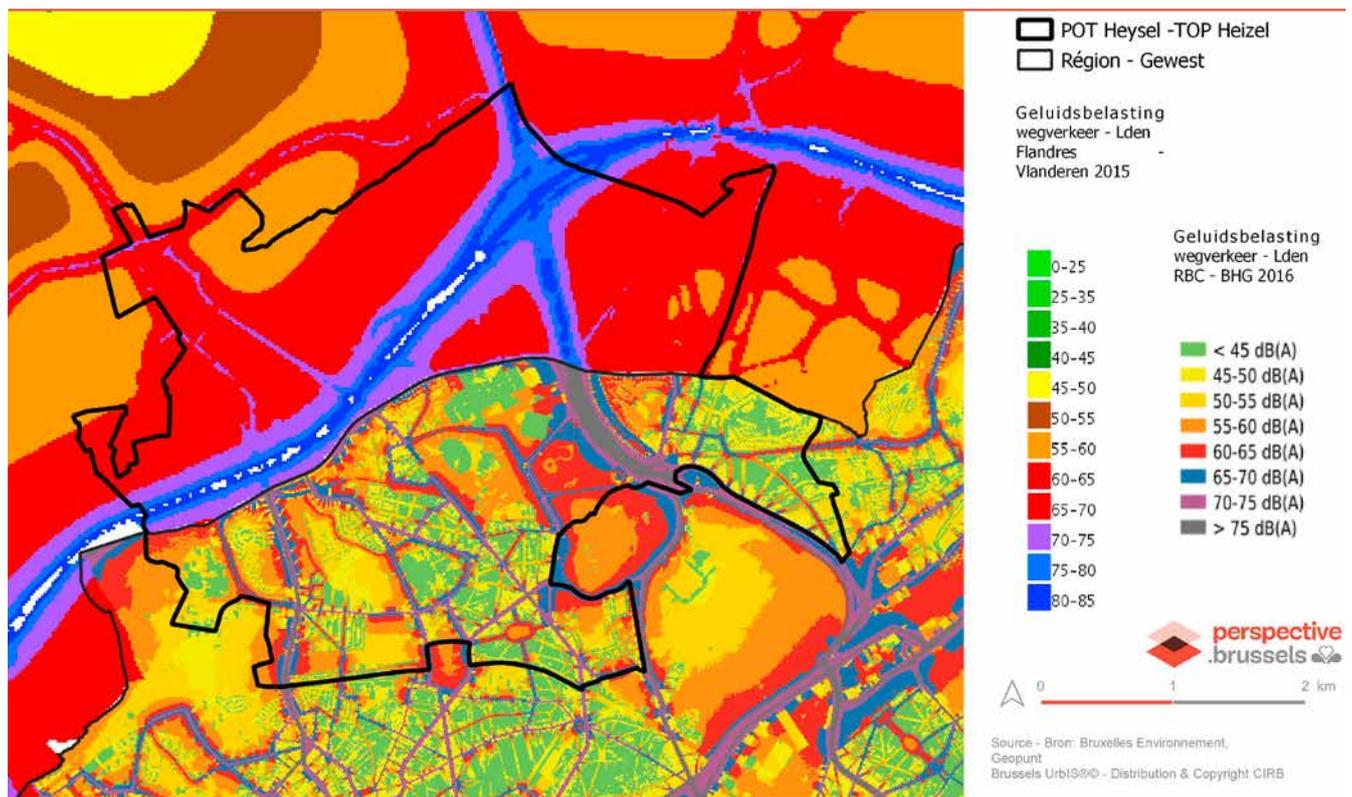
Les nuisances causées par les trafics aérien et ferroviaire sont faibles (Carte 109 Carte 110).

CARTE 107 Cartographie bruit multi-exposition



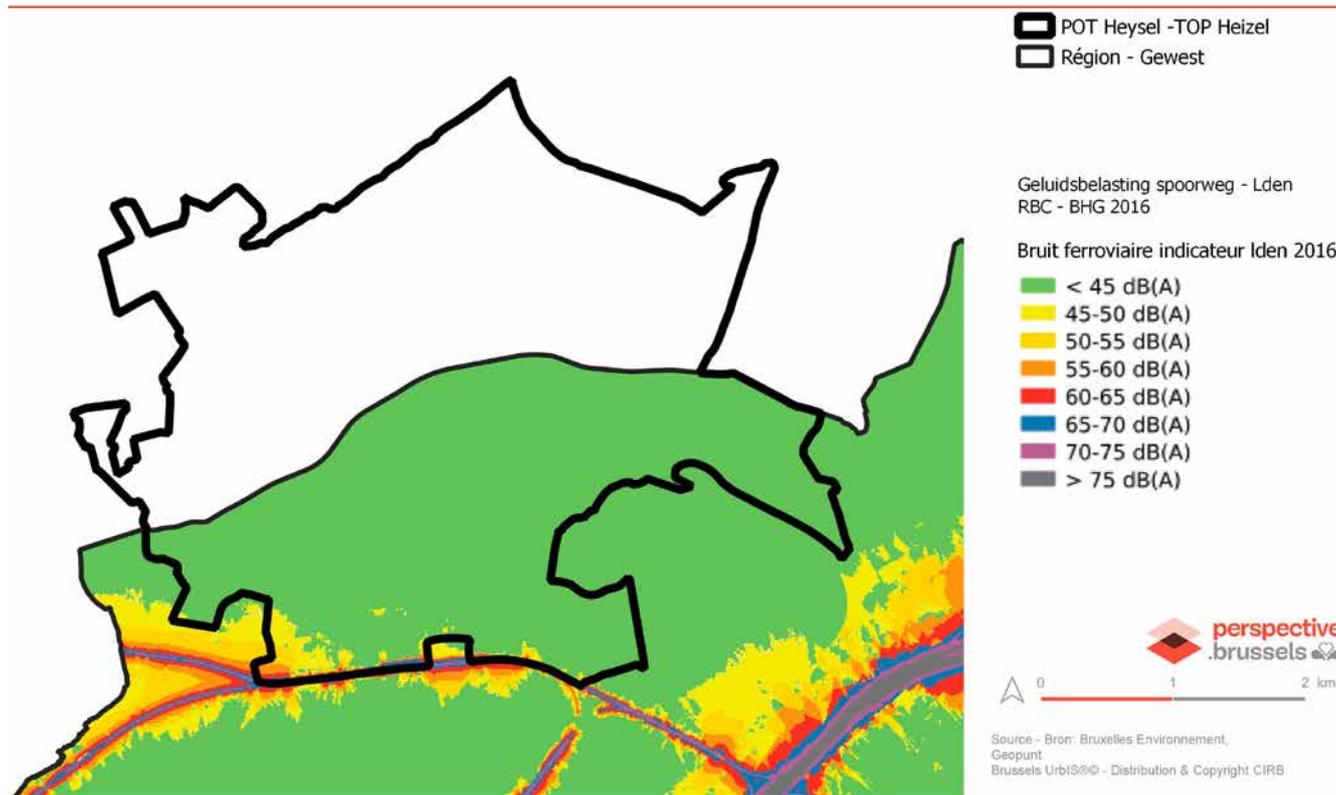
Source : perspective.brussels, Bruxelles Environnement

CARTE 108 Cartographie bruit routier



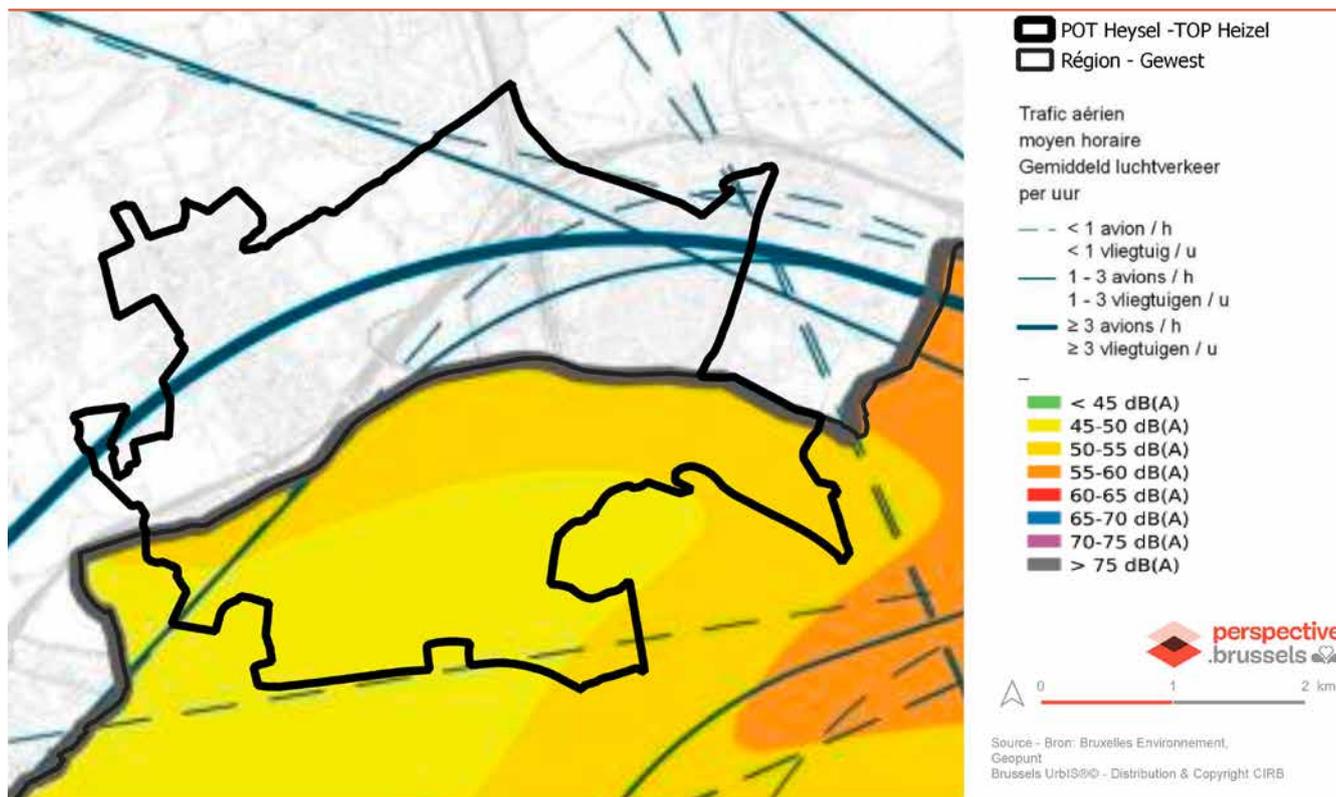
Source : perspective.brussels, Bruxelles Environnement

CARTE 109 Cartographie bruit ferroviaire



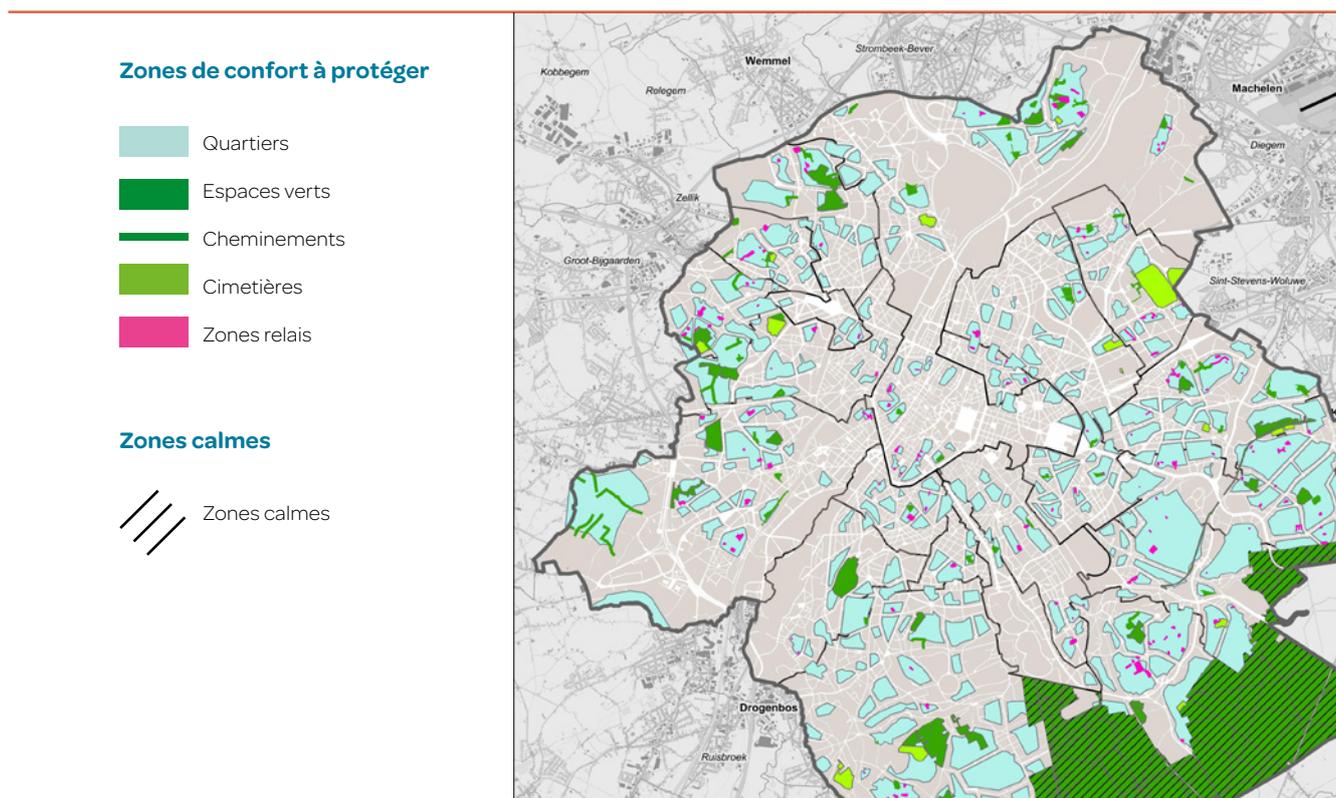
Source : perspective.brussels, Bruxelles Environnement

CARTE 110 Cartographie bruit aérien



Source : perspective.brussels, Bruxelles Environnement

CARTE 111 Quiet Brussels : zones de confort à créer ou à améliorer



Source : Bruxelles Environnement, 2019

Dans le plan *quiet.brussels*, le parc d'Osseghem et la partie est du périmètre du PAD sont reprises comme zones de confort à améliorer (Carte 111). Les intérieurs d'îlots des quartiers résidentiels du POT sont majoritairement exposés à un bruit en dessous de 55dB, ce qui est considéré comme « calme ».

Stratégie zones calmes et zones de confort acoustique :

La mesure 20 du plan *quiet.brussels*⁶¹ prévoit de réaliser des zones de confort acoustique ou Q-zones (moins de 55 dB(A)) notamment :

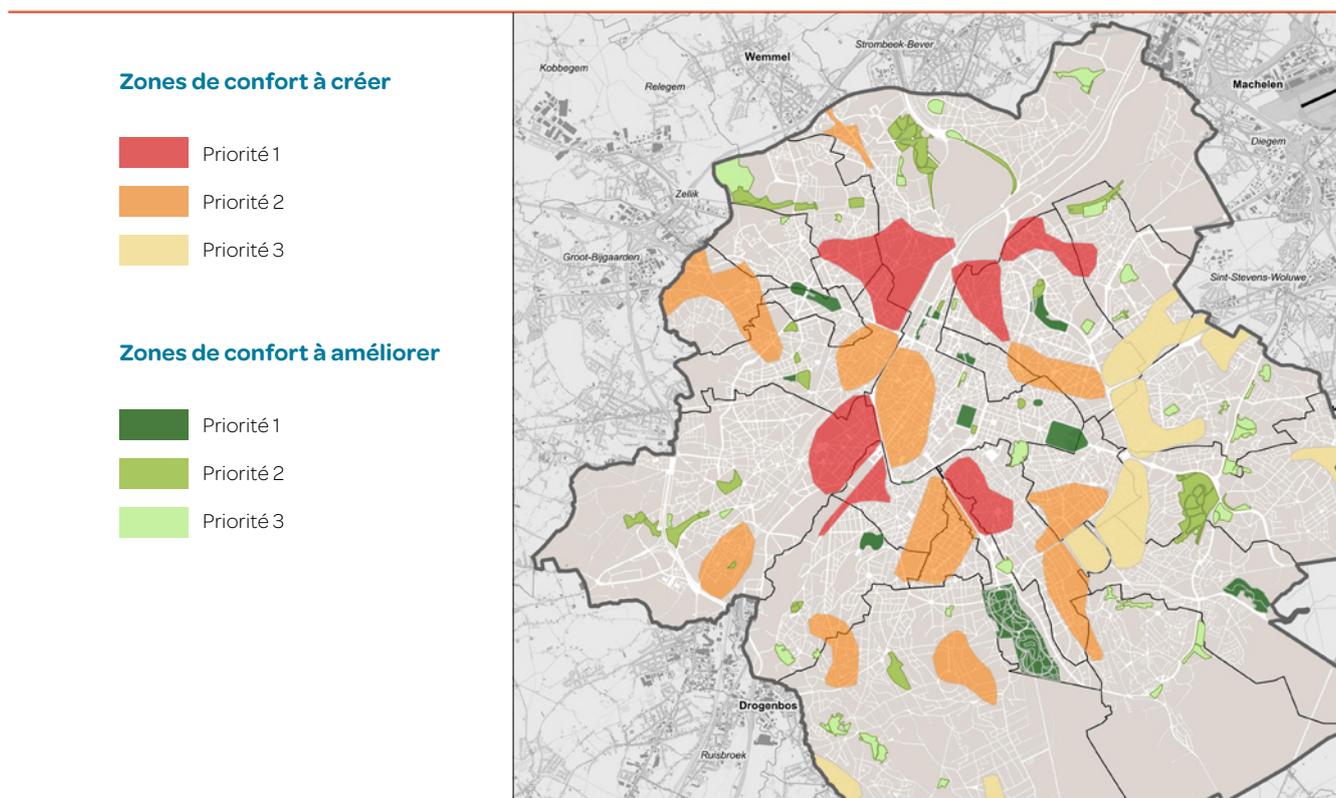
- > dans les espaces verts bruxellois, en particulier les zones à améliorer dont le parc d'Osseghem et la partie est du PAD ;
- > dans les quartiers qui présentent une carence en calme (il s'agit des quartiers habités, afin de limiter le nombre d'habitants qui subissent du « bruit »).
- > Pour le POT, il s'agit de la zone autour de Houba-de Strooper qui est une zone de confort à créer (en priorité 2)

Une seule concentration de points noirs routiers en termes de bruit, se situe au carrefour rue Jean Sobieski, avenue des Acacias et avenue Émile Bockstael (Carte 112).

Les points noirs acoustiques correspondent à des zones habitées où l'on observe de fortes concentrations de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit⁶².

La situation sonore y est perçue comme gênante.

CARTE 112 Quiet Brussels : zones de confort à améliorer et protéger



Source : Bruxelles Environnement, 2019

9.5 POLLUTION DE L'AIR

La pollution de l'air par le *black carbon* (particules fines et ultrafines) est surtout observée à hauteur des axes routiers importants comme l'axe de l'A12 qui est un axe d'entrée de ville important⁶³. L'impact des autres axes routiers comme l'avenue du parc royal et l'avenue Houba-de Strooper sont moins importants.

9.6 THERMOGRAPHIE

La thermographie aérienne par scanner infrarouge est une technique qui permet de mesurer et d'illustrer le « flux radiatif » émis par les toitures survolées. Grâce à ces flux radiatifs, il est possible, dans certaines conditions, d'estimer l'importance des déperditions thermiques des toitures afin de les comparer entre elles. La Région de Bruxelles-Capitale a fait réaliser en 2008 une thermographie aérienne infrarouge des toitures de tous les bâtiments bruxellois afin de mobiliser les gestionnaires, propriétaires et occupants des bâtiments bruxellois qui représentent 70 % de la consommation totale d'énergie (Logement 40 % et Tertiaire 30 %). **L'objectif doit être l'amélioration du parc immobilier existant et une généralisation du « réflexe énergie » dans la gestion et la rénovation des bâtiments.**

Dans le POT, on observe clairement la nécessité de **renover une partie du parc de logements au niveau énergétique**. Une partie des bâtiments dans les quartiers résidentiels du POT (à l'ouest du site Heysel) accuse une déperdition allant de moyenne à très forte (surtout le long de l'avenue Émile Bockstael). Pour ce qui concerne **les grands bâtiments sur le site du Heysel** y compris le Palais des Expositions, le stade, le Trade Mart, on constate qu'ils sont **dans un assez bon état thermographique** ; la déperdition thermique est de faible à très faible.

PARTIE 02

LES ENJEUX

INTRODUCTION

Dans la partie 1 de l'étude de définition, l'analyse a mis en exergue les caractéristiques du tissu urbain et périurbain du périmètre d'observation territoriale (POT), un territoire transfrontalier incluant la future zone de développement du Plan d'aménagement directeur (PAD) Heysel.

L'analyse porte sur différents thèmes : planification, histoire et patrimoine, espaces publics, démographie, état de la santé etc. Elle donne en une photo instantanée un état des lieux actuel du territoire. Suite aux constats, **la partie 2 de l'étude de définition expose les enjeux du territoire à l'échelle du POT et, là où l'analyse le permet, à l'échelle du PAD**. Les enjeux sont présentés par thème en suivant l'ordre de la partie 1. Ensuite, **quatre enjeux transversaux sont développés**.

Aperçu des principaux constats de l'analyse urbaine du périmètre de recherche

Comme vous pouvez lire dans la Partie 1 de l'étude, le POT se caractérise à la fois par **des densités nombre d'habitants par km² proches de la valeur de la Région** (7747 hab/km² pour le POT, contre 7441 hab/km² pour la Région), **des faibles densités** (de 0 à environ 11.000 hab/km²) liées à la présence d'un grand nombre de bureaux, du parking C, des palais du Heysel et la présence d'espace ouverts. Certains secteurs statistiques montrent **des densités plus fortes** et proches du croissant pauvre (18.000 hab/km²). Dans ces mêmes secteurs vit la majorité de la population entre 0 et 17 ans (**24 % de la population a moins de 24 ans**). Si on pouvait s'attendre un réseau d'équipements publics pour cette frange de population, l'analyse, d'une part, montre que ce réseau reste modeste et, d'autre part, pointe un manque de plaines de jeux et espaces de jeux surtout dans les secteurs denses. La population se caractérise aussi par une part **non négligeable de personnes âgées (16 % de la population est âgée de 65 ans ou plus)**, lesquelles demandent également des services supplémentaires surtout en termes d'espaces de socialisation, d'offre de services de soins de première ligne, tels que, par exemple des maisons médicales. Le niveau socio-économique est hétérogène. Parallèlement à un taux de chômage parmi les jeunes qui peut **se hisser jusqu'à 28 % dans certains secteurs**, on note des indicateurs socio-économiques favorables, surtout en périphérie flamande à l'est du POT.

La présence d'un nombre important d'espace verts accessibles, d'espaces ouverts et de parcs (parc d'Osseghem, parc de Laeken, Plantentuin Meise, Domaine royal de Laeken) est un atout important qu'il faudra valoriser. Le tissu commercial est certes riche mais son intégration urbaine doit être renforcée. Quant à l'économie, l'analyse confirme les analyses précédentes de l'observatoire des bureaux, à savoir que ces derniers affichent un taux de vacance d'environ 19 %, lequel correspond par ailleurs aux taux de vacance déjà rencontrés en deuxième couronne nord. En outre, l'offre de bureaux développée autour de Zaventem du côté nord-ouest du Ring et de Dieghem semble concurrencer les développements dans la partie bruxelloise du POT avec, dans certaines parties, un taux de vacance de 50 %.

Les secteurs de l'horeca, du commerce et du tourisme offrent des opportunités intéressantes pour l'économie régionale et locale. Le taux de vacance des commerces est variable selon les quartiers. Si, au sein du quartier de Wand, le taux est modeste (9 %), de même qu'à Wemmel (15 %) et Strombeek-Bever (7 %), ce taux atteint 24 % pour le quartier Houba-de Strooper en raison notamment du déclin du commerce de proximité au niveau du liserée commercial.

L'offre en transports en commun est performante si l'on se place du point de vue des déplacements inter-bruxellois. Or, étant dans un territoire en limite de la Région flamande, l'analyse sur une échelle plus élargie montre le manque d'une offre interrégionale performante qui pourrait fonctionner comme levier pour une alternative à l'accès en voiture, surtout dans les trajets domicile-travail. La suroffre de parkings est également un point sensible dont les choix futurs d'aménagement devront tenir en compte.

La dynamique immobilière investit très timidement ce territoire, où très peu d'initiatives publiques ont vu le jour, hormis la rénovation importante de la Cité Modèle.

Enfin, le territoire du POT et en particulier le territoire du PAD voit 21 projets de mobilité en cours, en voie de planification et en stade de réflexion.

01.

ENJEUX THÉMATIQUES

1.1 PLANOLOGIE

L'enjeu planologique est évidemment d'adopter un **un cadre stratégique et réglementaire clair et harmonieux pour le développement de la zone**, sur base des objectifs régionaux et communaux, après consultation des nombreux acteurs concernés, en tenant compte des projets développés dans les zones environnantes et en étudiant finement les incidences potentielles sur l'environnement.

Le PAD devra tirer parti des atouts du plateau du Heysel, à savoir une excellente desserte en transports en commun, la proximité de grandes infrastructures viaires, un foncier en grande partie détenu par les pouvoirs publics, la présence de grands équipements publics sportifs, éducatifs et de loisir, la proximité de grands espaces verts de qualité.

Par ailleurs, **l'élaboration d'un PAD doit être l'occasion de traiter les faiblesses du site**, à savoir des implantations de constructions isolées qui se sont faites successivement sans recherche de cohérence et qui donnent un aspect déstructuré à l'ensemble, le vieillissement des infrastructures bâties, la présence d'importantes surfaces minéralisées occupées par des parkings en plein air, le manque de lisibilité des accès aux infrastructures, le manque de convivialité des espaces publics, leur pauvreté en termes de biodiversité, le manque d'infrastructures pour cyclistes,...

Sur base d'une analyse approfondie des besoins locaux, régionaux et métropolitains, le PAD visera à donner **un cadre cohérent intégrant dans une vision d'ensemble les différents projets**. Étant donné les programmes envisagés pour le site (important centre de congrès, centre commercial et récréatif, etc.) et les grands équipements déjà présents, **une attention particulière devra être portée au rayonnement international que le Heysel peut donner à la capitale** tout en assurant leur insertion harmonieuse en relation avec les quartiers environnants et son hinterland.

De ce point de vue, **le PAD devra notamment être étudié en tenant compte des développements potentiels du parking C**. Même si celui-ci est situé en Région flamande et que le PAD ne peut modifier sa situation planologique, **son fonctionnement et celui du plateau du Heysel sont intrinsèquement liés et interdépendants**. En même temps, il fait partie d'un système de mobilité qui dépasse le cadre stricto sensu du plateau et doit faire partie d'une réflexion globale sur la périphérie flamande de Bruxelles.

Les enjeux relatifs au contenu de ce PAD sont par ailleurs repris dans chaque chapitre thématique.

1.2 HISTOIRE ET PATRIMOINE

La mémoire de l'histoire du pays est omniprésente sur tout le site du PAD. La présence des grands monuments tels que les Palais, l'Atomium, le Planétarium, de musées ou des équipements comme le stade font du Heysel un site à haute valeur patrimoniale. Le PRAS l'inscrit d'ailleurs en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement et des espaces structurant. (Cf. Chap. planification)

Deux grands enjeux émergent :

1. Valoriser le patrimoine dans son environnement urbain pour en faire un nouveau vecteur d'identité et d'attractivité

La valorisation du patrimoine constitue une opportunité pour promouvoir l'image de Bruxelles aux niveaux national et international. Posséder un environnement attrayant contribue à l'attachement des individus à leur ville, ainsi qu'à l'attractivité vis-à-vis des touristes comme de potentiels nouveaux habitants. À présent, les éléments patrimoniaux présents sur le site offrent une opportunité pour donner une image nouvelle, surtout au vu de la diminution de la fréquentation touristique constatée les dernières années sur le site.

La valorisation du patrimoine doit passer par celle de l'environnement qui entoure le patrimoine bâti, mais aussi par la valorisation des espaces publics en tant que tels quand il s'agit d'espaces dont la cohérence, la qualité et le rôle dans la structuration de la ville sont reconnus.

Ainsi, les grands axes structurants du périmètre du PAD (boulevard du Centenaire, place de Belgique, avenues Impératrice Charlotte, Miramar, Houba-de Strooper et de Madrid) constituent des pôles d'intérêt régional auxquels il faut donner une nouvelle valeur qualitative par une attention particulière apportée aux interventions contemporaines en lien avec la topographie et l'histoire de ces lieux.

2. Concilier le respect du patrimoine et la densification du bâti existant

Le site du PAD accueille essentiellement des équipements collectifs qui sont la mémoire de l'histoire du pays. La question est ici de s'assurer que le futur développement du site et les nouvelles affectations mettent en lumière la valeur historique et mémorielle du lieu. Les nouvelles créations de logements et d'équipements collectifs devront porter une attention spécifique à une série de recommandations pour tendre à l'équilibre entre l'aménagement du site et la conservation et le respect de son patrimoine.

1.3 ESPACES PUBLICS

Constituer des liens forts pour atténuer les ruptures et barrières présentes sur le territoire du PAD

Le territoire du PAD se caractérise par un nombre important de ruptures et barrières. La constitution de liens plus forts et la réparation des ruptures est l'un des enjeux majeurs des années à venir, en particulier au vu de la densification du site. Dans ce cadre, la préoccupation pour les usagers actifs – et leur capacité à traverser et à s'approprier le territoire – doit constituer son point de départ.

Intégrer les grandes infrastructures présentes et futures dans une nouvelle relation avec la ville et les habitants

À l'instar d'autres cas en Région bruxelloise, le développement du plateau du Heysel est une opportunité de réétudier la relation des grandes infrastructures qui le constituent avec la ville. Contrairement aux époques des deux grandes expositions universelles qui l'ont forgé, il s'inscrit pleinement dans un territoire bâti et urbanisé. Les infrastructures, aujourd'hui figures urbaines repliées sur elles-mêmes, devraient être repensées en relation avec l'espace public les entourant. La réflexion doit donc se mener à la fois à grande échelle et sur les échelles plus fines en vue d'amener les habitants à fréquenter le site afin que les quartiers en question soient vivants mais aussi vivables.

Faciliter le développement d'une vraie ambiance urbaine

Le PAD devra prévoir une offre complémentaire d'horeca ou autres commerces et équipements amenant une animation des rez-de-chaussée, la journée comme le soir, et, cela dans le respect du cadre de vie des futurs habitants. L'occupation temporaire pourrait être un des leviers pour tester des projets citoyens et animer les espaces publics aujourd'hui délaissés.

Améliorer les espaces publics existants et mutualiser l'usage des infrastructures

Actuellement, le territoire du PAD est constitué en majorité de grandes parcelles clôturées qui connaissent des périodes de sous-fréquentation combinées avec des pics de grande fréquentation lors des grands événements qui y ont lieu. Au-delà de la nécessaire amélioration qualitative des espaces publics existants, la mutualisation de l'usage des infrastructures (de parking notamment) est une piste à explorer pour mieux gérer l'utilisation quotidienne des espaces.

Coordonner les projets en cours

Il est essentiel que les projets en cours ou à venir prennent en compte l'importance de la relation aux espaces publics. Pour cela, une bonne vision d'ensemble et une coordination entre les différents projets en cours est nécessaire. Le PAD doit y contribuer. Une charte commune entre opérateurs pourrait guider tous les acteurs afin que chaque projet d'espace public soit un maillon d'une vision urbaine intégrée.

1.4 POPULATION

Les quartiers du POT comptent une **grande proportion des moins de dix-huit ans** et des **plus de soixante-cinq ans**. Les seniors de la périphérie, en particulier, vivent dans des zones proches de la frontière régionale, souvent dans l'isolement, sans conjoint ni famille.

Une observation plus attentive du POT même révèle **une grande différence entre Bruxelles et le Brabant flamand**. Les habitants des quartiers bruxellois se trouvent dans une situation socio-économique moins favorable et sont en moins bonne santé que les habitants de Wemmel et de Strombeek-Bever. Par rapport à la moyenne au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, on peut parler d'une **position socio-économique favorable** et d'un **état de santé** relativement **meilleur** dans le périmètre d'observation territorial.

Prévoir davantage de services sociaux et d'infrastructures visant à améliorer le bien-être pour les nombreux enfants et jeunes.

D'une part, les enfants et les jeunes ont besoin d'espaces pour se rencontrer et d'activités de loisirs, telles que des activités sportives, des maisons de jeunes, des terrains de jeux, des activités extrascolaires, etc. D'autre part, ils doivent pouvoir bénéficier d'une aide en cas de difficultés, dont l'accueil extrascolaire, l'aide aux devoirs, un soutien psychologique et des centres de jour pour enfants et jeunes.

Accroître l'offre pour les personnes âgées, tant d'établissements de soins résidentiels que de services dédiés au bien-être et à la santé.

Une diversité suffisante de types de logements adaptés au profil des personnes âgées est nécessaire dans ce cadre. Outre les maisons de repos et de soins, les logements collectifs offrent souvent une alternative financière et/ou sociale aux personnes âgées isolées ou vulnérables. La santé mentale et physique des seniors mérite également une attention particulière. Il est recommandé de combiner des services sanitaires en dehors du domicile avec des services tels que des soins infirmiers à domicile. L'accompagnement psychologique et les services de soins préventifs devraient comprendre des activités sportives pour les seniors, des prestations culturelles, de la formation, de l'enseignement et des activités intergénérationnelles.

1.5 LOGEMENT

Accroître l'offre en logement public de manière générale en Région de Bruxelles-Capitale, et en particulier du logement public social, modéré ou conventionné pour le POT

- > en s'assurant de la bonne mise en œuvre des programmes d'habitat public/social ;
- > en s'assurant d'un bon équilibre dans sa répartition ;
- > en explorant d'autres pistes que le projet Neo pour la création du logement dans le PAD et le POT.

Faciliter l'accession à la propriété via le renforcement du développement du logement social acquisitif, notamment le CLTB, le Fonds du Logement et des projets mixtes publics portés par citydev et la SLRB.

Freiner l'insalubrité et la non-conformité des logements.

Promouvoir et faciliter l'accès aux primes à la rénovation et poursuivre les rénovations des logements locatifs sociaux au niveau du POT.

Offrir des logements adaptés à la typologie des ménages du POT et donc :

- > besoin de logements de taille moyenne (ménages avec enfants) ;
- > besoin de logements adaptés aux personnes âgées ;
- > développement d'autres formes d'habitat social (espaces communs, logements reconvertis, etc.).

Développer des logements plus alternatifs/innovants c'est-à-dire des logements collectifs, intergénérationnels, combinés avec une offre de services sociaux/santé.

1.6 ÉCONOMIE

Bureaux

Considérer le bureau comme une fonction complémentaire ou accessoire

Le désistement de divers projets de bureaux sur le POT ainsi que le taux de vacance important de 18% sur le POT et de reconversion des bureaux, partout en deuxième couronne, montrent qu'il faut rester vigilant par rapport à la production des « parcs de bureaux » sur cette zone. Aussi bien le Plan de Développement International de Bruxelles, que le PRDD et la ZIR Heysel montrent plutôt une intention de garder cette zone comme un pôle récréatif, de loisirs et de congrès avec également une offre hôtelière, commerciale et de logements. L'attention à porter à la création des bureaux sur ce site devrait être pensée en tant que complément des autres fonctions de la zone et la création des nouvelles surfaces de bureaux sur le plateau du Heysel devrait à cet égard être nulle voire limitée.

Favoriser des nouvelles typologies et la mixité fonctionnelle

Vu le contexte actuel et sur un schéma post-covid, il y aurait davantage de lieux de travail intermédiaires du type coworking qui pourraient éventuellement être développés dans le futur, toujours dans des dimensions relativement modestes. Ce modèle économique d'espaces de partage pourrait jouer un rôle dans l'attractivité (surfaces vides) et l'occupation effective des surfaces de bureaux sur le POT. Vu que les typologies des bureaux actuels sur le périmètre (bâtiments monofonctionnels, isolés des activités urbaines...) ne semblent pas attirer de nouvelles entreprises, il conviendrait de repenser la complémentarité fonctionnelle des espaces bureaux ou de coworking et leur intégration dans le tissu urbain.

Tourisme

Offrir une expérience touristique complète

Il y a une offre touristique liée aux loisirs et au tourisme d'affaires qui attire un grand nombre de visiteurs par an sur le POT, plus spécifiquement sur le plateau. Cependant, le séjour des visiteurs se limite souvent à une journée ou à une demi-journée sur site. Dans le but d'offrir une expérience complète aux visiteurs, afin qu'ils puissent à la fois visiter, se promener, se restaurer et se loger, un travail de complémentarité avec l'offre horeca et de commerce reste à créer en plus d'une activation des espaces publics sur le périmètre.

Développer une offre d'hébergement ciblé

Au vu des nombreux congrès et événements professionnels de Brussels Expo et du Trade Mart, ainsi que de la nouvelle offre de congrès en réflexion pour le projet Néo, l'offre d'hébergement reste très restreinte. La gamme de 2 à 3 étoiles des hôtels existants sur le périmètre ne correspond pas à la demande du tourisme d'affaires. Il existe un déficit d'offres d'hôtels haut de gamme de type 4+ étoiles pour correspondre avec les congrès et les événements professionnels. Il faudrait idéalement favoriser les 4 étoiles aux 5 étoiles pour ce public cible. Pour des séjours plus longs, une diversification de l'offre d'hébergement pourrait être développée afin de donner plus de choix aux touristes d'affaires.

Valoriser le tourisme d'affaires pour en faire aussi du tourisme de loisirs

Le but est de renfoncer et valoriser le tourisme d'affaires qui pourra profiter davantage de l'offre touristique liée aux attractions et aux activités muséales du plateau. Si les touristes d'affaires profitent du reste des fonctions touristiques du plateau, ceci aidera à créer une fréquentation de visiteurs qui perdure, à décentraliser le tourisme et à prévenir une saturation du centre-ville.

Commerce

Intégration d'un nouveau centre commercial dans le tissu économique et urbain

Vu l'attrait du centre-ville et la nouvelle offre commerciale de Docks Bruxsel (50 000m²) à 5 km du POT, un risque de concurrence entre pôles commerciaux pourrait voir le jour avec l'arrivée du « Mall of Europe » sur le plateau du Heysel. La clientèle de Docks étant majoritairement du nord de Bruxelles, et avec un pourcentage non négligeable (15-30 %) de clientèle du Brabant flamand (Meise, Grimbergen, Londerzeel...), le Heysel, situé à mi-chemin en bordure du Ring, absorberait celle-ci si l'offre était la même. Le positionnement en termes de clientèle, son déplacement, la capacité du marché pour garantir la rentabilité du reste des lieux de commerce et la surcharge automobile sont quelques questionnements auxquels ce modèle commercial devrait répondre avant son implantation.

Équilibrer et diversifier l'offre locale et supralocale

Il y a un équilibre à trouver entre une future offre commerciale supralocale et l'offre locale existante. Cet équilibre devra également répondre aux besoins de la population future du projet de logement de NEO. Pour l'offre locale, il faudrait garantir dans les noyaux commerciaux existants du POT une offre pour les achats courants pour leur maintien et leur captation des dépenses internes ainsi que garantir une offre qualitative différente de l'offre horeca du noyau Houba-de Strooper. Pour l'offre supralocale du projet « Mall of Europe », où le mix commercial n'est pas encore défini, une offre plus orientée loisirs, sports, culture et horeca (pour répondre aussi aux besoins d'une clientèle touristique) qu'orientée seulement boutiques pourrait éviter un impact négatif sur les commerces des grandes enseignes (centre-ville, Docks...) et sur les boutiques indépendantes (De Wand) à proximité.

Évolution du e-commerce et la logistique

L'achat en ligne constitue déjà la quatrième destination d'achat pour les ménages bruxellois d'après l'Observatoire du commerce bruxellois. Suite à la crise sanitaire, nous avons pu constater que les gens n'ont pas arrêté d'acheter, mais qu'ils achètent différemment. C'est pourquoi il est nécessaire de réfléchir à l'impact de ces achats sur la logistique, surtout s'il y a une implantation d'un centre commercial, et la place que pourrait avoir le plateau du Heysel pour la « livraison sur le dernier kilomètre » à une échelle plus large.

Notons cependant que l'e-commerce ne supprime pas les besoins en surfaces commerciales physiques car de nombreuses marques actives dans l'e-commerce se dotent également de « show-rooms » dans les zones commerçantes.

Activités productives

Approche écosystémique et de durabilité

L'inclusion des activités productives dans la programmation économique du POT pourrait devenir une opportunité de développement des circuits courts tant pour les entreprises que pour la nouvelle population à venir. La spécialisation de cette activité resterait à définir par rapport à l'état des lieux des activités existantes et de la programmation future sur le site. Le but est de favoriser des activités endogènes plutôt que celles qui répondent à des besoins internationaux ou de transit. L'inclusion des activités productives sur le POT permettra également la création d'emplois peu qualifiés qui est également une demande au niveau socio-économique dans le périmètre.

Reconversion et réutilisation des espaces disponibles

Au vu du taux d'occupation peu élevé de certains bâtiments sur le POT (espaces vides de bureaux, du Trade Mart...), des activités productives de petite (artisanat...) et de moyenne échelle (logistique, manufacture, économie circulaire...) pourraient y prendre place et pourraient ainsi assurer des synergies avec les activités en place telles que le commerce de gros du Trade Mart ou l'organisation des foires et des salons de Brussels Expo.

Intégration des activités productives aux activités existantes

Il faudra veiller à la compatibilité de ces activités productives avec l'organisation actuelle et future de grands événements surtout au niveau de la mobilité. Il existe de nombreuses variables en rapport à la forme et à l'échelle que cette activité pourrait prendre dans le périmètre en raison de la place disponible. Les typologies peuvent varier selon que l'on souhaite une intégration mixte (logements ou autres activités) ou dirigée pour des incubateurs. Il y a possibilité de favoriser la mise en place d'activités plus créatives qui seraient liées à des subsides et à des programmes spécifiques de la Région, comme le projet Greenbizz.

1.7 ÉQUIPEMENTS

L'enseignement

Répondre au besoin actuel d'écoles secondaires supplémentaires

À l'horizon 2025, la programmation scolaire semble combler les besoins en termes de places scolaires dans la zone du PAD. Les déficits actuels, présents davantage dans les quartiers de l'ouest (Houba et Heysel) plus denses et précaires au regard des quartiers de l'est (Mutsaard) (Cf. Chapitre Socio-économique), devraient être absorbés par les projets en cours. Pour les écoles secondaires, un besoin se distingue clairement sur base de l'étude de Brussels Studies⁶⁴, coordonnée par le service école de perspective.brussels.

Répondre à moyen terme au besoin d'écoles primaires et secondaires

Au vu de l'arrivée de nouveaux ménages (environ 590 nouveaux ménages prévus dans le projet Neo 1) à un horizon plus lointain que 2025 et de la hausse de population prévue par l'IBSA et le Bureau du Plan, il semble indispensable de prévoir à moyen terme **de nouvelles infrastructures scolaires tant dans le fondamental que dans le secondaire**. Ce développement devra répondre également à la nécessité de réduire la dichotomie constatée entre les quartiers de l'est et de l'ouest. Et cela, en **misant sur une offre scolaire de qualité pour tous et en faisant de l'offre scolaire sur le plateau du Heysel la nouvelle offre inclusive**.

Le sport

Prévoir de nouvelles installations sportives dans le nouveau parc des sports et faciliter l'utilisation mixte des infrastructures sportives scolaires pour les clubs sportifs

De manière générale, les **besoins** en équipements sportifs sont **nombreux** dans le périmètre.

Beaucoup d'**écoles** de la zone comportent de petites infrastructures telles que des locaux de sport qui pourraient être mis à disposition des habitants et/ou de clubs sportifs afin de répondre à certains besoins amenés à croître avec l'arrivée de nouveaux habitants.

Rénover le Stade Roi Baudouin

La rénovation du **Stade Roi Baudouin** est cruciale pour conserver les événements sportifs internationaux (matches des Diables Rouges, Mémorial Van Damme,...).

Répondre au manque de piscines

Les **piscines**, dont la Région manque dans son ensemble, sont un enjeu crucial. La disparition d'Océade, même s'il ne s'agissait pas d'une piscine « classique », renforce ce constat.

Prévoir des équipements sportifs en plein air : agoraspace, streets workout, parcours de jogging

D'autres équipements extérieurs pourraient être développés tels que des **agoraspace**s ou des équipements de **street workout** pour lesquels la demande est croissante et qui permettent une pratique libre.

Avec le développement du **running**, accéléré par la crise sanitaire, des parcours pourraient être imaginés pour relier les espaces verts de la zone entre eux (notamment parc d'Osseghem, parc Roi Baudouin, parc de Laeken,...).

D'autres **sports émergents** (parkour, basket 3x3, paddel,...) sont à prendre en compte pour anticiper les futurs besoins des sportifs dans les quartiers étudiés.

La culture

Intégrer le plateau du Heysel dans le tissu urbain et le rendre plus accessible aux habitants

Pour une intégration urbaine adéquate entre les futurs équipements du plateau et les habitants des quartiers **l'ouverture du plateau vers ces derniers est fondamentale**. Dans ce sens, les parcours piétons, cyclistes, la cohérence des cheminements dans et vers le plateau peuvent jouer un rôle de levier afin que les futurs équipements et espaces publics soient accessibles aussi aux habitants. À cela s'ajoute une réflexion sur la gestion des flux des usagers lors de grands événements et sur la gestion des parkings en voirie.

Prévoir des équipements pour renforcer la vie en communauté : maisons de jeunes, ludothèques, espaces pour les associations, etc.

La future programmation d'équipements sur le plateau du Heysel pourrait pallier certains manques pointés dans notre analyse. Il s'agit à la fois **d'espaces dédiés aux disciplines artistiques, ateliers, mais également d'équipements de type maisons de jeunes ou de lieux pour les plus petits de type ludothèque**. Ces lieux devraient se combiner avec des espaces de travail pour les associations qui sont en demande. Le plateau verra la construction des logements. Les nouveaux habitants auront aussi des besoins en termes de services sociaux et culturels auxquels il faudra répondre.

Mettre en place des processus participatifs pour le développement des équipements

L'articulation des futurs équipements de proximité avec les habitants des quartiers devrait se construire **autour d'un processus participatif, qui viserait la conception et l'appropriation des futurs espaces**. Différentes organisations bruxelloises travaillent dans ce sens et font de l'occupation temporaire non seulement un des leviers de valorisation du tissu urbain mais aussi un laboratoire citoyen pour répondre aux besoins présents et futurs. Les expériences positives à Bruxelles dans ce sens sont nombreuses⁶⁵.

Renforcer les équipements culturels à l'échelle métropolitaine et internationale

Concernant les équipements culturels d'échelle métropolitaine voire internationale, ils devront **bénéficier de vrais espaces publics de qualité, d'une signalétique claire, moderne qui met en valeur les bâtiments présents**. Une **offre horeca moderne, variée semble également nécessaire** et contribuerait à l'expérience urbaine sur le plateau. Au niveau des cheminements dans le plateau, des parcours piétons /touristes pourraient être imaginés pour guider aisément les flux touristiques. Dans ce cadre, un travail **d'information touristique et culturelle** sur le plateau devrait être élaboré pour bien informer des perles du site (Atomium, Bruxelles Expo, Planetarium, Musée des Art et du Design) et des quartiers autour du plateau (l'architecture de la Cité Modèle, le jardin de Gilles Clément, le parc d'Osseghem et son théâtre de verdure, la fresque dans le quartier de Wand) ainsi que sur l'offre en termes de ballades à pied ou à vélo au sein et autour des espaces verts de quartier et/ou dans les zones métropolitaines (Cf. Chapitre Environnement).

Bien-être et santé

Au vu des caractéristiques sociodémographiques et socio-économiques de la population incluse dans le POT, ainsi que de son état de santé, une future offre d'équipements doit cibler spécifiquement les enfants et les jeunes (0-17 ans) ainsi que les personnes âgées (65 ans et plus).

La mobilité de ces groupes de population étant moindre par rapport à celle de la population active (18-64 ans), l'offre doit également être orientée localement et être facilement accessible (tant physiquement que financièrement).

- > Prévoir **des places supplémentaires pour l'accueil collectif de la petite enfance**, néerlandophone et francophone, en tenant compte du niveau de revenu des habitants
- > Pourvoir à **des structures supplémentaires pour les enfants et les jeunes**, tant sur le plan des loisirs (terrains de sport en plein air, pelouses multifonctionnelles, garderies postsecondaires, maisons de jeunes, etc.) que pour ce qui est du soutien aux enfants scolarisés
- > Pourvoir à **des habitats alternatifs à petite échelle pour les seniors** (collectif, intergénérationnel, résidences-services, etc.) adaptés au profil des (futurs) personnes âgées
- > Pourvoir à **des services aux personnes âgées qui renforcent leur vie sociale** : formation et enseignement, associations de personnes âgées, activités intergénérationnelles, sports pour seniors, etc.
- > Prévoir **des maisons médicales supplémentaires avec intervention forfaitaire**
- > Garantir **une offre suffisamment vaste et variée de structures de proximité** (commerces, boucheries, boulangeries, coiffeurs, bureaux de poste, etc.)
- > Prévoir **un nombre suffisant d'espaces** (tant à l'intérieur des bâtiments que dans les espaces publics) **pouvant être utilisés pour des initiatives collectives** (salles de réunion, locaux de répétition, espaces de rencontre, espaces de stockage de matériel, etc.)
- > Garantir **un aménagement de l'espace public** qui :
 - **encourage les déplacements actifs et est adapté aux enfants et aux seniors** (plat, absence d'inégalités, éclairé, sans voitures, espace suffisant, points de repos en suffisance, etc.)
 - **facilite l'entretien et l'organisation de la collecte des déchets**
 - **facilite diverses fonctions/activités et l'utilisation temporaire de l'espace**
 - **comporte suffisamment d'espaces verts de qualité et accessibles à pied**

1.8 MOBILITÉ

Développer un quartier accessible de manière multimodale et aménager le quartier afin de favoriser la marche et le vélo

Le développement du plateau du Heysel en tant que nœud futur de la mobilité, nécessite la mise en œuvre d'un transfert modal optimal sur le plateau. Ceci afin de diminuer l'usage de la voiture comme moyen de transport principal à destination du plateau et de favoriser la marche et le vélo. L'accès carrossable reste cependant nécessaire surtout au vu de la fonction internationale du plateau, des contingences logistiques ainsi qu'au vu de l'origine du public lors des événements.

Permettre aux piétons et cyclistes d'accéder et de traverser le plateau du Heysel en toute sécurité

Il s'agit de créer une « maille apaisée » conformément à Good Move, en aménageant un réseau de pistes cyclables sûres et confortables, en devançant la circulation motorisée sur les voiries QUARTIER et en empêchant que le projet de la nouvelle voie de liaison entre le parking C et l'av. Impératrice Charlotte ne facilite de nouveaux flux dans le maillage. Au vu du grand flux de piétons lors des événements et compte tenu des destinations très spécifiques du plateau, il serait opportun d'envisager des flux piétons selon le type de destination : Stade, Palais, Atomium, Palais 12.

Coordonner l'offre en transport public et la renforcer là où cela s'avérera nécessaire sur base des besoins des futurs habitants et des activités économiques du plateau

Développer et organiser une offre en TP conforme à la fonction internationale du plateau et à la hauteur des défis métropolitains. Elle devra être renforcée et cordonnée. Des actions précises pourront être entreprises telles que la tarification unique entre opérateurs et une offre inter-opérateurs.

Prévoir des hubs de multimodalité pour le Heysel

Le parking C peut être pensé comme un hub multimodal à partir duquel une nouvelle mobilité pourrait s'organiser en lien avec la fonction événementielle du site et la fonction logistique. Le parking offre une opportunité à condition que son accès aux autres modes de transports situés sur le plateau, en particulier les métros, trams et bus soit amélioré. Dans ce sens, l'accessibilité cyclo-piétonne entre le parking et le plateau du Heysel est en enjeu crucial. Dans ce cadre, le projet de téléphérique porté par Brussels Expo devra être bien évalué car il pourrait décourager les piétons à cause du temps que cela pourrait prendre.

Sur la surface du futur dépôt de la STIB, il serait intéressant de se pencher sur l'opportunité de créer un hub multimodal supplémentaire. Contrairement au parking C, le futur dépôt de la STIB est proche des stations de métro, tram et bus, mais son emplacement reste incertain. Actuellement, le site envisagé est celui où se situe le parking T.

Profiter de la proximité entre le territoire du PAD et les infrastructures routières dans l'hinterland pour envisager une nouvelle logistique pour la partie Nord de la Région dans le POT

Outre la question de la logistique liée à la fonction événementielle des Palais et du Stade, le territoire du POT peut être stratégique pour capter une partie des flux des camions entre l'hinterland et la Région. Le parking C et le Trade Mart sont potentiellement intéressants pour développer une fonction logistique pour la partie nord de la Région.

Mise en place d'une gestion coordonnée de tous les parkings publics et privés sur le plateau et prévoir du stationnement pour le vélo

Il s'agirait de développer une gestion intégrée et partagée du stationnement pour le plateau et le parking C, pour une utilisation efficace de la capacité de stationnement disponible à tout moment et de rationaliser les besoins en places de stationnement supplémentaires vers le bas. Il s'agit aussi d'évaluer l'offre totale de parkings et de zones de livraison ainsi que leur localisation en vue d'une organisation rationnelle des flux de circulation et d'une réduction du stationnement en plein air. Les parking vélo devront être augmentés vu leur faible nombre actuel.

L'accès par le Ring au plateau devra être coordonné avec l'offre future de parkings et leur répartition. Dans ce cadre, le projet de P+R le long de l'A12 pourrait contribuer à diminuer le trafic de destination sur le plateau à condition que l'accès au plateau depuis le P+R soit facilité et se fasse plus en amont du Ring. L'offre de parkings sur le plateau dans le projet EUROPEA risque de favoriser le trafic de destination.

Diminuer la charge de trafic autour des axes pénétrants du POT pour une amélioration de la qualité de vie des habitants du POT

Autour du ring de Bruxelles, les habitants subissent les effets nocifs du trafic important que cette infrastructure majeure de mobilité engendre. Si la fermeture de la sortie 8 du Ring Nord devait se confirmer, d'autres mesures visant à une réduction du trafic routier, devraient s'envisager comme par exemple la mise en place de mesures fiscales ou un péage urbain décourageant l'usage de la voiture. À l'échelle du PAD, la fermeture de la sortie 8 risquera de charger la sortie 7bis et la chaussée Romaine, tout en étant bénéfique pour les habitants des quartiers habités du Verregat, de la cité Modèle et de la commune de Wemmel. Un autre accès sur le plateau devra être envisagé. Actuellement, l'étude concernant la transformation de l'A12 en boulevard urbain offrirait la possibilité de prévoir un point d'accès au trafic de destination via l'av. de l'Atomium. Cette possibilité ne devra pas nuire au parc d'Osseghem.

Développement d'une politique de mobilité ad hoc pour les événements majeurs qui respecte les quartiers habités et les futurs habitants

Afin que le secteur de l'entertainment et de l'événementiel puisse s'épanouir dans un cadre durable et en cohabitation harmonieuse avec les autres fonctions sur le territoire du PAD (économie, logement, sport), il s'agit d'envisager des actions qui facilitent l'usage des mobilités actives pour atteindre le plateau. Dans ce sens, le PAD devra prendre en compte les enjeux suivants :

- > Trouver une solution pour la mise en œuvre de la voie de liaison (y compris tronçon en Flandre) pour faciliter la circulation de la logistique depuis le ring ;
- > Améliorer l'offre en stationnement vélo sur tout le plateau ;
- > Définir un cadre pour la logistique qui reste aujourd'hui problématique pour la sécurité et surtout pour éviter le stationnement sauvage de la part des autocars. Prévoir une solution ad hoc pour la logistique du stade qui aujourd'hui implique 250 semi-remorques lors de concerts.

Mettre en place une task-force mobilité réunissant les différents acteurs concernés

La mise en place d'une task-force mobilité pilotée est une action de gouvernance qui faciliterait une coordination constructive entre les différents acteurs de la mobilité sur le territoire métropolitain. Certaines actions ont été suggérées lors des workshops d'octobre 2020 (Voir Annexe I).

1.9 ENVIRONNEMENT

Eau

Limiter les volumes d'eau de pluie à rejeter en mettant à profit le potentiel d'infiltration à la parcelle partout où cela est possible en fonction de la pollution du sol.

Maximiser la valorisation des eaux de pluie en favorisant leur réutilisation.

Mettre en place des bassins d'orage là où c'est nécessaire pour limiter la saturation des collecteurs Clémentine/Sobieski/Molenbeek.

Reconnecter si possible les cours d'eau au réseau hydrographique : Heyselbeek, Molenbeek, étangs d'Osseghem/Stuyvenberg/Sobieski.

Déminéraliser les parkings dans le POT.

Sol

Déminéraliser pour favoriser une infiltration naturelle des eaux de pluie et une recharge naturelle de la nappe (gestion durable de la ressource) en fonction de la pollution du sol.

Préserver les sols de « qualité » et des zones végétalisées.

Traiter la pollution du sol dans le cadre des procédures PU/PE.

Espaces (ou)verts

Il s'agit de concilier l'urbanisation et le renforcement de la biodiversité en maintenant les espaces qualitatifs identifiés, par exemple: la zone boisée du Trade Mart, les espaces à développement spontané, la pelouse banque de graines existantes.

- > Préserver et développer des **connexions écologiques** identifiées (faune aérienne et terrestre);
- > **Faciliter la végétalisation du périmètre du PAD, tant pour les projets bâtis et non bâtis** (projets bâtis et non bâtis);
- > Appliquer le Coefficient de Biotope par Surface (CBS) par zone.

Lier les espaces (ou)verts existants au niveau métropolitain pour augmenter significativement leur impact et leur rôle écosystémique.

Équilibrer le maillage vert social avec le maillage vert écologique :

- > **Préserver les zones végétalisées non accessibles** et développer d'espace de jeux et détente, en particulier dans les quartiers Houba et Mutsaard;
- > **Prendre en compte le risque de dégradation des espaces existants** en lien avec l'augmentation de la fréquentation, par exemple dans les parcs d'Osseghem et de Laeken.

Bruit

Besoin **d'insonorisation le long de l'A12** (sans sacrifier la connectivité).

Améliorer la zone de confort 'parc d'Osseghem' au niveau acoustique.

02.

ENJEUX TRANSVERSAUX

2.1 ORGANISER L'HYPER CONNECTIVITÉ

Théâtre de multiples visions urbaines, **le territoire du POT, particulièrement le plateau du Heysel, est dédié depuis le 19^e siècle à assumer un rôle international pour la capitale du pays.** Les différents projets d'aménagement qui l'ont forgé, ont laissé un espace dont l'héritage patrimonial est riche, dont les belles perspectives propres aux boulevards du Centenaire ou de la place de Belgique par exemple lui donnent un atout paysager unique à Bruxelles. Le Plan Régional de Développement Durable définit le plateau du Heysel comme un pôle métropolitain de rayonnement international où implanter l'un des cinq « pôles récréatifs de niveau régional ». Le Masterplan de KCAP le préfigure comme futur quartier international, de loisirs et commerce.

Zone d'équipement d'intérêt public au sens de l'affectation du sol, les activités touristiques, événementielles, culturelles et économiques sur le territoire du PAD s'adressent à tout le pays au-delà des frontières régionales.

La fréquentation des touristes ou usagers occasionnels lors des grands événements culturels ou sportifs **peut dépasser les dizaines de milliers de personnes sur une même journée.** À côté de cette forte concentration, le Heysel semble être moins utilisé par les habitants proches de son environnement et il n'offre guère d'équipements de proximité à l'exception d'une école de la Ville. Le projet Neo envisage un nouveau quartier qui renforcera l'attractivité internationale du plateau, tout en proposant une programmation de logements, équipements, espaces verts et publics.

Dans un horizon temporel à moyen terme, **le quartier Heysel devrait voir un développement de ses activités tant en termes économiques que de cadre de vie.** Des personnes y habiteront, entrant et sortant du quartier tous les jours. Des touristes, des personnes venant de partout utiliseront l'espace urbain de manière beaucoup plus intense et régulière qu'aujourd'hui.

La crise du COVID a mis en évidence le danger de l'hyper connectivité dans la propagation du virus, comme le décrit le rapport de «European Spatial Planning Observation Network», (ESPON, 2020)⁶⁶. Un des enjeux qui se pose davantage aujourd'hui, pour les planificateurs de la ville, est l'organisation des flux des personnes et marchandises à différentes échelles pour une Région plus résiliente et performante.

Le futur Plan de relance du gouvernement bruxellois prône la prise en compte des mobilités en ciblant le comportement des individus et des entreprises en ce qui concerne les livraisons.

Dans ce cadre, il est utile de rappeler qu'aujourd'hui, sur le territoire du POT, **une grande partie des déplacements se fait en voiture pour des raisons essentiellement liées au travail (Cf. Chapitre Mobilité).** Au sein des quartiers bruxellois, si l'accessibilité en transport public est bonne, l'offre ne tient pas compte des déplacements métropolitains. **De plus, une grande partie du tissu urbain est occupée par des barrières urbaines, des parkings à ciel ouvert et il y a très peu d'aménagements pour la mobilité active. Les îlots sur le plateau du Heysel se caractérisent en outre par un très haut taux d'imperméabilisation et un très bas taux de verdurisation ce qui pose des défis en termes de gestion des eaux pluviales, d'inondations⁶⁷ et de refroidissement.**

En termes de logistique, le territoire du PAD est aussi stratégique car une grande partie de camions traversent le territoire par l'A12 pour atteindre les quartiers du canal. La crise actuelle a toutefois mis en lumière l'importance de développer des circuits plus courts, moins vulnérables. **Dans ce sens, la future programmation pour le parking C et le Trade Mart devra être pensée en prenant cela en considération, en prévoyant des espaces adaptés pour les circuits courts (last mile). Ceci permet d'agir durablement sur l'environnement, par exemple en élaborant un hub logistique pour le quadrant nord de la Région.**

Le Plan de relance du Gouvernement met aussi en exergue, à une échelle plus locale, la priorité du maillage urbain afin de créer des continuités entre les espaces publics, les assembler en réseaux, pour donner une structure, une cohérence et une lisibilité à la ville et de garantir la traversabilité des grands axes routiers, dont les chaussées et les boulevards, et des infrastructures ferroviaires, des vallées qui constituent aujourd'hui d'importantes fractures urbaines.

Au vu de la nécessité de combiner l'hyper connexion et la résilience de nos villes, le futur quartier devra **être ambitieux en termes d'organisation, d'offre de mobilité**. Il devra permettre à un plus grand nombre d'usagers l'utilisation du vélo⁶⁸ pour éviter d'engorger le transport public et d'augmenter encore l'usage de la voiture particulière.

Parce que le Heysel jouera un rôle central dans l'internationalisation et l'image de la capitale, **les déplacements et l'accueil des touristes, lobbyistes, praticiens de la culture vont de pair**. Si, actuellement, les événements ne sont pas une des causes du trafic routier aux entrées et sorties du territoire du PAD, **la facilité de se garer reste importante et stratégique pour ce secteur ainsi que pour ceux du commerce, des loisirs, de l'horeca et du tourisme mais cela se fait aujourd'hui au détriment de ce même maillage urbain qui pourrait accueillir de nouveaux espaces publics verts, et des infrastructures nouvelles de mobilité active encourageant ainsi des pratiques de mobilité alternative à la voiture**.

2.2 LA TRANSITION ÉCONOMIQUE VERS DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES AU BÉNÉFICE DE TOUS

L'analyse économique de l'étude de définition a mis en exergue un tissu économique urbain hétérogène caractérisé par des **secteurs typiques de l'économie bruxelloise** : commerces et réparations de voitures, secteurs de la construction, commerces de détail, horeca, arts et spectacles.⁶⁹

Au sein du périmètre du PAD, **le secteur lié aux arts, à la culture et aux loisirs prédomine en concomitance avec le commerce de gros au sein du Trade Mart**. Le premier secteur est même un marqueur du périmètre du PAD par rapport à l'ensemble de la Région.

Suite à la crise du COVID, ces secteurs sont les branches de l'économie bruxelloise à avoir été les plus touchées : la vente de biens et services consommés en société (produits de l'horeca, spectacles,...) a chuté et les biens perçus comme durables (ex : voiture, mobilier,...) ont été affectés par deux aspects. D'une part, le lock-down a limité les possibilités d'achats des agents économiques et/ou les agents ont reporté la consommation de biens ne voyant pas cela comme prioritaire⁷⁰.

À l'échelle régionale, la baisse de la demande a été significative à court terme et elle risque de rester durablement à un niveau plus faible que prévu sous les effets conjugués de la diminution effective des revenus des ménages et de leur manque de confiance en l'avenir. Cependant, ces mêmes secteurs sont étroitement liés à l'économie locale de Bruxelles et **ils offrent des pistes de relance pour la ville**. Selon l'IBSA, les activités qui dispensent des produits consommés en société (hébergement et restauration, arts, spectacles et activités récréatives) **sont également intensément connectées au reste du tissu économique en RBC**. Parmi les autres secteurs identifiés comme étant fragilisés, le secteur du soutien aux entreprises (intérim, location) et certaines branches de la construction sont également **un nœud important du tissu économique bruxellois**.

L'Institut de statistique nous indique aussi que la crise impacte **surtout les personnes peu qualifiées, les jeunes, et les personnes d'origine étrangère**⁷¹. Les deux premières catégories sont très représentées dans certaines parties du POT Heysel, surtout dans le sud-ouest, en particulier dans les quartiers de la Cité-Modèle⁷². Ces chiffres contrastent fortement avec une périphérie plus nantie.

Se pose la question de la relance économique au profit de tous.

La planification d'un futur quartier offre la possibilité d'établir une économie au bénéfice de tous. De nouveaux circuits d'économie locale, basés sur les principes de la circularité au sein d'un territoire encore à intensifier en termes d'activités, production, consommation durable offrent un levier d'action. Les territoires du POT Heysel nous ont montré des opportunités pour implémenter dans une vision commune de futurs projets : **tout d'abord la présence du sol public est un des enjeux indéniables de force de l'action des pouvoirs publics. La grandeur des équipements offre potentiellement des possibilités de mutualisation entre acteurs. Les espaces ouverts métropolitains nous montrent un territoire potentiellement apte à la mise en place d'une piste agricole urbaine à l'échelle locale qui pourrait répondre pour partie aux manques actuels de nourriture saine constatés dans l'étude ou/et qui pourrait jouer un rôle important dans la cohésion sociale par des projets de potagers urbains etc.. Des espaces de recyclage** sont aussi à prévoir ainsi que des projets d'insertion socio-professionnelle comme nous les connaissons à Bruxelles.

Enfin, la filière des arts, des spectacles et du tourisme, elle aussi, a un rôle important à jouer. Bien que l'offre actuelle dans la région du Heysel s'adresse principalement à un public de réputation nationale et même internationale, une interaction plus forte peut être initiée avec les acteurs locaux et la formation. Pour cela, il faut développer des infrastructures et des zones de formation et de production dans les anciennes et les nouvelles zones résidentielles

L'économie liée aux bureaux n'est pas à oublier. Si le POT n'est pas un territoire privilégié pour l'implantation de nouveaux bureaux comme le sont les quartiers autour des gares principales, il est néanmoins nécessaire de se pencher sur la question future du télétravail, de coworkingspace et les endroits de la ville où les bureaux seront situés à l'avenir.

2.3 UN AMÉNAGEMENT COMPACT DANS LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

L'un des enjeux de la métropolisation de la Région de Bruxelles-Capitale est d'agir sur une dimension limitée du territoire, ce qui implique de penser la compacité et la mixité des fonctions tout en agissant au renforcement de l'attractivité de la Région.

Dans le cadre du POT et de la planification territoriale du PAD, la relation avec l'hinterland (en Flandre) doit nécessairement être prise en compte au vu des liens existant tant au niveau de la mobilité des personnes et marchandises que des potentialités en termes de **connexions écologiques et espaces-ouverts**.

Ces derniers, au niveau métropolitain, peuvent augmenter significativement leur impact et leur rôle climatique et thermique au-delà de leur environnement proche offrant aussi aux Bruxellois des importants îlots de fraîcheur par exemple.

Le futur aménagement et l'équilibre entre fonctions devront se faire en s'articulant avec les espaces verts, les parcs et les fonctions essentielles pour le fonctionnement de la ville, surtout dans un cadre où le périmètre proche du PAD subit des inondations encore trop importantes en particulier dans le sud du périmètre (à l'ouest de l'avenue Houba-de Strooper, la rue du Heysel, la place Saint-Lambert). En outre, comme l'étude l'a montré, les problèmes d'énergie liés aux bâtiments persistent dans le POT, en revanche les infrastructures du PAD sont moins concernées. Des objectifs ambitieux en termes de « réflexe énergie » devront être poursuivis dans les futurs projets.

Enfin, dans le but de repenser la compacité des fonctions et leur mixité, une attention particulière sera dédiée à la **gestion du sol tels que la stratégie Good Soil l'exprime. Le but est d'arriver à une gestion plus efficace et surtout orientée services écosystémiques des sols dans le cadre de projets de planification territoriale**. Pour rappel, des 33 parcelles du PAD, 11 présentent des installations à risque pour le sol (cf. Chapitre Environnement).

2.4 DES ÉQUIPEMENTS ET DES LOGEMENTS PUBLICS RÉSILIENTS

La crise amenée par le COVID a **rappelé de plein fouet l'importance des équipements, dans la vie collective d'une ville.**

Si les équipements de loisirs, sportifs et de cohésion sociale ont été fermés, ce qui a engendré pour certaines familles une perte dans leur capital culturel et social, les équipements de santé comme les maisons médicales se sont vues confier un rôle de première ligne pour lutter contre la propagation du virus, en rappelant aux pouvoirs publics la surcharge que souvent ces structures vivent quotidiennement.

Le territoire du POT est dépourvu d'un bon réseau d'équipements d'intérêt public de proximité, y compris de santé et trop rares également sont les lieux de sociabilité et cohésion dans les temps normaux. Le réseau d'équipements mériterait de se compléter au profit des personnes le plus vulnérables, les personnes âgées, les enfants et les adolescents sont privés de services.

La planification future pour le PAD Heysel impose donc de porter une attention particulière à différentes dimensions. À partir de la capacité à prévoir des espaces qui peuvent fonctionner à différentes échelles, **la résilience des infrastructures est devenue un enjeu majeur.**

Dans ce cadre, des réflexions au niveau de l'architecture, de la gestion de l'énergie, de la dimension de bien-être, de la polyvalence et de l'accessibilité en termes financier et spatio-temporel des espaces sont des éléments primordiaux pour pouvoir anticiper le développement des infrastructures qui peuvent s'adapter facilement, dont les jauges permettraient d'accueillir des moments de vivre-ensemble même en situation de crise. La culture a été le premier secteur à devoir fermer car, hormis les grandes salles, peu de lieux pouvaient s'adapter aux normes de distanciation sociale.

La crise COVID nous a aussi rappelé qu'un quart de la population bruxelloise vit dans une situation d'inégalité face au logement et plus d'un tiers de la population bruxelloise est éligible pour un logement social. Lors de la pandémie, les données nous ont indiqué une hausse de ces inégalités.

La future planification dans le PAD offre la possibilité de porter une attention aux ménages bruxellois précaires et une réflexion quant à la qualité du logement en termes d'architecture ambitieuse et de formes nouvelles d'habitat favorisant l'entraide, grâce au partage d'espaces communs par exemple (ex. : prévoir des espaces collectifs de quartier pour des projets entre habitants ou des services d'entraide) mais aussi au bien-être des communautés.

NOTES

- 1 Voir la carte 52 du RSVB, consultable sur <https://www.vlaamsbrabant.be/sites/default/files/media/files/2020-05/RSVB-geco%C3%B6rdineerde-versie.pdf>
- 2 Pour plus d'information se référer au Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles, p. 40
- 3 <https://www.grimbergen.be/file/download/3f38ae28-dee6-4030-9baf-3463ab4cb8f6/2698CE70B-C85A7ABCD7D54A67D5E0F23>
- 4 <https://www.wemmel.be/download.ashx?id=1324>
- 5 Le Masterplan date de 2012 et Océade fonctionnait encore à l'époque. Entre-temps cette infrastructure aquatique récréative a fermé ses portes et a été démolie. Elle fait place au projet Neo 1.
- 6 Voir la carte n° 6 du GRUP VSGB concernant le parking C
- 7 Pour visualiser la parcelle, le lecteur peut se référer à la carte O du GRUP
- 8 Sum Research, Plan structurel communal d'aménagement du territoire de Wemmel
- 9 L. Ranieri, Leopold II l'urbaniste, Hayez (1973) ; PCD Bruxelles Laken, Ville de Bruxelles février 1998
- 10 Collaborateur de Léopold II
- 11 Le recours à deux formules différentes fut dû au statut différent des communes traversées. Laeken, depuis longtemps se trouvait classée en zone urbaine, elle avait les conditions requises pour bénéficier de l'expropriation par zone. Pour Strombeek-Bever et Wemmel, il s'agissait de zones rurales qui ne pouvaient pas faire l'objet d'un plan d'assainissement ou d'embellissement. Ainsi il fallut recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cependant par l'arrêté du 4 septembre 1904, la commune de Strombeek va être mise à son tour sous le régime de la loi du 1er février 1844, assimilant son territoire à une zone urbaine. Rien ne s'opposait plus à ce que l'on décrète à Strombeek-Bever comme on l'avait fait à Laeken, l'expropriation par zone le long de l'avenue Meysse ;
- 12 L. Ranieri., op. cit, p.119
- 13 Il s'agit d'une coopérative fondée en 1922 par 120 candidats locataires recrutés parmi les employés et ouvriers de la compagnie du Gaz à Saint-Josse et plus tard les employés de la société des chemins de fer et de la poste
- 14 « Logement ouvrier et social à Laeken », Olivier Manguin-Hôtel de la Ville de Bruxelles 1998. Cellule Patrimoine Historique, p. 9
- 15 Les descriptions des monuments et du patrimoine sont issues pour une partie du site web <https://monument.heritage.brussels/fr/map/>
- 16 En 1921, la commune de Laeken est annexée par la Ville de Bruxelles au vu du développement maritime de la Ville
- 17 Espaces partagés, Espaces disputés. Bruxelles une capitale et ses habitants, Région de Bruxelles-Capitale
- 18 Les travaux pour le Palais des Plantes commencèrent en 1947
- 19 La Cité Versailles est à la limite du POT, à l'est de celui-ci, dans le quartier Mutsaard
- 20 Les échangeurs de Strombeek-Bever, de Diegem et de Grand-Bigard ne sont achevés qu'au milieu des années 1980 tandis que la partie du Ring qui se situe entre Uccle et Auderghem ne sera jamais réalisée en raison notamment des protestations citoyennes des années 70.
- 21 <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/la-cite-modele-souffle-ses-50-bougies-51b89f54e4b0d-e6db9b39884>
- 22 « Ensembles architecturaux en Région bruxelloise », Éditions Racine, p.133
- 23 Ibid., p. 137
- 24 MARMOT, M., 2005., Social determinants of health inequalities. The Lancet, 365, 1099-104
- 25 MISSINE, S., AVALOSSE, H., LUYTEN, S., 2019, Tous égaux face à la santé à Bruxelles ? Données récentes et cartographie sur les inégalités sociales de santé. Commission communautaire commune, Bruxelles.
- 26 WINSEMIUS, A., BALLERING, C., SCHEFFEL, R., SCHOORL, R., 2016., Wat werkt bij sociaal en gezond? Over de bijdrage van sociale factoren aan gezondheid. Movisie.
- 27 MISSINE, S., AVALOSSE, H., LUYTEN, S., 2019, Tous égaux face à la santé à Bruxelles ? Données récentes et cartographie sur les inégalités sociales de santé. Commission communautaire commune, Bruxelles.
- 28 Diagnostic du redéploiement socio-économique, territorial et environnemental suite à la crise du Covid-19, perspective.brussels, 2020.
- 29 De même, sont assimilés aux activités productives, les travaux de gestion ou d'administration, l'entreposage et les commerces qui en sont l'accessoire.
- 30 Entre 2003 et 2018, 2 600 logements nets « classiques » ont été autorisés de début janvier à fin août 2018 en Région bruxelloise. (source : Observatoire des Permis logement - situation été 2018 - n°9.01)
- 31 Cet indicateur permet d'évaluer la part des ménages ayant bénéficié d'une prime à la rénovation par quartier. Il rapporte les primes versées au nombre de ménages résidents et donc potentiellement demandeurs. Toutefois, le nombre de ménages domiciliés dans un quartier à une date donnée ne peut pas être strictement assimilé au potentiel des demandeurs. Outre les conditions de revenu qui limitent l'accès aux primes, certains ménages peuvent immigrer à partir d'un autre lieu de résidence après réalisation des travaux de rénovation. Ces « futurs propriétaires occupants » représentent 19 % des bénéficiaires entre 1999 et 2002 et de l'ordre de 21 % ultérieurement. En outre, entre 1999 et 2002, 34 % des bénéficiaires étaient des propriétaires non-occupants (qui mettent donc le bien en location) ou des personnes morales (entreprises, asbl). Après 2002, suite à une modification des conditions d'octroi, la part des propriétaires non-occupants descend à 7 %. Il s'agit en grande partie d'agences immobilières sociales.
- 32 Pour rappel, dans la définition de l'Observatoire des Permis Logement, un permis autorisé ne signifie pas que le logement a été construit.
- 33 Pour l'année 2017-2018, les plus grands nombres élevés de logements autorisés en Région bruxelloise sont délivrés tant dans les quartiers centraux qu'en seconde couronne. On peut y observer l'importance des projets résidentiels dans le « haut » d'Ixelles, le « bas » de Forest, la seconde couronne Nord - Nord-Est - Est (de Neder-Over-Hembeek à Woluwe-Saint-Lambert) ainsi que dans la « zone canal » et à proximité de celle-ci.
- 34 voir le Focus n°7 de l'IBSA sur les projections de la population scolaire bruxelloise à l'horizon 2025, paru en 2017).
- 35 L'équipement culturel est défini comme un espace constitué d'une ou de plusieurs pièce(s) ou d'installation(s) permanente(s), qui répondent chacune aux conditions suivantes : elles accueillent des activités culturelles ; Elles sont accessibles, soit librement, soit moyennant participation financière, au grand public ou à des « tiers ».
- 36 Avant la transformation du Palais 12, la jauge la plus importante à Bruxelles était Forest National avec ses 8 000 places.
- 37 Rapport d'activités 2019 Brussels Design Museum, pag.31
- 38 La norme de Barcelone est une norme européenne qui prévoit que les États membres doivent assurer l'accueil des enfants âgés de 0 à 3 ans pour un tiers des enfants (European Parliament 2002, Directorate General for Internal Policies, 2013).
- 39 Source : Bruxelles Social
- 40 Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale, 2016, Les personnes âgées et les maisons de repos et de soins en Région bruxelloise. Aperçu en 2016 et focus sur les résidents aux profils O ou A. Source: Bruxelles Social
- 41 <https://www.wemmel.be/download.ashx?id=1323>
- 42 Source : VITO (2016)
- 43 Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale, 2018., Les médecins généralistes en Région bruxelloise: qui sont-ils, où pratiquent-ils et où se situent les potentielles pénuries ?

- 44 Pour la définition de l'aire métropolitaine il est entendu la définition donnée par Mathieu Strale dans Brussels Studies « Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées », Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n° 137, mis en ligne le 8 juillet 2019, consulté le 9 juillet 2019, p. 4. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2831> ; DOI : 10.4000/brussels.2831
- 45 Ermans et al., 2017 in « Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées », Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n° 137, mis en ligne le 8 juillet 2019, consulté le 9 juillet 2019
- 46 M. Strale., P. Lebeau., B. Wayens., M. Hubert., C. Macharis., Cahier de l'Observatoire de la Mobilité n°6, 2015 p. 98 et 99
- 47 Ibid. p.108
- 48 Il s'agit d'un réseau interrégional de pistes cyclables rapides pour moyennes distances.
- 49 Il s'agit du ICC qui relie des repères urbains : la route des palais.
- 50 Par micromobilité nous entendons tous les moyens de déplacement individuels, compacts et léger (ex. trottinette, vélo pliables, skateboard, hoverboards) qui peuvent être facilement transporté et qui permettent au usager et de parcourir de petites ou moyennes distances, souvent en complémentarité avec d'autres modes de transport.
- 51 La mesure d'accessibilité en transport en commun à l'intérieur de la RBC créée par le géographe Kevin Lebrun repose sur la modélisation de l'offre en transports publics présente en RBC (STIB, De Lijn, le TEC et la SNCB). La mesure a été développée dans le cadre du modèle multimodal de déplacements (MuSti) de la Région permettant de produire les temps moyens de déplacement d'un secteur à un autre à l'heure de pointe du matin pour un jour ouvrable. Par cette mesure, on constate que les secteurs aux temps de parcours les plus faibles, et donc de plus grande accessibilité, sont situés dans le centre de la Région. On constate également que cette accessibilité décroît à mesure que la distance des secteurs au centre augmente. Toutefois cette décroissance n'est pas égale selon les secteurs. On perçoit nettement l'influence structurante des lignes de métro et de prémétro, ou de lignes avec un bon niveau de service.
- 52 Mathieu Strale, « Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées », Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n° 137, p. 1. Mis en ligne le 8 juillet 2019, consulté le 9 juillet 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2831> ; DOI : 10.4000/brussels.2831 p.11
- 53 Ibid. p.12
- 54 Scopingnota GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - deel Noord' d.d. 28/06/2019
- 55 Mathieu Strale, *op.cit.*, p. 16
- 56 RIE PRAS 2015
- 57 M. Strale, P. Lebeau, B. Wayens, M. Hubert, C. Macharis., *Le transport de marchandise et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspective.* Cahier de l'Observatoire de la mobilité. 2015, p. 98
- 58 Projet élaboré par De Werkvenootschap
- 59 Le chapitre Eau reprend des informations rassemblées par le bureau Aries dans le cadre de l'élaboration du RIE du PAD Heyssel (en cours).
- 60 Le chapitre Etat du sol reprend des informations rassemblées par le bureau Aries dans le cadre de l'élaboration du RIE du PAD Heyssel (en cours).
- 61 Adopté le 28 février 2019
- 62 Ils sont déterminés par Bruxelles Environnement :
- soit par l'analyse des cartographies du bruit routier et ferroviaire établies par Bruxelles Environnement. Ces zones sont alors appelées points noirs ferroviaires et points noirs routiers.
 - soit lors du traitement de plaintes collectives introduites par la population d'un quartier confronté à un problème de bruit (procédure « Article 10 », en référence à l'article 10 de l'Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain).
- 63 Pour plus d'information, voir la carte Projet ExpAire Concentration black Carbon
- 64 WAYENS , Benjamine et al. Création de places dans l'enseignement secondaire Évaluation et localisation des besoins en Région de Bruxelles-Capitale. SOIL, Christophe perspective.brussels, 2018. Disponible sur : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/pers_fr_rapport_secondaire_web.pdf
- 65 L'occupation dans le bâtiment Tripostale à la Gare du Midi, Usquare aux Casernes d'Ixelles, Allée du Kaai dans le quartier Maritime
- 66 À ce propos se référer au rapport "The future of Asia and the future of asian and pacific cities transformation pathways towards sustainable urban development" ESPON, 2020
- 67 Pour aller plus loin dans la description du taux d'impérialisation, le lecteur peut se référer directement au chapitre Environnement.
- 68 Une attention particulière devra se porter vers les usagers exclus de cette pratique, à savoir les PMR et les aînés.
- 69 Pour aller plus loin dans la description du tissu économique, le lecteur peut se référer au chapitre Économie
- 70 Pour aller plus loin sur l'impact économique du COVID en Région de Bruxelles-Capitale, consulter le diagnostic sur le site web de perspective
- 71 « Des difficultés d'entrée en emploi sont à anticiper car ils occupent des emplois à statut précaire et bénéficiant d'une protection moindre et/ou dans des secteurs fort impactés par la crise du COVID (horeca ou commerce de détail par exemple) »
- 72 Pour aller plus loin dans la description socio-démographique du POT, se référer aux chapitres Socio-économique et Économie

LISTE DES CARTES

Carte 1	Périmètre d'observation territoriale Heysel, quartiers	12
Carte 2	Périmètre d'observation territoriale Heysel, secteurs statistiques	13
Carte 3	Plan région d'affectation du sol, 2020	22
Carte 4	Extrait de la représentation de la ZIR du PRAS 2015	23
Carte 5	Plan de secteur de la Région flamande	24
Carte 6	Plans particuliers d'affectation du sol	26
Carte 7	Projets et zones en réflexion 2020	28
Carte 8	Orthophotos Historiques-1935	31
Carte 9	Réseau hydrographique historique selon la carte de Vandermaelen (1846-1854)	34
Carte 10	Construction d'un nouveau collecteur sous l'avenue Sobieski en 1949	35
Carte 11	Vannes et conduits reliant les sources et les étangs du Stuyvenberg au Heyselbeek sur la carte topographique du commandant Serrane de 1890	35
Carte 12	Carte Ferraris (1777) ; Carte topographique Vandermaelen (1842-1879)	36
Carte 13	Comprendre le périmètre du PAD	46
Carte 14	Plan d'affectation du sol/Gewest Plan de la Région flamande et Plan d'affectation du Sol de la Région de Bruxelles-Capitale	47
Carte 15	Espaces ouverts et bâtis	48
Carte 16	Structure urbaine et morphologie	49
Carte 17	Qualité et faiblesses de l'espace public, 2020	50
Carte 18	Barrière urbaines : les infrastructures	51
Carte 19	Barrières urbaines : les grillages (carte non exhaustive)	52
Carte 20	Clôtures vs réseau vélo/Clôtures vs réseaux piéton	54
Carte 21	Analyse des espaces publics : la partie nord	55
Carte 22	Analyse des espaces publics : la partie ouest et le sud	59
Carte 23	Analyse des espaces publics : l'est	64
Carte 24	Densité de population, 2019	66
Carte 25	Taux de croissance annuel moyen de la population (%), 2014-2019	67
Carte 26	Part des moins de 3 ans dans la population totale (%), 2019	68
Carte 27	Part des 0-17 ans dans la population totale (%), 2019	69
Carte 28	Part des 65 ans et plus dans la population totale (%), 2019	69
Carte 29	Taille moyenne des ménages privés, 2019	70
Carte 30	Revenu imposable médian des déclarations (€), 2016	71
Carte 31	Taux d'activité (%), 2017	71
Carte 32	Taux d'emploi (%), 2017	72
Carte 33	Part des demandeurs d'emploi dans la population de 18-64 ans (%), 2019	73
Carte 34	Taux de chômage (%), 2017	73
Carte 35	Part des diplômés du supérieur dans les demandeurs d'emploi (%), 2019	74
Carte 36	Statut affectation chronique (%), 2018	75
Carte 37	Prévalence du diabète, 2018	76
Carte 38	Incapacité de travail de longue durée (%), 2016	77
Carte 39	Recours au dentiste (%), 2018	77
Carte 40	Examen par mammographie (%), 2017	78

Carte 41	Activités économiques sur le POT Heysel - 2018	80
Carte 42	Stock et vacance des bureaux (m2), 2018	82
Carte 43	Zones d'accessibilité (RRU) sur le POT	84
Carte 44	Offre hôtelière, hébergement touristique, 2020	86
Carte 45	Offre Commerciale, 2020	87
Carte 46	Vacance commerciale, 2020	88
Carte 47	Activités productives, 2017-2018	90
Carte 48	Primes à la rénovation 2011-2014	92
Carte 49	Répartition spatiale de l'état des logements loués - Note entre 1 et 5 (2018)	92
Carte 50	Variation des loyers mensuels moyens des logements (2018)	93
Carte 51	Évolution des loyers mensuels moyens des logements (2004-2018)	93
Carte 52	Logement classiques autorisés (2003- été2018) par période d'octroi : nombre net (création-suppressions)	94
Carte 53	Logements collectifs par type autorisés (2017-été 2018) : nombre net (créations-suppressions)	95
Carte 54	Part des logements sociaux 2017	96
Carte 55	Parc de logement public 2016	97
Carte 56	Projets de logements publics selon les opérateurs, septembre 2018	98
Carte 57	Emplacement des bâtiments scolaires dans le POT	100
Carte 58	Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés	102
Carte 59	Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés	103
Carte 60	Équipements de sports et de loisirs existants	106
Carte 61	Activités des coureurs entre 2012 et 2017.	107
Carte 62	Capacité maximale des équipements culturels en Région de Bruxelles-Capitale, 2020	108
Carte 63	Capacités des équipements culturels dans le POT	111
Carte 64	Type d'équipement culturel, 2020	112
Carte 65	Capacité accueil de la petite enfance type collectif et part des moins de 3 ans (%), 2019	115
Carte 66	Services de soutien scolaire/temps libre et part des 0-17 ans (%), 2019	115
Carte 67	Densité des personnes âgées de 75 ans et plus et structures résidentielles pour personnes âgées (maisons de repos, maisons de repos et de soins et résidences-services) en Région bruxelloise, situation au 01/06/2016	116
Carte 68	Services pour seniors (hors MRS/MR) et part des 65 ans et plus (%), 2019	117
Carte 69	Équipements de soutien résidentiel (2016) et part des 65 ans et plus (%), 2019	118
Carte 70	Nombre de médecins généralistes pour 1000 habitants (‰) et cabinets médicaux, 2017	119
Carte 71	Les quartiers confrontés à une pénurie potentielle de médecins généralistes (moins de 70 ans), Région bruxelloise, 2017	120
Carte 72	Équipements soins primaires (hors médecins généralistes)	121
Carte 73	Équipements soins secondaires	122
Carte 74	Réseau Piéton, 2020	124
Carte 75	Réseau cyclable, 2020	125
Carte 76	Aménagements cyclables existants, 2020	126
Carte 77	Stationnements vélo PAD, 2020	127
Carte 78	Réseau transport public existant, 2020	128
Carte 79	Accessibilité en transport en commun à l'origine à l'heure du pointe du matin (8-9h) pour les déplacements internes à la RBC	129
Carte 80	Accessibilité horaire aux pôles d'activités par l'ensemble des opérateurs (STIB, SNCB, TEC, De Ljin) selon le temps médian à l'heure de pointe du matin, un jour ouvrable, 2016	130

Carte 81	Distance et accessibilité TC à destination pour les travailleurs entrants	131
Carte 82	Réseau de voirie, 2020	132
Carte 83	Accès carrossable, 2020	133
Carte 84	Nombre moyen d'équivalents voitures particulières par segment de route, Journées de travail (hors vacances scolaires) 2017	134
Carte 85	Intensités du trafic motorisé, situation de référence 2013 - Ring actuel avec les intensités existantes, heure de pointe du matin 8h-9h	134
Carte 86	Intensités du trafic motorisé, situation de référence 2013 - Ring actuel avec les intensités existantes, heure de pointe du soir 17h-18h	135
Carte 87	Typologie des conditions et façons de se déplacer depuis la périphérie vers Bruxelles	136
Carte 88	Congestion Ring	136
Carte 89	Offre en parking, 2020	137
Carte 90	Taux d'occupation de stationnement en voirie mardi 9h00-10h00	138
Carte 91	Taux d'occupation du stationnement en voirie le samedi 15h00-17h00	138
Carte 92	Projets de Mobilité et zones en réflexion, 2020	139
Carte 93	L'alternative parallèle	142
Carte 94	L'alternative light	142
Carte 95	L'alternative latérale	143
Carte 96	Bassins versants coté Flandre du POT	144
Carte 97	Réseau hydrographique au sein du périmètre du PAD	145
Carte 98	Taux d'imperméabilisation dans le périmètre du PAD	147
Carte 99	Extrait de la carte d'aléas d'inondation	148
Carte 100	Extrait de la carte de l'État du sol au droit du site	149
Carte 101	Zones de carence en espaces verts accessibles au public	151
Carte 102	Étude interrégionale : Analyse des espaces ouverts dans et autour de Bruxelles	152
Carte 103	Cartographie des îlots de fraîcheur	153
Carte 104	Habitabilité, refroidissement	153
Carte 105	Zone d'intervention prioritaire, Agoraspace et skatepark, 2020	154
Carte 106	Zone d'intervention prioritaire, Plaine de jeux, horizon 2020	155
Carte 107	Cartographie bruit multi-exposition	156
Carte 108	Cartographie bruit routier	156
Carte 109	Cartographie bruit ferroviaire	157
Carte 110	Cartographie du bruit, avion	157
Carte 111	Quiet Brussels : zones de confort à créer ou à améliorer	158
Carte 112	Quiet Brussels : zones de confort à améliorer et protéger	159

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES

DESSOUROUX, Christian. *Espaces partagés, Espaces disputés. Bruxelles une capitale et ses habitants*. Direction Études et Planification (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement) de la Région de Bruxelles-Capitale. 2008. 149 p.

RANIERI, Liliane. *Léopold II. L'urbaniste*. Hayez, 1973, 396 p.

SPAPENS, Christian et al. *Ensembles architecturaux en région bruxelloise*. Éditions Racine, 1997. p.156

DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES

ARCADIS. *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan*. Grimbergen. Disponible sur : <https://www.grimbergen.be/file/download/3f38ae28-dee6-4030-9baf-3463ab4cb8f6/2698CE70BC85A7ABCD7D54A67D5E0F23>

ERMANS, Thomas et al. *Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées*. Brussels Studies. Collection générale, n° 137, mis en ligne le 8 juillet 2019, consulté le 9 juillet 2019, Disponible sur : <http://journals.openedition.org/brussels/2831>

ERMANS, Thomas et al. *Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région*. Bruxelles Mobilité, 2015. Disponible sur : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/bxl-mob-6ecahiers-fr.pdf>

MAINGAIN, Olivier. *Logement ouvrier et social à Laeken*. Ville de Bruxelles Cellule Patrimoine historique. 1998. Disponible sur : <https://www.bruxelles.be/publications-sur-le-patrimoine>

MARMOT, Michael. Social determinants of health inequalities. *The Lancet*, 2005. Disponible sur : <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/15781105/>

WINSEMIUS, Aletta., BALLERING, Carina., SCHEFFEL, Rianca., SCHOORL, Rosanna. *Wat werkt bij sociaal en gezond ? Over de bijdrage van sociale factoren aan gezondheid*. Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport, 2016. Disponible sur : <https://www.movisie.nl/sites/movisie.nl/files/publication-attachment/Wat-werkt-dossier-Sociaal-en-gezond%20%5BMOV-11388262-1.2%5D.pdf>

MISSINE, Sarah., AVALOSSE, Hervé (Agence Intermutualiste), LUYTEN, Sarah. *Tous égaux face à la santé à Bruxelles ? Données récentes et cartographie sur les inégalités sociales de santé*. Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale. Commission communautaire commune de la Région de Bruxelles-Capitale, 2019. Disponible sur : https://www.ccc-ggc.brussels/sites/default/files/documents/graphics/dossiers/dossier_2019-2_inegalites_sociales_sante.pdf

MISSINNE, Sarah. LUYTEN, Sarah. *Les médecins généralistes en Région bruxelloise : qui sont-ils, où pratiquent-ils et où se situent les potentielles pénuries ?* Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles, 2018. Disponible sur : https://www.ccc-ggc.brussels/sites/default/files/documents/graphics/dossiers/dossier_2018-02_medecins_generalistes_bruxelles.pdf

Provincie Vlaams-Brabant. *Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant*. Provincie Vlaams-Brabant, 2004. Disponible sur : <https://www.vlaamsbrabant.be/sites/default/files/media/files/2020-05/RSVB-ge-co%C3%B6rdineerde-versie.pdf>

STRALE, Mathieu ; LEBEAU, Philippe ; WAYENS, Benjamin ; HUBERT, Michel ; MACHARIS, Cathy.. *Le transport de marchandise et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspective*. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, 2015. Disponible sur : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf

SUM Research. *1802 Plan communal de structure en matière d'urbanisme de Wemmel*. Wemmel, 2011. Disponible sur : <https://www.wemmel.be/fr/product/200/plan-de-structure-en-matiere-durbanisme>

WAYENS, Benjamin et al. *CRÉATION DE PLACES DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE Évaluation et localisation des besoins en Région de Bruxelles-Capitale*. SOIL, Christophe. Juillet 2018. Disponible sur : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/pers_fr_rapport_secondaire_web.pdf

ANNEXES

ANNEXE 1

Compte-rendu des débats de l'atelier mobilité du 6 octobre 2020 sur le projet de plan d'aménagement directeur « Heysel »

Contexte du compte-rendu : Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du plan d'aménagement directeur pour la zone « Heysel », suite à la publication de l'arrêté ministériel du 7 juin 2019, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé le 6 octobre 2020 un atelier dédié à la question de la mobilité dans le plateau et ses environs.

Pour la facilité du lecteur, les échanges de cette réunion sont repris dans l'ordre chronologique du déroulement de la réunion.

PRÉSENTS

ARIES

Gilles Ledent
Gilles Philipkin
Romain Coremans

AWV

Cédric Vaast

BMA

Julie Collet

Brussels Expo

Emin Luka

Bruxelles Environnement

Véronique Franchioly
Loik Dal Molin

Bruxelles Mobilité

Hugues Convent

Cabinet Close

Leïla Kabachi

Cabinet Dhondt

An Descheemaeker

Cabinet Hellings

Donatienne Wahl

Cabinet Maron

Solange Verger

Cabinet Van den Brandt

Kevin Opdecam

Cabinet Vervoort

Jérémy Onkelinx
Justine Harzé

Commune de Meise

Dorien Lauwers

De Werkvennootschap/WADR

Ief Janssens
Nele Degraeuwe

Omgeving

Veerle Van Hassel
Loes Abrahams

MOW

Anita Jaspers

NEO

Bernice Kestemont
Raphaël Pollet

Perspective DCT

Andreas De Mesmaeker
Elisa Donders
Veronica Pezzuti

Perspective DST

Alexandre Ferrão Santos
Maarten Lenaerts
Sarah Moutury

STIB

Jean-Michel Mary
Patrick Andres

Urban

Guido Beelen

Ville de Bruxelles

Shazna Syed
Marianne Dandoy

Compte-rendu des présentations

Introduction (Perspective-DST)

Présentation du processus de planification, du périmètre d'observation territoriale (POT), du PAD et de la ZIR 15. Description du site, historique, situation existante, enjeux et objectifs.

Présentation des éléments clés de la thématique (ARIES)

Présentation des liaisons décrites dans le plan régional Good Move concernant le PAD pour les piétons, vélo, transport public et circulation routière.

Piétons : description des principaux itinéraires piétons. Concentrations piétonnes liées aux grands équipements, aux parkings et stations de métro. Identification de nombreuses barrières physiques à la circulation (ilots fermés, barrières...).

Vélo : Présence d'un ICR et intégration dans les réseaux RER vélo (RBC) et Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Flandre). Les aménagements cyclables sont peu ambitieux, avec peu ou pas de pistes cyclables en site propre. Il y a une discontinuité et manque d'uniformité dans les aménagements.

Stationnement vélo : une offre encore trop faible et inutilisée.

Transport public : une bonne desserte à l'échelle régionale, et une offre amenée à se développer notamment en lien avec la Flandre. Il existe des capacités importantes pouvant être adaptées lors des événements. Par contre l'offre devient rapidement peu attractive à l'échelle nationale.

Circulation routière : Saturation, avec ou sans événements.

Concernant le stationnement hors voirie, il existe une offre très importante. La demande est supérieure à l'offre en moyenne 6 jours par an.

Stationnement en voirie : réserves importantes en semaine et une sollicitation nettement plus élevée le week-end.

Inventaires des points de stationnement des bus et durée d'occupation, ainsi que places de stationnement taxis.

Logistique : de grands équipements avec des besoins spécifiques. Il existe un charroi important lors des grands événements. Description de l'usage et accès logistiques au Parking C.

Description du volume de déplacements en fonction des événements.

Enjeux :

Nombreux projets d'infrastructure de mobilité susceptibles d'impacter la mobilité :

- > fonctionnement du RO, rôle des voies latérales, fermeture des sorties 8, 7a
- > connexion au nouveau bd urbain A12
- > localisation du P+R
- > fonctions Parking C : liaison avec le plateau du Heysel, fonction logistique
- > enjeux climatiques : diminution des émissions CO2 avec une offre accrue de TC (depuis le RBC) et vélo (depuis le centre)
- > nouveau dépôt de la STIB
- > micro-mobilité
- > services de mobilité
- > électrification du réseau
- > qualité des déplacements entre les points d'entrées du plateau du Heysel, depuis les arrêts et stations des transports en commun, depuis les parkings voitures

Dans le futur :

- > parkings vélos
- > les HUBs (visiteurs, usagers et logistique)
- > les plaques de micro-mobilité

HUB : visiteurs et usagers, Logistique

Werken aan de ring

Ring

Contexte des travaux sur le Ring.

Description du processus de planification.

Présentation des alternatives et variantes de connexion, les aménagements vélo, transports publics, espaces verts.

Description du processus d'études d'incidences environnementales, comportant une analyse « future-proofing ».

Brabantnet

Objectifs : développement de transports publics rapides et efficaces, confortables et fiables, développement d'espaces verts

Ringtrambus : description du projet

Ligne 820 en exploitation depuis 28 juin 2020, description du trajet dans le plateau du Heysel

Ligne Willebroeck vers Bruxelles, connexion avec tram 3-7-9 de la STIB, tracés envisagés

A12-van Praet : La voie verte royale (BM)

Présentation du projet et de ses objectifs :

- > transformer l'A12 en voirie métropolitaine
- > améliorer le cadre de vie des quartiers de Laeken et NOH
- > créer le maillon RER vélo et renforcer les qualités de la promenade verte régionale
- > offrir un chemin de promenade et un parcours sportif donnant accès aux espaces verts de Laeken
- > Libérer les espaces « perdus » et les valoriser à destination du public

Projets Brussels Expo

Présentation des infrastructures exploitées par Brussels Expo (Palais et Parking C) et des projets en cours de développement :

Voie de liaison : répond aux difficultés de circulation pour la logistique sur la chaussée Romaine, nuisances causées par les camions, trafic de transit, stationnement sauvage, éloignement du Parking C.

- > une liaison de haute qualité entre le parking C et l'avant des palais
- > logistique, navettes et voitures particulières seront guidées en douceur vers et depuis l'avant du site
- > en utilisant la voie de liaison qui est indépendante de la route existante, les quartiers environnants seront déchargés de la logistique et de la circulation des visiteurs.

Parc Verregat :

- > Les visiteurs pourront dorénavant se rendre à Brussels Expo à vélo ou à pied en traversant le parc du Verregat de la ch. Romaine à l'av. Impératrice Charlotte.
- > La superficie du parc du Verregat est substantiellement agrandie au profit des riverains

Description du projet de téléphérique

Description du projet de parking Telexpo

Projets STIB pour le plateau du Heysel

Description du projet d'extension ligne 9.

Statut : permis modificatif pour le projet complet avec voiries de liaison vers l'A12 réaménagée en boulevard urbain, redémarrage chantier attendu en 2023 et finalisation 2024

Brabantnet : description des 3 lignes Willebroek-Brussel, Aéroport-Brussel, Jette-Aéroport

Projet de dépôt métro-tram sous le parking « Kinopolis »

Compte-rendu des tables rondes

Espace urbain, trajets piétons, parcours cyclables

- > D'une façon générale l'espace public n'est pas agréable pour piétons et cyclistes, il est nécessaire d'améliorer la lisibilité des espaces publics.
- > La qualité paysagère est un des enjeux du PAD. Une charte sur l'emploi de matériaux dans la requalification des espaces publics serait pertinente.
- > La suppression de la sortie 8 peut être une opportunité pour aménager Houba-de Strooper pour les piétons, cyclistes. De même le réaménagement du Trade Mart est une opportunité pour améliorer l'espace public.
- > Les nouvelles infrastructures doivent prévoir des aménagements pour les piétons et cyclistes, ainsi que des accès aux PMR.
- > Le périmètre présente beaucoup de barrières et obstacles. Les palais sont une grande barrière pour les usagers qui viennent de la chaussée Romaine (piétons, cyclistes). Le dépôt de la STIB ne doit pas lui-même devenir une nouvelle barrière. L'accessibilité via l'A12 reste limitée, et le Parking C reste éloigné pour les piétons. La traversée de la chaussée Romaine pour des flux piétons importants est jugée problématique et peu sécurisée.
- > Il est important de prendre en compte le principe de mobilité STOP dans l'aménagement des nouvelles infrastructures. Il faut rendre plus performante la liaison cyclo-piétonne entre le parking C et le stade, et les traversées piétonnes par les aménagements de voiries en boulevards urbains. Le nouveau parc du Verregat est positif pour l'accessibilité.
- > L'offre en stationnement vélo peu sécurisée (type d'accroche et zones peu fréquentées). La création d'emplacements de stationnement vélo est à mettre en relation avec les fonctions et à sécuriser
- > Il est nécessaire de combiner TC avec modes actifs, via la coordination projets STIB et projet du parc avec la passerelle de l'Orée du parc

Transports en commun

- > Il y a une présence importante d'infrastructures de transport en commun du réseau STIB sur le plateau. Cet atout devrait permettre de limiter le besoin en stationnement à destination pour les Bruxellois. Une connexion directe est assurée entre le plateau et la gare du Midi par le métro
- > L'offre en transport en commun de la STIB est augmentée lors d'événements sportifs au stade afin de répondre aux besoins.
- > Transports en commun moins performants en soirée et le week-end. Cette situation agit sur le besoin en stationnement durant ces périodes. Il existe une réserve de capacité sur le réseau métro à certaines périodes qui pourrait être mobilisée.
- > Il est important de systématiser les tickets combinés : événement + transports en commun, combinés avec la création de navettes performantes destinées à desservir le plateau lors des grands événements.
- > Mise en place du téléphérique disposant d'une capacité importante et continue. Ce principe devrait être généraliser pour servir les usagers venant d'autres régions, en prévoyant par exemple des trains SNCB vers le nord et le sud lors de gros événements et des tickets combinés STIB/SNCB.
- > À cet effet il serait utile d'étudier l'origine des visiteurs des salons pour améliorer l'offre en transport en commun en Flandre. Il existe un besoin d'une meilleure coordination entre réseaux TC de la RBC et RF. La RF va placer des parkings de dissuasion dans les arrêts du sneltram par exemple, plus efficaces qu'en RBC. Une offre de tarification commune renforcerait cette intermodalité.
- > Il faudrait profiter du réaménagement du Ring pour créer une porte d'entrée de ville et un report modal sur les TC. Ceci pourrait passer par la création d'un nœud de mobilité entre métro, Brabantnet, T9, T3, T7. Le Parking C pourrait jouer

un rôle dans cette intermodalité, mais il est nécessaire de développer une connexion directe en transports en commun entre le Parking C et le centre, soit via l'exploitation d'un téléphérique ou à plus long terme la prolongation du métro au Parking C.

- > À noter le besoin de connecter les quartiers De Wand-NOH au Heysel et Jette par le tram qui suivra le Ringtrambus.
- > Grands travaux d'infrastructure peuvent participer à faciliter le développement de la biodiversité, et veiller à une bonne coexistence entre le tram et le piéton, vélo.

Accès routiers, circulation automobile

- > RO : la Flandre étudie différents scénarios pour optimiser le RO. D'après les résultats préliminaires, une solution latérale (séparation du trafic direct / local au moyen d'une structure routière locale) ne semble pas adaptée dans cette zone. Les scénarios « light » (optimisation de la structure du Ring existant) et « parallèle » (séparation du trafic de transit / local au moyen de routes parallèles dans le cadre de la partie RO) seront probablement approfondis.
- > Sorties/Entrées RO : problèmes de sécurité routière importants sur cette partie du RO car les sorties 9-8-7a sont trop proches les unes des autres. Les scénarios actuellement à l'étude pour le réaménagement du RO reposent sur la fermeture de la sortie 8 (Houba-De Strooper - Wemmel). La sortie actuelle 7a (parking C) serait retravaillée et les sorties actuelles 8 et 7a seraient intégrées.
- > Sortie 8 RO : demande des habitants de Verregat et Houba-De Strooper pour réduire la pression du trafic dans cette zone. La Houba-De Strooperlaan en particulier est un problème, en partie à cause du mouvement de virage à gauche vers RO en quittant Bruxelles. La fermeture de la sortie 8 pourrait réduire ces problèmes.
- > Good Move : c'est le cadre bruxellois de la mobilité. Ici, l'avenue de l'Exposition et A12 sont désignées comme routes PLUS (c'est-à-dire pour le trafic entrant), tandis que Houba-De Strooper et chaussée Romaine sont définies comme des routes CONFORT pour relier les quartiers. La fermeture de la sortie 8 est conforme à ce cadre. La question de l'accessibilité du plateau depuis le Ring n'est pour autant pas résolue. La fermeture de l'accès 8, charge l'accès 7a et la chaussée Romaine. La connexion entre le plateau du Heysel et l'A12 semble nécessaire pour garantir l'accessibilité de la zone par 2 points.
- > Chaussée Romaine : cette route a un gabarit limité avec un tronçon de voie 2x1, 2x1 transports en commun, vélos / piétons. Il faut veiller à ce que cette route ne soit pas utilisée comme route parallèle en cas de trafic retardé sur le RO.
- > Voie de liaison entre le Parking C et l'avant des Palais du Heysel : plusieurs questions sont importantes :
 - Les deux régions sont impliquées. Une étude conjointe sur l'opportunité / l'utilisation de cette route est lancée (résultats disponibles fin 2020 ?).
 - Utilisation : s'agit-il d'une route logistique pour les palais du Heysel et / ou cela concerne-t-il l'ouverture du parking Europea ?
 - Croisement avec la chaussée Romaine : quelle est la chance qu'elle franchisse via un tunnel ? Sinon, via un croisement en surface, mais avec des questions sur la fluidité du trafic sur la chaussée Romaine.
 - Cette route devrait contribuer à soulager les zones résidentielles existantes.
 - Pour la Flandre, une connexion de l'entrée / sortie du RO au réseau routier public et non à une voie privée est importante.
- > A12 : la transformation en boulevard de la ville est importante pour relier les différents quartiers. Comment relier le plateau du Heysel à l'A12 ? Dans le plan directeur de KCAP, l'idée était de passer via l'avenue Miramar, mais comme celle-ci est en train d'être redessinée avec un tramway, une idée plus récente est d'utiliser l'avenue de l'Atomium. Cependant, cela est proche du parc d'Osseghem et se termine à l'Atomium. La question est de savoir si le trafic local est détourné de l'A12 vers Europea, ou si la capacité de stationnement sur le côté de l'A12 peut garantir qu'aucun trafic de transit n'est nécessaire sur le plateau.
- > Manque d'étude approfondie de l'articulation Stade/NEO.

Parkings et logistique

- > Répartition modale : il y a aujourd'hui environ 12 500 places de parking sur le plateau du Heysel (parking C : 10 000 + 2 500 autres places de parking). Afin d'estimer et de gérer la future demande de trafic automobile au Heysel, nous devons travailler sur :
 - le mix programmatique des évolutions anticipées
 - le transfert modal vers d'autres modes de transport. Un meilleur accès à l'hinterland est particulièrement important ici.
 - le nombre et la répartition des places de stationnement. De nombreuses places de parking supplémentaires sont prévues (voir ci-dessous). Cependant, il est important que l'accès via le RO (via 1 ou 2 sorties) soit coordonné avec le nombre et la répartition des places de parking. Ce n'est qu'ainsi que l'on peut garantir que la capacité du réseau routier peut gérer la capacité de stationnement. La signalisation sur le RO joue également un rôle important ici.
- > Parking : le principe de base est la suppression de toutes les places de parking actuelles le long de la route et sur le domaine public. Capacité de stationnement prévue :
- > Parking C : 10 000 places
 - Bien que nécessaires, ces places restent maintenant sous-utilisées pendant de longues périodes. Il serait intéressant d'envisager le site comme une plaque tournante multimodale pour le plateau du Heysel
 - P+R mis en place sur le parking B est actuellement sous-utilisé
 - Un téléphérique pourrait être intéressant comme connexion à l'avant des palais du Heysel / Europea
- > Europea : 3 700 places (dont +/- 500 pour les habitations)
- > Telexpo (à côté du Hall 12) :
 - 1 500 places
 - La réalisation du projet n'est pas établie
 - Le site dispose également d'un emplacement intéressant pour le développement urbain
- > Parking derrière Trade Mart (+/- 1 000 places) : future destination ?
- > Esplanade P + R
 - Nombre de places ?
 - il semble peu probable que ce projet se réalise en tant que P + R
 - remplacé par un parking de destination au parking Telexpo ?
- > Dépôt STIB (parking actuel T - Kinopolis avec 800 places) :
 - Nombre de places ?
 - Il ne semble pas logique de fournir une capacité de stationnement dans un endroit aussi central
 - besoin de +/- 200 places de parking pour les salariés de la STIB. Comment organiser l'accès ?
- > Parc sportif : 200 places
- > Il y a une emprise importante des parkings à l'air libre en situation existante au sein du périmètre du PAD. Cette situation est jugée peu qualitative en termes de perspectives et contribue défavorablement à l'imperméabilisation des sols.
- > Pression sur le stationnement des quartiers habités lors des événements. Des zones de stationnement ne seraient pas règlementées.
- > Distance importante entre le parking C et certains Palais (notamment le 12) qui nécessiterait le maintien d'une offre en stationnement de proximité lors d'événements de plus petite ampleur. Pour l'heure les parts modales « voiture » élevées pour certains salons, liées à la provenance diffuse et lointaine des visiteurs participent au besoin de maintien de places.
- > Il serait souhaitable de mettre en place une gestion coordonnée de tous les parkings sur le plateau (y compris Trade Mart).

- > Une opportunité serait la création d'un P+R sur le parking C intégré à un hub multimodal. Celui-ci court cependant le risque d'une sous-utilisation car la distance Parking C avec le métro est trop importante. Dans le cas où un téléphérique est mis en place, la rupture de charge pourrait également décourager les navetteurs. À noter aussi le risque de maintien ou renforcement du trafic en Flandre lié à la mise en place d'un P+R, augmentation de la congestion du ring et augmentation potentielle de la pollution associée.
- > Nécessité de mener une réflexion sur l'organisation du stationnement dans l'espace public de façon à limiter son impact sur les perspectives historiques. Les surfaces de stationnement en plein air représentent des opportunités de développement
- > Création de stationnement hors-sol en ouvrage. Ces constructions devraient être convertibles en une autre fonction. La convertibilité des parkings en sous-sol est plus compliquée que celle des ouvrages hors-sols si elle a été pensée au stade de conception. Il existe un risque que ces parkings en sous-sol ne puissent pas être réaffectés si le besoin en stationnement diminue à moyen terme.
- > À noter le risque d'une absence d'intégration des besoins en stationnement autocar qui impliquerait du stationnement « sauvage »
- > Le chantier du tram 9 entraîne la perte de places de parking, qui devront être en partie compensées.
- > La logistique très présente sur différents axes autour de Bruexpo est enjeu de sécurité et d'itinéraires empruntés. La mise en œuvre de la voie de liaison (y compris tronçon en Flandre) peut faciliter la circulation de la logistique depuis le ring.
- > Il est important de favoriser la mutualisation du stationnement entre les différentes affectations présentes, le cas échéant, en mettant en œuvre une gestion intelligente. Une étude de mobilité est en cours pour déterminer les besoins en stationnement du parc de sports.
- > Logistique du stade (250 semi-remorques lors de concerts) peut être problématique avec d'autres fonctions à implanter à proximité.
- > Le développement du Trade Mart présente l'opportunité de développer des synergies avec le Parking C, à noter cependant l'évolution sur le long terme des activités économiques.

ANNEXE 2

Compte-rendu des débats de l'atelier environnement du 15 octobre 2020 sur le projet de plan d'aménagement directeur « Heysel »

Contexte du compte-rendu : Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du plan d'aménagement directeur pour la zone « Heysel », suite à la publication de l'arrêté ministériel du 7 juin 2019, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé le 15 octobre 2020 un atelier dédié à la question de l'environnement dans le plateau et ses environs.

Pour la facilité du lecteur, les échanges de cette réunion sont repris dans l'ordre chronologique du déroulement de la réunion.

PRÉSENTS

ARIES

Gilles Ledent
Marthe Lemièr
Romain Coremans

Brussels Expo

Emin Luka

Bruxelles Environnement

François Mayer
Géraldine Delavignette
Véronique Franchioly

Bruxelles Mobilité

Renaud Prioux

Buur

Hélène Rillaerts

Cabinet Close

Leïla Kabachi

Cabinet Dhondt

An Descheemaeker

Cabinet Jellab

Ludovic Fortin

Cabinet Maron

Solange Verger

Cabinet Persoons

Sofie Bullynck

Cabinet Smet

Thibault Parent

Cabinet Van den Brandt

Kevin Opdecam

Cabinet Vervoort

Jérémy Onkelinx

De Werkvennootschap/WADR

Ief Janssens
Marillies Declerck

Omgeving

Veerle Van Hassel

NEO

Julian Poelman
Raphaël Pollet

Perspective DCT

Elisa Donders
Emma Marcuzzo
Romina Cornejo-Escudero
Veronica Pezzuti

Perspective DST

Alexandre Ferrão Santos
Sarah Moutury
Sven De Bruycker

SBGE

Marc Aerts

Urban

Lorraine Valembois

Ville de Bruxelles

Camille Baar
Christine Louillet
Shazna Syed

Vivaqua

Benôit Tislair

Compte-rendu des présentations

Introduction

Présentation du processus de planification, périmètre d'observation territoriale (POT), du PAD et de la ZIR 15. Description du site, historique, situation existante, enjeux et objectifs.

Présentation des éléments clés des thématiques environnement (Aries)

Eaux et sol

Présentation du réseau hydrographique historique du POT côté bruxellois :

1. Sous-bassin versant du Molenbeek vers la Senne via le Domaine Royal.
2. L'ancien tracé de l'Heyselbeek, alimenté par des sources, probablement versé dans le collecteur à partir de la 2^e moitié du XIX^e siècle.

Le réseau hydrographique actuel n'a plus de cours d'eau dans le périmètre, exutoire via le réseau d'égouttage. Description des bassins artificiels et étangs, qui souffrent d'un manque chronique d'eau.

Collecteurs : Le Molenbeek passe sous collecteur après le parc Roi Baudouin. Le collecteur Clémentine avenue Houba-de Strooper et collecteur avenue Sobieski, correspondant à l'ancien tracé du Heyselbeek.

Saturation lors d'évènements pluvieux, inondations en aval. Avec le collecteur Molenbeek-Laeken, débouchent sur le collecteur rive ouest Canal, vers STEP Nord.

Description des risques d'inondations et historique des inondations.

Description de la topographie, le périmètre du plateau est dans une pente descendante globale 2-5 % Nord-Sud, suit l'ancien réseau hydrographique.

Le taux d'imperméabilisation des îlots est de 60 %, à comparer avec 85 % pour les zones centrales de Bruxelles, et 46 % en RBC. Le ruissellement important, entraînant saturation des collecteurs et inondations en aval. Il y a actuellement peu de récupération et rétention d'eau de pluie, (citernes ou bassin de rétention).

Concernant le maillage bleu, au niveau du PRDD le périmètre est dans une zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau (mise en valeur des rivières, étangs et zones humides). Le Molenbeek est à reconnecter d'ouest en est vers le Domaine royal, rejet en eau de surface et non vers STEP.

Description du Plan de Gestion de l'Eau (2016-21), qui vise à :

- > assurer la déconnexion des eaux claires parasites du réseau de collecte en les reconnectant au réseau hydrographique de surface (étang Osseghem, Sobieski/Molenbeek)
- > diminuer la mise sous pression du réseau d'égouttage par temps de pluie via la rétention/infiltration à la parcelle.
- > améliorer la continuité du Molenbeek et autres affluents de la Senne, Woluwe et du Canal, avec mise à ciel ouvert si possible et exutoire vers la Senne ou Canal.
- > promouvoir les comportements et équipements utilisant de l'eau non potable, mettre en place des mesures limitatrices et ou compensatoires à l'imperméabilisation

Options de gestion des eaux pluviales cours de réflexion :

- > reconnexion Molenbeek vers Domaine royal peu probable, conduite spécifique dans collecteur et rejet Canal/Senne.
- > étude hydraulique « bassin d'orage » vers Prince Léopold, parc Jeunesse
- > connexion à l'étang Sobieski pour tamponnage (reconnexion hydrologique des étangs)
- > tamponnage voiries dans étang Osseghem
- > projets en cours NEO, Parc des sports : gestion de l'eau à la parcelle

Enjeux eaux :

- > Limiter les volumes à gérer en réduisant l'imperméabilisation et augmentant l'infiltration
- > valoriser les eaux de pluie en augmentant les usages et généralisant les doubles réseaux
- > meilleure gestion des pluies d'orage, via la mise en place de bassins d'orage (limite la saturation des collecteurs Clémentine/Sobieski/Molenbeek, et éviter le rejet à l'égout : rejeter dans les eaux de surface (Trade Mart vers étangs Osseghem, Stuyvengergh, Sobieski ?)
- > mettre à profit le potentiel d'infiltration à la parcelle (ex : parc des sports)
- > reconnexion de cours d'eau au réseau hydrographique : Heyselbeek, Molenbeek, étangs d'Osseghem/Stuyvenberg/Sobieski

Sols

Description des sols : sol en surface est du remblai sur une grande partie du périmètre du PAD, avec des caractéristiques variables. Sous le remblai, limons et dépôts alluviaux argilo-limoneux, perméables à l'eau et à l'air, retiennent suffisamment d'eau.

La nappe est à une profondeur de 2 à 20m, avec un potentiel d'infiltration divisé en deux zones :

- > zone A avec une infiltration a priori difficile (50 % de surface du site)
- > zone B avec une infiltration conseillée. Ce potentiel est à confirmer par des études de sol.

En termes de pollution de sol, de nombreuses parcelles sont reprises à l'inventaire de l'état du sol. Les pollutions avérées sont délimitées, ce sont des situations connues et gérées.

Agriculture urbaine : Good Food a pour objectif d'atteindre 30 % de la consommation en fruits et légumes produits localement d'ici 2035. Le sol existant est essentiellement du remblai, dont la qualité agronomique est à vérifier. Si développement en pleine terre : surface non bétonnée, non boisée, et non polluée. Il faudra ensuite identifier des sols avec de bons paramètres physico-chimiques. Le potentiel est faible, sans doute passant par des terres importées, ou agriculture hors-sol, avec une emprise limitée.

Enjeux sols :

- > Imperméabilisation importante : déminéralisation, recharge naturelle de la nappe, via une gestion durable de la ressource
- > préserver les sols de « qualité » : présence importante de remblais, mais enrichissement naturel des zones végétalisées (maintien de ces zones ou des terres)
- > pollution de sol : traité dans le cadre des procédures PU/PE

Espaces Verts - Biodiversité

Au niveau du PRDD la zone du plateau est considérée comme prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau. En termes d'espaces verts il est à signaler la présence de la liaison « Espace ouvert structurant au niveau de l'A12, ainsi que la présence de continuités vertes à proximité du périmètre (Bois de Dieleghem, parc d'Osseghem, le long de l'A12). Un des objectifs dégagés par le PRDD est la création d'un nouvel espace vert.

Trois types de zones peuvent être relevées, des zones centrales, des zones de liaison et des zones de développement :

- > zone centrale : site de haute valeur biologique ou de haute valeur biologique potentielle qui contribue de façon importante à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional ;
- > zone de développement : site de moyenne valeur biologique ou de haute valeur biologique potentielle qui contribue ou est susceptible de contribuer à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional ;
- > zone de liaison : site qui, par ses caractéristiques écologiques, favorise ou est susceptible de favoriser la dispersion ou la migration des espèces, notamment entre les zones centrales.

Est aussi présenté un relevé des principaux éléments paysagers participant à la biodiversité du PAD.

Côté Région flamande, il est à noter de nombreux espaces vers dont certains de moyenne à haute valeur biologique (échangeur ring A12 et jardin botanique de Meise, Beverbos...), et un schéma de continuité potentiel ou existant est esquissé, avec le parc d'Osseghem et le Domaine Royal comme point d'ancrage.

Il est constaté le peu d'espace vert public au sein du périmètre du PAD, conduisant à une forte pression sur le parc d'Osseghem et de Laeken. Cette pression augmentera avec l'augmentation attendue de la population et de leurs besoins.

Enjeux identifiés

1. Concilier urbanisation et renforcement de la biodiversité :

- > **Maintien des espaces qualitatifs** identifiés (ex : zone boisée du Trade Mart, espaces à développement spontané, pelouse banque de graines existantes)
- > Préservation / développement des **connexions écologiques** identifiées (faune aérienne et terrestre) => ex : mise en boulevard urbain de l'A12.
- > **Végétalisation du périmètre** (projets bâtis et non bâtis)
 - => CBS par zone
 - => E/S

2. Maillage vert **social** >< maillage vert **écologique** :

- > **Compétition pour l'espace** => priorités à placer (maintien de zones végétalisées non accessibles VS développements d'espaces de jeux, détente)
- > **Risque de dégradation des espaces existants** en lien avec l'augmentation de la fréquentation (parcs d'Osseghem et de Laeken)

3. Intégration de **l'agriculture urbaine**

- > **Compétition pour l'espace**

Remarques de BE relativement à l'eau :

1. Attention à la carte de perméabilité (du potentiel d'infiltration) présentée ici à reclarifier : rappeler que Bruxelles Environnement (BE) ne la diffuse plus cette carte car elle était mal utilisée et ses limites souvent oubliées. Par ailleurs, c'est une modélisation, donc avec une série d'hypothèses limitatives (approche conservative). De plus un Potentiel négatif sur la carte ne signifie pas qu'on ne peut pas infiltrer, mais qu'il faut travailler autrement :

- > Prévoir plus de surfaces infiltrantes (nécessite plus de foncier pour infiltrer un même volume) ;
- > des ouvrages de préférence superficiels et végétalisés ;
- > si on est en présence de risque de pollution (voiries avec trafic dense, prévoir un respect strict des limites entre la nappe à la période de hautes eaux et le fond d'un ouvrage infiltrant fixée à 1m)

2. Données inondation plus précises chez BE. (Les points noirs des pompiers, qui ne peuvent être diffusés comme tel pour des raisons de respect des données privées, mais peuvent être fournis de manière agglomérée sous polygones)... permettra d'avoir une idée un peu plus précise à à voir avec cartographe de BE (ebeke@environnement.brussels)

Espaces ouverts dans et autour de Bruxelles (BUUR, Anteagroup, Hesselteer)

Description de l'étude des espaces ouverts et de ses objectifs : fournir une compréhension du réseau existant, une vision suprarégionale pour un réseau cohérent et robuste, et permettre une cohérence et intégration entre forte densité urbaine et espaces ouverts.

L'étude analyse les services écosystémiques des multiples réseaux composant le territoire urbain.

Présentation du Heysel en tant qu'exemple de cas : présentation d'une stratégie de refroidissement et renforcement de la connectivité entre les espaces ouverts.

Description de la qualité de l'air et des nuisances sonores, en présentant des pistes d'insonorisation naturelle le long de l'E19 sans sacrifier la connectivité.

Analyse des systèmes hydrologiques : risques significatifs pour le Maalbeek, Amelvonnesbeek, risques possibles pour les zones résidentielles. Possibilités d'intervention dans les zones naturelles et d'agriculture (wadis, noues, etc.).

Le sol présente une sensibilité à la sécheresse en dehors des vallées. Possibilités d'amélioration via des zones d'infiltration, rétention, zones de tamponnage. Adaptation des zones agricoles pour plus de performance.

En termes de pollution du sol, la zone des palais présente des opportunités de transformation et d'assainissement. L'assainissement des parcelles est une opportunité de renforcement des espaces verts, et introduire un meilleur maillage vert, voire bleu.

L'agriculture pratiquée est conventionnelle de type sèche (maïs et céréales), parfois plus humides (pommes de terre, légumes). Celles-ci ne seront plus tenables à l'avenir que si des mesures nécessaires de lutte contre la sécheresse sont prises. Des zones de pelouses à proximité des zones alluviales sont des potentialités pour améliorer les performances pour les zones alluviales en renforçant l'imbrication de la nature dans les terres agricoles.

Possibilité d'interventions agro-écologiques (végétation parcellaire, etc.) :

Risques d'érosion potentiellement élevés, des points d'attention sont la végétation en bordure de parcelle, prévention de la jachère, choix de la végétation avec enracinement fort, végétation temporaire.

En termes de systèmes récréatifs, besoin d'une meilleure connectivité.

Présentation de pistes d'évolution et discussion de la perméabilisation de certaines barrières actuelles..

Présentation d'une carte de synthèse d'interventions potentielles.

Ilot de chaleur : L'idée serait de renforcer le maillage vert depuis la Flandre (plateau agricole, poche de fraîcheur).

Lutte contre les inondations - Lever une ambiguïté : la déconnexion du Molenbeek en termes de lutte contre les inondations ne va pas avoir beaucoup d'influence car la section de reprise après phase I Parc Roi Baudouin est déjà limitée en diamètre. Mais cela aura plein d'autres avantages (cadre de vie et lutte contre les déversements vers la Senne lors des petites pluies).

Enjeux de l'eau dans les environs du PAD - Ville de Bruxelles

Présentation du contexte historique des aménagements du réseau d'égouttage du bassin versant du Molenbeek et de son urbanisation.

Risques : 5 grandes inondations en 15 ans, plus de 300 sinistres depuis 2010, 21 % de Laeken potentiellement à risque, soit 12 600 habitants.

Les inondations sont localisées dans le fond de la vallée. Les eaux surchargeant les deux collecteurs correspondent essentiellement à des eaux pluviales provenant de communes situées en amont (Jette, Berchem-Saint-Agathe, Ganshoren et Région Flamande).

Description des efforts déployés pour corriger la situation : en 2009 une étude hydraulique réalisée par Vivaqua pour la SBGE a conclu qu'il était préférable de ne réaliser qu'un seul bassin d'orage, de préférence sous le square Prince Léopold afin de décharger les deux collecteurs (Molenbeek et Clémentine). Un autre site a également été pressenti : parc de la Jeunesse. Cette étude est restée sans suite.

Les perspectives sont d'une augmentation des risques, avec une augmentation du nombre de jours annuels de très fortes précipitations (+17 % à l'horizon 2030) durant la période hivernale. Les inondations et les îlots de chaleur urbain sont soulignés comme principaux risques climatiques pouvant impacter la Ville de Bruxelles par plusieurs études scientifiques.

Il est indispensable que tout nouveau projet gère les eaux au niveau de la parcelle ou les envoie vers un exutoire naturel (cours d'eau, canal ou étang), en supprimant le rejet à l'égout. C'est le cas dans plusieurs projets en cours : parc des sports, prolongement de la déconnexion du Lembeek, réalisation de zones de débordement du Molenbeek dans le parc Roi Baudouin, étude hydrologique pour l'étang d'Osseghem qui souffre d'un manque d'eau chronique. Lorsque cet étang sera réalimenté, il pourrait être intégré au sein d'un maillage bleu, le reliant à l'étang Clémentine en passant par les étangs du Stuyvenberg et Sobieski.

Remarques BE :

- > les 21 % en aléa d'inondation sont en fait en aléa élevé et moyen (donc situation préoccupante), c'est même 16 % soumis à aléa élevé
- > La possibilité de gestion dynamique (vannes et capteurs sur réseau d'égouttage pour mieux capitaliser les volumes de temporisation existant en temps réel). Mais ici, aucun potentiel, car pas vraiment de volume disponible de réserve sur le réseau d'eau urbaine résiduaire (donc besoin d'autant plus criant pour avoir une action à l'amont (rappel de la notion de bassin versant solidaire - amont-aval)
- > La difficulté d'accrocher la population sur des projets alternatifs (socio-économiquement précarisée et âgée).
- > Mention de Brusseau Bis en train d'être monté (partenariat, Communes + BE + opérateurs), demande à INNOVIRIS
- > Projet Life Belini mené par BE pour la déconnection du Molenbeek

Redéveloppement du plateau du Heysel - Parc des Sports - NEO

Présentation du Master Plan du plateau du Heysel et de ses éléments, dont le Parc des Sports et le Parc du Verregat.

Parc Verregat : projet couplant la création d'une nouvelle voirie reliant le parking C à l'avenue Impératrice Charlotte, et comportant l'agrandissement du parc du Verregat suite à la démolition de l'hôtel et à l'intégration de son terrain dans le parc (environ 9 000 m²)

Parc des sports et loisirs : il s'agit d'un parc de sports de 27 ha, comportant des terrains synthétiques, d'athlétisme, infrastructures d'urban sport et un miroir d'eau. Le bureau « Omgeving » a été désigné à l'issue d'un marché public comme architecte paysagiste.

En termes de gestion des eaux, il est prévu qu'une partie sera récupérée dans une noue dans laquelle l'eau s'écoule gravitairement le long d'une cascade avec une différence de niveau de presque 17 mètres. Une partie sera récupérée dans un bassin d'infiltration/tamponnage qui est prévu sous le terrain de rugby. Une partie sera récupérée dans une citerne d'eau pour l'arrosage des terrains de hockey et l'entretien des espaces verts.

Le projet NEO1 est présenté concernant les aspects biodiversité et gestion de l'eau :

- > CBS minimum atteint et dépassé (0,5 à l'échelle du projet et 0,95 sur la zone de loisirs outdoor) :
 - Toitures végétalisées généralisées (en grande partie « intensives ») ;
 - Surfaces de pleine terre arborées favorisées là où c'était possible (loisirs outdoor) ;
 - Choix d'essences locales
- > Certification BREEAM :
 - Certificat « BREEAM bespoke 2013 » de niveau « Excellent » atteignable avec une réserve de points de 7 % ;
 - Certificat « BREEAM Communities » (c'est à dire pour le projet dans sa globalité) de niveau « Excellent ».
- > Gestion des eaux de pluie :
 - Généralisation des citernes d'eau de pluie (pour un total de plus de 1200 m³ de capacité à l'échelle de l'ensemble du projet) ;
 - Récolte séparée des eaux sur une partie des toitures du stade ;
 - Récupération des eaux de pluie :
 - Pour les sanitaires des logements, des commerces et loisirs ;
 - Pour l'alimentation du réseau de « ruisseau et cascade du Parc des sports.
 - Diminution - par rapport à la situation existante - de la charge des rejets d'eaux de pluie dans le réseau d'égouttage ;
 - Nouveau bassin d'orage de +/- 4 000 m³

Gestion des eaux de pluie adressée dans le Masterplan pour cette zone :

- > Le Parc de sports et loisirs, orienté vers la pratique du sport
- > Un miroir d'eau, mais retour par rapport au Masterplan

Remarques :

Concernant le miroir d'eau, nager dans un plan d'eau de pluie serait interdit, ce qui n'est pas le cas aux Pays-Bas ; ce plan d'eau ne sera donc qu'un 'simple' miroir d'eau.

Il existe deux cadres législatifs différents selon l'orientation du projet, celui des piscines publiques, assez strict et celui des zones de baignade, plus souple. La différence tient notamment à la végétalisation envisagée du site de baignade, l'éventuelle connexion au réseau hydrographique.

Des essais de pompage ont réalisés, manifestement pas des volumes énormes – ces eaux seront bien renvoyées vers les noues eaux propres, réinjecter dans le réseau de citernes. Cette eau n'irait à l'égout que par le trop-plein connecté après la cascade de dispositifs.

Concernant l'imperméabilisation actuelle par rapport à l'imperméabilisation avant-projet, l'exercice sera fait dans le cadre du PAD. L'imperméabilisation est passée de 20 à 26 % en situation projetée.

Compte-rendu des tables rondes

EAUX

Forces

- Parcelles très grandes : potentiel pour gérer les eaux à ciel ouvert, les eaux pluviales tombent dans le bassin d'Osseghem vers le bassin sobieski et ensuite Stuyvenbergh. Le réseau n'est pas séparatif après Sobieski. Ne pas renvoyer les eaux du Molenbeek mais assurer la reconnexion des étangs.
- Réaménagement Sobieski : le PU a été introduit. L'étang va être aménagé et travaillé sur l'apport d'eau depuis l'amont. Travaux estimés en 2021 ou 2022.
- L'étang Clémentine étant en souffrance, l'idée est ensuite de ramener de l'eau de Sobieski vers Clémentine.
- Profondeur de la nappe permet l'infiltration à de nombreux endroits
- Présence d'une conduite de Vivaqua actuellement inutilisée mais qui pourrait l'être dans le cadre de la gestion des eaux pluviales au niveau du boulevard du Centenaire
- Batraciens présents dans le parc d'Osseghem
- Bonne collaboration des administrations : gestion eaux entre Ville et Région, bonne relation bilatérale et dynamique entre les 2 institutions (Ville +BE).
- Les sols : Terrains de sports synthétique et naturels. Voiries : valeurs minimales infiltrées là où elles tombent, désimperméabiliser pour éviter le rejet aux égouts. Dans les zones boisées, en été il y a beaucoup moins d'eau dans les sols, les rendant moins absorbants.
- Les projets de nouveau tram de la STIB prennent en compte la gestion de l'eau.

Faiblesses

- Présence importante de parkings à ciel ouvert bénéficiant de revêtements imperméabilisés. À noter que des parkings (sous-sol ou hors-sol) sont toutefois nécessaires pour les événements de Brussels Expo et Trade Mart.
- Voiries publiques surdimensionnées par rapport à l'usage => surface imperméabilisée importante
- Absence de gestion des eaux pluviales pour Bruexpo, à l'exception du palais 12, pour l'instant c'est tout à l'égout.
- Modification du réseau hydrographique historique
- Bassins de la place de Belgique alimentés par de l'eau de ville
- Réseau d'égouttage est unitaire
- Pas de réflexion actuellement sur le maillage bleu (exception parc des sports)

- Reconnexion des étangs présents dans les parcs au sud du périmètre est intéressante mais le réseau n'est pas séparatif après les étangs Sobieski.
- Présence de terrains de sports synthétiques

Opportunités

- Mettre à profit les toitures plates présentes en situation existante, par exemple celles des Palais (rétention, valorisation, agriculture urbaine, circularité...)
- Création d'une noue sur le boulevard du Centenaire avec les eaux des Palais, actuellement non tamponnées
- Mutualisation des poches de parkings du plateau afin de limiter leur nombre total et dès lors l'artificialisation des sols.
- Limiter le P/S (0,8) ou l'emprise au sol
- Désimperméabiliser l'espace public, à l'exception des itinéraires très fréquentés lors des événements
- Projets en cours (NEO 1, STIB...) sont des opportunités d'une gestion exemplaire de l'eau avec faible rejet dans le réseau d'égouttage
- Étudier la mise en place de plantations économes en eau pour limiter les besoins en arrosage
- Intégrer les parkings (hors-sol ou sous-sol) de manière paysagère avec une gestion des eaux du dernier niveau
- Réaménager les voiries existantes en réajustant leur emprise et/ou les rendant perméables si leur rôle dans le réseau viaire le permet (+ création de noues les longeant)
- Mise en place d'une gestion des eaux à ciel ouvert sur la parcelle du Trade Mart dont le trop-plein serait dirigé, après tamponnement, vers le parc d'Osseghem - possibilité de créer une gestion des eaux exemplaires si ces eaux sont à terme reconnectées au réseau hydrographique (après l'étang Sobieski)
- Étudier l'opportunité d'augmenter le volume utile des étangs d'Osseghem
- Utiliser l'eau comme ressource - bassin de stockage important à créer pour l'arrosage des plantations de la Ville en été - gestion dynamique
- Création d'un bassin d'orage en aval du périmètre du PAD pour prévenir les inondations et étudier sa mutualisation en dehors des épisodes pluvieux (parking ?)
- Cartographier tout ce qui est « désimperméabilisable » dans le périmètre du PAD. Reprendre comme objectif dans le volet stratégique du PAD de désimperméabiliser ces espaces. Étudier également la possibilité de limiter l'imperméabilisation, également via le volet réglementaire du PAD
- Ombrager certaines surfaces afin d'éviter une évapotranspiration trop importante (ex : pelouses) et de créer un besoin en arrosage
- Augmenter la présence de l'eau en surface pour augmenter la biodiversité et pour contrer le phénomène d'îlot de chaleur

Menaces

- Ne pas participer à résoudre le problème d'inondation du bassin versant alors que les événements pluvieux extrêmes vont s'amplifier avec le réchauffement climatique
- Utiliser l'eau de la nappe phréatique pour alimenter les bassins d'Osseghem ou d'autres éléments programmatiques du PAD alors que l'eau des toitures des bâtiments et des voiries n'est pas tamponnée.
- étude sur parc Osseghem : l'eau et la pluie est une problématique saisonnière. Trop de ruissellement en hiver. remonter le niveau seulement en hiver n'est pas une solution. Installer un système de pompe éolienne avec la nappe phréatique ne semble pas une solution durable. Réaliser une noue/une zone marécageuse pour solutionner ce problème ?
- Risque d'envoi d'eaux noires dans les bassins d'orage
- N'agir qu'au sein du périmètre du PAD alors que les eaux des collecteurs proviennent de zones beaucoup plus larges - Problématique à considérer à plus large échelle

Faune et flore

Forces

- Présence de zones boisées (Trade Mart, le long du boulevard du Centenaire)
- Présence d'une banque de graines intéressantes sur le plateau du Heysel qui est à préserver

Faiblesses

- La majorité des terrains de sport présents dans le périmètre sont synthétiques.
- Valeur écologique limitée des espaces végétalisés autour et devant les palais.
- Présence d'espèces exotiques invasives au niveau des voiries et des talus du métro/tram
- Présence de nombreuses barrières physiques pour la faune terrestre

Menaces

- Menaces sur le parc d'Osseghem en lien avec la nouvelle programmation et avec la forte pression qu'il subit actuellement.
- Forte pression sur les espaces verts qui vont être créés dans le cadre du PAD si ceux-ci ne sont pas suffisants.
- Risque de privatisation des espaces de NEO1. Quelle sécurisation des espaces ? Cela doit être bien conçu afin de garantir le contrôle social.
- Pas de pleine terre prévue pour NEO 1.
- Miroir d'eau prévu dans NEO1 pas du tout favorable à la biodiversité
- Tous les arbres du périmètre NEO 1 vont être abattus.
- Barrière représentée par le projet NEO 1.
- Menaces liées au fait de dessiner en vert des espaces qui ne sont pas en pleine terre.
- Dégradation des arbres remarquables
- Conciliation des différentes utilisations des espaces ouverts (biodiversité, espaces récréatifs, parc, agriculture urbaine, etc.).
- Quel avenir pour le parking C ?
- Risque d'atteinte aux oiseaux inféodés au cadre bâti
- Perte de connexion écologique en lien avec la spatialisation

Opportunités

- Améliorer la perméabilité du périmètre pour les personnes, notamment parc des sports
- Amélioration de la perméabilité pour la faune terrestre en mettant en place des aménagements adaptés
- Plantation d'arbres sur l'avenue Impératrice Charlotte et avenue de Miramar
- Grand potentiel de la parcelle du Trade Mart notamment au niveau la zone boisée qui doit être maintenue
- Connexion de la zone boisée du Trade Mart avec le parc d'Osseghem.
- Végétalisation du périmètre des palais notamment via la végétalisation des toitures et plantes grimpantes le long des façades
- Agrandissement du parc du Verregat
- Tirer profit du passage de l'A12 en boulevard urbain pour créer une réelle connexion
- Végétalisation de la toiture du dépôt de métro
- Intégration de l'agriculture urbaine dans les différents projets et création de liens avec les équipements (école, home, etc.)
- Mettre en réseau les différents espaces ouverts pour pallier la pression existant actuellement
- Utilisation des parkings du Trade Mart pour la tenue d'évènements dont une partie pourrait être déminéralisée

- Renforcement de l'axe vert/perspective boisée du boulevard du Centenaire
- Prise en compte des oiseaux inféodés au cadre bâti lors de la rénovation/création de bâtiments.
- Prévoir des aménagements pour les insectes et les petits mammifères.
- Possibilité de développer un maillage noir (notamment ne plus éclairer l'A12) permettant de créer des corridors pour les chauve-souris.
- Création/maintien d'espaces végétalisés dédiés uniquement à la biodiversité
- le parking situé à l'est des palais qui est une zone stratégique/zone charnière : maintien en parking empêcherait la création d'une connexion écologique
- agriculture urbaine, est-il vraiment nécessaire d'en prévoir au sein du périmètre du PAD ? et quelle sera sa finalité (potagers urbains ? vocation productive ? agriculture indoor ?)

Résilience

Forces

- propriété publique, tissu en mutation
- Stratégie zéro carbone 2040

Faiblesses

- Imperméabilisation du site
- peu de réflexion sur la gestion de l'eau
- manque d'engagement et mobilisation des citoyens (population âgée et précarisée)
- Manque de clarté dans la responsabilité de la gestion de la thématique du vent en RBC
- À noter qu'une citerne doit être vide, ne peut être utilisée pour du stockage, le RRU règle le fonctionnement des citernes, forcer l'usage des eaux.

Menaces

- Attentats : aménagements de sécurité imposent des contraintes qui doivent être prises en compte.
- Les bois existants sont menacés, il est nécessaire d'envisager de changer d'essences
- Migrations à l'horizon 2050, évaluer les pressions démographiques probables
- changement climatique, plus de pluie en hiver, étés plus secs, prise en compte des conséquences de ces changements.
- blocages politiques persistants empêchent prise de décision
- absence d'une gestion intégrée des eaux
- absence d'anticipation projets revêtement voirie, renforcement de cette thématique dans les projets de BM/STIB
- Difficultés liées au multiusage des espaces

Opportunités

- Problématique tempêtes, vents : régulation via des haies, agriculture urbaine ?
- L'îlot de chaleur est une question à travailler sur site.
- Usage de brumisateurs, BE transmettra un lien en rapport avec cette thématique
- Stockage de l'eau, celle-ci doit être réutilisable. La gestion de l'eau doit suivre le principe de zéro déchet, même l'exutoire final doit faire l'objet d'une utilisation.
- Revoir l'espace public, en termes de plantations afin de diminuer l'apport en eau nécessaire, besoin de formations spécifiques.
- La nappe phréatique représente un potentiel, besoin de suivre la sédimentation de la nappe.

- Miroir d'eau : son aménagement représente des opportunités en termes de régulation climatique, biodiversité, sociabilité.
- Pocket parks : permettent d'apporter de la fraîcheur
- Évolution des réseaux de distribution, quel peut être le rôle du PAD ?
- Stratégie de circularité en complémentarité de l'agriculture urbaine
- Le Trade Mart en tant qu'opportunité de levier dans la stratégie de circularité et agriculture urbaine
- Logistique parc de Laken, peut être réquisitionné par la police
- Plateforme logistique locale
- Le Trade Mart, tout comme NEO, est un enjeu important en termes de réutilisation des matériaux
- Énergie toits : communauté d'intérêt sur les questions énergétiques
- Réserves par rapport à la sécheresse
- L'espace privé présente l'opportunité de quick wins via la récupération des eaux de toiture
- Parc Royal : possibilités inexploités pour l'eau
- Adhésion acteurs : volet de communication pédagogie à l'attention des décideurs et citoyens (multiculturel)
- Chauffage : bilan mitigé de la cogénération, plus intéressant uniquement s'il y a production d'électricité. Envisager des solutions liées à un incinérateur, puits de chaleur

ANNEXE 3

Compte-rendu des débats de l'atelier activités socio-économiques, logement, équipements publics du 19 octobre 2020 sur le projet de plan d'aménagement directeur « Heysel »

Contexte du compte-rendu : Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du plan d'aménagement directeur pour la zone « Heysel », suite à la publication de l'arrêté ministériel du 7 juin 2019, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé le 19 octobre 2020 un atelier dédié aux activités socio-économiques, logement, équipements publics dans le plateau et ses environs.

Pour la facilité du lecteur, les échanges de cette réunion sont repris dans l'ordre chronologique du déroulement de la réunion.

PRÉSENTS

ARIES

Gilles Philipkin
Romain Coremans

Brussels Expo

Emin Luka

Cabinet Clerfayt

Isabelle De Visscher
Marie Nagy

Cabinet Close

Leïla Kabachi

Cabinet Hellings

Donatienne Wahl
Noémie Lins

Cabinet Pinxteren

Amandine Sellier

Cabinet Vervoort

Jérémy Onkelinx

HUB

Marie Gillet

Omgeving

Veerle Van Hassel
Loes Abrahams

NEO

Julian Poelman
Raphaël Pollet

Perspective DCT

Emma Marcuzzo
Romina Cornejo-Escudero

Perspective DST

Alexandre Ferrão Santos
Miguel Vanleene
Sarah Moutury
Tom Sanders

STIB

Jean-Michel Mary

Urban

Gilles Vandebrouck
Lorraine Valembos

Ville de Bruxelles

Claire Hertsens
Olivier Verstraeten
Shazna Syed

Pierre Clam

Compte-rendu des présentations

Introduction

Présentation du processus de planification, du périmètre d'observation territoriale (POT), du PAD et de la ZIR 15. Description du site, historique, situation existante, enjeux et objectifs.

Démographie - Perspective DCT

Densité

Le périmètre d'observation a une densité proche de la moyenne de la RBC, avec environ 7 700 habitants/km². Cependant celle-ci est répartie de façon inégale, avec une différence nord-sud et une densité plus élevée à Bruxelles par rapport à la Flandre. À Bruxelles les quartiers Houba et Mutsaard présentent la plus grande population. En Flandre ce sont principalement les centres de Wemmel et Strombeek-Bever.

La population est en croissance, plus particulièrement l'est et l'ouest ont la plus forte croissance à Bruxelles. La population à l'intérieur du périmètre est jeune. Il y a relativement beaucoup de jeunes enfants de 0 à 3 ans, mais la proportion de 0 à 17 ans est encore plus frappante : près d'un habitant sur 4 du périmètre a moins de 18 ans. Ici aussi, certains secteurs se démarquent, comme la Cité Modèle, où jusqu'à 1 habitant sur 3 a moins de 18 ans.

En revanche, la proportion de personnes âgées de 65 ans ou plus est également élevée par rapport à la moyenne bruxelloise. Géographiquement, les zones avec la plus forte proportion de personnes âgées sont principalement situées à la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale, là où la voiture est souvent la plus dépendante et où l'offre d'équipements est plus limitée, voir également ci-dessous.

De plus, lorsqu'on considère la taille moyenne des ménages, on constate, d'une part, que la taille moyenne des ménages est très élevée à 2,4 personnes, et d'autre part que les zones les plus âgées correspondent souvent aux secteurs de petite taille des ménages. Différents secteurs à Mutsaard, mais aussi, par exemple, Cité Jardin et Heymbosch à l'ouest comptent une forte proportion de personnes âgées isolées de 65 ans ou plus.

Situation socio-économique, santé

Par rapport à la moyenne bruxelloise, le revenu médian est en général relativement élevé et la proportion de demandeurs d'emploi est relativement faible. Cependant, les deux indicateurs montrent des différences régionales nettes, en particulier on constate que le revenu médian est plus élevé en Flandre tandis que la part des demandeurs d'emploi est également inférieure par rapport à la partie bruxelloise du périmètre.

En termes de santé, l'incapacité de travail de longue durée est un bon indicateur de l'état de santé de la population. Toute la partie centrale bruxelloise du périmètre, c'est-à-dire Heysel, Houba, compte une grande proportion de personnes souffrant d'un handicap de longue durée.

Cela a des implications claires pour la santé de ces personnes. Non seulement les personnes sont plus sensibles aux maladies chroniques, mais elles sont également beaucoup moins mobiles et doivent donc compter beaucoup plus sur les installations et services locaux. À noter l'importance d'installations locales facilement accessibles.

En prenant l'exemple du diabète, plus la position socio-économique est faible et plus la situation professionnelle est incertaine, plus le risque de diabète est élevé. Bien que les maladies chroniques comme le diabète surviennent principalement chez les personnes âgées, nous constatons que ce n'est certainement pas toujours une explication complète et que la position socio-économique est au moins aussi importante.

Le nombre de visites chez le dentiste et le dépistage préventif du cancer du sein sont de bons indicateurs qui nous donnent une idée de l'état de santé à plus long terme et de l'état de santé préventif.

Pour ces indicateurs, il y a une différence très nette entre la Flandre et Bruxelles. En Flandre, les gens consultent plus souvent un dentiste et les femmes sont également plus régulièrement dépistées pour le cancer du sein. Cela peut s'expliquer par le fait que les femmes flamandes peuvent plus facilement se permettre un examen.

Infrastructures sociales et sanitaires

La gamme de places de garde et plus particulièrement sur les garderies collectives a été analysée, les assistantes maternelles n'ont pas été prises en compte ici. En comparant les données avec la proportion d'enfants de 0 à 3 ans, des pénuries ou une éventuelle surproduction peuvent être détectées. Au total, il manque environ 130 places d'accueil dans le périmètre pour atteindre la norme européenne de couverture de 33 %. Compte tenu de la forte proportion de jeunes enfants, une augmentation de l'offre de places collectives est un must.

Concernant les services d'accompagnement des enfants scolarisés, tels que l'accueil après l'école, l'aide aux devoirs, l'aide aux surdoués, etc. activités, maisons de jeunes, etc., il n'y a pratiquement pas ou pas d'installations pour les enfants et les jeunes. La plupart des installations sont situées au sud, à l'extérieur du périmètre. Ceci alors que la proportion d'enfants et de jeunes dans le périmètre est élevée. Fournir des installations supplémentaires aux enfants et aux jeunes est donc une priorité, en particulier pour le bien-être mental.

Maisons de retraite médicalisées et maisons de repos et de soins : selon une étude de l'Observatoire du Bien-être et de la Santé, l'offre de maisons de repos et de repos et de soins infirmiers en Région de Bruxelles-Capitale est déjà suffisante. Il n'y a pas non plus de pénurie dans le périmètre d'observation : les zones les plus densément peuplées de personnes âgées disposent d'un approvisionnement suffisant.

Outre l'éventail des maisons de repos et des maisons de repos et de soins, il est également important de considérer l'éventail des structures de soutien et des hébergements alternatifs pour les personnes âgées. Il y a très peu d'installations dans le périmètre pour soutenir la vie sociale des personnes âgées, comme la formation, l'éducation, les activités culturelles, les activités sportives... Les services qui offrent des soins en dehors du domicile sont légèrement mieux représentés, mais sont principalement situés dans le sud, juste dans les zones où il y a relativement moins de personnes âgées. Il est également frappant de constater qu'il n'y a d'appartements de service qu'à un seul endroit à Mutsaard.

Plutôt que de fournir une maison de repos supplémentaire et une maison de repos / de soins infirmiers, il est donc recommandé de fournir plus de logements pour les personnes âgées où un degré plus élevé d'autonomie peut être maintenu. On parle alors d'appartements-services et de modes de vie alternatifs comme les maisons intergénérationnelles. En outre, il est recommandé de recourir à des activités extra-sociales, culturelles et sportives, des services de soutien au bien-être physique et mental des personnes âgées.

L'offre de soins primaires est bonne, tant à Bruxelles qu'en Flandre. Cependant, il n'y a qu'un seul centre de santé de district « Cité Santé » à la station de métro Roi Baudouin. De plus, ce centre est remis en question. Compte tenu du profil démographique et socio-économique de la population, il est important de doter les centres de santé de district supplémentaires d'un système de paiement privilégié.

L'éventail des établissements de soins secondaires, plus particulièrement des hôpitaux généraux, est bon, avec la présence, entre autres, de l'UZ Jette et de l'hôpital Brugmann.

Principaux enjeux identifiés :

- > Fournir des abris collectifs supplémentaires pour les enfants
- > Fournir des installations supplémentaires aux jeunes, tant en termes de loisirs que pour soutenir les enfants scolarisés
- > Offrir des modes de vie alternatifs à petite échelle aux personnes âgées (collectifs, intergénérationnels, appartements-services, ...) adaptés au profil des (futurs) seniors
- > Fournir aux personnes âgées des équipements qui renforcent leur vie sociale: formation et éducation, organisations de personnes âgées, activités intergénérationnelles, sports pour les personnes âgées, ...
- > Fournir des centres de santé communautaires supplémentaires

Offre de logement et dynamiques résidentielles – Perspective DCT

Le parc de logement est globalement récent, avec moins de 50 % des logements qui ont été construits avant 1961, les plus anciens bâtiments se situent dans le quartier Houba. Les logements sont en majorité de taille moyenne. Les plus grands logements sont situés dans les quartiers Mutsaard et Heymbosch-AZ Jette.

C'est un parc très peu réhabilité, un peu plus présent dans le quartier Houba. Les conditions de confort des logements dans les logements locatifs varient de mauvaises à très mauvaises pour le quartier du Heysel et Houba, et bon à très bon pour Mutsaard et Heymbosch-AZ jette.

Les prix de vente dans la partie bruxelloise du POT sont globalement plus bas comparés à la moyenne régionale, mais en augmentation pour les appartements à Jette et Laeken. Les prix des appartements augmentent plus vite à Jette mais y descendent plus vite pour les maisons.

Les prix de vente à Grimbergen sont globalement plus bas comparés à la moyenne régionale bruxelloise, mais un peu plus élevés par rapport à Laeken et Jette. Les prix des maisons sont plus élevés en RBC qu'à Grimbergen (avec exception villa 4 façades). La proportion de propriétaires est plus élevée en Flandre qu'en Région de Bruxelles-Capitale dans le POT.

Le loyer moyen est en dessous de 700 euros pour les quartiers Heysel et Houba et de plus de 700 euros pour Heymbosch et Mutsaard. Il y a une évolution très significative du prix du loyer dans les quartiers Vieux Laeken Est et Ouest au sud du POT.

C'est une zone moyennement investie par le logement entre 2003-2018. Un nombre annuel moyen de logements autorisés plus récents surtout dans les secteurs Cité Modèle, Rue de Disque et Avenue de Jean Boulogne.

Les logements de type collectifs sont très peu ou pas développés dans le POT. Le périmètre du PAD lui-même n'a presque pas de logements, mais il est entouré de zones résidentielles. Celles-ci offrent une typologie de logement variée : grands ensembles de logements sociaux, espaces verts, maisons unifamiliales d'après-guerre, immeubles à appartements intégrés au tissu urbain, etc.

Aux abords du POT se trouvent différentes zones de logements sociaux, notamment : le quartier Cité Modèle (1241 logements), la cité-jardin Verregat (232 maisons), le quartier Wannecouter (161 maisons dont la moitié sont des maisons) à l'est de l'A12, la place Prince Léopold (795 maisons) au centre de Laken et enfin le complexe Florair (385 maisons) et le quartier des jardins Heymbosch (81 maisons) sur le territoire de la commune de Jette.

Projets de logements publics régionaux : Une programmation restreinte de logements publics d'ici 2025, qui sont actuellement seulement situés à la Cité Modèle :

- > 20 nouveaux logements sociaux locatifs (pavillons modulaires en bois)
- > une rénovation des logements actuels (en cours).

Enjeux :

- > **Accroître l'offre de logement public de manière générale en RBC et en particulier de logement social et moyen (modèle Citydev ou Fonds du Logement) pour le POT :**
 - en s'assurant de la bonne mise en œuvre des programmes d'habitat public/social
 - en s'assurant d'un bon équilibre dans sa répartition
- > Faciliter l'accès à la propriété via le renforcement du développement du logement acquisitif, notamment CLTB et Fonds du Logement
- > Freiner l'insalubrité et la non-conformité des logements = promouvoir et faciliter l'accès aux primes à la rénovation et poursuivre les rénovations des logements locatifs sociaux au niveau du POT
- > Offrir des logements adaptés à la typologie des ménages :
 - besoin de logements de taille moyenne (ménages avec enfants)
 - besoin de logements adaptés aux personnes âgées
 - développer d'autres formes d'habitat social (espaces communs, logements reconvertibles, etc.)
- > Développement des logements plus alternatifs/innovants = collectifs, intergénérationnels, offre de services sociaux/santé

Équipements - Perspective DCT

Enseignement et équipements culturels

Enseignement fondamental : il n'y a pas vraiment de besoins de création de places dans le fondamental dans cette zone d'ici 2025. Au niveau du secondaire, la zone semble intéressante pour la création de places, en particulier dans les 2e et 3e degrés de l'enseignement général néerlandophone ainsi que dans les 2e et 3e degrés de l'enseignement technique et professionnel francophone.

La présence d'équipements culturels sur la zone du POT est très importante ; à l'échelle de la Région et par rapport à distribution spatiale du nord-ouest de Bruxelles, le territoire du POT se caractérise par une concentration d'infrastructures culturelles de grande ampleur

On dit que le Plateau est monofonctionnel, cependant l'offre culturelle se caractérise par une présence importante de la culture qu'on peut définir de consommation/loisir sur le plateau et/ou comme lieux de conférences. Il existe des espaces variés en termes d'activités. À titre d'exemple le Palais offre des espaces d'exposition mais aussi des espaces de spectacle, de réunion et/ou de conférence. Le Design Museum, outre les espaces d'exposition, offre un auditorium et des salles pour les stages des enfants de la Ville. L'Atomium, connu pour son exposition permanente, offre également des espaces pour des fêtes et des concerts. Tous ces espaces ont des capacités importantes à l'instar des grands équipements dans le reste de la région ; le Palais 12 est la plus grande salle de concert à Bruxelles avec une capacité de 18 000 places.

Des équipements internationaux : les Palais d'exposition, le Palais 12, l'Atomium, le Brussels Design Museum, Mini-Europe, avec des chiffres d'affaires importants, des collaborations internationales renommées, la présence d'artistes internationaux.

Brève description des équipements dans les quartiers qui entourent le plateau : Cité Modèle, Quartier de Wand, Strombeek-Bever, Meise. Les quartiers Houba-de Strooper et de Wand sont similaires tant en termes morphologiques que de profils sociodémographiques. Présence importante de jeunes et quartier dense. Les infrastructures culturelles sont moins fournies que dans d'autres quartiers bruxellois.

Dans les quartiers autour du Heysel, le quartier HOUBA par exemple manque d'espace de travail, de répétitions. Quelques espaces communautaires sont présents qui se combinent souvent avec un espace de fête et de cours. Le centre culturel de la Cité Modèle est souvent utilisé pour des activités pour les seniors mais l'espace n'est pas adapté.

Dans les quartiers à l'est du plateau par contre, on remarquera une pluralité d'espaces plus importants mais toujours caractérisé par des capacités maximales faibles (entre 50 et 70).

Il y a une demande de nouveaux espaces culturels pour cultiver les talents, pour se retrouver, des espaces modernes, modulables, inclusifs.

Enjeux

Comment connecter davantage les équipements culturels du Heysel à son territoire ? Comment affirmer la vie culturelle du territoire du POT ?

- > L'amélioration des espaces publics et les aménités urbaines

L'ouverture du plateau d'Heysel vers les quartiers nécessite de :

- > Imaginer le Heysel de demain par la culture : l'occupation temporaire pour tester les futurs lieux culturels et offrir des lieux de travail pour les associations
- > Mettre en valeur des atouts culturels et développer une communication culturelle cohérente du Plateau et de ses quartiers (ex. l'architecture moderniste de la Cité, la fresque du quartier de Wand, mais aussi les talents, les artistes..)
- > Développer une signalétique claire pour touristes, passants et habitants
- > Améliorer la qualité des espaces publics, prévoir des cheminements piétons et cyclistes selon les destinations culturelles
- > Développer un mobilier urbain cohérent
- > Agir sur le sentiment de sécurité
- > Mettre en œuvre l'expérimentation programmatique, c'est-à-dire usage temporaire/tester de scénarios/vérification pour répondre aux besoins des quartiers
- > Planifier des espaces culturels abordables et inclusifs pour apprendre et pratiquer ses passions et hobby, et promouvoir le vivre ensemble, ainsi que des espaces de travail modernes, partagés pour les associations

Inventaire sports – Perspective cellule sports

Équipements existants :

- > Stade Roi Baudouin : terrain de football, piste d'athlétisme et aires pour sauts et lancers, 2 gymnases
- > Stade Victor Boin : piste d'athlétisme et aires pour sauts et lancers, terrain extérieur de basket-ball, terrain de volley-ball, terrain de badminton
- > Stade du « Petit Heysel » : terrain de football/rugby
- > Primerose : Terrain de football/hockey, piste d'entraînement en bordure avec des aménagements de tennis, fitness, squash et hockey
- > Centre de tir à l'arc

Équipements dans les écoles des quartiers

- > Heysel : École Aurore, École primaire des Magnolias, Centre pédagogique du Parc Astrid, École Robert Dubois – Hôpital universitaire des Enfants Reine Fabiola
- > Houba : Athénée Communal Émile Bockstael, Institut Paul-Henri Spaak, Kakelbontschool, Lyceum Martha Somers
- > Mutsaard : École maternelle Reine Astrid, Koningin Astridschool, Centre pédagogique des Pagodes, École primaire Reine Astrid, Hoofdstedelijk Atheneum Karel Buls, Maria Assumpta Lyceum, Institut Christ-Roi, Jan-van-Ruusbroeckcollege, Athénée des Pagodes

Espaces verts : divers espaces verts pour les activités sportives et de loisirs.

Course à pied : lien important entre Osseghem – Parc de Laeken – Heysel. Lien à renforcer vers le parc Roi Baudouin – Parc Élisabeth.

Projets et enjeux :

Projet de Parc des Sports (27 ha) :

- > un terrain synthétique de rugby/foot
- > un terrain et demi de hockey avec une tribune de 2 500 places
- > un terrain d'entraînement d'athlétisme (piste de 400m)
- > un club house
- > une zone récréative d'eau
- > un espace de promenade

Avenir du stade Roi Baudouin

Rôle des palais, Trade Mart, Théâtre Américain : rencontrer les besoins locaux, à mettre en rapport avec le rayonnement international.

Usagers et fréquentation du site - ARIES

Le Heysel est un pôle d'attraction majeur pour la Région :

- > Brussels Expo : le plus grand parc d'exposition de Belgique. Plus de 150 événements par an (2 000 000 visiteurs/an)
- > Kinopolis Bruxelles (1 500 000 visiteurs/an)
- > Atomium : l'attraction touristique la plus populaire de Bruxelles (650 000 visiteurs/an)
- > Mini Europe (400 000 visiteurs/an)
- > ADAM Brussels Design Museum (126 500 visiteurs/an)
- > Planétarium (45 000 visiteurs/an)
- > Stade Roi Baudouin : matchs de football, meeting d'athlétisme, concerts (50 000 places)

En dehors de cette fréquentation pour l'événementiel, le périmètre du PAD comporte aussi des visites récurrentes :

- > plus de 1500 emplois
- > centaines de membres de clubs sportifs
- > environ 900 élèves du maternel et du primaire, et environ 70 enfants en bas-âge en crèche

Sont présentés les chiffres de fréquentation dans le temps et en fonction de l'origine géographique du visitant, à partir de données du réseau mobile et d'un outil géomarketing.

Les chiffres montrent l'amplitude des fréquentations très variable en fonction des événements et leur distribution dans la journée, avec des pics à plus de 70 000 visiteurs concourants lors de certains événements comme des matchs de Diables Rouges ou Salon de l'Auto, avec des origines géographiques couvrant toute la Belgique, alors que les jours de plus faible fréquentation l'origine des visiteurs est plus concentrée, dans un rayon d'environ 80 km.

Compte-rendu du débat

- > NEO 2 : procédure de marché NEO II a été arrêtée. Le but n'est pas d'arrêter le projet d'avoir un centre de convention d'ampleur international, c'est sa formalisation sur base du marché qui est abandonnée. Le centre de congrès sera sans doute in fine installé sur le site des Palais plutôt que sur un site alternatif. L'objectif est de développer davantage des synergies avec les palais et infrastructures existantes.
- > L'impact de la crise sanitaire invite à la réflexion des bases du projet NEO. Si le projet change, avec une multifonctionnalité des palais, il est nécessaire de réfléchir à l'équilibre des fonctions du plateau, qui est surtout un plateau d'équipements, notamment sportifs, et un pôle de congrès et expositions. L'impact du centre commercial sera évalué dans l'étude d'incidences, qu'il serait intéressant de nourrir avec le schéma de développement commercial (SDC), ainsi qu'une collaboration plus générale avec HUB relativement à l'analyse des activités économiques.
- > Le SDC est actuellement en pause, il est appelé à évoluer en tant qu'outil, mais c'est encore en cours de réflexion.
- > Projets à grande échelle, parc de sports, mais besoins de développement à petite échelle. Comment rencontrer les deux ? Plus facile de définir un plan de grande échelle, mais plus difficile pour petits projets de ne pas avoir de vision sur les budgets et planning. Les différents acteurs, leurs expériences est qu'il est difficile dans ces projets à grande échelle de prendre en compte les petits acteurs. Il y a souvent des difficultés à trouver des porteurs de projet pour occuper les espaces prévus, ce qui peut constituer un frein de la réalisation des équipements.
- > Dans la vision de la ville à 10 min, tout est mis en place pour la co-construction de la ville à 10', ainsi que le relevé des manques. Les grands équipements sont prévus car c'est un réel manque. En prenant pour exemple le parc des sports, il existe une convention entre la ville et Neo pour gérer les espaces et permettre accessibilité à des petits porteurs de projet et petits clubs. Il y a la possibilité d'avoir une école sur le site, et une crèche, aussi maison de repos. Par contre il faut envisager qui est à même de porter le projet. La Ville en général veut porter des projets qui soient accessibles au grand nombre.
- > En termes d'équipements l'offre culturelle prévue est de créer un parc indoors Spirou et une cité des sciences pour les enfants du primaire. Sont aussi prévus une école, deux crèches, une maison de repos. Le contrat avec Unibail prévoit soit que le promoteur se charge lui-même de la gestion, soit qu'il cède la maison de repos à la Ville de Bruxelles. Idem pour les crèches.
- > Concernant le Trade Mart, la Ville envisage de créer une école. Les exploitants du site ont annoncé de façon informelle le souhait d'installer une piscine sur leur site, mais il n'y a pas encore de solution de financement. Concernant la faisabilité pour identifier des lieux de piscine à ciel ouvert, le théâtre américain avait été identifié comme lieu possible, tout comme le terrain le long du canal et à côté du centre sportif du chemin Vert à NOH. La Ville a reçu les conclusions de l'étude et est en discussion avec RBC pour l'opportunité car c'est une infrastructure d'amplitude régionale. La Ville peut gérer l'infrastructure, mais il faut envisager un co-financement. Le Théâtre américain fait partie des pistes étudiées, mais le Trade Mart n'était pas envisagé dans l'étude.
- > Concernant l'inventaire présenté sports et école ouvertes au public : s'agit-il d'un recensement des salles de sport qui existent ou si c'est une étude plus poussée, sur les moyens d'ouvrir les écoles ou uniquement que la salle est existante ? Ici c'est l'inventaire des infrastructures existantes, pas si elles ouvrent ou pas l'infrastructure au public. Ces informations seront présentées avec l'étude de définition qui devrait préciser le diagnostic et enjeux.
- > La cité des enfants est un petit équipement, une chaîne qui existe déjà, petit parc d'attraction pour petits enfants.

ANNEXE 4

Liste acteurs rencontrés

AGBOTON Marc, Head of Events & Entertainment Palais 12

BOZZINI Arnaud, Brussels Design Museum

DESCAMPS Corentin, Research & Development advisor

DELOTS Mélanie, Directeur Économie-Emploi, Dpt Affaires Economiques, Ville de Bruxelles

DESCAMPS Corentin, Research & Development advisor, visit.brussels

DETEMMERMAN Simon, visit.brussels

DOESBURG Nicolas, Activités économiques chez CityDev

GAVRILOAIA Aurel, Co-Head of Development Belgium, AG Real Estate

KRYGIER Daphna, Coordinatrice Festival des Block asbl

LEJEUNE Marion, Research, HUB

LUPANT Xavier, Project Manager Development, AG Real Estate

MEERT Wim, directeur Cultuurcentrum Strombeek

NADYA, volontaire à la Maison de la Création et habitante de la Cité Modèle

RAYMOND Charlotte, Cellule quartier chez visitbrussels

STALPAERT Anne, Maison de la Création. Responsable du site Cité Modèle

STEVENS Guy, General Manager, Trade Mart Brussels

