

BORDET-DÉFENSE

Diagnostic

AVRIL 2020

ÉTUDE REALISEE PAR

Elisa Donders - Chargée de projet - Département
Connaissance Territoriale

PHOTO DE COUVERTURE

Elisa Donders

MISE EN PAGE

Jonathan Ranwez - Chargé de projet - Département
Connaissance territoriale

CONTACT

communication@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Christophe SOIL, 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

© 2020 perspective.brussels

SOMMAIRE

DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'EXISTANT : DES BESOINS, DES MANQUES ET DES OPPORTUNITÉS

00/ INTRODUCTION, PÉRIMÈTRES

01/ HISTORIQUE

02/ PLANOLOGIE

03/ MORPHOLOGIE URBAINE ET ESPACES OUVERTS

04/ SOCIODÉMOGRAPHIE

05/ LOGEMENT

06/ ÉQUIPEMENTS

07/ ÉCONOMIE

08/ MOBILITÉ

09/ ENVIRONNEMENT

ANNEXES :

- Aperçu des PPA dans le POT
- « Recherche d'une stratégie programmatique et économique portant sur le périmètre Léopold III-A201 de Josaphat à l'aéroport »
- Étude paysagère du Boulevard Léopold III
- Étude sur les espaces ouverts

INTRODUCTION



PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL NOORDRAND

La périphérie nord (« Noordrand ») de Bruxelles est une zone dynamique et complexe qui présente des défis spatiaux majeurs. Bruxelles est la ville la plus métropolitaine du pays et les centres de Strombeek-Bever, Vilvorde, Machelen et Zaventem forment la partie du territoire flamand qui est fortement connectée à Bruxelles. De nombreux projets sont en préparation et de nombreux acteurs sont actifs. De nombreuses initiatives se chevauchent ou s'influencent mutuellement, ce qui rend la coordination difficile. Le département de l'Environnement et de l'aménagement du territoire (gouvernement flamand), perspective.brussels (Région de Bruxelles-Capitale), province du Brabant flamand et OVAM ont uni leurs forces pour développer un programme de développement territorial (PDT) pour ce territoire.

Par des « chantiers » concrets, une vision fondée sur le terrain est promue. Un certain nombre de ces chantiers sont situés dans le Périmètre d'observation territoriale (POT), objet du présent diagnostic comme le site Ex-OTAN/Défense QRE, le boulevard européen entre Bordet et l'aéroport.

C'est pourquoi la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale ont lancé ensemble un trajet de planification. Le lecteur trouvera ci-dessous un aperçu chronologique des différentes études qui ont été menées.

APERÇU DES ÉTUDES

Le potentiel du site Défense et des environs du site Bordet fait l'objet de quelques études exploratoires depuis 2015 :

A. À la demande de la Défense, Rebel, Arcadis, Cushman & Wakefiels et Stibbe ont réalisé une consultance sur la faisabilité financière du développement du site. Cette étude a été lancée en 2016 et finalisée en mars 2017, et a débouché sur la programmation souhaitée suivante par la Défense :

- un nouveau quartier général de la Défense et des fonctions économiques le long du boulevard Léopold III ;
- de nouveaux logements : « urbains » en Région bruxelloise, « communaux » en Région flamande.

B. À la demande de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région flamande, une étude de définition, composée de 3 volets :

- un **diagnostic**, qui a été posé en interne (l'étude « Diagnostic Léopold III – Défense - (Ex)OTAN » d'octobre 2016 par Perspective) ;
- une **recherche urbanistique pour le développement du site**, réalisée par 1010/Güller-Güller/Boom landscape architects/Buck Consultants et coordonnée par perspective.brussels et le département Omgeving des autorités flamandes. Le volet 1 de cette étude a été finalisé l'année dernière et se compose de 4 scénarios : tendance, ville de parcs, ville grillagée et ville de lignes. Le volet 2 de cette étude urbanistique a été lancé début juin 2018. Ce volet a une durée de 2 ans et se compose d'une mission d'avis urbanistique en fonction de réunions de concertation avec les acteurs impliqués dans le processus de planification.
- un certain nombre **de directives et de recommandations stratégiques** ont été formulées sur la base du diagnostic et de l'étude urbanistique.

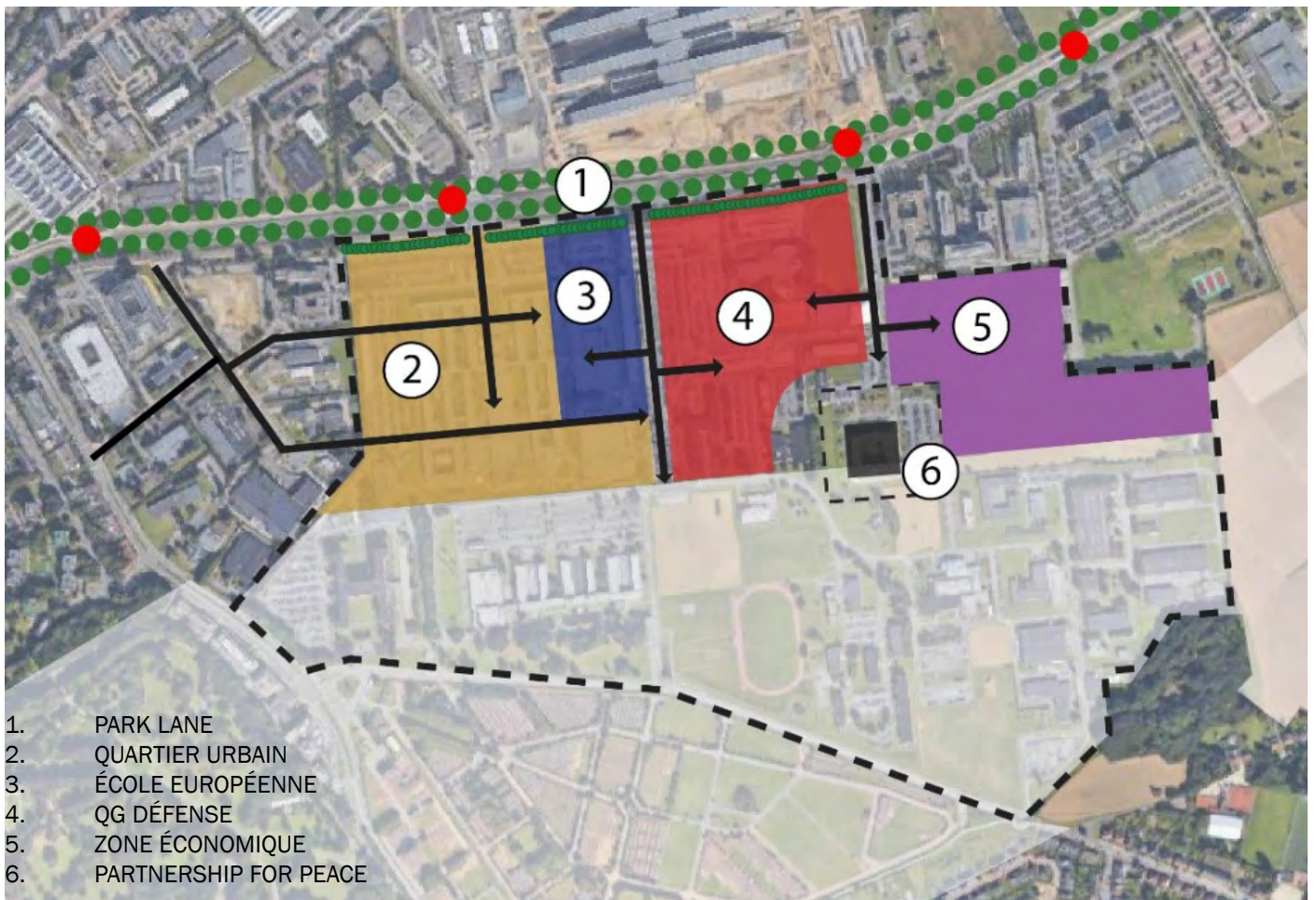
Sur cette base, un certain nombre de groupes de travail avec la Régie des bâtiments, le Comité d'acquisition, la Chancellerie, perspective.brussels et le département Omgeving des autorités flamandes ainsi que le Ministère de la Défense ont été organisés en février 2018 dans le but de conclure un accord entre l'État fédéral d'une part et la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande d'autre part concernant les zones d'implantation d'un nouveau quartier général de la Défense (10 ha) et d'une 5^e école européenne (4 ha) sur leur site.

Partners - Definitiestudie

Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister-President
Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister van Huisvesting
Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister van Economie
Brussels Hoofdstedelijk Gewest-Kabinet van de Minister van Mobiliteit
Brussels Hoofdstedelijk Gewest-Kabinet van de Minister van Financiën
Vlaams Gewest - Kabinet van minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Vlaams Gewest - Ruimte Vlaanderen
Vlaams Gewest - Vlaams bouwmeester
Federaal Ministerie van Defensie
Maatschappij voor Stedelijke Inrichting - MSI
Bouwmeester Maître Architect - bMa
Gewestelijke Overheidsdienst Brussel - Stedenbouw
Gewestelijke Overheidsdienst Brussel - Directie Huisvesting
Leefmilieu Brussel - Vergunningen en partnerschappen
Leefmilieu Brussel - Geluid
Leefmilieu Brussel - Groene ruimten
Leefmilieu Brussel - Duurzame wijken
Mobiel Brussel
MIVB
Citydev
Brusselsse gewestelijk huisvestingmaatschappij
Atrium
Schoolfacilitator
Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VAIO)
Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams Brabant (POM)
Provincie Vlaams Brabant- Wonen Ruimtelijke Ordening
Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid (MOW)
Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
Natuur en Energie van de Vlaamse overheid (LNE) - Geluid
Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
Stad Brussel
Gemeente Evere
Gemeente Zaventem
Gemeente Machelen
Brussels Airport Company (BAC)

TABLEAU ET PHOTO : PARTENAIRES CONCERNÉS ÉTUDE DE DÉFINITION - ATELIERS 2015

< PRINCIPES ESQUISSE DE STRUCTURE SPATIALE SITE DE LA DÉFENSE



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE RÉSEAU D'ESPACES OUVERTS À BRUXELLES ET SES ABORDS



INTRODUCTION

L'accord de coopération comprend, outre les zones d'implantation pour le nouveau Quartier général de la Défense et d'une 5^e école européenne, un certain nombre de principes urbanistiques pour le développement de l'ensemble du site. L'objectif est que cet accord permette de lancer les procédures urbanistiques nécessaires à la construction du quartier général et de l'école.

Conformément à cet accord de coopération, les interventions suivantes sont envisagées pour la programmation de la partie urbaine densifiée (jusqu'à 400 m du Boulevard Léopold III) (de l'Ouest à l'Est) :

- un projet urbain (13 ha, +-1500 logements, entreprises, équipements, commerce) en Région bruxelloise avec :
 - le long du Boulevard Léopold III (actuelle Zone d'entreprises en milieu urbain), une zone mixte pour les entreprises ainsi que pour les logements et les équipements,
 - au sud de celui-ci (zone d'équipement actuelle), une zone plutôt résidentielle,
- 5^e école européenne pour 2500 élèves (4 ha, 15 000 à 20 000 m²) en Région bruxelloise ;
- nouveau Quartier général de la Défense (10 ha), en partie en Région bruxelloise, en partie en Région flamande et en partie dans la partie constructible (entre 100 et 150 m) du périmètre de sécurité du bâtiment Z ;
- maintien du bâtiment Z (« Partnership for peace ») avec un périmètre de sécurité de 100 mètres pour des installations militaires et de 150 mètres pour des installations non militaires ;
- en Région flamande : à l'est du bâtiment Z : développement densifié d'activités économiques
- Pour le corridor d'espaces ouverts (au sud de la partie urbaine), une utilisation mixte est envisagée avec des parties nature, agriculture urbaine, culture, loisirs et sport. Dans cette optique, les régions doivent trouver les partenaires nécessaires. Le corridor doit faire office de forte connexion écologique et récréative entre le Woluweveld et les cimetières. Les itinéraires RER-vélo prévus y sont intégrés.

En 2018, une étude a été réalisée à la demande de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale, la « **Recherche d'une stratégie programmatique et économique portant sur le périmètre Léopold III-A201 de Josaphat à l'aéroport** » afin de mieux comprendre la réalité économique et le potentiel de développement de cette zone.

Parallèlement aux deux plans directeurs, une étude paysagère **interrégionale conjointe est également** en cours d'élaboration. Cette mission est une collaboration entre perspective.brussels, le département Omgeving des autorités flamandes, le Bouwmeester bruxellois et flamand, Bruxelles Environnement (division Espaces verts, division Ville durable, division Nature et Forêts, division Eau, division Inspection et sols pollués), l'ANB, la VLM, la VMM, la division Agriculture et Pêche, l'OVAM et la Province du Brabant flamand, en mettant l'accent sur la « base de soutien » et la « réalisation ». L'objectif de la mission est de parvenir, par le biais d'une approche intégrée, au développement d'une vision paysagère et écologique ambitieuse, soutenue conjointement concernant le renforcement et le déploiement d'un réseau d'espaces ouverts régional cohérent dans Bruxelles et ses abords. Un réseau qui soutient les évolutions économiques et démographiques et intègre diverses fonctions (paysage, écologie, loisirs, approvisionnement alimentaire, climat, écosystème, santé et viabilité).





ANCIEN QUARTIER GÉNÉRAL DE L'OTAN

< photo de l'OTAN

NOUVEAU BÂTIMENT DE L'OTAN

photo assar.com



INTRODUCTION

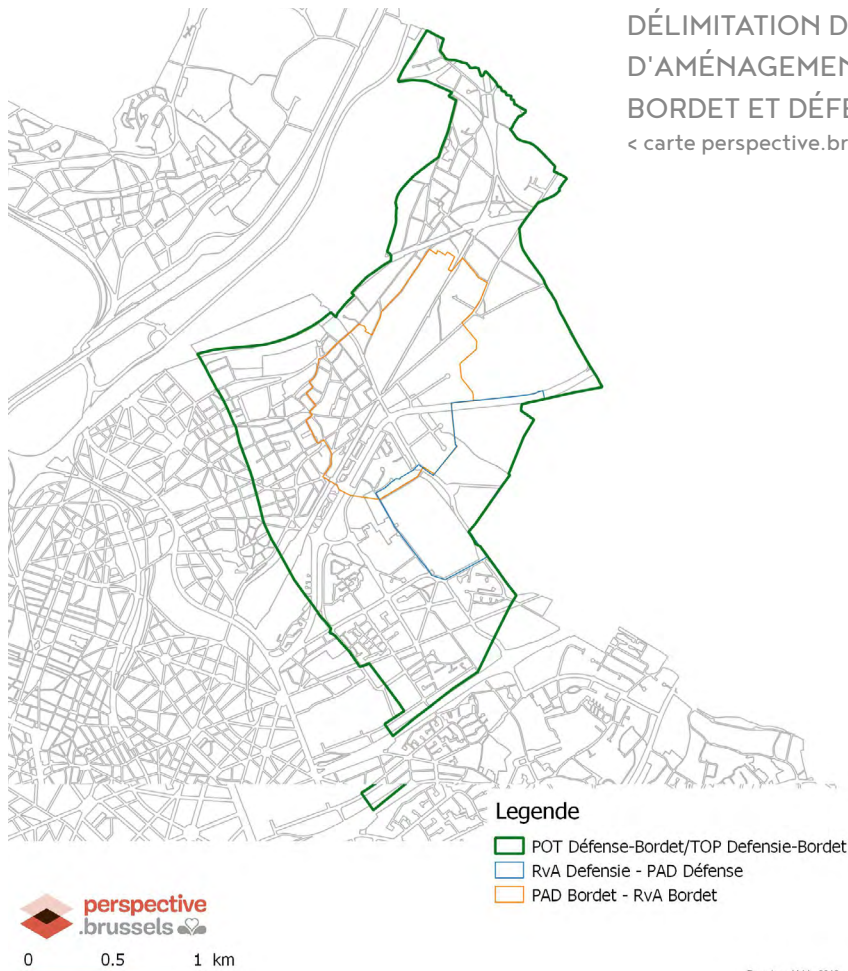
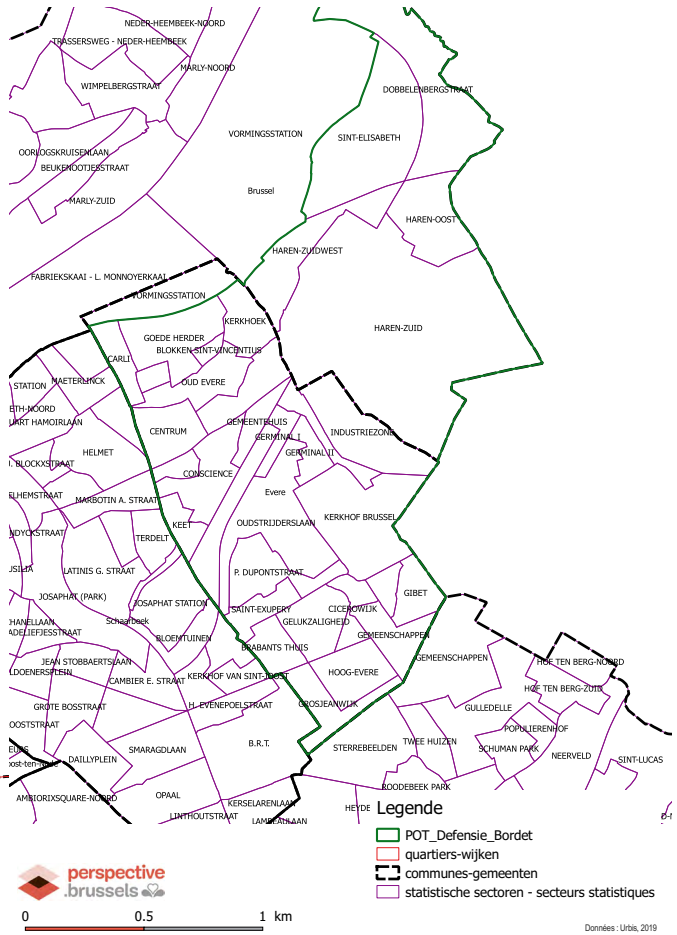
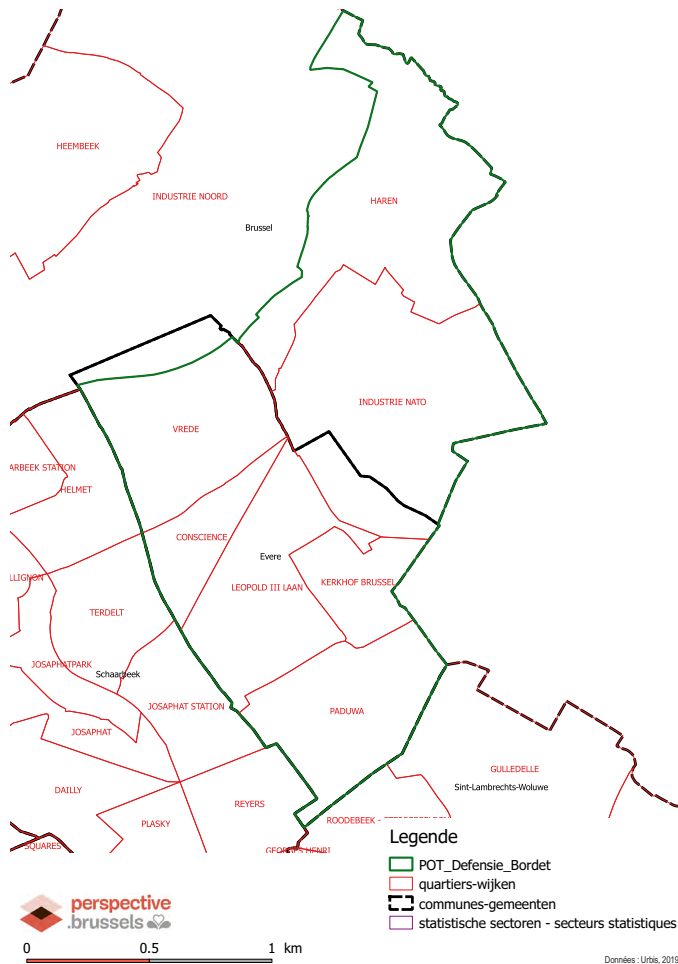
Le présent diagnostic est un outil d'analyse du territoire à travers plusieurs thématiques : démographie, mobilité, environnement, équipements, économie, morphologie, planologie, etc.

Dans ce cadre, nous fournissons un aperçu synthétique des études existantes et nous analysons des inventaires thématiques, des données statistiques, des enquêtes de terrain, des rencontres d'acteurs...

L'objectif de cet outil est d'avoir une connaissance fine du territoire en projet et des quartiers environnants afin de définir des enjeux et des priorités qui servent à alimenter les deux plans d'aménagement directeurs (PAD), sur le plan programmatique et spatial.

Le Périmètre d'observation territoriale de ce diagnostic se situe uniquement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La Région flamande établit de son côté une première note dans le cadre du Plan d'exécution spatial régional (PESR) pour la Défense.

00/
PÉRIMÈTRES



DÉLIMITATION DU PLAN
D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR
BORDET ET DÉFENSE
< carte perspective .brussels

PÉRIMÈTRES D'ÉTUDES

POT ET LIMITES TERRITORIALES

SECTEURS STATISTIQUES ET QUARTIERS DU POT

< [carte perspective.brussels](#), source Monitoring des Quartiers, IBSA

Le Monitoring des Quartiers est un outil interactif de suivi des 145 quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces quartiers conçus comme des entités d'observation urbaine permettent une lecture fine et détaillée du territoire régional à une échelle infracommunale. L'objectif du Monitoring est de mettre à disposition une sélection d'indicateurs caractérisant les dynamiques et les disparités territoriales au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Des cartes, des tableaux et des graphiques interactifs illustrent l'état des quartiers selon différents thèmes : la population, le marché du travail, le logement, etc.

> [monitoringdesquartiers.irisnet.be](#)

Deux périmètres ont été définis dans le cadre de l'étude de définition :

1. Le périmètre d'observation territoriale (POT)
2. Le périmètre opérationnel pour le PAD Défense et le périmètre opérationnel pour le PAD Bordet

PÉRIMÈTRE D'OBSERVATION TERRITORIALE

Le POT est un périmètre relativement grand qui englobe les quartiers autour des périmètres des 2 plans directeurs concernés afin de tenir compte ainsi des besoins des quartiers environnants.

Le périmètre comprend :

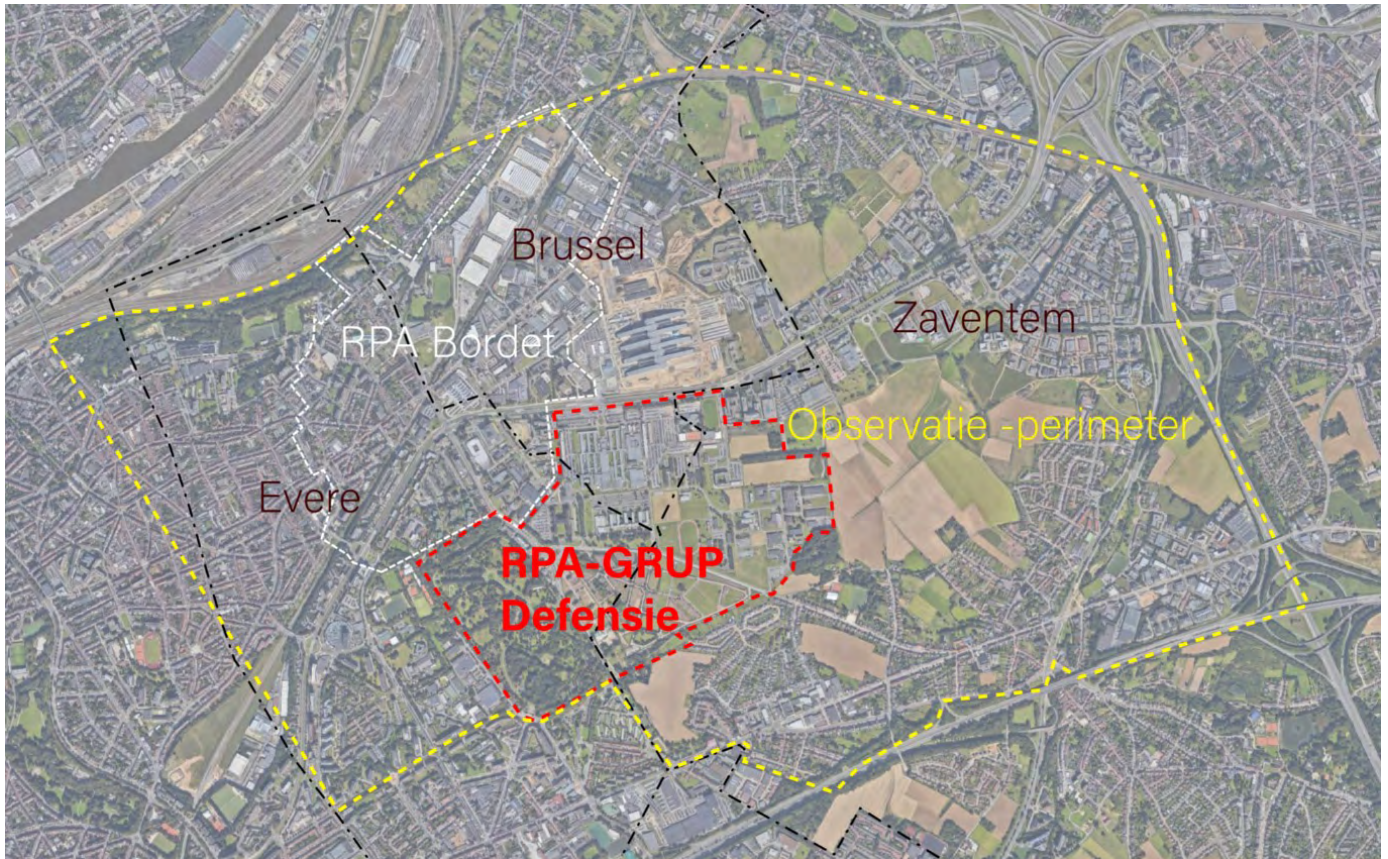
5 quartiers du Monitoring des Quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale :

- 5 quartiers situés sur la Commune d'Evere : Paix, Conscience, Avenue Léopold III, Cimetière de Bruxelles, Paduwa
- 2 quartiers situés sur la Ville de Bruxelles : Industrie-OTAN et Haren

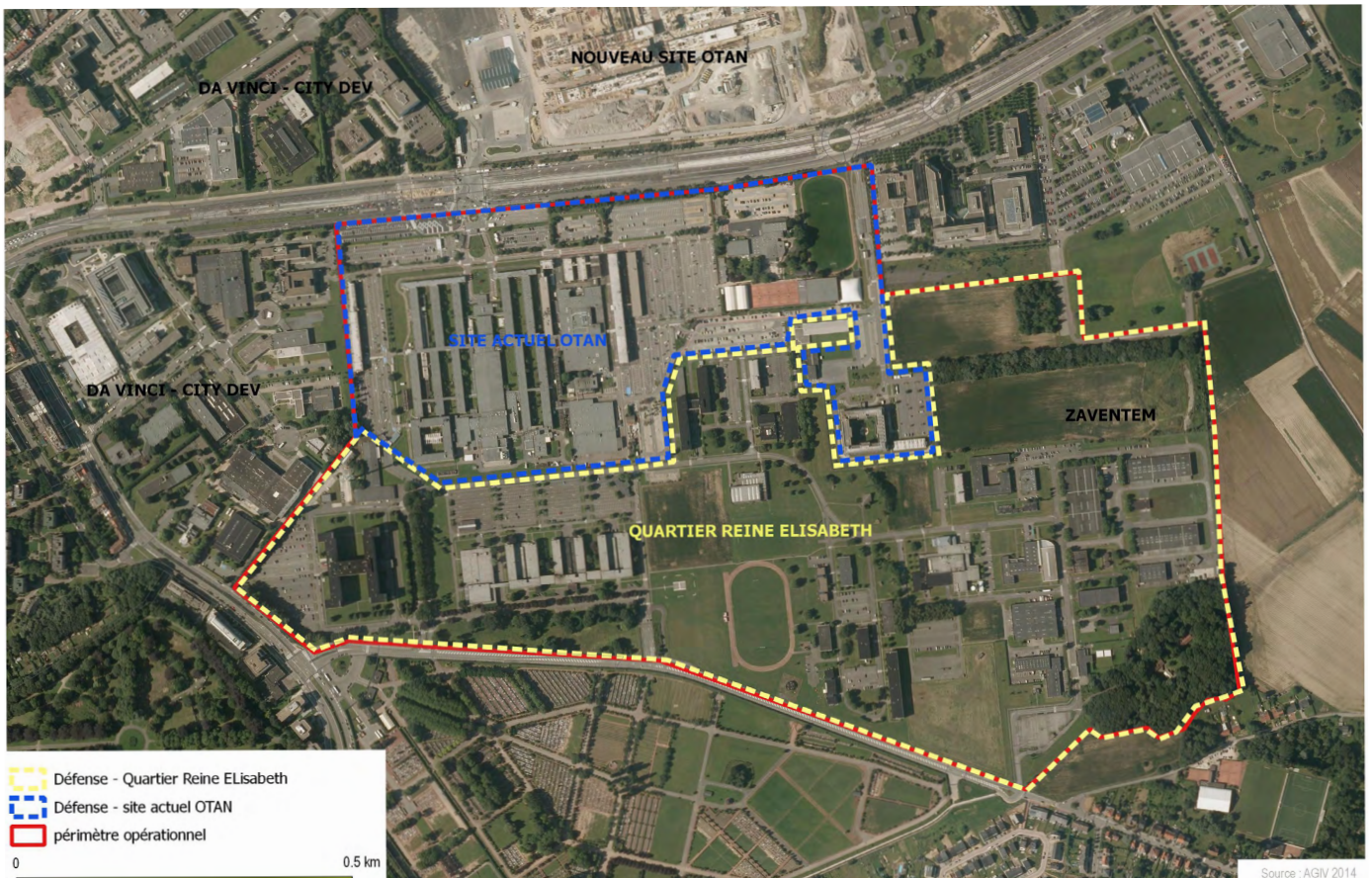
Le POT reprend les secteurs statistiques suivants : Carli, Bon Pasteur, Blocs-Saint-Vincent, Kerkhoek, Ieder zijn huis, Vieil Evere, Champs de repos, Centre, Maison communale, Avenue Jules Bordet, Germinal I, Rue Ad. Deknoop, Conscience, Keet, Germinal II, Avenue Anciens combattants, Oasis, Rue P. Dupont, Saint-Exupery, Cimetière de Bruxelles, Zone industrielle, Haren-sud, Haren-sud-ouest, Haren-est, Sainte-Elisabeth, Rue du Dobbelenberg, Brabants Huis, Bonheur, Haut-Evere, Quartier Grosjean, Ieder zijn Huis-Zaventem, Gibet, Communautés.

Ce diagnostic élaboré à l'échelle du POT en Région de Bruxelles-Capitale.

SITES DE L'OTAN ET DE LA DÉFENSE AU SEIN DU PAD ET DU PESR POUR LA DÉFENSE



SITES DE L'OTAN ET DE LA DÉFENSE AU SEIN DU PAD ET DU PESR POUR LA DÉFENSE



PÉRIMÈTRES D'ÉTUDES

PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL PAD DÉFENSE

Le périmètre opérationnel en ce qui concerne le PAD Défense correspond au site de l'OTAN-Défense, repris dans le cadre de la programmation urbanistique. Ce site compte au total 90 hectares, dont 50 sont situés en Région flamande et 40 en Région bruxelloise. La délimitation du cimetière de Bruxelles y a été ajoutée.

Le site de la Défense est divisé en deux parties :

- le site OTAN installé au sud du Boulevard Léopold III (30 hectares, dont la majorité est située en Région bruxelloise), mais dont le bâtiment principal a été démoli suite au déménagement.
- le Quartier Reine-Elisabeth situé au sud du site accueille le Quartier général de la Défense belge sur 60 hectares. Le site compte une quarantaine de bâtiments, construits dans les années 60-70, constitués essentiellement de bureaux mais aussi de dépôts, de garages, d'ateliers, d'une imprimerie, de quelques logements. On y trouve aussi d'importants parkings et de grands espaces verts.

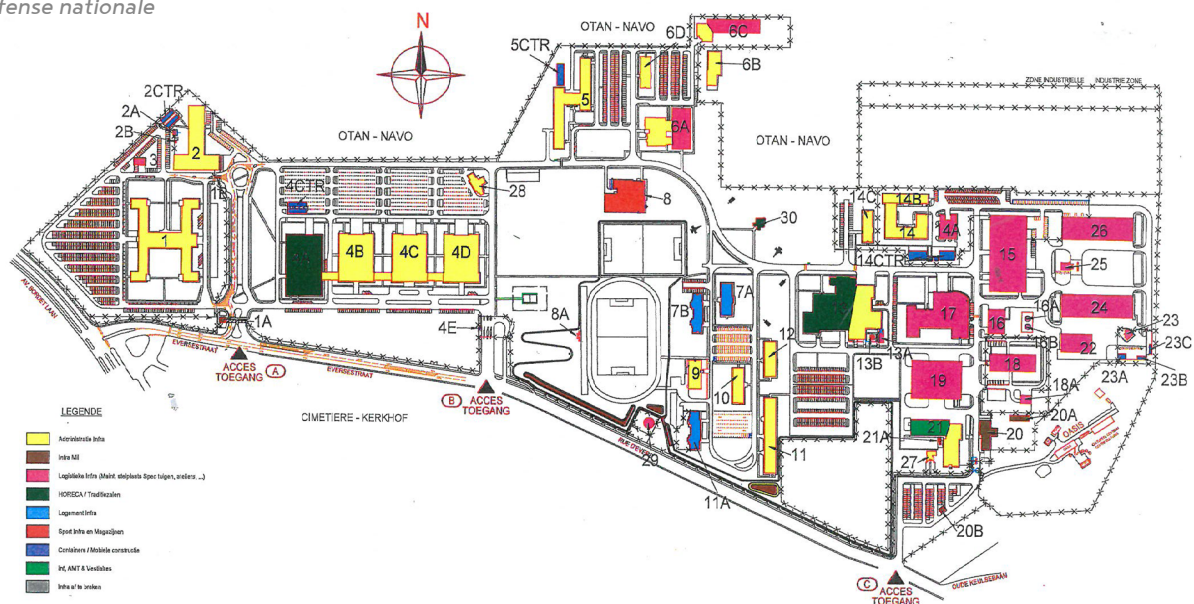
La propriété de la Défense Nationale belge qui est située en Région de Bruxelles-Capitale est un quartier stratégique à l'entrée de la Région, à proximité de l'aéroport de Bruxelles-National.

LE PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL POUR LE PAD BORDET

Le périmètre du projet PAD Bordet est très étendu (195 hectares) et se compose de l'ensemble de la superficie située sur le territoire de la Ville de Bruxelles et d'Evere, qui se trouve à moins de 800 m de la gare de Bordet et qui subira un impact du développement d'un nœud multimodal à cet endroit. Sont également concernées certaines parties des zones industrielles urbaines de Da Vinci, de la ZEMU Bordet et de la zone d'équipements Haren STIB.

QUARTIER REINE-ELISABETH

plan Défense nationale



MASTERPLAN

EVERE - KWARTIER KONINGIN ELISABETH

VERBOD 13/04/2015

01 / HISTORIQUE



ÉVOLUTION DES TERRITOIRES ET DES ACTIVITÉS

LES NOYAUX VILLAGEOIS

L'ancien village d'Evere s'est développé dans la vallée de la Senne, de part et d'autre de la route qui mène à Cologne.

Du côté du village de Zaventem, les premières implantations se situaient près des étangs et des rivières, aux entrées de la capitale.

Par ailleurs, les hameaux de Woluwe-Saint-Etienne et de Haren ont déjà été cités.

18^E - 19^E SIÈCLE

Le vaste plateau qui s'étire depuis la Chaussée de Haecht jusqu'à la frontière avec Woluwe-Saint-Lambert reste essentiellement agricole jusqu'au 20^e siècle. Il en va de même pour Zaventem. On y cultivait principalement les pommes de terre, le froment, l'avoine et le seigle.

Au fil des siècles, et vu l'accroissement de la population bruxelloise, les agriculteurs se spécialisent dans la culture maraîchère et notamment la culture des chicons (vendus dans toute la Belgique et à l'étranger).

Les territoires étaient traversés par un grand nombre de routes de campagne, toujours présentes aujourd'hui à Woluwe-Saint-Étienne (Everestraat, Tiendeschuurveld...), qui ont contribué à la transition de l'agriculture vers le développement économique et résidentiel.

CARTE FRICX 1712

< Geopunt Vlaanderen

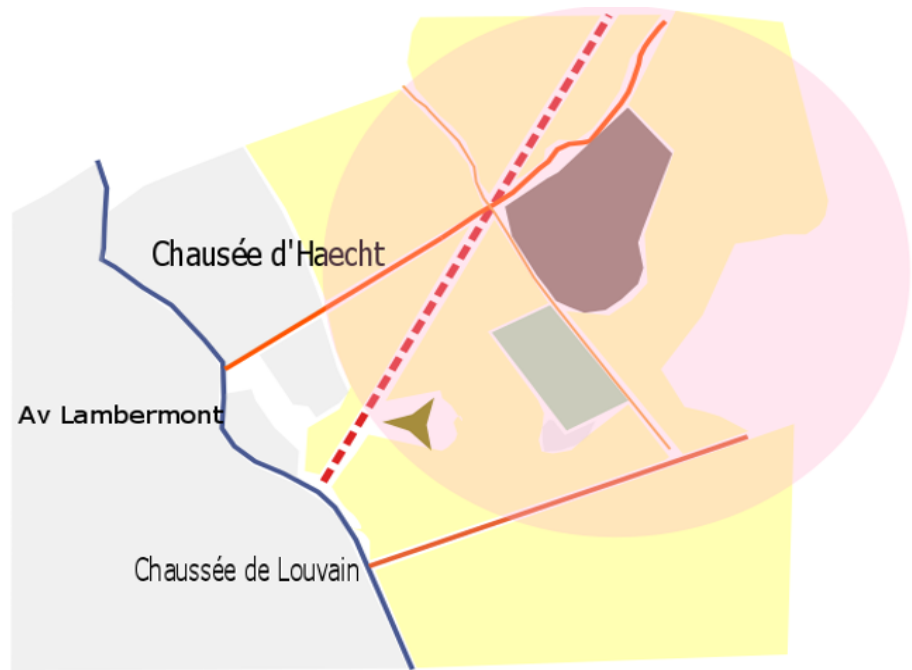
CARTE FERRARIS 1771-1778

< Geopunt Vlaanderen

CARTE VANDERMAELEN 1846-1854

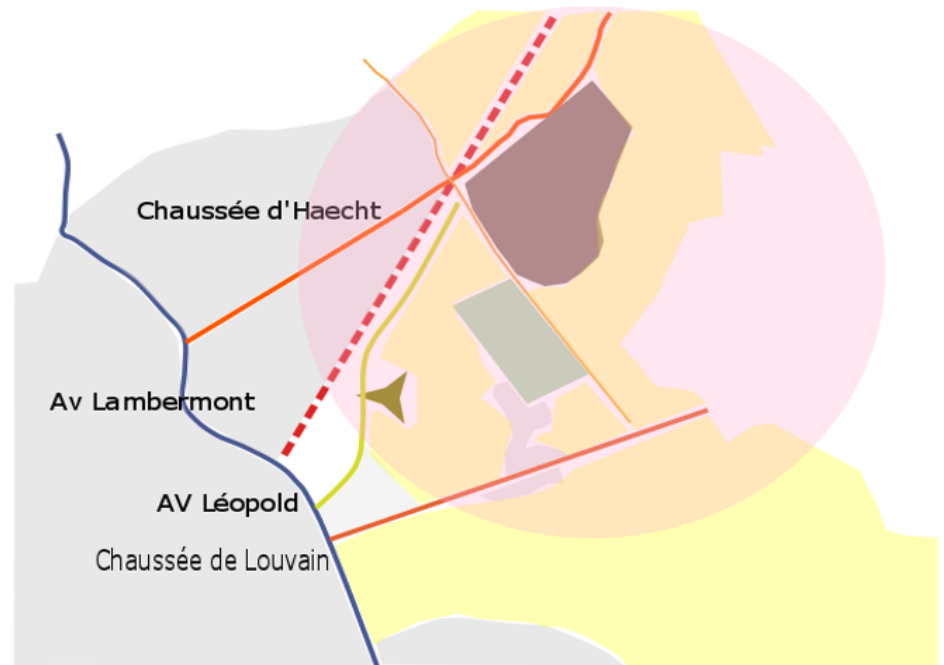
< Geopunt Vlaanderen





POT - 20^E SIÈCLE

> schéma ADT



POT - 1950

> schéma ADT



ÉVOLUTION DES TERRITOIRES ET DES ACTIVITÉS

DÉBUT 20^E SIÈCLE

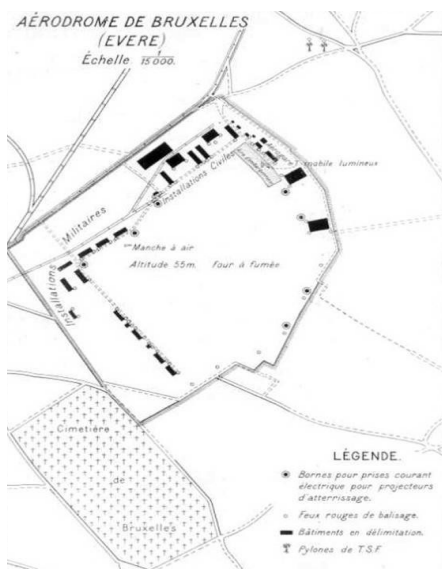


Photo et plan de l'aérodrome de Bruxelles-Evere

(Source : haren.burech.com)



Cité Jardin du Tuinbouw

Tandis que de nouveaux quartiers d'habitations émergent au cimetière de Bruxelles, le long de la Chaussée de Haecht et au centre de la Commune d'Evere, Zaventem devient un pôle d'attractivité majeur pour le développement d'établissements industriels.

L'implantation de nouvelles infrastructures va bouleverser l'organisation du paysage everois :

- l'aérodrome de Bruxelles, à cheval entre Evere et Haren (d'abord utilisé à des fins militaires, il sera exploité par la SABCA et la SABENA, qui en 1923 le transforme en aéroport civil) et la ligne de chemin de fer (ligne 26) qui coupe la commune en deux.

À partir de 1919, on assiste aux prémices de l'industrialisation de la zone, basée sur la construction aéronautique. Cependant, la localisation de l'aérodrome limitera pendant longtemps l'industrialisation et l'urbanisation de la plaine du Harenheydenveld.

En 1922 débute la construction de la cité-jardin du Tuinbouw à Evere. En 1935 sera construit le Boulevard Léopold III visant à relier la capitale à l'aérodrome de Haren-Evere.

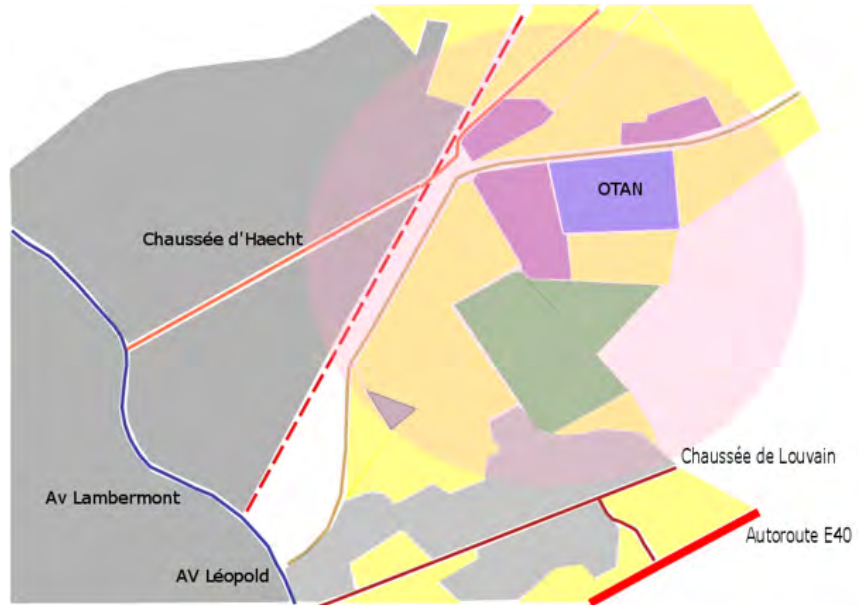
La crise des années 30 entraîne un changement radical dans le paysage industriel de Zaventem avec la fermeture des principales industries.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'aéroport déménagera en Flandre, du côté de Melsbroek, afin de s'étendre en créant de nouvelles pistes.

À PARTIR DE 1950

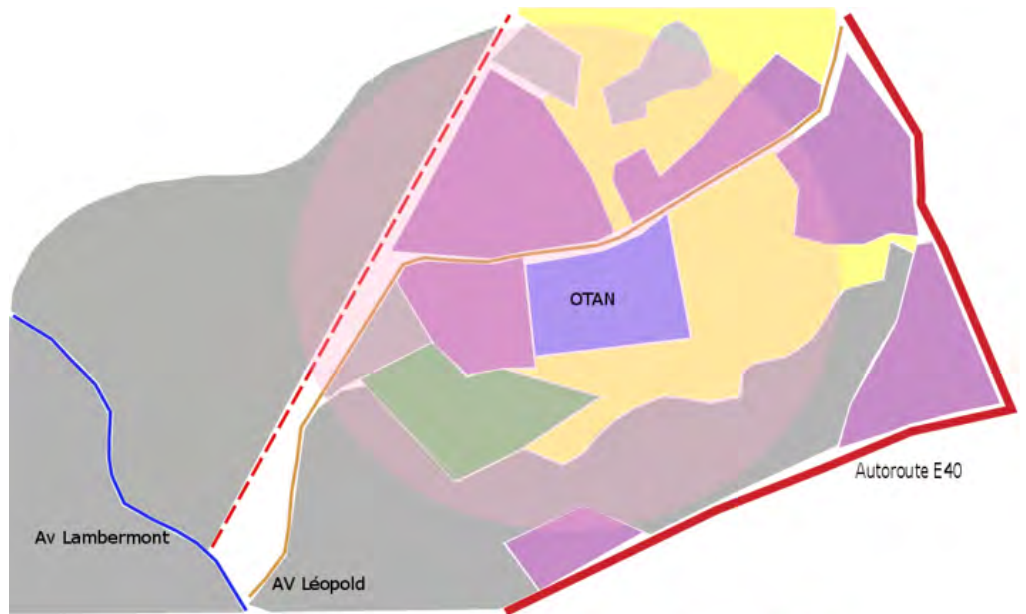
Le boom démographique des années 50 et l'étalement urbain qui en découle entraînent la disparition d'une grande partie des terres agricoles.

À la fin des années 50, l'aéroport déménage définitivement sur le site de Zaventem. Quelques années plus tard, l'avènement de l'aviation commerciale entraîne le développement d'un grand complexe industriel aux abords de l'aéroport avec l'installation d'activités liées à l'aéronautique. De nouveaux emplois ont ainsi été créés.



POT – 1970

> Schéma ADT



POT – 1990

> Schéma ADT



ÉVOLUTION DES TERRITOIRES ET DES ACTIVITÉS

VERS 1970

L'arrivée de l'OTAN en 1967 sur l'ancien site de l'aérodrome entraîne le développement de nombreuses entreprises du secteur tertiaire. Le zoning industriel DA VINCI de la SDRB (maintenant, citydev) s'installe à proximité en 1975.

Pendant la même période, la raréfaction des habitations ou des terrains à bâtir en Région bruxelloise accélère la disparition des terres agricoles au profit de l'urbanisation. Naissent alors d'importants quartiers résidentiels, notamment à Sint-Stevens-Woluwe.

La création de l'autoroute Bruxelles-Liège (E40), en lien avec les installations industrielles et l'urbanisation de la zone, réorganise la mobilité dans la zone en termes de flux intrarégional.



Siège de l'OTAN en 1970
(source : nato.int)

Les activités en lien avec l'aéroport évoluent progressivement vers le commerce et l'horeca. Les secteurs du transport et de la communication émergent en nombre.

Les abords du site de la Défense du côté de la Région flamande se sont développés hors des noyaux communaux de Zaventem et Machelen. Zaventem n'a ainsi pas connu de processus d'urbanisation comme dans la Région de Bruxelles-Capitale.



plaque d'inauguration zoning
industriel SDRB – 1978 (photo ADT)

VERS 1990

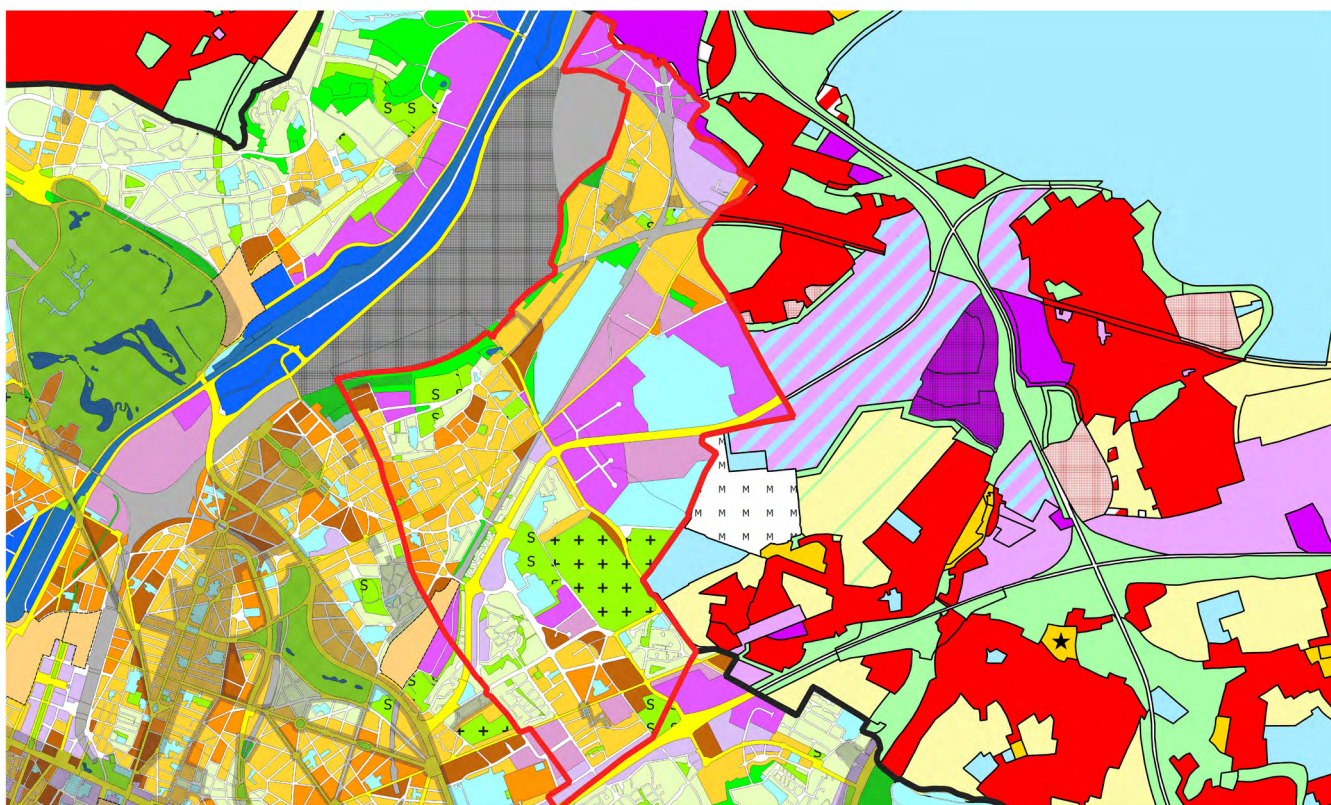
Les terres agricoles deviennent fortement minoritaires au profit de l'installation massive de parcs d'entreprises et d'équipements.

Le caractère villageois de Zaventem est fortement mis sous pression au profit du développement de l'aéroport.

L'augmentation de l'activité de l'aéroport mène au développement de grosses infrastructures routières. Ces infrastructures veillent à faciliter l'accessibilité à la zone tant au niveau local que régional.

02 /
P L A N O L O G I E

AFFECTATIONS - BESTIMMINGEN



0 0.5 1 km

perspective
.brussels

Source - Bron: UrbIS 2019, PRAS-GBP, GewestPlan, GDI-Vlaanderen

PRAS - GBP

- Zones d'habitat à prédominance résidentielle - Woongebieden met residentieel karakter
- Zones d'habitat - Typische woongebieden
- Zones de mixité - Gemengde gebieden
- Zones de forte mixité - Sterk gemengde gebieden
- Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public - Gebieden van collectief belang of van openbare diensten
- Zones administratives - Administratiegebieden
- Zones d'entreprises en milieu urbain - Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving
- Zones d'industries urbaines - Stedelijke industriegebieden
- Zones d'activités portuaires et de transports - Gebieden voor havenactiviteiten en vervoeren
- Zones de chemins de fer - Spoorweggebieden
- Zones vertes - Groengebieden
- Zones à haute valeur biologique - Groengebieden met hoogbiologische waarde
- Zones de parcs - Parkgebieden
- Domaine Royal - Koninklijk Domein
- Zones de sports - Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht
- Zones de cimetières - Begraafplaatsgebieden
- Zones forestières - Bosgebieden
- Zones agricoles - Landbouwgebieden
- Zones d'intérêt régional - Gebieden van gewestelijk belang
- Réserve foncière - Groenreservegebieden
- ZICHEE - GCHEWS
- Zone d'intérêt régional à aménagement différé - Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg
- Eau - Water
- Espaces structurants - structurerende ruimten
- POT - TOP
- Frontière régionale - Gewestelijke grens

GewestPlan

- 0100 - woongebieden
 - 0101 - woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
 - 0102 - woongebied met landelijk karakter
 - 0104 - woonpark
 - 0105 - woonuitbreidingsgebieden
 - 0132 - gebied voor stedelijke ontwikkeling
 - 0183 - woonaanslijdingsgebied
 - 0200 - gebieden met gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
 - 0400 - recreatiegebieden
 - 0401 - gebieden voor dagrecreatie
 - 0431 - golfterrein
 - 0500 - parkgebieden
 - 0600 - bufferzones
 - 0630 - bufferzone met geluidswerende aarden wallen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem
 - 0631 - bufferzone met geluidswerende gebouwen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem
 - 0700 - groengebieden
 - 0701 - natuurgebieden
 - 0800 - bosgebieden
 - 0810 - bosgebieden met ecologisch belang
 - 0900 - agrarische gebieden
 - 0901 - landschappelijk waardevolle agrarische gebieden
 - 0910 - agrarische gebieden met ecologisch belang
 - 1000 - industriegebieden
 - 1012 - kleinhandelszone
 - 1015 - gebied voor luchtvaartgerelateerde kantoren en diensten
 - 1016 - projectgebied ter uitvoering van de maatregelen tegen grondlawaai internationale luchthaven Zaventem
 - 1032 - gebied voor watergebonden bedrijven
 - 1100 - ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - 1113 - kantoor en dienstzone
 - 1400 - militaire gebieden
 - 1500 - bestaande autosnelwegen
 - 1504 - bestaande waterwegen
- RUP
- Gemengd bedrijventerrein

SITUATION DE FAIT : LE PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL « DÉMOGRAPHIQUE » EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)

9bis. « Zones d'entreprises en milieu urbain » :

9bis.1 Ces zones sont affectées aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises, à savoir les services « business to business », dont la superficie de plancher est limitée à 2000 m² par immeuble. L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises peut être autorisée après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

9bis.2 Ces zones peuvent aussi être affectées aux logements, aux commerces, aux commerces de gros et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public. La superficie de plancher ne peut dépasser, par immeuble, 1000 m² pour les commerces autres que les grands commerces spécialisés, 2500 m² pour les commerces de gros et 3500 m² pour les grands commerces spécialisés. L'augmentation des superficies de plancher peut être autorisée aux conditions suivantes :

1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

9bis.3 Les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces et aux commerces de gros. L'affectation des rez-de-chaussée aux logements peut être autorisée aux conditions suivantes :

1° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;

2° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

9bis.4 La réalisation d'un projet portant au moins sur 10 000 m² de superficie de plancher peut être autorisée moyennant le respect des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité :

1° Le projet prévoit d'affecter aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces ou aux commerces de gros une superficie de plancher qui correspond, au minimum, à 90 % de l'emprise au sol du projet ;

2° Le projet prévoit d'affecter au logement au minimum 40 % de la superficie de plancher.

Le PRAS « démographique » est entré en vigueur le 21 décembre 2013. L'objectif est d'apporter des réponses à la croissance démographique que connaît la Région, en offrant plus de possibilités résidentielles pour la construction de logements dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Autour de Bordet, le domaine d'étude est complété d'une grande diversité d'affectations. Un élément frappant dans ce cadre est la division opérée par le Houtweg, Avenue Jules Bordet (nœud à hauteur de Bordet). À l'ouest, il se compose en grande partie de tissu résidentiel monofonctionnel. La partie est, en revanche, est occupée par de grandes zones industrielles urbaines, des zones d'intérêt collectif ou de services publics et des zones d'entreprises en milieu urbain.

Pour le site de la Défense :

- dans le cadre des modifications du PRAS, la partie nord du site, à front du Boulevard Léopold III, inscrite en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public a été modifiée en zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) ;
- la partie sur la Région flamande est indiquée comme zone militaire. Dans cette zone, le logement est autorisé dans la mesure du bon fonctionnement de la fonction militaire. Un Plan régional d'exécution spatiale (PESR) sera établi pour la réaffectation de cette zone.

Les autres activités dominantes dans le POT sont les zones d'équipements d'intérêt collectif (l'OTAN et le dépôt STIB), les zones d'industrie urbaines (Da Vinci), des ZEMU et une zone de sports et loisirs.

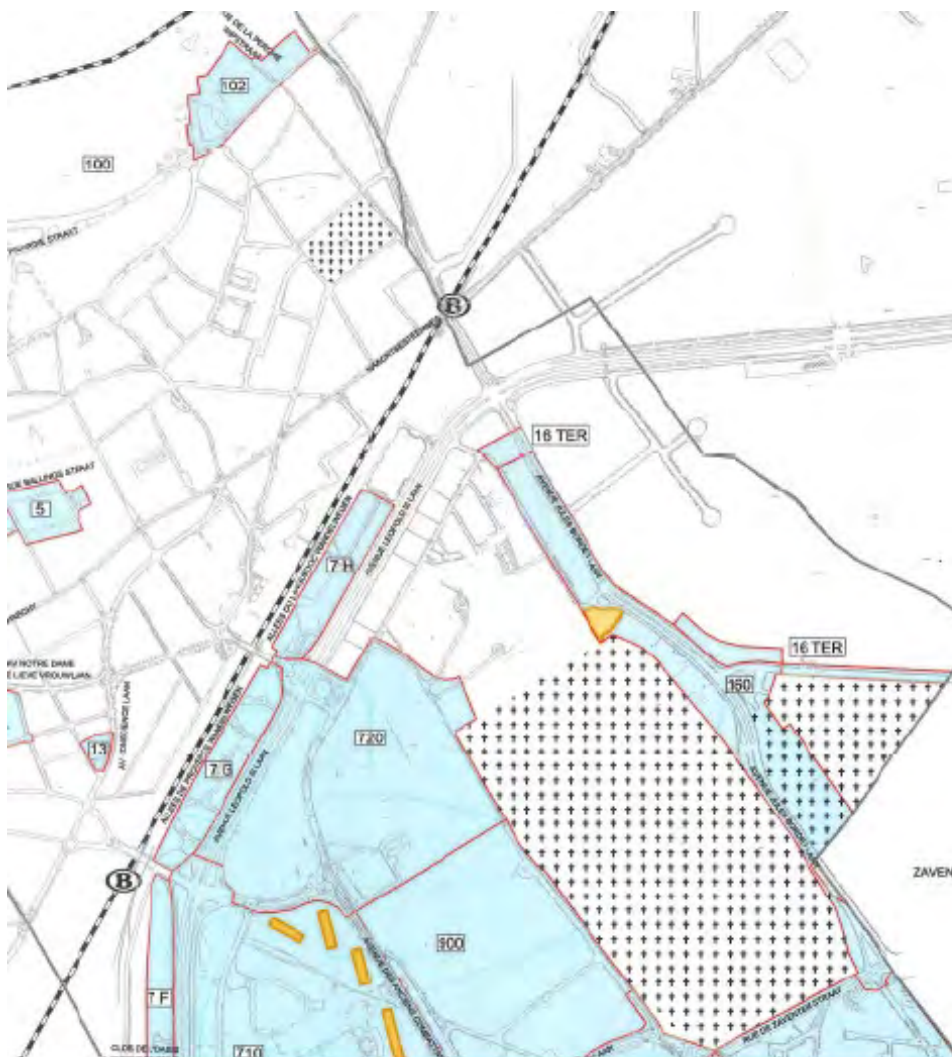
Du côté flamand, il s'agit de bureaux et services liés à l'aéroport, de terrains industriels mixtes, de zones industrielles. Le Woluweveld est indiqué comme zone d'intérêt agricole.

Le Gouvernement flamand a définitivement arrêté le plan d'exécution spatial régional « Délimitation de la Zone stratégique flamande autour de Bruxelles (VSGB) et des zones d'espaces ouverts contiguës » le 20/03/2015.

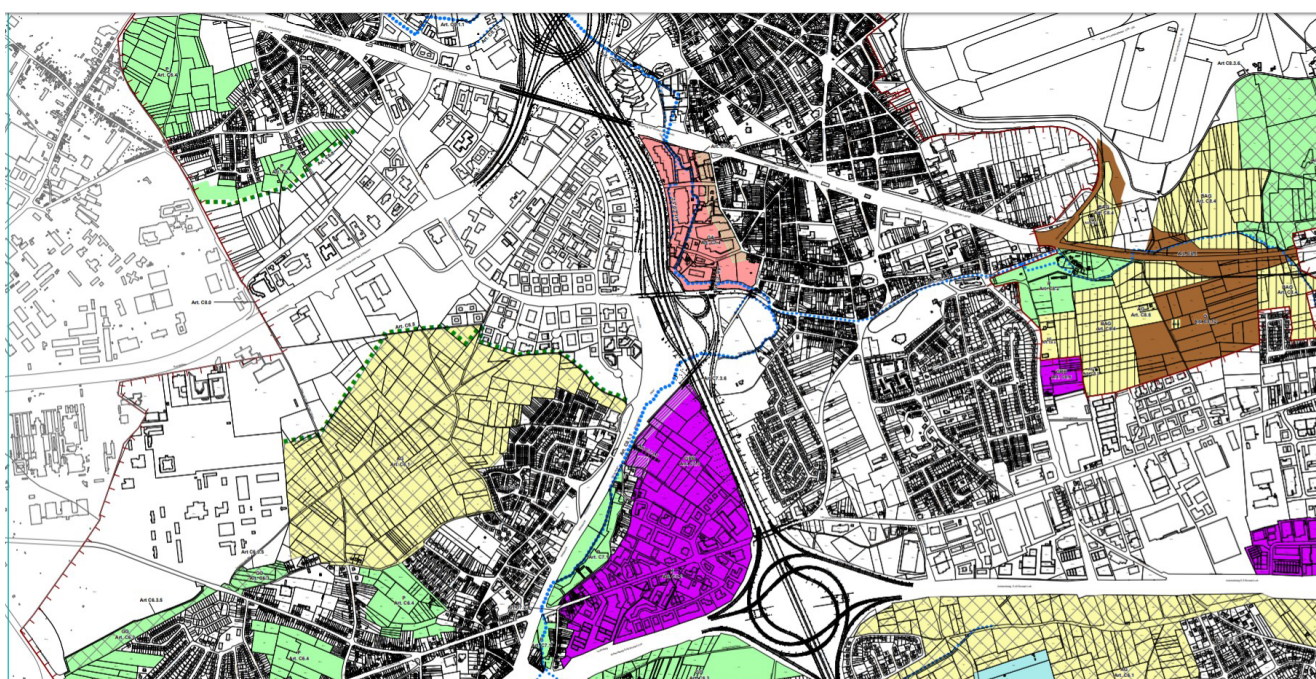
AFFECTATIONS : PRAS ET PLAN RÉGIONAL

< carte perspective.brussels

APERÇU DES PPA EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



APERÇU DES PES EN RÉGION FLAMANDE



Dans le cadre de l'étude pour l'établissement du PAD, il convient de vérifier dans quelle mesure les Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) en vigueur doivent être revus et/ou supprimés. Dans ce contexte, il convient d'examiner si les règles en vigueur reprises dans ces PPAS entravent la mise en œuvre de la vision du PAD. La suppression des PPAS fait partie d'une procédure distincte qui sera dirigée par la Commune d'Evere ou la Ville de Bruxelles.

Un aperçu du contenu des différents PPAS est mis à la disposition de l'adjudicataire (voir annexe 1).

PPAS en RBC :

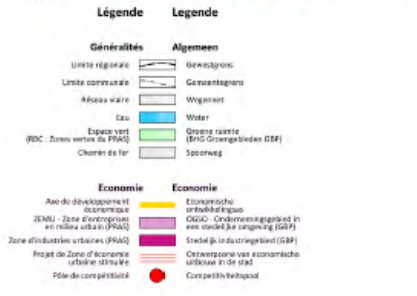
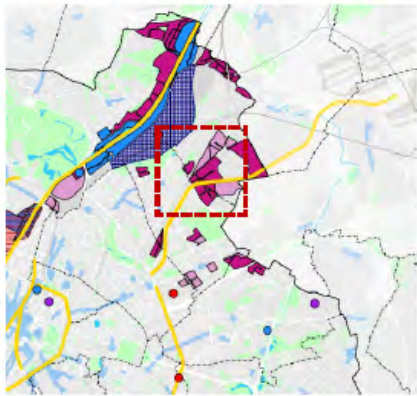
- PPAS N° 102 (NOVA 06/PPAS/166757), PERCHE, approuvé par Arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale 31/08/2000
- PPAS N° 7H (NOVA 06/PPAS/166960) ALLÉES DU LANGUEDOC approuvé par Arrêté royal 18/04/1963
- PPAS 160 (NOVA 06/PPAS/166743) ET 16TER (NOVA 06/PPAS/166739) BORDET, approuvé par Arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale 09/07/1992 ET AR 15/02/1974
- PPAS 16TER (15/02/1974)

En Région flamande, un certain nombre de PES importants sont également d'application pour cette zone. Ils seront discutés en détail lors de l'élaboration du PESR pour la Défense (la première note) qui se déroulera parallèlement à l'établissement du PAD Défense.

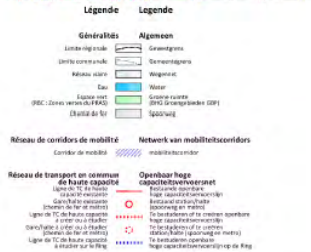
- PES Keiberg dans la commune de Zaventem
- Le Gouvernement flamand a définitivement arrêté le plan d'exécution spatial régional « Délimitation de la Zone stratégique flamande autour de Bruxelles (VSGB) et des zones d'espaces ouverts contiguës » le 20/03/2015. Dans le PESR VSGB, la partie du Woluweveld est réaffectée en zone agricole avec « surcharge d'imbrication naturelle ». Par ailleurs, un certain nombre de parcelles sont affectées comme zone d'espaces ouverts mixte avec une « surcharge d'imbrication naturelle ». Le PESR « VSGB et zones d'espaces ouverts contiguës » est le fruit d'un processus de planification basé sur les principes du Schéma de structure territorial pour la Flandre¹,

¹ en particulier les perspectives de développement spécifique à la Zone stratégique flamande autour de Bruxelles (RSV 2011, p. 244)

De economische ontwikkelingsassen versterken



Uitbreiding van de gewestelijke openbaarvervoersnetten



RENFORCER LES AXES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le PRDD vise à rompre avec la logique zonale du développement économique déployé sans considération pour le cadre de vie. Il prévoit de renforcer l'armature économique, tenant compte de ses différents axes, qui s'inscrivent sur le territoire de la Région. Ces axes relient plusieurs pôles spécialisés dans les mêmes secteurs, dans la perspective d'une mise en réseau intégrée au territoire. D'un point de vue urbain et paysager, ce développement économique linéaire s'inscrit le long d'espaces ouverts structurants, d'importance et dont la mise en valeur est prévue dans le cadre de la politique d'amélioration du cadre de vie. Dans le POT se trouve l'axe tertiaire international reliant le Quartier européen et le boulevard Léopold III à l'aéroport de Bruxelles-National.

Les extensions des réseaux de transports publics régionaux

Les projets de développement de l'offre de transport public de haute performance sont les plus structurants pour la zone. À l'horizon 2025 est planifiée la conversion en métro de la liaison prémétro existante entre Albert et Gare du Nord, qui est prolongée en tant que liaison métro vers Bordet afin de desservir les quartiers nord-est de la région. Bordet devient par conséquent un nœud multimodal (avec la ligne SNCB 26).

APPUYER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN SUR LES NŒUDS MULTIMODAUX

La localisation des activités et des fonctions urbaines ainsi que leur accessibilité déterminent fortement la demande et les pratiques de mobilité. Les nœuds multimodaux, lieu de convergence des réseaux de transport, permettent de connecter activités, fonctions et services de mobilité en un même lieu. Ils offrent tous les services de proximité, sont bien desservis et permettent de rejoindre facilement d'autres pôles de la ville. Bordet doit évoluer en ce sens vers un véritable nœud multimodal. Ces nœuds jouent des rôles multiples : ils permettent d'envisager la densification et l'intensification des polarités urbaines existantes sur un modèle durable de la ville compacte. En ce sens, l'infrastructure existante structure très fortement le territoire, en proposant une trame pour les déplacements sur laquelle la construction de la ville s'est basée et doit se poursuivre :

- Les nœuds multimodaux sont des pôles structurants de la ville des courtes distances et constituent un vecteur essentiel de la réduction des besoins de déplacement (en longueur et en nombre) ;
- La localisation des pôles de développement est largement conditionnée par l'architecture du réseau de transport public dès lors que ces pôles génèrent un flux d'une certaine importance. À leur tour, les développements du réseau définissent de nouvelles conditions de mobilité et de nouvelles opportunités pour le développement territorial ;
- Le développement des nœuds doit contribuer à un développement socialement et économiquement équilibré. Il est donc essentiel que les nouveaux nœuds de transport soutiennent la vision territoriale multipolaire.

Afin d'assurer la réalisation de ces rôles, le réseau de transport public mis en place par la Région :

- Est hiérarchisé sur le territoire en répondant à deux objectifs : la densification du territoire et le développement multipolaire de la ville ;
- Garantit un niveau d'accessibilité minimum et suffisant dans toutes les parties du territoire, en corrigeant les inégalités actuelles ;
- Connecte les pôles de développement avec l'hypercentre et les pôles entre eux ;
- S'appuie sur le réseau des gares comme lieux d'échanges modaux, la complémentarité des modes de transport étant organisée au bénéfice de l'efficacité du réseau. Bordet peut compter à la fois sur un train, un tram et des liaisons de bus avec l'hypercentre de Bruxelles. Avec l'arrivée du métro, l'offre de transports en commun est encore renforcée. Cela peut renforcer la zone en un pôle d'attraction et la création d'un nœud densifié.
- Bruxelles possède des espaces publics structurants qui ont le plus souvent perdu leurs qualités urbaines et paysagères, qualités qu'il est important de préserver, restaurer et mettre en valeur.

La Région, à travers le PRDD, entend réaffirmer la valeur paysagère et structurante de ces espaces publics, qui relèvent souvent de la gestion régionale. Elle entend également renforcer la valeur paysagère des espaces publics d'entrée de ville et requalifier l'espace public autour des grandes gares, les entrées de ville et les lieux d'intensité urbaine que sont les nœuds de transport public (y compris les talus). Les lignes directrices prévoient de faire des axes pénétrants autoroutiers des boulevards urbains, de « civiliser » les grandes voiries, de reconquérir les rues et les places, et de manière générale, de redonner une lisibilité à la structure urbaine de la Région.

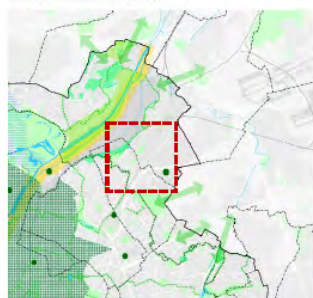
[...] Les priorités régionales concernant les maillages vert et bleu sont les suivantes :

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

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

Aussi bien le Boulevard Léopold III que l'Avenue J. Bordet forment des axes spatiaux importants et doivent être considérés comme des axes paysagers importants qui peuvent permettre la mise en œuvre des principes du PRDD. Par ailleurs, on recherche de différentes manières le développement d'une continuité paysagère.

Groen – blauw netwerk

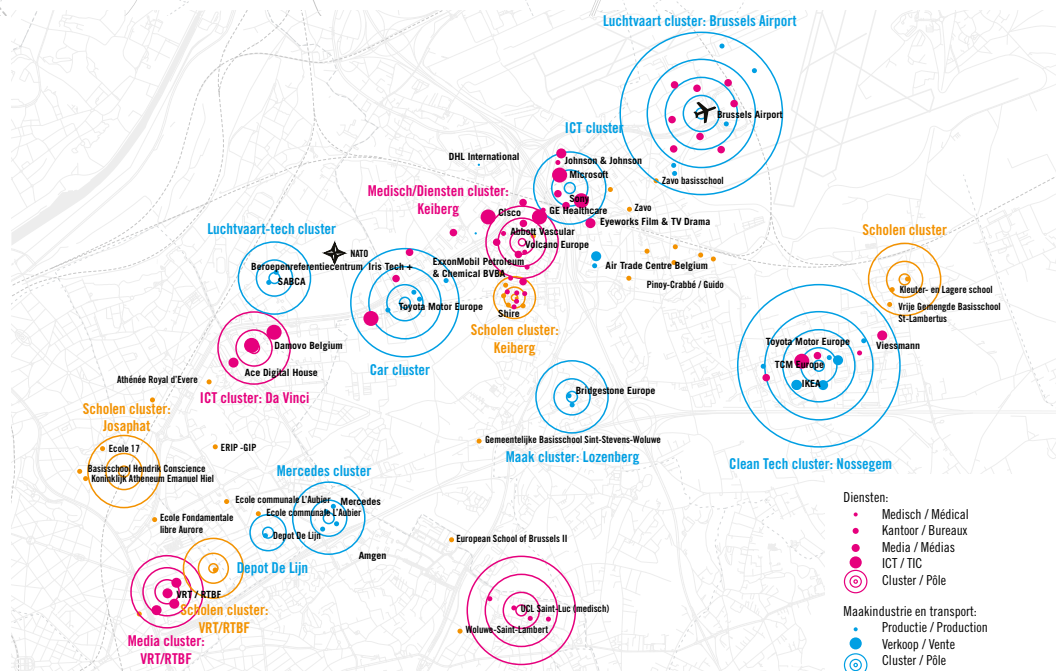
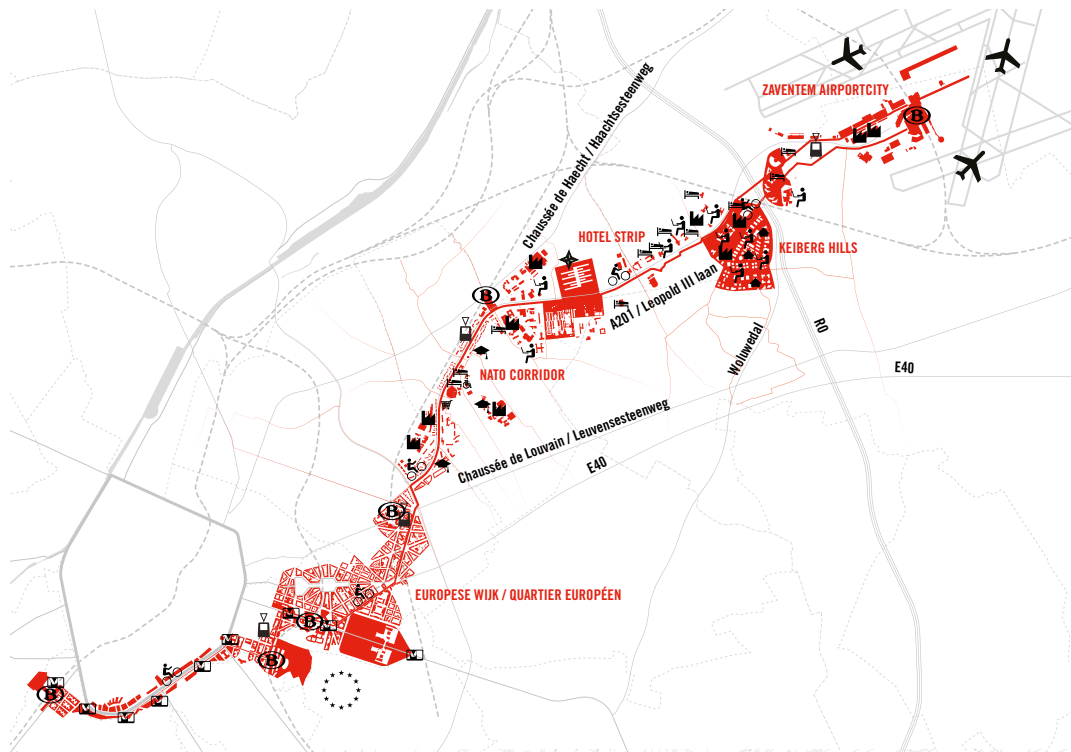


RENFORCER LE MAILLAGE VERT

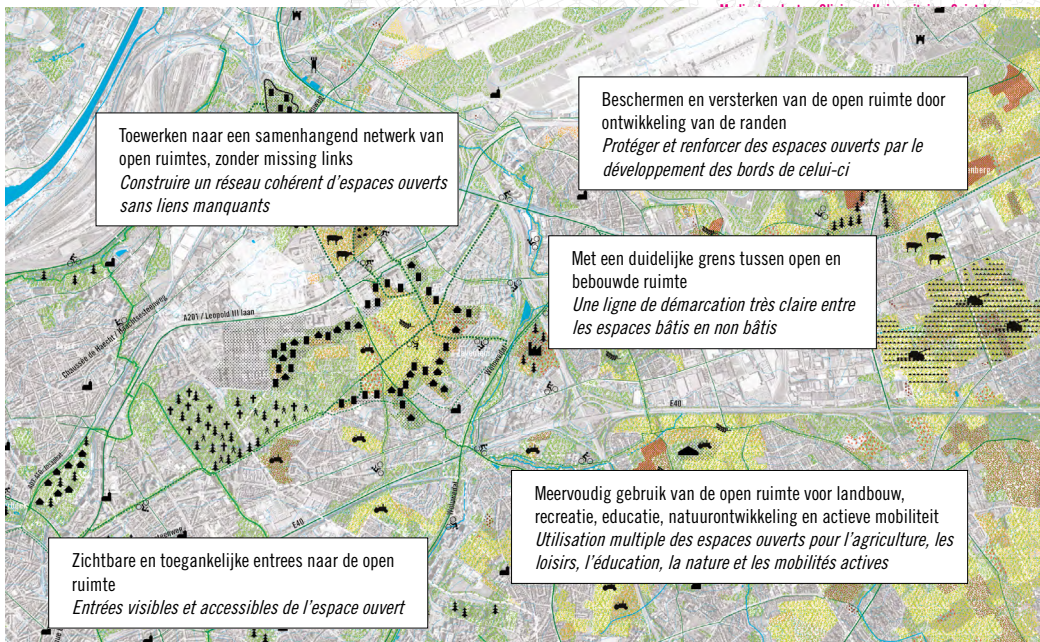
Le renforcement du maillage vert vise le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts et de leur environnement ainsi que des axes structurants qui les relie (park system).

- La Région devra :
- créer de nouveaux espaces verts dans les quartiers déficitaires en s'appuyant sur les projets urbains dans les zones stratégiques, notamment de nouveaux parcs publics [...] [dont] l'ex-OTAN.
 - optimiser les différentes fonctions : le maillage vert vise à optimiser et à intégrer au mieux les différentes fonctions dans un espace donné selon des proportions qui dépendent du contexte urbain et des nécessités locales. Par les atouts que confèrent les espaces verts au plan environnemental (régulation des cycles de l'eau, du carbone et de la température, amélioration de la qualité de l'air, protection des nappes phréatiques, protection des sols), social (récréation, lien social, santé...) culturel, esthétique et économique, il y a lieu de considérer les espaces verts comme un équipement urbain à part entière ;
 - améliorer l'intégration du maillage vert dans l'espace urbain et le compléter : les espaces verts ne sont pas des espaces indépendants du contexte urbain. Ils sont connectés à des éléments qui ne peuvent être strictement considérés comme des espaces verts mais qui viennent en complément et en support – par exemple les intérieurs d'îlots, les voies de chemin de fer, le réseau ferroviaire, les espaces résiduels... ;
 - améliorer les liens qui forment le maillage vert : un principe fondateur du maillage vert est de rechercher et de créer des continuités entre les espaces verts pour les assembler, autant que faire se peut, en réseau. L'intérêt de réaliser ces continuités est de renforcer mutuellement les services offerts par les espaces particuliers. Ainsi, entre autres, on optimise l'offre en promenade et en mobilité douce, on favorise la biodiversité et on donne une structure, une cohérence et une lisibilité à la Région.
 - mettre à profit les espaces associés aux voies de communication et aux bâtis comme éléments de liaison pour améliorer les connexions entre les espaces verts.

Le PRDD précise que **la partie ex-OTAN du site présente un potentiel de reconversion en vue d'y réaliser un nouveau quartier urbain**. Ce nouveau quartier pourrait accueillir 3 à 4000 habitants. Le PRDD entend développer un nouvel axe tertiaire entre le Quartier européen et l'aéroport via l'implantation de fonctions tertiaires spécifiques. Le PRDD entend également diversifier l'offre économique du site et améliorer l'image de cette entrée de ville. Il vise la réalisation d'un espace ouvert structurel entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.



- Diensten:
- Medisch / Médical
 - Kantoor / Bureaux
 - Media / Médias
 - ICT / TIC
 - Cluster / Pôle
- Maakindustrie en transport:
- Productie / Production
 - Verkoop / Vente
 - Cluster / Pôle
- Onderwijs:
- Bestaande school / École existante
 - Cluster / Pôle



T.O.P NOORDRAND (ZONE A201-E40-MEISER-NOSSEGEM)

Le travail de recherche « T.O.P. Noordrand » s'inscrit dans la préparation d'un programme de développement territorial (PDT) ¹ du Noordrand (périphérie nord de Bruxelles). Les différents scénarios qui ont été élaborés pour le pôle Léopold III-OTAN peuvent se résumer comme suit :

< scénario mobilité

- Point de vue mobilité : un boulevard européen multimodal de la gare du midi à Brussels Airport. Ce boulevard européen passe par le site de l'OTAN, le Quartier européen, les sièges des bureaux internationaux et les hôtels. Le boulevard est l'axe par excellence destiné à accueillir les entreprises et les organisations internationales. Cet environnement est facilement accessible même par les transports en commun et le vélo, et son espace public est de haute qualité.
- Point de vue espace ouvert : « Parc du Nord » est un réseau étroit d'espaces ouverts polyvalents. Le Parc du Nord est une continuité d'un réseau d'espaces verts et ouverts multi-usages, munis de liaisons attrayantes, récréatives et fonctionnelles. L'espace ouvert devient ainsi la colonne vertébrale de la zone, protégé et renforcé par une occupation qui s'intègre dans une vision économique globale, où se rencontrent terres agricoles, zones récréatives, logements et activités commerciales.
- La formation et l'enseignement peuvent faire office de catalyseur du développement économique dans le Noordrand. L'investissement dans la recherche et le développement, secteur porteur de la zone, permettrait d'attirer des populations hautement qualifiées, facteur de création de logements, d'équipements et de services.

< scénario formation et éducation

« Ces scénarios ont contribué à rendre attrayant, aux yeux des porteurs de projets, la valeur ajoutée d'une vision d'ensemble et concrètement d'approcher les transformations que leurs projets individuels devraient subir pour sy intégrer. Il a aussi été étudié quels étaient les nouveaux projets ou actions qui doivent être ajoutés pour renforcer les scénarios (*backcasting*) et qui pourraient être les porteurs de ces projets. »

Source : Artgeeneering, mars 2015.

< scénario espace ouvert

T.O.P. NOORDRAND

< cartes : Artgeeneering, mars 2015

¹ Le PDT est une collaboration entre Ruimte Vlaanderen, Bruxelles Développement urbain, la province du Brabant flamand et l'OVAM.

SCHÉMA DIRECTEUR HAREN (VILLE DE BRUXELLES)

Les options du schéma directeur expriment la stratégie de la Ville à court, moyen et long terme pour le territoire de Haren. Ces options permettent d'avoir une lecture transversale des enjeux et des solutions que la Ville souhaite apporter pour améliorer le bien-être des Harenois. Les objectifs du schéma directeur se basent sur les mesures générales et particulières du Plan Communal de Développement de 2004 ainsi que les phases 1 et 2, Diagnostic et scénarios, du Plan Communal de Mobilité de 2011. Un travail important d'analyse de la situation actuelle par des relevés sur terrain et des enquêtes auprès des habitants a permis de mettre à jour ces mesures afin de mieux coller à la réalité du terrain et pour mieux répondre au bien-être des Harenois. Voici une présentation des quatre objectifs majeurs et actions dérivées que la Ville s'est fixés.

· Objectif 1. Désenclaver Haren

- Action 1.1. Optimaliser le pôle multimodal de Haren.
- Action 1.2. Limiter le trafic de transit.
- Action 1.3. Développer un réseau d'itinéraires piétons et cyclables à travers Haren.
- Action 1.4. Développer des liaisons avec les quartiers voisins.
- Action 1.5. Développer un nouvel axe industriel.
- Action 1.6. Prolonger la ligne de métro Nord jusque Haren.

· Objectif 2. Habiter dans un cadre semi-rural.

- Action 2.1. Maîtriser l'urbanisation résidentielle à Haren.
- Action 2.2. Identifier les besoins futurs en commerces et en équipements.
- Action 2.3. Préserver le patrimoine rural.
- Action 2.4. Préserver le patrimoine naturel.
- Action 2.5. Préserver les perspectives et les points de vue sur le paysage.

· Objectif 3. Soutenir et développer les pôles d'activités existants.

- Action 3.1. Soutenir la présence d'activités économiques le long de la Chaussée de Haecht.
- Action 3.2. Conforter le pôle d'emploi High-Tech Da Vinci.
- Action 3.3. Revaloriser et conforter le pôle d'emploi de la zone industrielle du Dobbelenberg.
- Action 3.4. Préserver le patrimoine industriel.

· Objectif 4. Préserver l'avenir de Haren.

- Action 4.1. Se poser en tant qu'acteur dans le développement du projet de la prison.
- Action 4.2. Se poser en tant qu'acteur dans le développement de la ZIRAD sur Schaerbeek-Formation.
- Action 4.3. Se doter d'une vision à long terme en matière d'aménagement du territoire.

Le schéma directeur intégral et des cartes sont consultables via le lien suivant : https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/Urbanisme%20et%20logement/SD_Haren-FR.pdf

Sites DA VINCI et PPAS DA VINCI

Le périmètre stratégique du PAD Bordet comprend deux zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU). Ces zones sont principalement gérées par Citydev et sont intégrées dans le parc industriel Da Vinci I & II.

Une convention a été conclue entre la Ville de Bruxelles et la Commune d'Evere le 23 mars 2010 dans le but d'élaborer un PPAS conjoint.

Les orientations du PPAS peuvent être synthétisées comme suit :

- *volonté de Citydev de moderniser et de restructurer son site « Da Vinci » ainsi que de permettre l'extension de la SABCA en y appliquant des prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité ;*
- *souhait de la Ville de Bruxelles « d'envisager, dans la globalité [du périmètre] un redéveloppement harmonieux et une extension du site d'activités économiques au sein d'un ensemble plus mixte et plus urbain, mieux intégré à son environnement. Le développement de « fonctions pouvant servir d'appui au zoning, tel que des activités commerciales tournées vers l'horeca, une crèche ou des équipements sportifs » est également envisagé.*
- *souhait de la Commune d'Evere, de préciser l'aménagement des espaces situés en zone de forte mixité et en zone administrative, en veillant notamment à affirmer l'entrée de ville et à aménager la gare SNCB de la ligne 26. La Ville de Bruxelles et la Commune d'Evere projettent, par ailleurs, de planifier le développement des terrains de l'actuel site de l'OTAN, dans le cadre du déménagement de celle-ci, ainsi que, pour la Commune d'Evere, du quartier militaire Reine Élisabeth. Les deux entités envisageaient la possibilité d'appliquer à ces espaces les prescriptions de la zone de forte mixité, afin de permettre l'établissement de fonctions plus diversifiées (logement, mais aussi nouvelles activités économiques).*

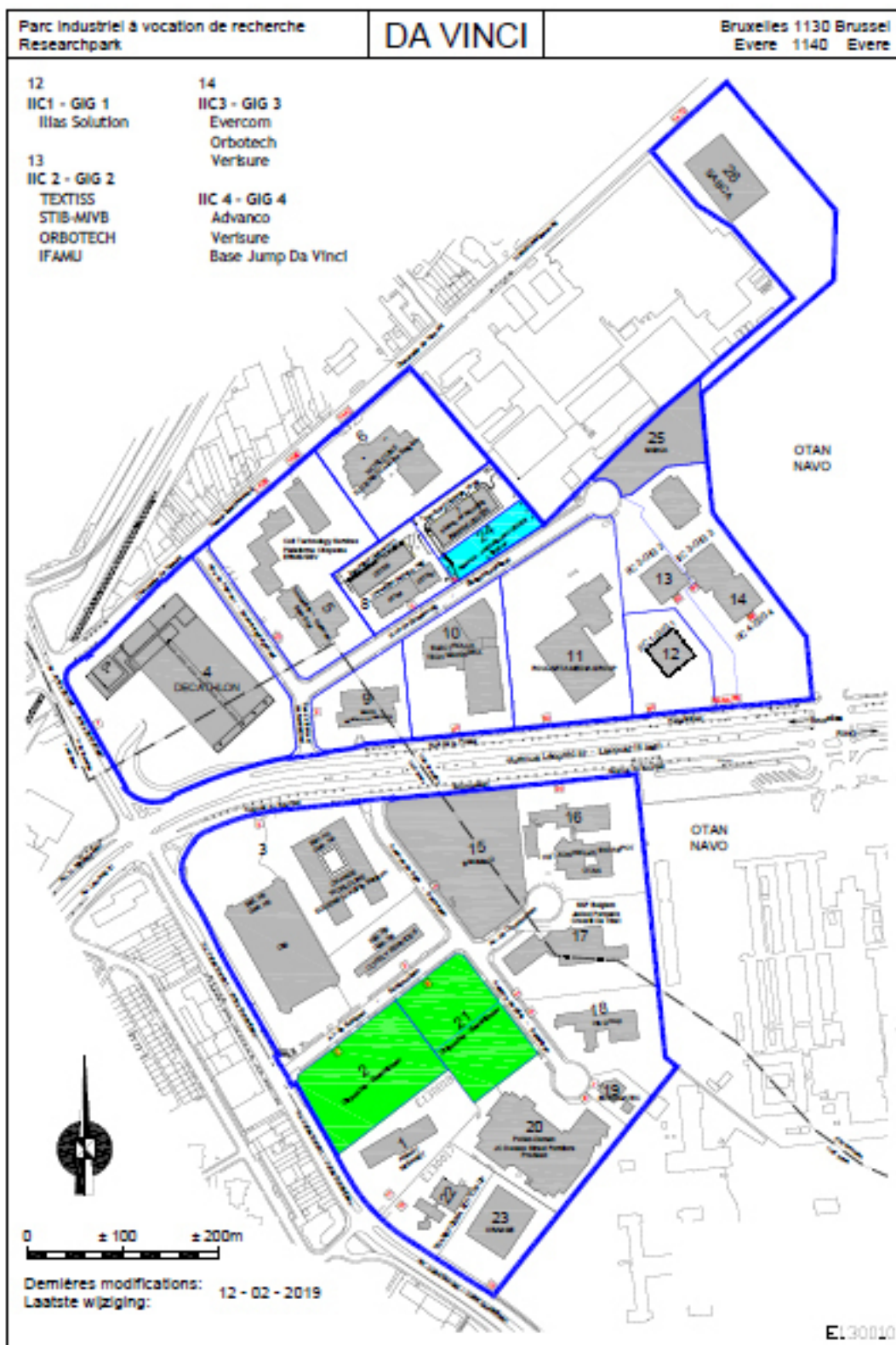
Le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale a émis le souhait, le 23 juin 2015, de suspendre momentanément l'élaboration du PPAS « Da Vinci », et ce afin d'assurer la bonne cohérence entre les différentes visions de la planification urbanistique. Une nouvelle stratégie urbanistique a été lancée depuis lors (voir Introduction).

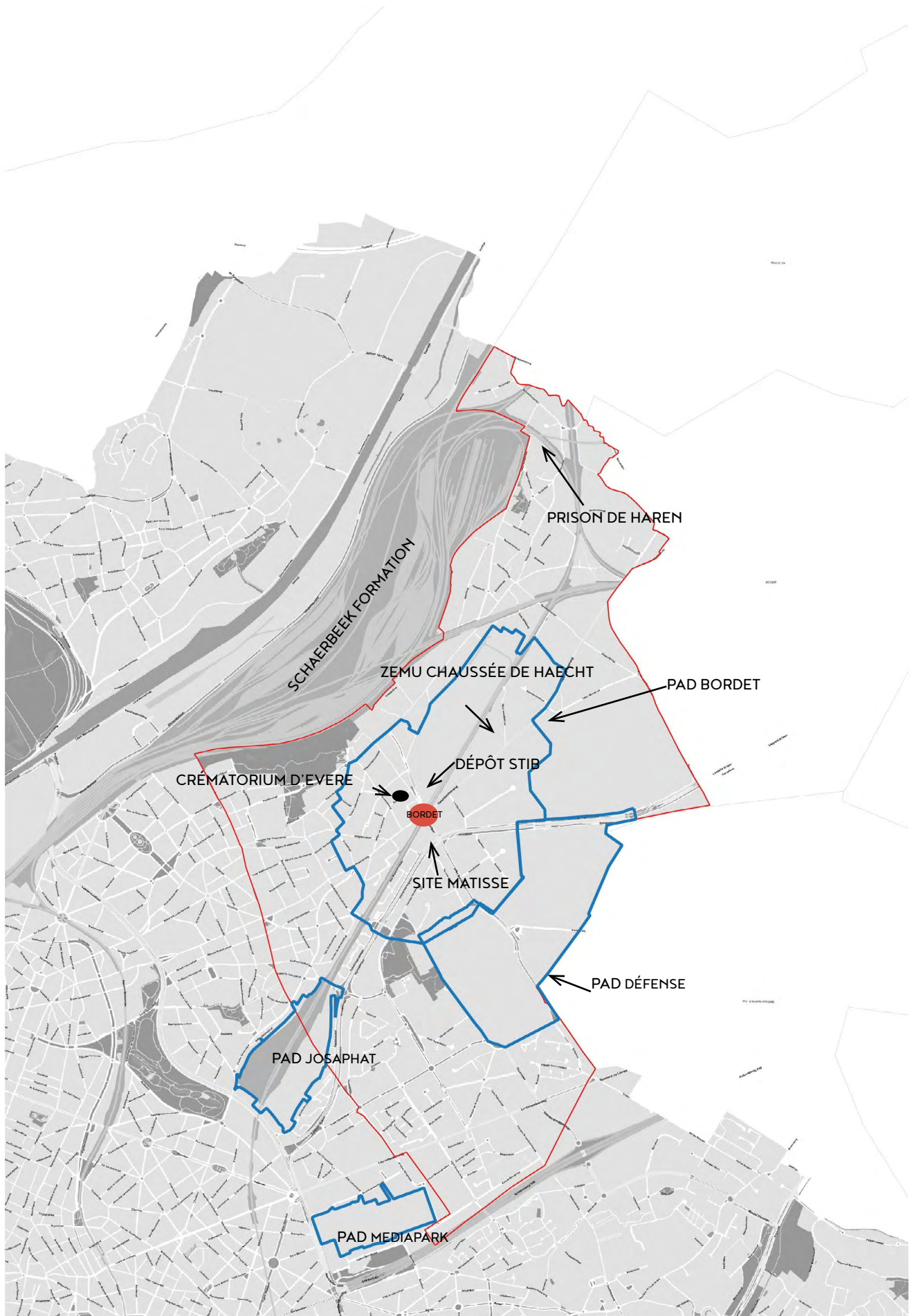
Les différentes parcelles dans les zones Da Vinci ont été libérées via des baux emphytéotiques de 30 ans libérés à différents moments. Dans les zones Da Vinci I & II, une partie des parcelles sera libérée à court terme ; une partie des parcelles est déjà libérée. L'aperçu ci-dessous indique quels terrains seront libérés à court ou moyen terme et pour quelles parcelles un nouveau projet est actuellement en cours.

Les terrains industriels de Da Vinci ont été aménagés dans les années 80 ; un certain nombre de baux emphytéotiques touchent entre-temps à leur fin. Cela offre la possibilité d'intervenir dans un délai relativement court sur la structure globale, le contenu programmatique et la densité du terrain industriel dans son ensemble. Dans le cadre de la vision à élaborer, le parc industriel Da Vinci pourra ainsi s'intégrer dans le nouveau contexte métropolitain et urbain souhaité de la zone.

Le gestionnaire du parc industriel Citydev adhère au principe d'un nouvel élargissement programmatique du parc industriel afin qu'il réponde mieux aux besoins actuels et s'intègre dans la recherche programmatique menée dans le cadre du PDT Noordrand. La poursuite de la recherche de la densification, l'utilisation conjointe et l'intégration de fonctions complémentaires au sein des sites Da Vinci s'inscrivent également dans la vision d'avenir de Citydev. L'objectif de Citydev consiste à préserver les fonctions économiques des ZEMU tout en augmentant l'approche qualitative.

De Vinci s'inscrit dans la vision d'avenir de Citydev. **L'objectif de Citydev consiste à préserver les fonctions économiques des ZEMU tout en augmentant l'approche qualitative.**





INVENTAIRE DES PROJETS DANS LE POT

Plusieurs projets ayant une influence sur le développement du site sont en cours, dans et autour du POT :

- pôle Reyers
- pôle Josaphat
- pôle Schaerbeek-Formation
- prison de Haren
- crématorium d'Evere
- masterplan de l'aéroport de Bruxelles-National
- réalisation du métro 3
- dépôt STIB de Haren
- Starcity
- site Matisse
- ZEMU Chaussée de Haecht
 - Starcity
 - Futurn
 - Noendelle

LOCALISATION DES PROJETS
AUTOUR DU SITE DE LA DÉFENSE

< Carte perspective.brussels

PAD/RPA MEDIAPARK :

LA MIXITÉ COMME ATTRACTIVITÉ // FUNCTIEVERMENGING
ALS AANTREKKINGSKRACHT

- Commerce
- Cinéma
- HORECA/Bar/Hôtel
- École fondamentale
- Crèche
- Logement
- Soho
- Seniorerie
- Maison ou logement intermédiaire
- Noyau logement
- Logements étudiants
- Centralité linéaire (espaces publics public convergents au Mediapark)
- Entreprise média existante
- Entreprise média existante structurante
- Ecole média du médiapark
- Entreprise média du médiapark



D'UN SITE CONTOURNÉ À UN SITE TRAVERSÉ / VAN EEN
OMMUURDE NAAR EEN DOORWAADBARE SITE

Les portes du médiapark

Rayonnement vers l'ensemble du quartier

Supersurface Parkway

Flux piétons principaux

Flux piétons secondaires

Centralité linéaire (espaces publics public convergents au Mediapark)

Polarités existante (concentration commerciale, noyau historique, équipements)

Polarités nouvelle (concentration commerciale, équipements)

Équipement existant / en projet

Commerce existant / en projet



REYERS

Le quartier Reyers va totalement se transformer d'ici à 2030. Partant de la dynamique existante autour de la télévision et du cinéma, la Région bruxelloise va y développer un pôle urbain de qualité : « mediapark.brussels ». Plusieurs grands projets, parmi lesquels huit hectares de nouveaux espaces publics arborés, en feront d'ici quelques années un territoire urbain vivant, mixte, accessible et animé, axé sur les médias et les industries créatives.

Proche du centre-ville mais avec parfois des allures de banlieue, ce morceau de ville singulier de 175 hectares à l'est de Bruxelles est un assemblage de grands îlots et d'équipements métropolitains sans véritables liens entre eux : campus fermé des télévisions publiques, zones d'activités, centres sportifs ou commerciaux, cimetières, contrôle technique... Ils constituent, avec les larges infrastructures routières qui traversent le quartier, autant de barrières urbaines qu'il convient de surmonter. L'objectif est d'y redonner davantage de cohérence, d'intensité, de dynamisme et de qualité de vie.

Le territoire Reyers est idéalement situé, à mi-parcours entre le Quartier européen (le siège de la Commission est à 1,5 km) et l'aéroport. Il compte notamment 60 entreprises du secteur des médias (dont la RTBF, la VRT, RTL, BeTV, etc.) qui occupent quelque 5000 travailleurs.

Pour activer le potentiel de développement de cet espace stratégique, la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé, en 2010, un schéma directeur, qui prévoit notamment de réorganiser l'autoroute E40, surdimensionnée à cet endroit, de construire de nouveaux logements, de créer un nouveau parc public et de développer un pôle médias innovant.

MEDIAPARK.BRUSSELS

En 2011, les télévisions publiques RTBF et VRT ont annoncé qu'elles quitteraient d'ici 2020 leurs installations pour construire deux nouveaux sièges, à l'arrière des bâtiments actuels. Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) qui réorganise l'ensemble du campus des télévisions est en phase d'élaboration. Cet outil donnera un cadre stratégique et réglementaire pour le futur développement du site.

La maîtrise d'œuvre urbaine a été confiée à une équipe pluridisciplinaire et internationale, constituée de l'agence François Leclercq, BOB 361, Espinas i Tarraso, CITEC, Alphaville, Transsolar, MAGEO, BUUR et Jordi Pardo.

Fédérateur et mobilisateur, mediapark.brussels prévoit :

- la construction, à terme, de quelque 2000 nouveaux logements accueillant environ 4500 nouveaux habitants ;
- des équipements et services de proximité (crèches, écoles, commerces...) pour répondre aux besoins des habitants ;
- des surfaces pour de nouvelles entreprises innovantes créatrices d'emplois, des écoles supérieures et des équipements publics liés au secteur des médias ;
- un nouveau parc urbain, de plus de 8 hectares, dédié aux événements, mais aussi à la promenade et aux loisirs ;
- une mobilité apaisée.

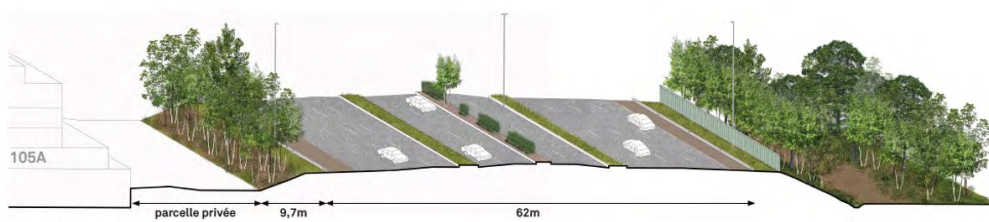
LA « MAISON DES MÉDIAS », PREMIÈRE RÉALISATION CONCRÈTE

La « Maison des médias » sera le premier projet du mediapark.brussels à voir le jour. Construit sur un terrain appartenant à la Société d'Aménagement Urbain (SAU) situé entre la sortie du métro Diamant et l'entrée de la RTBF, l'immeuble de 10 000 m² accueillera notamment la télévision régionale BX1 et une pépinière d'entreprises média.

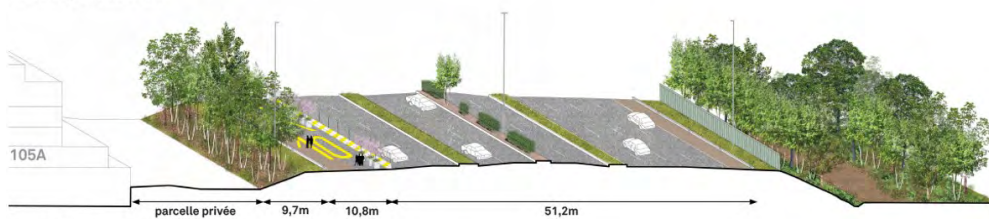


VUE SUR TOUR REYERS

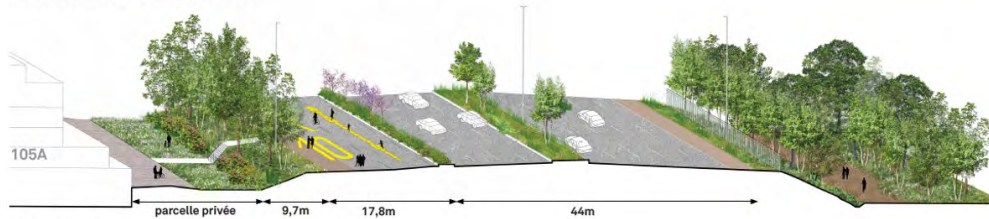
SECTION E40 COMME PARKWAY



Saison 0, état existant



Saison 1, arrivée de la Supersurface



Saison 2, confortement de la Supersurface



section 1 - Le Centre et la pépinière

LE PROJET « PARKWAY – E40 », REVALORISER L'ENTRÉE EST DE LA VILLE

Le projet « Parkway – E40 » poursuit plusieurs objectifs :

- une meilleure intégration de l'autoroute E40 dans la ville, grâce à sa transformation en boulevard urbain, via la réduction du nombre de bandes de circulation ;
 - la cohérence d'ensemble au niveau mobilité, pour l'ensemble de la zone Reyers ;
 - le renforcement des connexions piétonnes et cyclables entre les quartiers situés de part et d'autre du boulevard ainsi réaménagé ;
 - la création d'un nouvel espace public capable d'accueillir de nombreuses nouvelles fonctions (récréatives, sportives, événementielles, de mobilité alternative, etc.) ;
 - la réduction de l'impact de l'axe (auto)routier sur les quartiers ;
 - le renforcement de la mixité de fonctions au sein des quartiers.
-
- Le 7 février 2019, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé en 1^{re} lecture le projet de Plan d'Aménagement Directeur Mediapark.

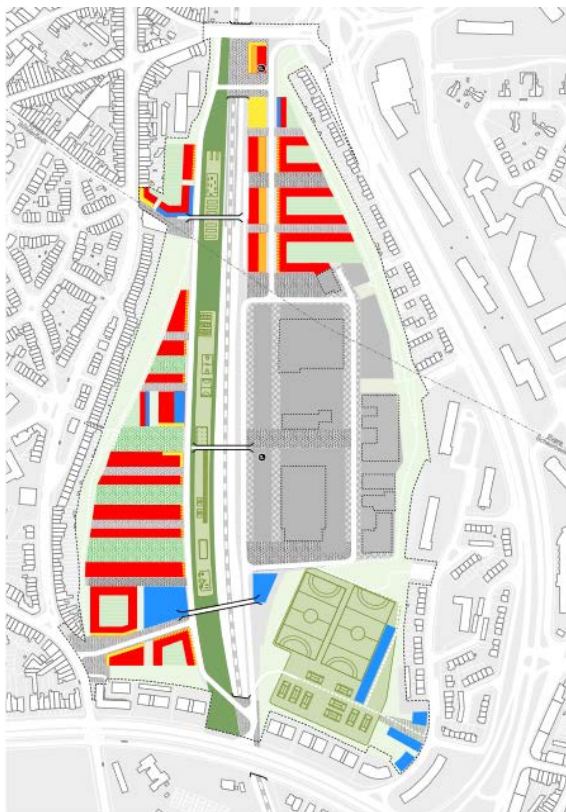
Jusqu'au 29 avril 2019, le projet de Plan d'Aménagement Directeur a été soumis à une enquête publique dans les communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwe-Saint-Lambert.

<https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/reyers>

PÔLE DÉVELOPPEMENT JOSAPHAT : PHOTO AÉRIENNE, DU SUD AU NORD



PAD Josaphat : programmation urbaine



JOSAPHAT

Le site Josaphat est une ancienne gare de triage établie sur les communes de Schaerbeek et d'Evere. Acquis par la Société d'Aménagement Urbain (SAU) en 2006, ses 24 hectares sont sur le point de se transformer en un quartier de ville mixte et durable, autour d'un espace vert public. Identifié comme pôle de développement stratégique, le site Josaphat fait l'objet d'une stratégie de développement approuvée par le Gouvernement bruxellois depuis mars 2014. perspective.brussels est chargé de traduire cette stratégie dans un Plan d'Aménagement Directeur (PAD), qui sera soumis à l'enquête publique et à l'avis de différentes instances avant d'être approuvé définitivement par le Gouvernement.

Favoriser la mixité sociale et une intégration urbaine durable

Les objectifs du Gouvernement pour la reconversion du site Josaphat sont, dans les grandes lignes, les suivants :

- renforcer les connexions avec les quartiers environnants ;
- s'appuyer sur le statut de halte RER du site Josaphat pour en améliorer l'accessibilité ;
- favoriser la mixité sociale et des logements de qualité, en réponse aux besoins démographiques ;
- aménager un vaste espace vert public ;
- moderniser la zone économique située en marge du site.
- 1600 logements, des équipements et un espace vert

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) élaboré par perspective.brussels tient compte du potentiel du site et des objectifs du Gouvernement régional. Il prévoit le développement :

- d'un espace vert public continu de 4 hectares ;
- d'environ 1600 logements, dont 45 % de logements publics et 55 % de logements privés ;
- d'équipements nécessaires aux besoins des futurs habitants : écoles, crèches, infrastructures sportives, culturelles, de loisirs, etc.

La première phase de développement du site Josaphat

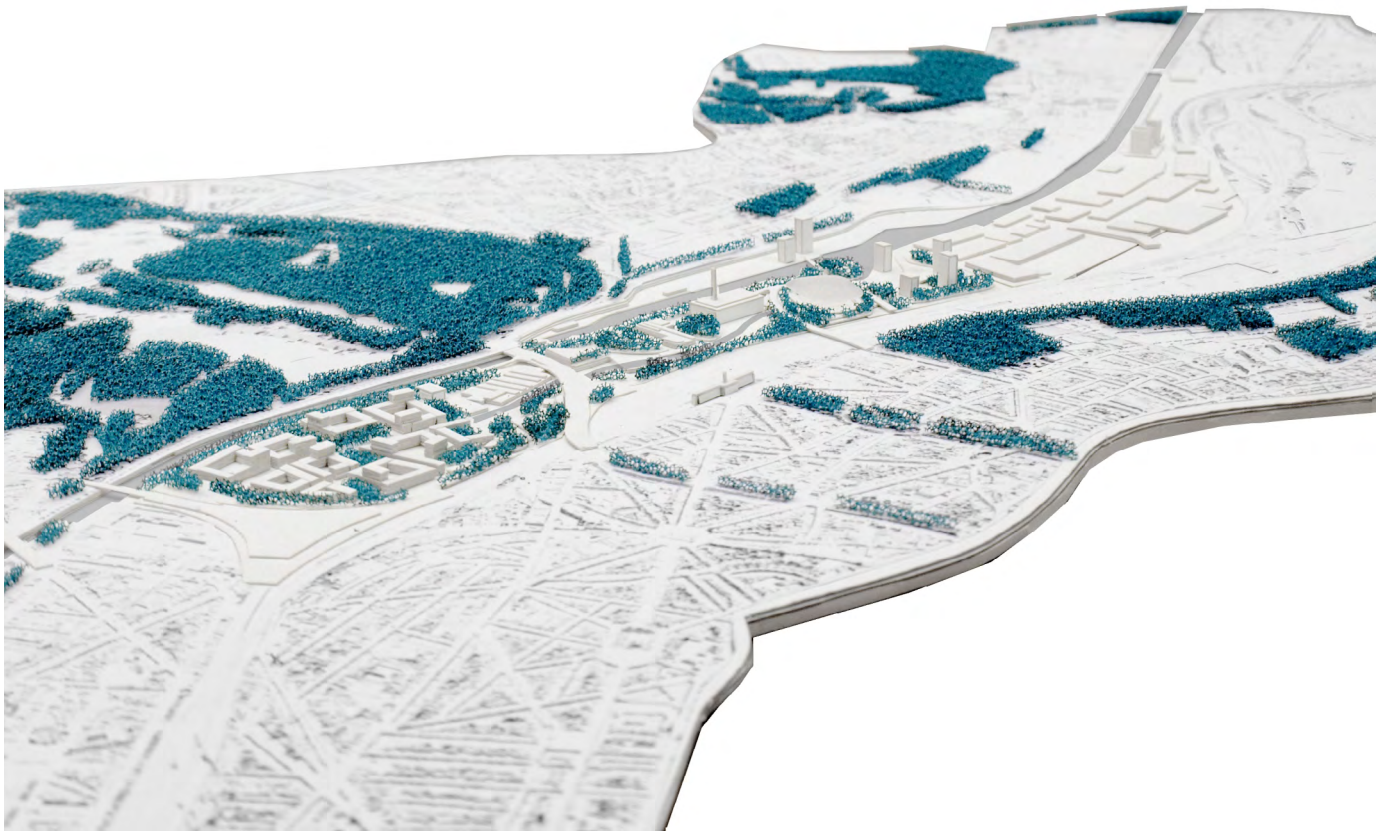
Dès l'approbation provisoire du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) par le Gouvernement régional, la Société d'Aménagement Urbain (SAU) préparera l'opérationnalisation du site à deux niveaux :

- coordonner les opérations de développement menées par les nombreux acteurs publics pour raccorder le site aux réseaux nécessaires, aménager les espaces verts et implanter les équipements ;
- entamer une procédure de marché public pour la réalisation progressive d'une première phase d'aménagement, comprenant 650 logements au sud du site.

Les premiers travaux doivent débuter dès 2018, avec la viabilisation du terrain (raccordement eau, gaz, électricité, assainissement) et la création d'un parc de 2,7 hectares. La construction des logements et des équipements commencera dans la foulée et s'étendra sur une période de dix ans.

Du 3 octobre au 2 décembre 2019, le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Josaphat a été soumis à enquête publique.

Source : <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/josaphat>



SCHAERBEEK – FORMATION

Le développement de Schaerbeek-Formation, située dans le nord de la Région de Bruxelles-Capitale, est aujourd'hui encadré d'un schéma directeur, approuvé en novembre 2013 par le Gouvernement régional bruxellois.

< PÔLE DE DÉVELOPPEMENT
SCHAERBEEK – FORMATION

Secchi Viganò

Ce schéma directeur, élaboré par l'association momentanée « Studio O12 (Studio Associatò Bernardo Secchi Paola Viganò)/Idea Consult/Mint/Ecorem/3E, entend notamment profiter de la proximité immédiate d'infrastructures de transport de première importance (canal Bruxelles-Anvers, réseau ferroviaire national, Ring de Bruxelles, aéroport de Bruxelles-National), pour développer au sein du périmètre une nouvelle plateforme de distribution urbaine multimodale ainsi qu'un nouveau pôle d'activités.

Les autres grands axes d'intervention proposés par le schéma directeur sont les suivants :

- développement d'un nouveau quartier durable au sud du périmètre d'intervention ;
- implantation d'équipements de service public d'ampleur métropolitaine, à proximité de la gare de Schaerbeek ;
- amélioration des conditions de mobilité, notamment par un renforcement du réseau de transports collectifs et l'aménagement de cheminements piétons et cyclables de qualité.

Ce schéma directeur n'est depuis lors plus à jour sur tous les plans. perspective.brussels travaille actuellement à une actualisation spatiale et programmatique pour le site. Cela doit servir de base au développement d'une nouvelle vision forte pour la zone.

< PÔLE DE DÉVELOPPEMENT
SCHAERBEEK – FORMATION

Photo Van der Kinder



PRISON DE HAREN

Ce projet prévoit le transfert des trois prisons existantes (la prison de Saint-Gilles, la maison d'arrêt de Forest et la prison pour femmes de Berkendael) en un seul établissement.

Il a été décidé de construire une prison de 1000 places, soit l'équivalent des trois établissements actuels, et 537 emplacements de parking (pour le personnel, les visiteurs et les véhicules). La conception de la nouvelle prison de Haren repose sur le principe d'un village pénitentiaire d'une capacité d'environ 1190 détenus. Il ne s'agit donc pas d'un seul édifice gigantesque, mais de plusieurs bâtiments répartis sur le site. Le complexe pénitentiaire comprendra, d'une part, un certain nombre de bâtiments avec des installations communes telles que des parloirs, des ateliers, une salle de sport, d'autre part, plusieurs bâtiments hébergeant les détenus. Les détenus peuvent se déplacer sur le site d'une manière sûre et contrôlée de leur bâtiment jusqu'aux bâtiments disposant d'installations communes.

Le futur site de la prison est repris au PRAS en zone d'activité administrative et en zone d'industrie urbaine.

En septembre 2015, il y a eu une éradication du chancre urbain à Haren (ancien site Wanson) et l'évacuation de 466 880 kg de déversements clandestins.

Les travaux préparatoires au projet ont déjà été réalisés au printemps 2018. Au cours de cette première phase préparatoire, les orchidées abeilles protégées ont été déplacées par le biais d'un plan de déplacement spécial approuvé par Bruxelles Environnement. Un écran pour amphibiens a été placé de façon à ce que ces derniers puissent être capturés et déplacés vers un autre endroit. Enfin, les arbres ont été abattus à la main.

Après la signature du contrat avec les autorités fédérales, les travaux ont repris à l'été 2018. Dans un premier temps, la clôture du chantier a été refaite et tous les arbres et arbustes ont été retirés du site. Le site et la rue du Witloof ont été dépouillés de la majeure partie des débris qui s'étaient accumulés sur le site et le long de la route ces dernières années. Un certain nombre d'analyses de sol ont déjà été effectuées pour déterminer, entre autres, le degré de pollution, la capacité d'infiltration et la résistance du sol. À l'automne 2018, un certain nombre de travaux plus importants ont encore été lancés. La source du Keelbeek a été tracée et sera ramenée à un nouvel oued à aménager. Le nouveau chemin du Keelbeek et la voie de service le long du boulevard de la Woluwe seront construits et les travaux d'assainissement du sol seront lancés. Au printemps 2019, les travaux de terrassement et de fondation seront principalement réalisés. À partir de l'été 2019, les premiers bâtiments commenceront à émerger du sol. La fin des travaux est prévue au printemps 2022.

< IMAGES DE LA NOUVELLE PRISON DE HAREN

Source : Régie des Bâtiments, mars 2016
<http://nouvellesprisons.be/fr/prison/haren-bruxelles#tab7-tab>

Maître d'ouvrage : CAFASSO SA agissant pour le compte de la Régie des Bâtiments et du SPF Justice.

Occupant : SPF Justice Superficie du site : environ 15 ha

Superficie de la prison : +/- 116 000 m²

Capacité : 1190 places

(source : <https://www.gevangenissharenprison.be/>)



MASTERPLAN AÉROPORT

Le 10 décembre 2004, le Gouvernement flamand a décidé de donner un nouvel élan socioéconomique à l'aéroport de Zaventem, grâce au programme START (Plan d'action stratégique pour la reconversion et l'emploi dans la région de l'aéroport).

Une Vision Stratégique 2040 de Brussels Airport, une vision à long terme du développement de l'aéroport, fondée sur les évolutions sociales, démographiques et économiques dans le monde et plus particulièrement dans l'aviation, a été développée. Celle-ci comporte des projets à court, moyen et long terme et reflète les grandes lignes de l'avenir de Brussels Airport. C'est sur cette base que des choix stratégiques sont opérés et que des décisions d'infrastructure sont prises.

La Vision Stratégique 2040 de Brussels Airport a également constitué la base du dialogue avec toutes les parties prenantes. Dans ce cadre, il est essentiel de trouver un équilibre entre son impact sur les environs et le potentiel économique et le développement social de l'aéroport. Pour y parvenir, Brussels Airport a choisi d'engager un dialogue ouvert et structuré avec un groupe de riverains, d'administrations locales, de représentants de groupes d'action, d'organisations de la société civile, d'entreprises aéroportuaires et d'experts. Ce dialogue a été baptisé « Forum 2040 » et s'est tenu en automne 2017.

BAC soutient le concept du Boulevard Européen développé dans le cadre du TOP Noordrand et entend participer à la recherche d'une identité plus forte pour cette zone dans un contexte international. Le Masterplan de l'aéroport mise fortement sur la bonne accessibilité et les liaisons efficaces de la zone (avec l'aéroport).

Source: <https://www.brusselsairport.be/fr/notre-aeroport/vision-strategique-2040>





Source : VNOC, <http://www.crematorium.be/crematorium-evere>

CRÉMATORIUM D'EVERE

Actuellement, le seul crématorium de la Région de Bruxelles-Capitale est celui d'Uccle. La création d'un deuxième crématorium a été jugée nécessaire en raison de l'éloignement du site ucclois pour les habitants du Nord de Bruxelles et de l'augmentation du nombre de demandes.

Le terrain de 2183 m² pour l'implantation du bâtiment est situé sur le site du cimetière d'Evere, avenue Jules Bordet, à proximité de la frontière régionale et du cimetière de Schaerbeek. Le terrain, relativement petit, est situé en milieu urbain, contrairement aux autres sites de crématorium en Belgique.

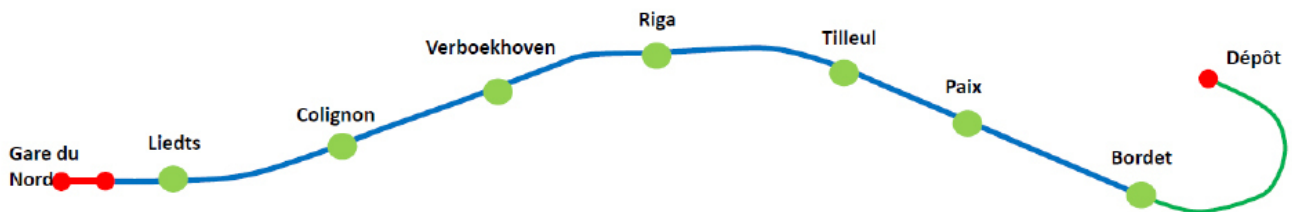
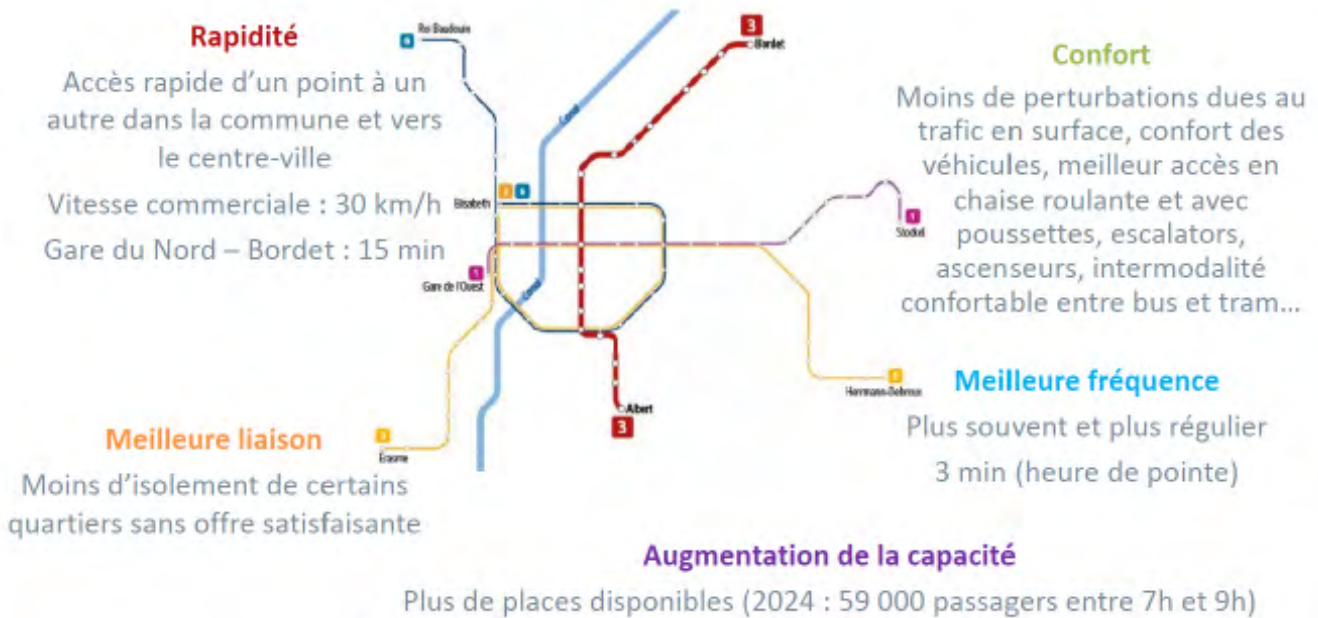
L'architecte portugais Eduardo Souto de Moura et son collègue belge Jean-Christophe Mathen ont été choisis pour concevoir le nouveau crématorium de la Commune d'Evere.

Maître d'ouvrage : Cremabru

Source : BMA, 2020

LE METRO LIGNE 3

Une nouvelle ligne de métro pour mieux bouger, mieux vivre !

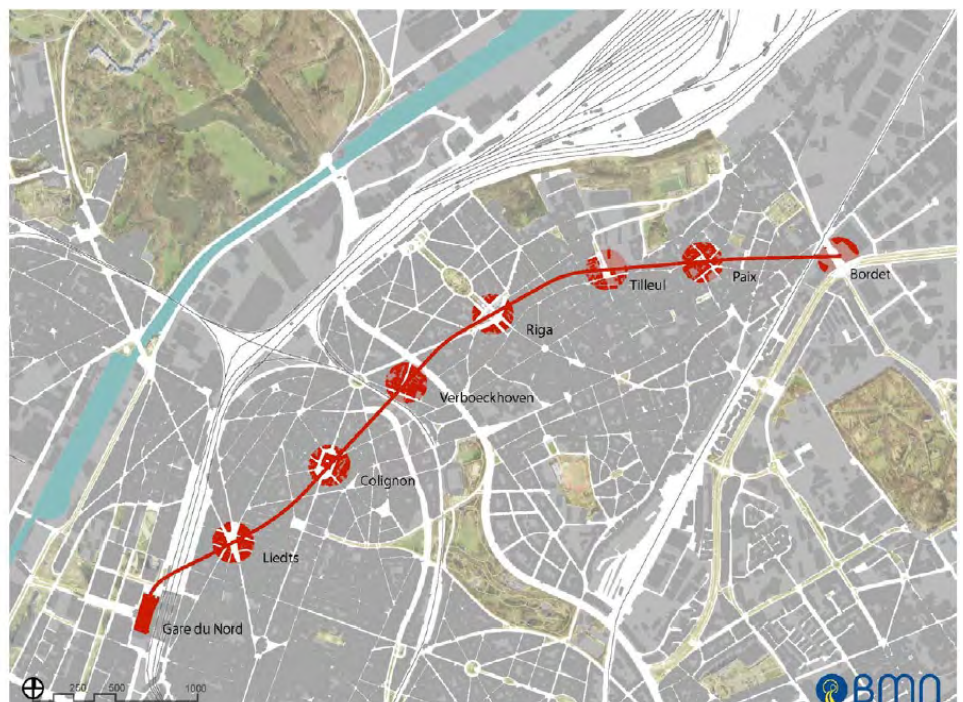


Sur Schaerbeek

- Liedts
- Colignon
- Verboekhoven
- Riga

Sur Evere/ Ville de Bxl

- Tilleul
- Paix
- Bordet



LE PROJET « MÉTRO NORD »

La future ligne de métro 3 (reliant la place Albert à la station Bordet) existe en partie avec le prémétro entre Albert et la gare du Nord. L'exploitation complète de la ligne nécessite l'adaptation du tronçon existant pour qu'il puisse accueillir le métro et le prolongement de la ligne vers Bordet. Suite à l'approbation du Gouvernement bruxellois sur le tracé, Beliris et le bureau d'études (Bruxelles Métro Nord) affineront le projet afin de pouvoir introduire des permis d'urbanisme fin 2016, début 2017.

TRACÉ MÉTRO NORD

< Source : Beliris, Bureau Métro Nord-Noord

Plusieurs objectifs sont à la base de ce projet d'envergure :

- avoir un accès plus rapide vers le centre-ville (soit 15 min),
- éviter l'isolement de certains quartiers,
- augmenter la capacité voyageurs,
- bénéficier d'un trajet plus confortable et
- obtenir une fréquence plus élevée avec des rames de métro toutes les 3 minutes.

L'étude comprend la réalisation d'un tunnel de 5 km avec 7 nouvelles stations et un nouveau dépôt à Haren.

Timing provisoire :

- mi-2016 : finalisation de l'étude détaillée
- fin 2016 : demande des permis
- 2019 : début des travaux
- 2024 : mise en service

À long terme, une extension vers Haren du métro Nord pourrait être envisagée pour assurer l'intermodalité avec le train.

Les arrêts suivants sont présents dans le POT : Paix et Bordet

À la fois terminus et entrée importante de la ville, la station et ses nombreux accès sera un nœud d'intermodalité majeur. Il s'organisera autour d'une esplanade en pente, reliera et articulera les différents modes de transport : RER, métro, tram, bus, métro, vélos et piétons.

TRACÉ MÉTRO NORD

< Source : Beliris, Bureau Métro Nord-Noord

La station Paix se situe juste avant le terminus Bordet sur la ligne M3. Logée entre la place de la Paix et l'Académie de Musique à Evere, elle s'intègre dans une zone urbaine aux allures de village et veut faire le lien entre des espaces aujourd'hui fragmentés.



DÉPÔT STIB DE HAREN

Un nouveau dépôt métro viendra s'installer à l'extrémité Nord de la ligne de métro 3. Il s'implantera sur le site du dépôt existant tram/bus de la STIB à Haren qui sera aussi le point de départ de la construction du tunnel et du matériel roulant en exploitation.

Le dépôt est constitué de 2 entités :

- Un bâtiment administratif destiné aux conducteurs, mécaniciens et personnel administratif
- Un bâtiment atelier et une zone de remisage à ciel ouvert où seront entretenues et garées les rames de métro

On y trouvera des voies d'essais, des voies de stationnement, un métro-wash, des voies de maintenance et d'entretien et des voies pour les trains de travaux. Le dépôt est conçu pour s'adapter à l'augmentation du trafic sur le réseau métro. Il pourra accueillir 21 trains d'ici 2024 et 47 à l'horizon 2040 si cela s'avère nécessaire.

Le complexe, d'une superficie totale de 100 000 m², dont 17 000 m² pour les bâtiments, sera aussi confortable avec un bon apport de lumière naturelle et une bonne intégration dans son environnement.

Source : <https://www.metro3.be/fr/stations/stelplaats-haren>



SITE MATISSE

Le site Matisse occupe une place centrale dans le développement futur de Bordet, d'une part, par le futur terminus de la ligne de métro 3 qui sera réalisé en partie sur le parking existant de la parcelle et, d'autre part, par l'espace attenant qui se libère sur la partie restante de la parcelle.

Le site sera un site stratégique au sein de la Région bruxelloise, notamment du fait qu'il sera le terminus du métro. Il convient de vérifier quel espace public, quels programmes et quelle volumétrie sont possibles sur le site. Le futur terminus doit être combiné à un projet urbain densifié et mixte à plus-value publique. Le site joue un rôle central dans le redéveloppement de Bordet en tant que nouveau centre urbain. D'où l'importance que l'étude d'aménagement du territoire accorde suffisamment d'attention à la programmation de ce lieu. Le succès de Bordet dépend en effet de l'équilibre entre les habitations, des activités économiques et commerciales et les équipements. L'objectif est que le projet fixe la nouvelle norme pour la porte de la ville de Bordet.

Dans le cadre de la vente récente du site, l'étude d'aménagement du territoire devra collaborer étroitement avec le promoteur de la zone afin de pouvoir parvenir à la définition d'une programmation correcte et à l'intégration des plans dans le contexte du PAD Bordet.

ZEMU CHAUSSÉE DE HAECHT

Les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) ont été créées dans le contexte spatial bruxellois pour développer de nouveaux cadres de vie et de travail mixtes. Dans les limites de la zone du projet de Bordet se trouve également une ZEMU entre la Chaussée de Haecht et la ligne de chemin de fer 26. Au sein de cette zone, on distingue un certain nombre d'entités spatiales et plusieurs projets sont en cours. Globalement, au sein de la ZEMU, on vise une mixité de fonctions où l'habitat est intégré dans un programme économique. En 2014, une étude a déjà été menée dans le cadre de la réalisation des ZEMU au sein de la Région. Globalement, les conclusions suivantes peuvent être reprises concernant la zone Haren – OTAN, et en particulier le site de la Chaussée de Haecht :

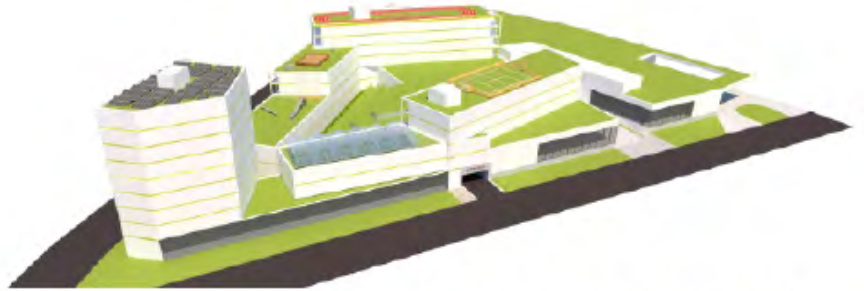
- Sur le plan économique, la recherche de compacité prime et une mixité fonctionnelle d'activités et de logements est recommandée du côté de la Chaussée de Haecht et au nord de la zone.
- Lors de l'élaboration de ces projets, il faut veiller à ce que les nuisances occasionnées par les activités économiques existantes soient limitées en faveur des fonctions d'habitat. En particulier en raison de l'orientation logistique des entreprises dans cette zone. Dans le cadre du développement de la zone, il faut viser le développement d'un nouveau réseau piétonnier reliant les deux gares RER à Haren.

Résumé des conditions de développement :

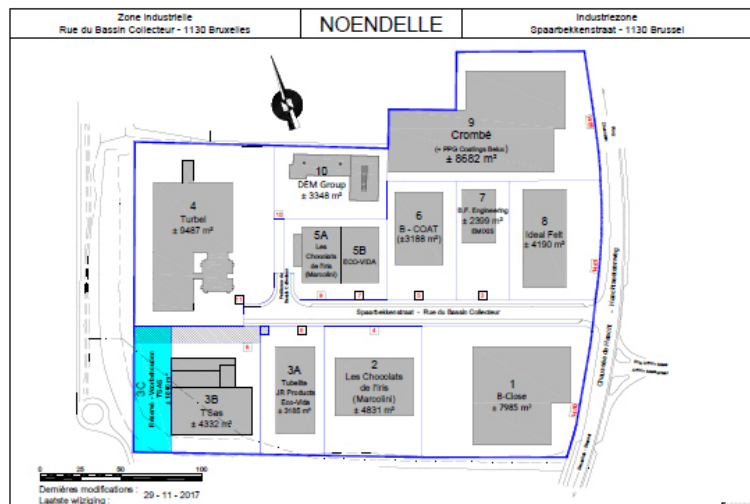
- localisation des logements : des programmes résidentiels sont essentiellement prévus le long de la Chaussée de Haecht, ceci parce que les côtés arrière des parcelles le long du site STIB ne sont pas bien situés pour la création de logements.
- localisation des activités économiques : les activités économiques doivent être accessibles depuis la Chaussée de Haecht et se développer à l'arrière des parcelles. Dans ce contexte, elles utilisent au maximum la profondeur présente.
- développement du maillage vert : le maillage vert est développé afin de créer des routes pour le trafic lent qui relient les développements résidentiels à la gare RER de Haren et au noyau commercial de Haren. Depuis la réalisation de cette première étude en 2014, plusieurs développements sont prévus dans la zone. Voici un aperçu des projets connus.

< SITE MATISSE

< ZEMU CHAUSSÉE DE HAECHT



FUTURN



STARCITY

< STARCITY

Colruyt Group et citydev.brussels ont conclu un accord de collaboration pour la construction du projet, baptisé « StarCity ». StarCity doit devenir un projet exemplaire dans le domaine de la mixité fonctionnelle et de l'intégration urbaine. Le projet à l'angle de la Chaussée d'Haecht et de la Rue Waterranon comprend le développement de 8700 m² d'unités de logement, de 1850 m² d'espaces commerciaux et/ou d'équipements sous les logements et de 6000 m² d'espaces commerciaux, avec un Colruyt, un Dreamland et un Dreambaby et une station-service DATS 24.

Le projet est en phase de projet. La Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale y a réalisé juste à côté un projet de logement « La grenouillette ».

FUTURN

< FUTURN

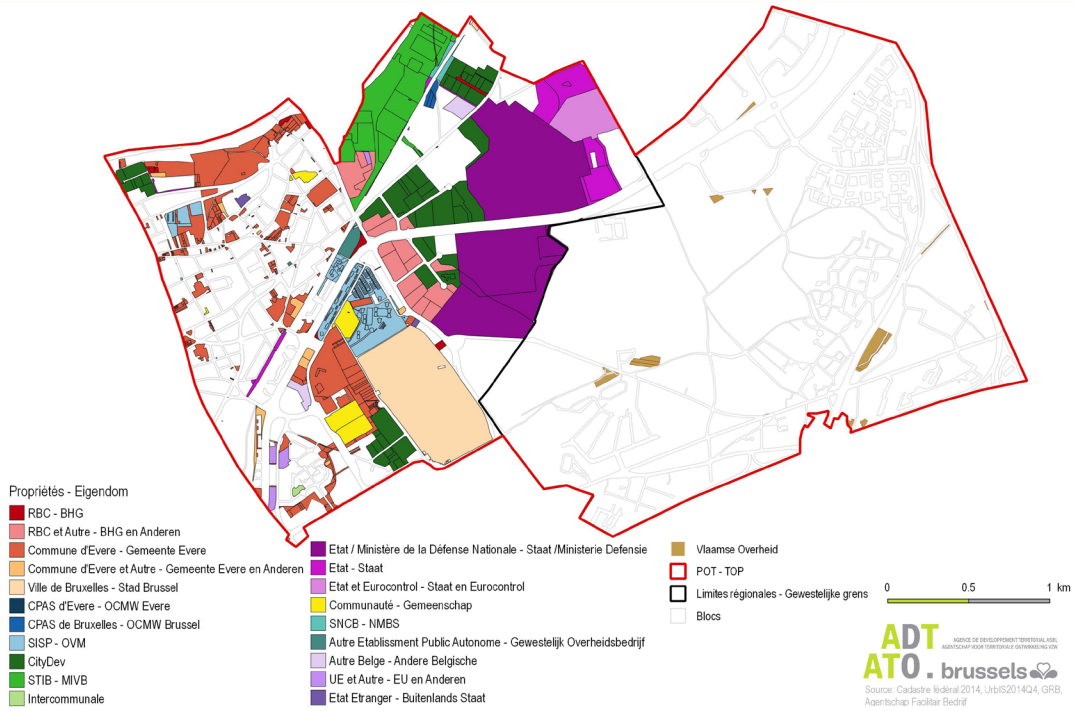
Sur ce site, le promoteur Futurn a introduit une demande de permis de bâtir pour le développement de logements et d'ateliers. Le projet se compose de trois parties : une partie avec 123 logements, un parc PME avec des locaux de vente et un parc PME avec des espaces de location. Après l'obtention du permis de bâtir, citydev.brussels rachètera cette dernière partie de Futurn, composée d'un parc d'entreprises de 7693 m² avec des modules d'atelier, des espaces de production de biens immatériels, un parking couvert de 56 places et de 22 emplacements de parking en plein air.

NOENDELLE

< NOENDELLE

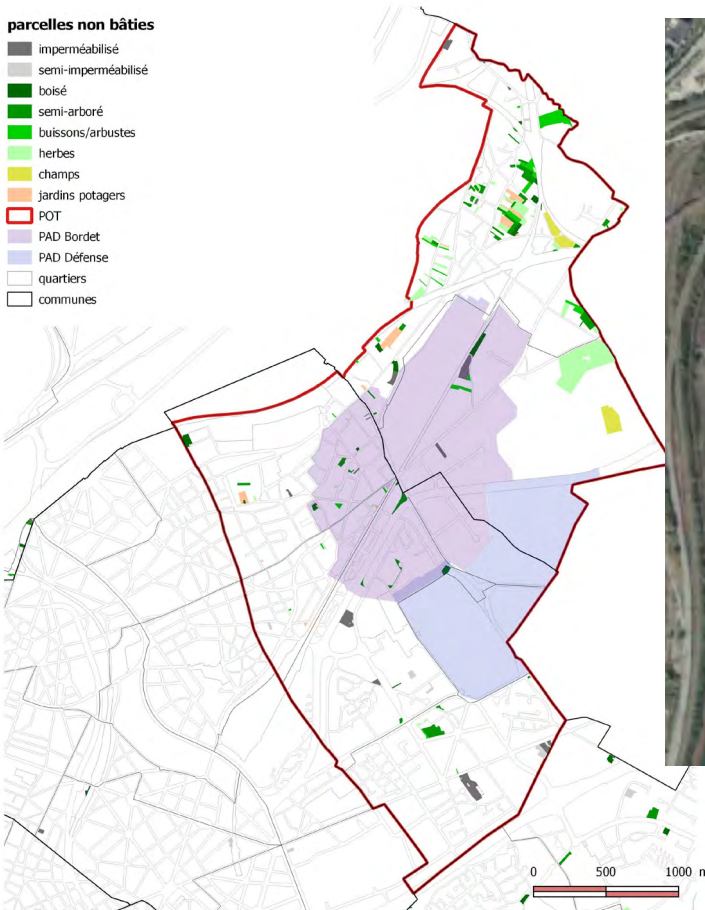
Tous les terrains du site Noendelle ont été concédés en emphytéose à long terme. Il s'agit actuellement d'une zone industrielle monofonctionnelle récente qui tourne bien. À l'exception d'une parcelle, toutes les parcelles de la zone ont été comblées.

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES - 2014 - PUBLIEKE EIGENDOM



parcelles non bâties

- impermeabilisé
- semi-impermeabilisé
- boisé
- semi-arboré
- buissons/arbustes
- herbes
- champs
- jardins potagers
- POT
- PAD Bordet
- PAD Défense
- quartiers
- communes



PROPRIÉTÉS PUBLIQUES 2014,

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES ET FONCIER
DISPONIBLE

Il y a beaucoup de propriétés publiques dans le périmètre ; les principaux propriétaires sont la STIB (le dépôt), le Ministère de la Défense, Citydev, le CPAS...

Le Cadastre du foncier disponible recense les terrains et bâtiments vacants présents sur l'ensemble du territoire bruxellois. Il permet par ailleurs de connaître le type de propriétaires. Ces dernières années, les réserves immobilières ont fortement diminué dans le POT, en particulier pour la partie de la commune d'Evere (dans les quartiers Paix et Léopold III).

Des parcelles sont encore disponibles à Haren. Il s'agit en grande partie de parcelles de petite et moyenne taille. Il s'agit principalement d'espaces verts, situés dans des zones intérieures, entre des zones d'habitation. Plusieurs champs, potagers (entre la Rue de Verdun et la voie ferrée) sont également présents dans le POT. Plusieurs terrains sont encore en friche dans le PAD Bordet.

FONCIER DISPONIBLE, 2020

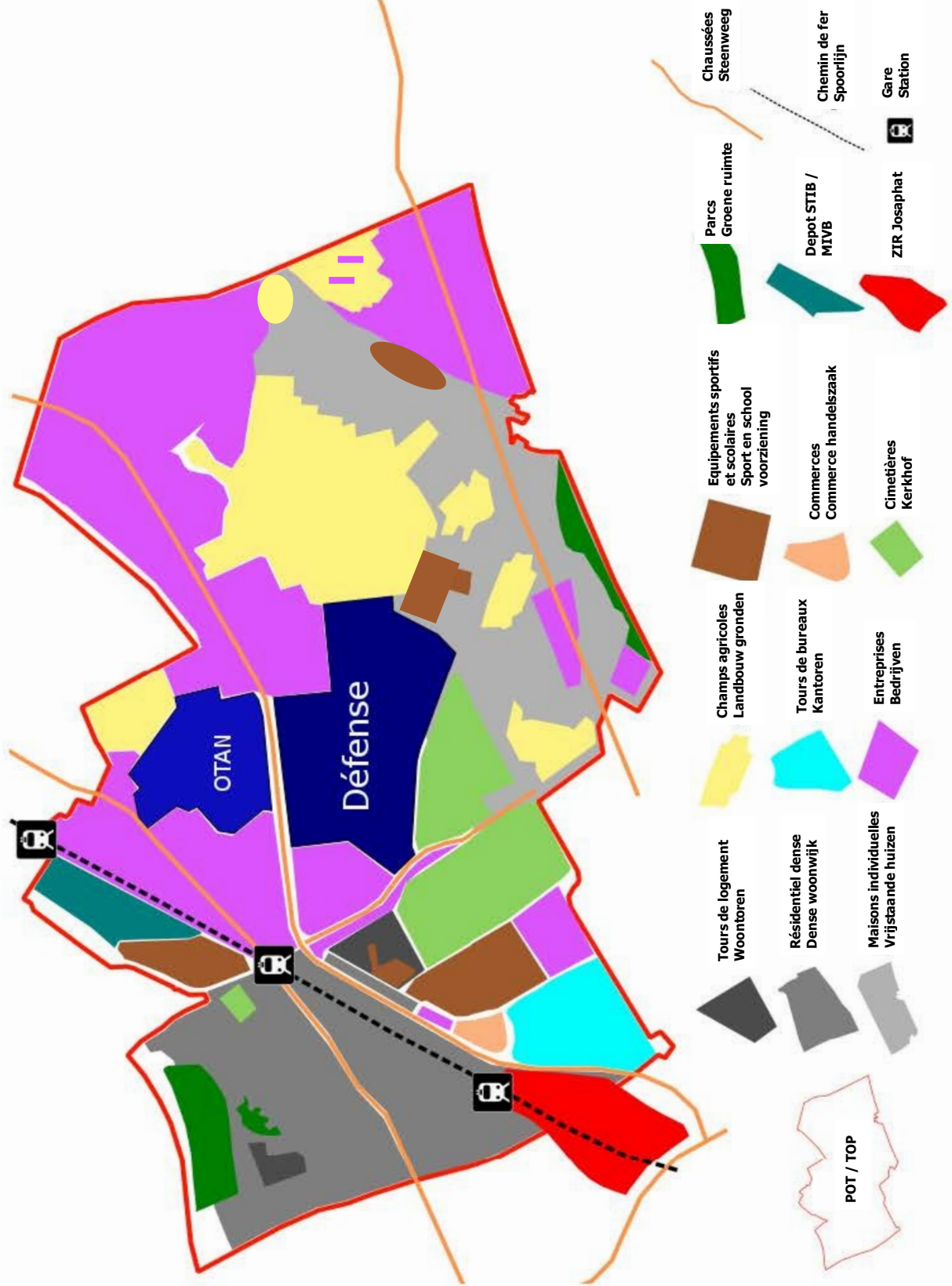
< Source : Cadastre du foncier disponible, 2019

CONSTATS

UNE ZONE VOUÉE AUX ÉQUIPEMENTS ET AUX ENTREPRISES, ENCLAVÉE ENTRE LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, ET DES PROJETS URBAINS D'ENVERGURE.

- *Plusieurs projets publics et privés, de grande envergure, ayant un impact tant au niveau local que métropolitain, sont planifiés dans le POT.*
- *Le POT est caractérisé par la présence d'une forte activité économique (entre autres le parc Da Vinci), l'implantation d'équipements liés à l'OTAN et au quartier militaire Reine Élisabeth et par la présence de logements et de commerces, dont l'implantation est limitée au centre d'Evere et de Schaerbeek et aux noyaux villageois de Machelen et Zaventem.*
- *Le POT a un rôle économique majeur pour la Région de Bruxelles-Capitale et pour la Région flamande. Le périmètre jouit en effet d'une position stratégique dans l'espace régional, en entrée de ville et à proximité de l'aéroport international de Zaventem. D'importantes grandes entreprises économiques y sont par conséquent établies.*
- *Il y a deux ZEMU dans le POT ; ils constituent un défi important pour parvenir à une plus grande mixité dans la zone.*

03 /
MORPHOLOGIE
URBAINE ET
ESPACES OUVERTS



Source: ADT, 2016

MORPHOLOGIE URBAINE

UN « PATCHWORK FONCTIONNEL » HÉRITÉ DES COUCHES SUCCESSIVES D'URBANISATION

La zone du POT est marquée par une forte fragmentation du territoire. L'histoire urbaine a été jalonnée d'interventions marquantes qui se sont développées sans réelle cohérence les unes par rapport aux autres. On retrouve ainsi des ensembles de logements, des équipements, des noyaux villageois et des zones industrielles peu ou pas connectés entre eux.

La composition et la diversité des typologies de logements rompent l'harmonie du tissu. On retrouve juxtaposés des tours de logements sociaux, des maisons unifamiliales, des grandes villas et des lotissements.

Les équipements constituent aussi des ruptures dans la continuité urbaine. Par exemple, le cimetière de Bruxelles crée une limite paysagère du fait de ses murs aveugles, une seule et unique porte d'entrée, qui privent de ce fait les riverains de ses richesses paysagères.

Les infrastructures routières constituent un autre type d'interruption paysagère, comme les chemins de fer, l'avenue Léopold III et l'autoroute E40.

Les noyaux villageois, côté Région flamande, sont aussi constitués d'une mixité des fonctions : la fonction logement (villas « 4 façades »), des terres agricoles et des zones industrielles. Cette situation a pour conséquence de modifier l'identité de ce village local, passant d'un village rural à un village semi-industriel.

Dans le quartier nord d'Evere, on retrouve une cohabitation entre zone administrative, commerciale, industrielle et urbaine, entraînant une perte de cohésion structurale et de logique urbaine. Enfin, on remarque une dispersion des zones industrielles un peu partout dans le POT, qui ne profitent pas aux habitants locaux, puisque ces industries sont plutôt de dimension internationale.

Les ruptures sociodémographiques sont elles aussi très marquées, l'on trouve sur le territoire des quartiers pauvres, des écarts de densité entre îlots.

Au milieu de ces ruptures qui fendent le POT, l'on trouve des espaces ouverts, non bâtis.

En résumé, le POT forme un ensemble de zones monofonctionnelles fortement opposées :

- zone industrielle,
- zone d'habitation composée de noyaux ruraux de l'urbanisation et d'une structure d'habitation contemporaine ;
- zone tertiaire,
- zone militaire,
- zone de grande valeur écologique et paysagère,
- zone de loisirs.

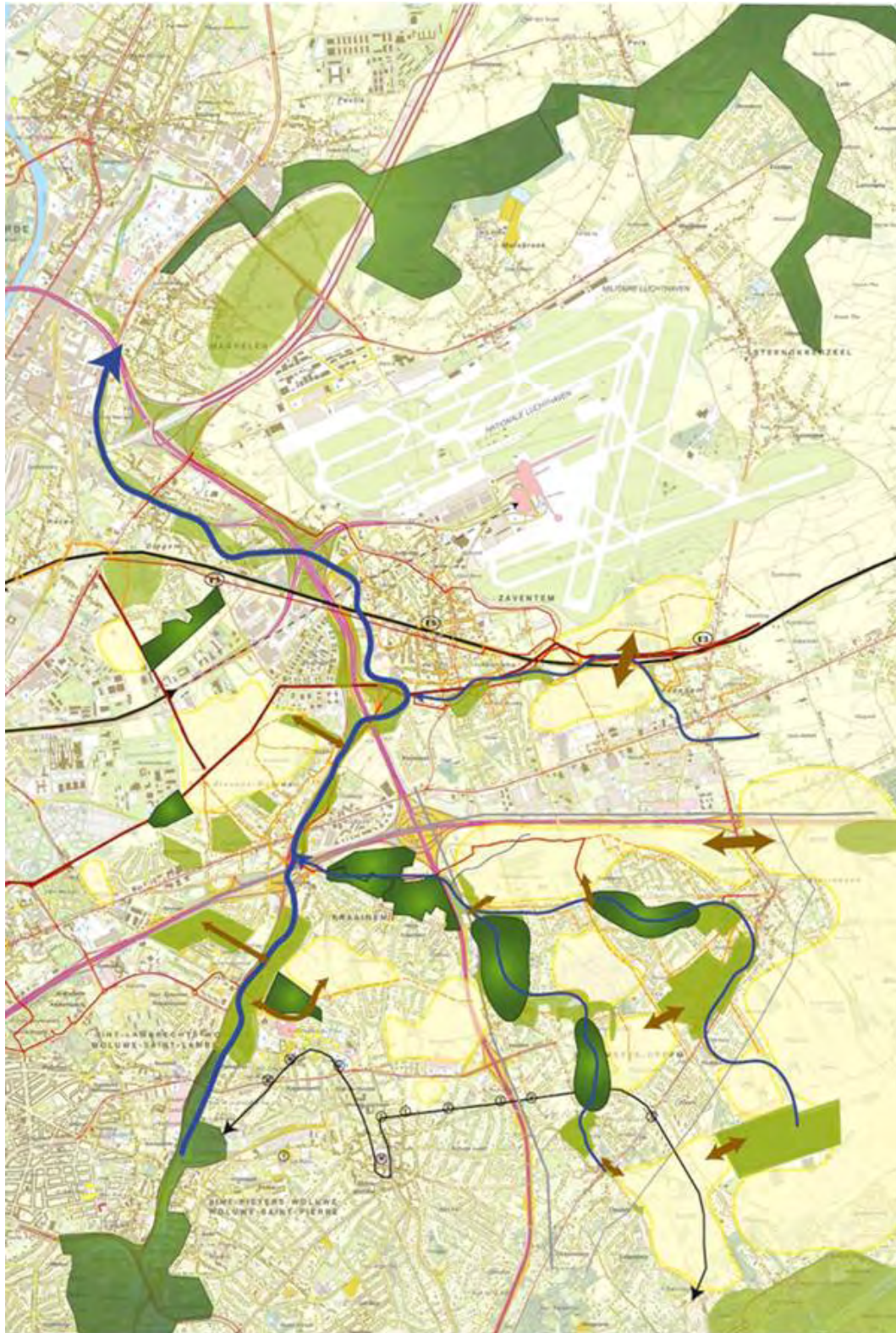
MORPHOLOGIE ET RUPTURES URBAINES

< carte ADT, 2016

CARTE : BÂTIS VERSUS ESPACE NON BÂTI







STRUCTURE DES ESPACES OUVERTS (RÉGION FLAMANDE)

CONTEXTE

La Vlaamse Landmaatschappij (VLM) mène actuellement un projet de rénovation rurale intitulé « Open ruimtenetwerk Woluwebekken »¹ avec pour objectif de constituer un réseau d'espaces ouverts au sein même de la zone périurbaine.

PROBLÉMATIQUE

En raison de la forte pression à l'urbanisation, les espaces ouverts sont rapidement affectés. Et les chances d'y voir une plus grande qualité de vie disparaissent. Les écoulements d'eau et les égouts se confondent. En raison de la forte densité de population et de la sensibilité aux inondations, de nombreux écoulements d'eau ont été canalisés.

Par ailleurs, l'espace ouvert est ici très complexe : les espaces sont tellement morcelés qu'ils sont souvent isolés et par conséquent considérés comme des espaces restants au niveau du projet. Les espaces ouverts – souvent des zones agricoles – sont donc trop souvent perçus comme des zones à bâtir. Leur caractère relativement petit et enclavé contribue également à cette perception. Donner à ces zones un rôle fonctionnel et actif dans toutes sortes de projets plus complexes ou les défendre est en l'occurrence une mission difficile.

En raison de la combinaison de ces caractéristiques, bon nombre des espaces ouverts sont peu connus, et leur importance est souvent sous-estimée.

En outre, la pression de la mobilité freine le trafic dans cette région. Les transports en voiture ne sont pas recommandés. Malgré les pistes cyclables rapides et sécurisées qui sont offertes comme alternative, des liaisons importantes manquent encore dans le réseau des pistes cyclables. De nombreux sites d'activités économiques dans la région de l'aéroport se retrouvent inoccupés suite à la combinaison de différents facteurs. Au lieu d'envisager de nouveaux sites d'activités économiques, il est préférable de revaloriser les sites inoccupés et de travailler sur la protection et la préservation de l'espace ouvert.

Dans cette région, l'urbanisation se fait à un rythme beaucoup plus rapide que dans le reste de la Flandre. Les terrains sont plus chers. Les derniers espaces ouverts sont souvent récupérés par des particuliers et des entreprises, ce qui hypothèque les chances de développer un autre réseau d'espaces ouverts.

La qualité de vie de la région pour les habitants est en conflit avec sa « traversabilité » par les voitures.

PROJET DE RÉNOVATION RURALE RÉSEAU D'ESPACES OUVERTS BASSIN DE LA WOLUWE

La vision suivante a été formulée dans le plan de politique pour le Woluweveld :

« Dune zone restante qui semble attendre d'être intégrée dans une solide affectation, nous transformons le Woluweveld en un espace ouvert de qualité en périphérie urbaine et doté de sa propre identité. »

Le maintien de cet espace ouvert est très important, pas tant en raison de la pureté de la nature, mais pour la rareté des espaces ouverts de ce type dans la région, et certainement sur le Ring autour de Bruxelles (RO), mais aussi en raison du rôle important qu'ils peuvent jouer à différents niveaux (qualité de vie, environnement, mobilité douce...).

PROJET DE RÉNOVATION
RURALE RÉSEAU D'ESPACES
OUVERTS BASSIN DE LA
WOLUWE

< Source : VLM, novembre 2011

¹ Ce projet s'inscrit dans le programme planifié pour le plateau de Moorsel, qui a été approuvé le 1^{er} juillet 2007.



Ce plan d'aménagement entend contribuer à l'objectif global, « la création d'un réseau d'espaces ouverts », par :

Realisaties Herstellen watersysteem in netwerk van parken



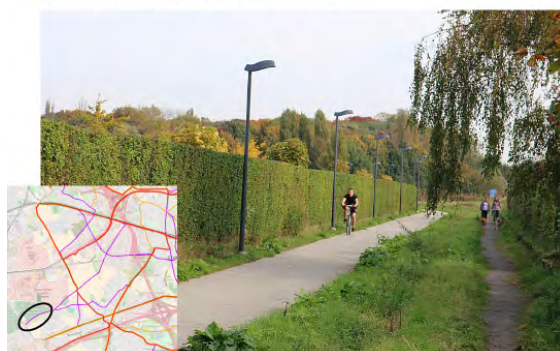
- Un meilleur aménagement du Woluweveld pour les différents utilisateurs, pour que le Woluweveld ne soit plus un espace restant, mais une zone avec une identité propre et une grande portée sociale pour sa conservation en tant qu'espace ouvert.
- L'optimisation de la structure agricole afin de renforcer l'usage agricole et lui donner son caractère définitif.
- La vallée de la Woluwe est renforcée en tant que support écologique et récréatif.
- L'optimisation de l'infrastructure pour les loisirs doux comme la marche, le jogging, le vélo.
- Relier la zone au moyen de connexions pour piétons et/ou cyclistes avec les espaces ouverts environnants et faire ainsi partie du réseau d'espaces ouverts.
- Développer des espaces publics attrayants près des bâtiments pour augmenter la qualité de vie des riverains.
- Renforcer le réseau écologique à petite échelle pour améliorer la fonction écologique du Woluweveld.
- Améliorer le système des eaux par de petites mesures et régler les points névralgiques locaux.
- Résoudre les barrières fonctionnelles entre autres en intégrant l'aménagement de passages sécurisés (ponts pour cyclistes) dans la planification et en encourageant cet aménagement rural à partir du cadre de concertation.
- En intégrant les sites d'activités économiques, le Woluweveld devient un seul et vaste ensemble, donnant lieu à une situation « win-win » pour les entreprises et pour les espaces ouverts. Le Woluweveld est stratégiquement situé entre les nombreux sites d'activités économiques. Cette zone offre de nombreuses possibilités sur le trajet domicile-lieu de travail des travailleurs qui souhaitent utiliser le vélo.
- Le tampon vert est prévu sur le site d'activités économiques.

Realisaties Fiets- en wandelpaden.



Par ailleurs, il faut aussi veiller à la création d'une cohésion et d'une identité. Les espaces ouverts doivent être reliés du Floordambos à la Forêt de Soignes et de Bruxelles à la périphérie, pour ainsi former un réseau vert. En outre, la nature doit revenir à son état naturel. Cela peut se faire en rouvrant les ruisseaux et en cherchant un maillage (p.ex. par des berges et des tampons).

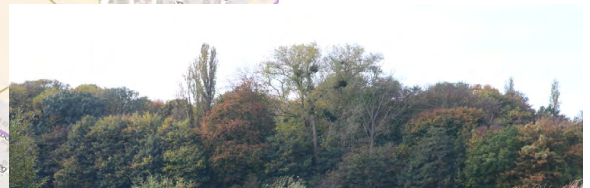
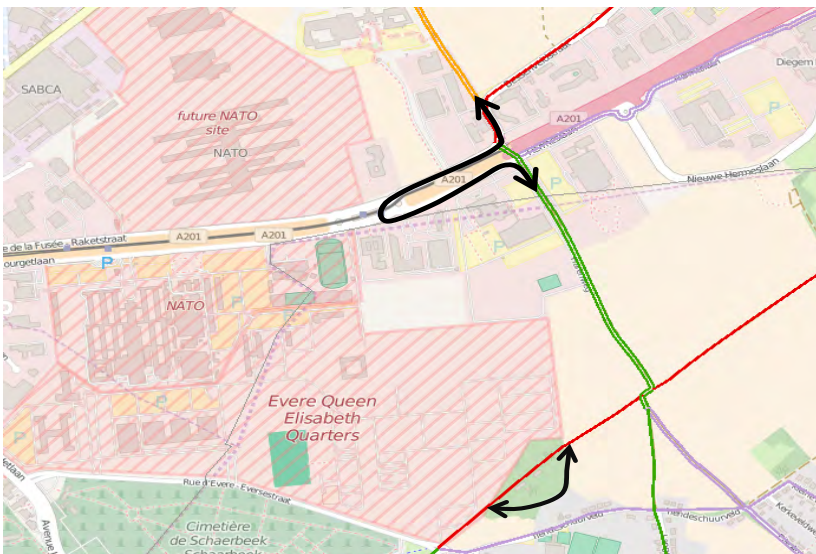
Realisaties Fiets- en wandelpaden.



Des connexions pour les cyclistes et les promeneurs peuvent aussi contribuer à rendre la région plus attrayante. Si l'on prévoit des pistes cyclables tant pour un usage récréatif que fonctionnel, pistes lentes ou pistes rapides, on pourrait convaincre les habitants et les visiteurs d'utiliser le vélo plutôt que la voiture. Pour les liaisons piétonnes, il faut créer des boucles. Cependant, pour les deux, il reste des chaînons manquants.

Landinrichting Plateau van Moorsel, Openruimtenetwerk Woluwebekken

Huidige knelpunten aan de site



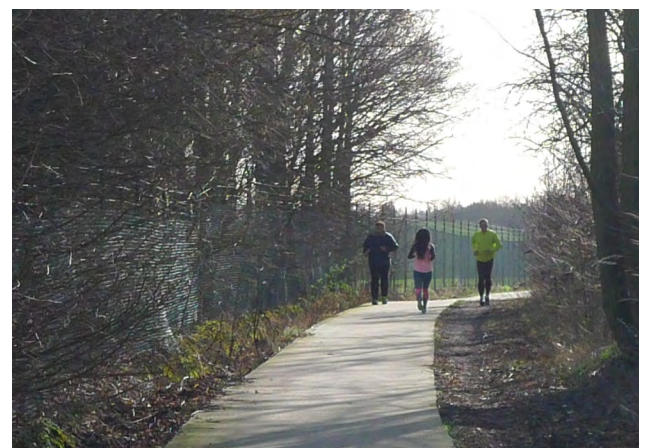
HST-route Brussel-Leuven

BRUSSEL CENTRUM	BRUSSEL LEYBROEK	SINT-PIETRS-WOLUWE	ZAVENHAR	WOLUWELD	KORTENBERG	LIPS-SMEELENS	VESTER	BORDET	LEUVEN
0 km	2,5 km	2,5 km	8,1 km	2,8 km	12,3 km	12,3 km	6,4 km	4,7 km	18,1 km
12 minuten	8 minuten	8 minuten	10 minuten	9 minuten	12 minuten	12 minuten	11 minuten	10 minuten	18 minuten

Fietsen van Brussel naar Leuven

Woluweweld

Geniet van de omgeving. Geef voorrang aan landbouwers en Loos steeds respect voor andere motorgebruikers, alsook voor plant en dier.



CHEMINS VICINAUX ET VOIES PÉDESTRES

Le réseau des chemins vicinaux et des voies pédestres a été inventorié en 2009 grâce à une collaboration entre VLM, des volontaires et la province du Brabant flamand, pour Zaventem, Kraainem et Wezembeek-Oppem. La commune de Machelen dresse un inventaire de ses chemins vicinaux et voies pédestres en fonction de l'entretien réalisé en 2010.

Le Woluweveld compte un certain nombre de chemins vicinaux et voies pédestres qui peuvent jouer un rôle dans le développement d'un réseau d'espaces ouverts.

POINTS D'ATTENTION POUR LES LOISIRS SUR LE WOLUWEVELD

Dans le Woluweveld, on fait du jogging, principalement des militaires et des travailleurs ou riverains. L'état actuel des chemins/voies n'est pas toujours idéal pour les joggeurs. Ces derniers constituent un groupe cible important pour l'aménagement en fonction des objectifs récréatifs.

Le Woluweveld est surtout fréquemment utilisé du côté est par les riverains qui vont y promener leurs chiens, donnant lieu à des nuisances : certains endroits sont devenus des « toilettes pour chiens ». Des chiens en liberté embêtent régulièrement les joggeurs et les agriculteurs. C'est donc un point auquel il faudra faire attention pour l'aménagement futur.

Le Woluweveld propose également un musée local des outils agricoles, dans une authentique ferme. Ce musée est un complément important au Woluweveld, grâce à son lien étroit avec le passé agricole de la commune. Il est géré par la commune de Zaventem.

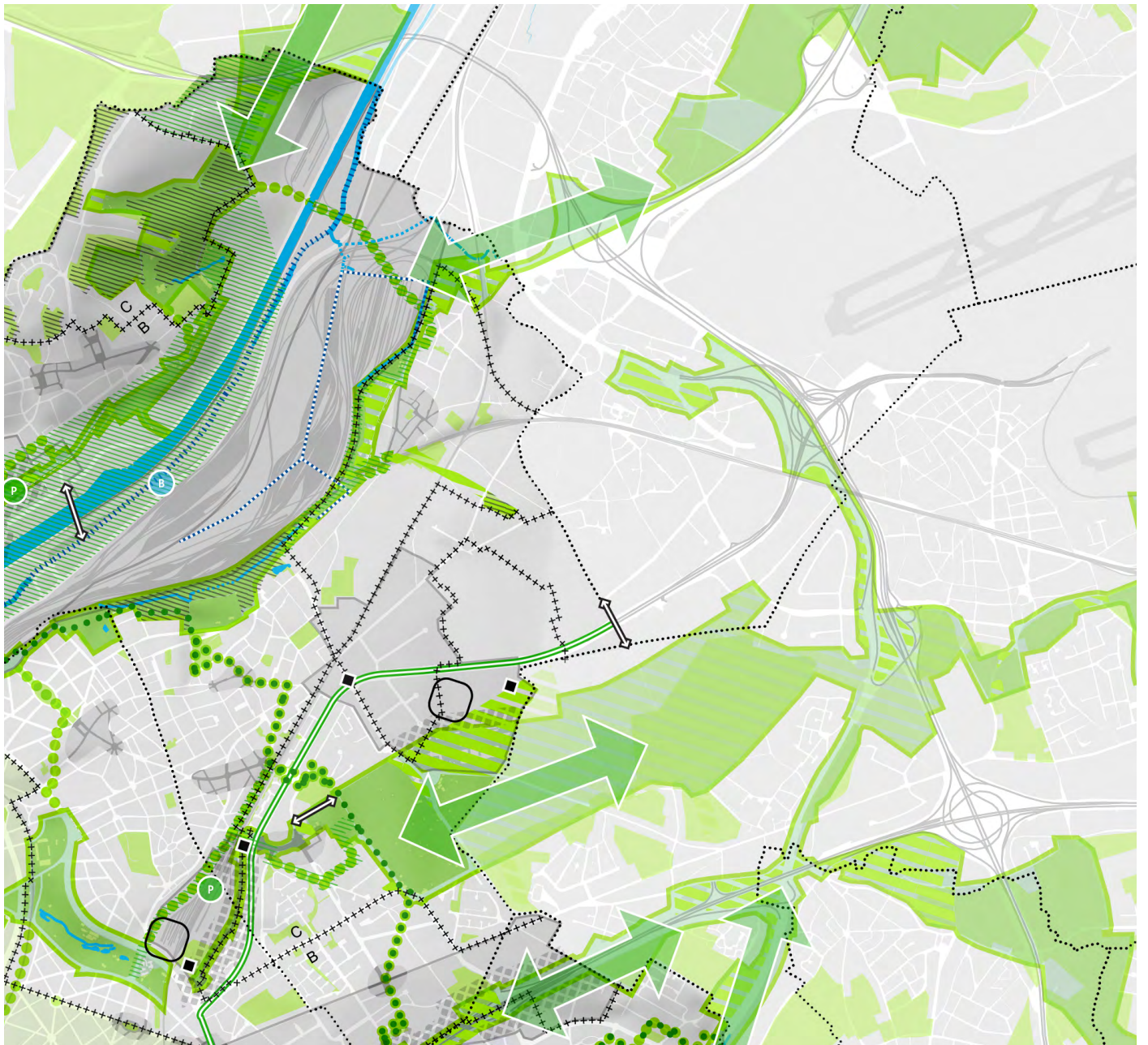
PROJET DE RÉNOVATION RURALE RÉSEAU D'ESPACES OUVERTS BASSIN DE LA WOLUWE

< Source : VLM, novembre 2011

PHOTOS

HST ROUTE BRUXELLES - LOUVAIN

UTILISATION RÉCRÉATIVE DU WOLUWEVELD ET DES ENVIRONS



ESPACES OUVERTS ET VERTS

BRUXELLES ENVIRONNEMENT

Le maillage vert englobe dans le POT :

- parcs, forêts, plantations, places, zones en friche
- espaces dédiés à l'utilisation temporaire ou transitoire
- terres agricoles et horticoles
- chemins de fer, ruisseaux, rues
- espaces privés (jardins, zones de jardin)
- façades vertes et toits verts, verdure autour des bâtiments industriels (habitations, entreprises, infrastructure collective)



CARTE CADRE DE VIE

< Source : PRDD

MAILLAGE VERT

Le maillage vert est une stratégie intégrée pour le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts, des espaces publics et du cadre de vie urbain en général à Bruxelles.

Les priorités régionales concernant le maillage vert sont :

- renforcer et mettre en œuvre le maillage vert comme stratégie intégrée de développement des espaces verts ;
- développer les maillages stratégiques dans la vision et le cadre commun du maillage vert, du réseau de jeux, du réseau écologique, de l'agriculture urbaine, du maillage bleu ;
- relier le maillage vert bruxellois aux territoires extérieurs à Bruxelles.

Le POT (côté Bruxellois) se situe dans le croisement de deux axes verts :

- N-S : Moeraske - Val-d'Or (Promenade Verte)
- O-E : Josaphat - Woluweveld.

Le cimetière de Bruxelles (et celui de Schaerbeek), en tant qu'espace ouvert structurant, forme un potentiel comme maillon important dans ce maillage vert. Ils constituent des espaces le long desquels un réseau vert (les « doigts verts ») peut être développé au regard de ses fonctions récréatives, écologiques et paysagères. Vu le caractère spécifique de ces zones, il convient de procéder avec prudence. Il s'agit d'une intégration sur le long terme, mais en impliquant rapidement les gestionnaires concernés.

On ne peut toutefois pas laisser dépendre l'avenir des « doigts verts » seulement par cette voie. Il convient également de réaliser de grandes liaisons vertes, en dehors des cimetières.

DÉFIS

Il faut anticiper les effets négatifs potentiels, liés à la densification des fonctions urbaines dans cette partie de la région en prévoyant une offre suffisamment grande, multifonctionnelle et de qualité en termes d'espaces verts publics et privés.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Approche intégrée/établir un plan paysager global pour garantir la qualité des aménagements.
- Approche écosystémique : gestion locale des impacts environnementaux du projet et des alentours.
- Maintien/renforcement des espaces ouverts entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.
- Développement d'un maillage vert (et bleu) fort dans l'éventuel nouveau « quartier ».
- Maintien maximal des valeurs écologiques existantes et viser le rétablissement de ces corridors. Miser sur des « espaces verts inaccessibles » (règle des 30 %), maintien d'une place exclusive pour les espaces verts.
- Création d'espaces verts de qualité et multifonctionnels : récréation active et passive, écologie, paysage de qualité, aisément accessible pour les modes de transport actifs.
- Favoriser une plus-value écologique dans toute la zone, aussi dans les parties construites.
- Développement d'une agriculture durable.



photo : cimetière de Copenhague



Photo Sentier aux pieds nus, Lieteberg, Parc national de la Haute Campine



Photo Sentier aux pieds nus, Lieteberg, Parc national de la Haute Campine

FONCTION AGRICOLE – CHAÎNE COURTE

Bruxelles-Environnement milite depuis un certain temps pour créer des opportunités de développement de l'agriculture lors du réaménagement des parties construites (base militaire) en prévoyant de nouvelles infrastructures (ou reconversion de structures existantes, hangars, par ex.) qui seraient utilisées pour l'agriculture ou la production/distribution/vente de produits alimentaires afin de répondre au développement d'une nouvelle relation entre la ville et la campagne qui repose sur la fonction alimentaire. Par ailleurs, Bruxelles-Environnement n'est pas partisan du développement de complexes de jardin(et)s populaires, mais bien du développement d'une agriculture innovante et professionnelle à une échelle plus réduite et plus durable, orientée au maximum sur les chaînes courtes et avec une valeur économique ajoutée plus importante en matière de rentabilité et de degré d'emploi. Il y a ici certainement des situations win-win à en retirer au niveau social, économique et écologique. À l'étranger, il existe déjà de nombreux exemples réussis où l'on mise sur l'évolution du marché et de la société.

GESTION ET CO-UTILISATION (RÉCRÉATIVE)

Selon Bruxelles-Environnement, il faut réfléchir à la gestion des espaces verts. Une typologie spécifique, quelque part entre la zone agricole et la ville dense, exige un modèle de gestion adapté.

Il faut prévoir un plan paysager directeur (aménagement et gestion) afin que la qualité et la continuité puissent dès lors être garanties. Vu la diversité potentielle des typologies vertes, le caractère transfrontalier du site et la multiplicité des autres développements urbains dans le périmètre, le modèle devra reposer sur des partenariats bien étudiés.

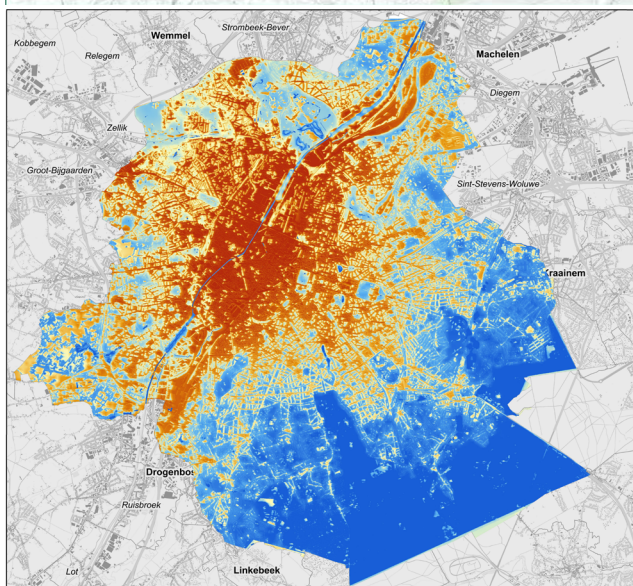
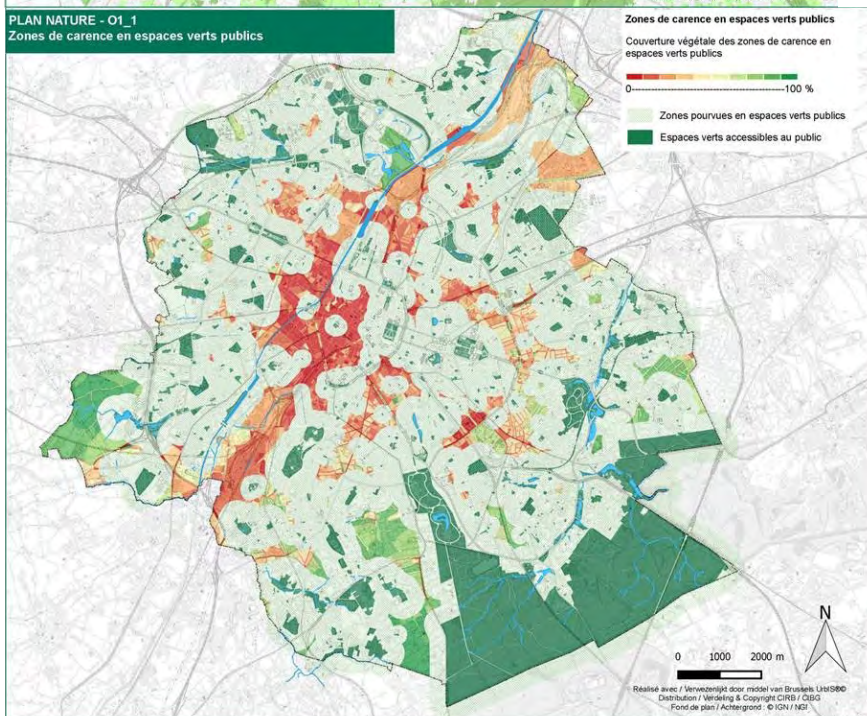
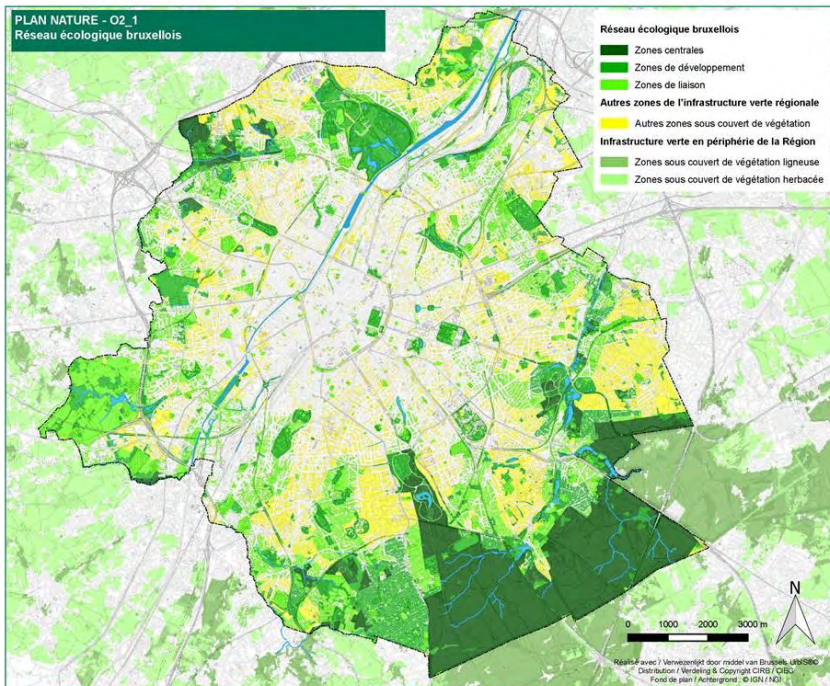
Un partenariat est aussi développé (en 2015) entre la Défense et Bruxelles-Environnement pour gérer de manière écologique certains espaces aux abords du Quartier Reine-Elisabeth. Cela concerne des superficies assez modestes (environ 2,5 ha de pelouses reconverties en prairies fauchées)¹.

Par ailleurs, il faut également réfléchir si l'espace vert peut apporter une plus-value récréative supplémentaire (loisirs doux) pour les quartiers très peuplés à proximité, par exemple :

- par l'aménagement d'un « sentier à pieds nus » ;
- en ouvrant des cimetières au public et les utilisant comme un parc public, comme tel est déjà le cas dans les villes scandinaves, par exemple ; ou
- en examinant la possibilité de réaliser une « forêt de phénix »² lors du développement du site Défense, en relation avec les différents cimetières existants dans cette zone de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- ...

¹ Il est intéressant de soutenir la biodiversité et de l'intégrer dans des projets de réaménagement même si la localisation et la superficie exactes changent.

² Au lieu de pelouses de dispersion et de columbariums où des défunts sont enterrés ou où leurs cendres sont dispersées, nous pouvons faire pousser une forêt à l'endroit où se trouvent les cendres de nos défunts, un arbre étant planté pour chaque défunt.



Cartographie des îlots de fraîcheur dans la Région de Bruxelles-Capitale

Cartografie van de koelte-eilanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- Zones les plus fraîches / Koelste zones
- Zones les plus chaudes / Warmste zones

RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

Différents espaces verts et ouverts dans le POT (et ses environs) ont une valeur écologique importante. Le maillage vert est constitué d'espaces tant privés que publics comme le Cimetière de Bruxelles, le Moeraske, la vallée de la Woluwe, les chemins creux, les espaces verts de rue, les places, les jardins et les liaisons ferroviaires.

Afin de valoriser au mieux la valeur écologique des espaces verts existants, et ce à l'échelle métropolitaine, il est notamment indiqué de connecter solidement entre eux les grands espaces verts et d'intégrer un maximum de vert au reste du tissu urbain.

Les recommandations suivantes sont formulées en ce sens par le facilitateur de quartiers durables :

- Un corridor écologique qui renforce l'écosystème et les biotopes naturels et complète le maillon vert du réseau écologique de la métropole bruxelloise. Dans ce contexte, ce corridor écologique proposera un programme stratégique au rayonnement métropolitain en misant sur la production alimentaire locale à chaînes courtes et sur les loisirs.
- Compléter les chaînons manquants du maillage vert/réseau écologique de la métropole bruxelloise. D'une part, la création d'un corridor vert axial Josaphat - Woluweveld - Nossegemdelle ; d'autre part, les connexions transversales pour relier le site à la Vallée de la Woluwe et au Boulevard Léopold III.
- L'éveil de la nature qui relie l'écosystème du site à la Vallée de la Woluwe.
- Concevoir le profil du Boulevard Léopold III et le faire fonctionner comme un corridor paysager.
- Renforcer la biodiversité et les propriétés du sol par des processus naturels (le site connaît aujourd'hui une faible biodiversité et des problèmes d'érosion).
- Éliminer les perturbations au sein de l'écosystème : supprimer les espèces végétales invasives/menaçantes, faire pousser des prédateurs d'organismes nuisibles, limiter l'eutrophisation des milieux aquatiques...
- Des espèces végétales indigènes, adaptées à la sous-zone biologique/paysagère, au milieu naturel dans lequel elles sont prévues et un entretien écologique.
- Créer des biotopes de faune et flore et des espèces végétales qui garantissent le développement d'une plus grande biodiversité.

MANQUE D'ESPACES VERTS

Les manques en espaces verts se situent à proximité de Schaerbeek-Formation et autour du Boulevard Léopold III, sur les terrains industriels de Citydev (couleur orange clair), mais donc pas dans les zones d'habitation.

ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

Au niveau de la cartographie des îlots de fraîcheur en Région de Bruxelles-Capitale, on observe une image très fragmentée. Cela s'explique peut-être par une densité du bâti moyenne et fragmentée.

Les terrains industriels de Citydev présentent une faible densité du bâti, mais une minéralisation importante de l'espace ouvert (emplacements de parking...). L'espace vert existant revêt une grande importance dans la répression des îlots de chaleur, mais est dispersé dans la zone.



CONSTATS

UN « PATCHWORK » MULTIFONCTIONNEL ET DES ESPACES OUVERTS PRÉCIEUX À METTRE EN VALEUR ET EN RÉSEAU

--> Un « patchwork » fonctionnel :

- grandes zones monofonctionnelles de différentes tailles, souvent enclavées ;
- infrastructures de transports lourdes qui créent des barrières dans le paysage (autoroute, avenue Léopold III, chemin de fer) ;
- zoning d'entreprises (larges parcelles peu denses, espaces aérés avec présence de pelouse, grands parkings) à vocation internationale et non locale ;
- différents types de logements/bâtiments ;
- enclaves paysagères : cimetière de Bruxelles (1 seule entrée), terrains agricoles.
- ...

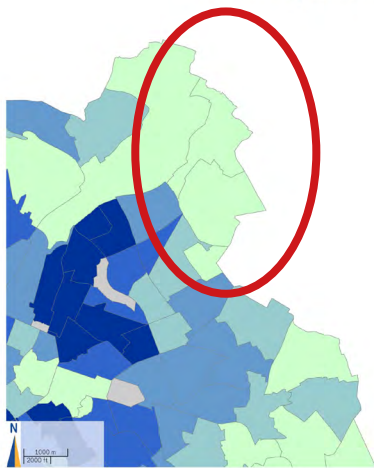
--> Une absence de cohérence et de qualité spatiale entre les différentes zones fonctionnelles

--> Des espaces ouverts :

- rareté de ce type d'espace dans un milieu urbain plutôt orienté vers les activités économiques et à forte présence d'infrastructures ;
- parc Josaphat, cimetières, Moeraske (à l'ouest) et parcelles agricoles (à l'est) du site de la Défense ;
- projet réseau d'espaces ouverts autour de Bruxelles et du Woluweveld : « Le projet d'aménagement Openruimtenetwerk Woluweveld souhaite renforcer et relier les espaces ouverts et les structures vertes situés autour de la Woluwe » (VLM).

04 /
SOCIO -
DÉMOGRAPHIE

Bevolkingsdichtheid 2019 (inw/km²)

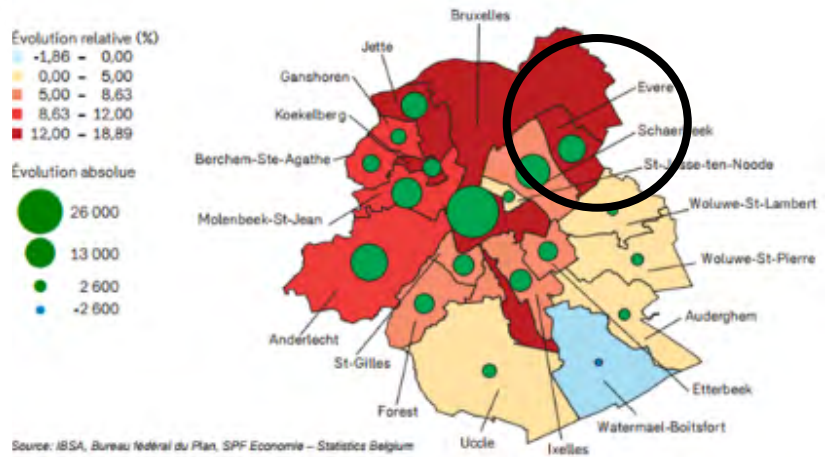


Bevolkingsdichtheid

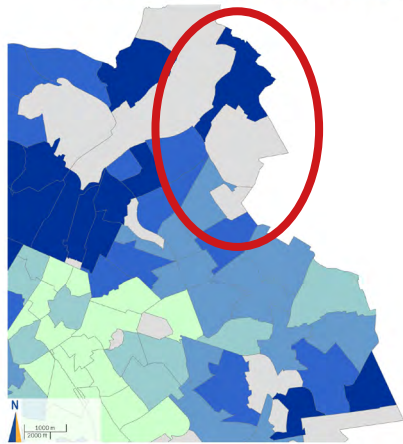
- < 5 000
- 5 000 - 8 000
- 8 000 - 14 000
- 14 000 - 18 000
- > 18 000
- < 20 inwoners

Gewestelijk gemiddelde: 7440,66

Bronnen: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) (Rijksregister); Statbel (AA Patrimoniumdocumentatie)



Gemiddelde grootte van de private huishoudens 2016



Gemiddelde grootte van de private huishoudens

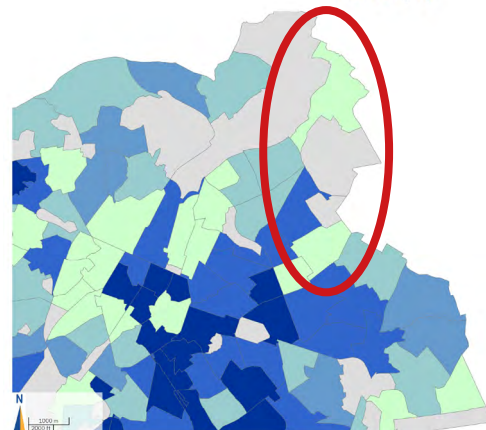
- < 1,8
- 1,8 - 2
- 2 - 2,2
- 2,2 - 2,4
- > 2,4
- Niet beschikbaar

Gewestelijk gemiddelde: 2,15

Bronnen: BISA & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) (Rijksregister)

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ©

Aandeel alleenwonenden onder de bevolking van 65 jaar en meer 2016 (%)



Aandeel alleenwonenden onder de bevolking van 65 jaar en meer

- < 36
- 36 - 39
- 39,88 - 42,62
- 42 - 46
- > 46
- Niet beschikbaar

Gewestelijk gemiddelde: 39,79

Bronnen: BISA & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) (Rijksregister); Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) (Rijksregister)

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ©

SITUATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOÉCONOMIQUE

DENSITÉ DE POPULATION PAR QUARTIER

< carte IBSA, 2019



POPULATION ET DENSITÉ DE POPULATION

Le POT compte 48 071 habitants (IBSA, 2019). La population est cependant répartie de manière très inégale entre les différents quartiers du POT du fait de la diversité et de la multiplicité des fonctions urbaines (institutions publiques, industrie urbaine, militaire, cimetière...) présentes sur le territoire. Il est question d'une nette rupture entre l'Est et l'Ouest de Bordet.

Les quartiers de la Commune d'Evere sont les plus densément peuplés, le quartier Paix étant le plus peuplé.

Les densités de population comprises dans le POT sont aussi en moyenne plus faibles que les moyennes régionales. Dans le POT, la densité moyenne de population est de 5368,42 habitants/km², contre une moyenne de 7440,66 habitants/km² en Région bruxelloise.

CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

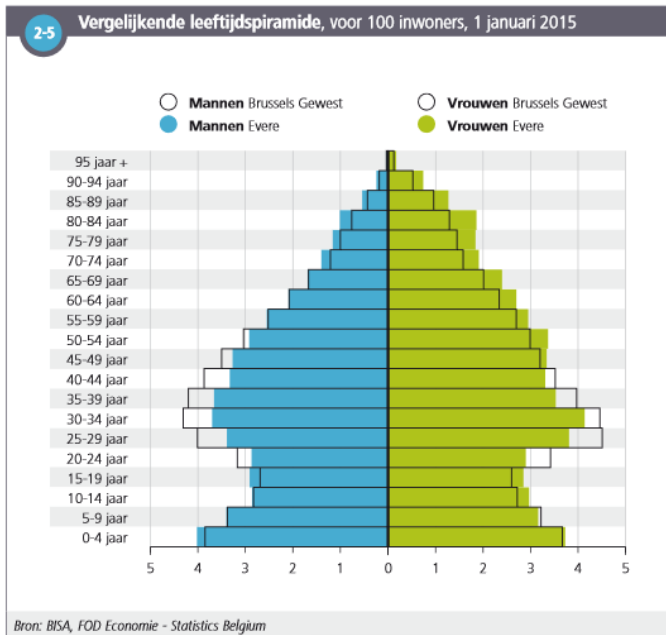
Sur la période 2015-2025, la croissance attendue à Evere est de 7263 habitants supplémentaires. La Commune passerait ainsi de 38 448 habitants au 1^{er} janvier 2015 à 45 711 habitants au 1^{er} janvier 2025, soit une croissance relative de 18,9 %, la plus importante de la Région de Bruxelles-Capitale. La Ville de Bruxelles devrait également connaître une croissance démographique très importante entre 2015 et 2025.

TYPOLOGIE DES MÉNAGES

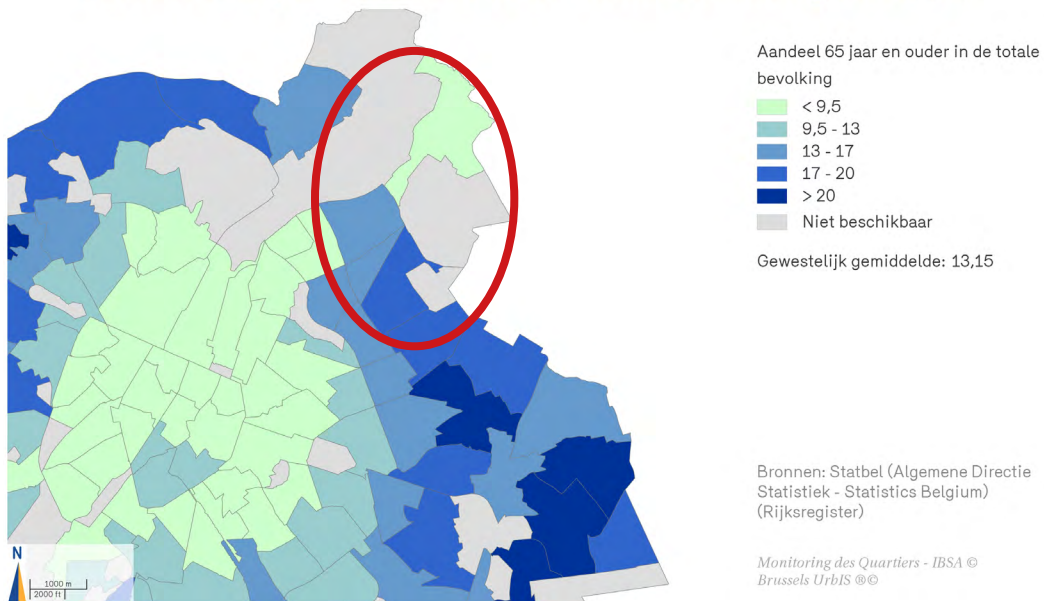
Les ménages comptent en moyenne 2,36 personnes dans les quartiers étudiés (contre 2,15 en Région bruxelloise en 2013). Haren compte les plus grandes familles, suivie par les quartiers Paix et Conscience (à l'ouest de Bordet). La part de personnes isolées parmi la population de 65 ans et plus en 2016 (%) est relativement élevée (autour de 42 %) dans le quartier Léopold III (quartier avec plusieurs blocs de logements sociaux).

TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES PRIVÉS PAR QUARTIER

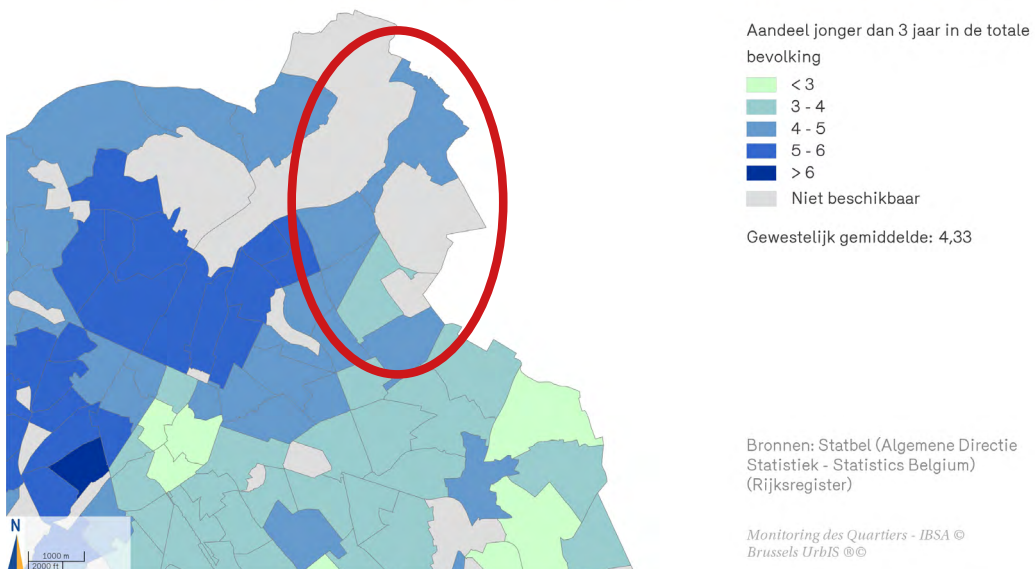
< carte IBSA, 2016



Aandeel 65 jaar en ouder in de totale bevolking 2018 (%)



Aandeel jonger dan 3 jaar in de totale bevolking 2018 (%)



SITUATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOÉCONOMIQUE

PYRAMIDE DES ÂGES EVERE, 2015

< Source : Zoom sur les communes, 2016

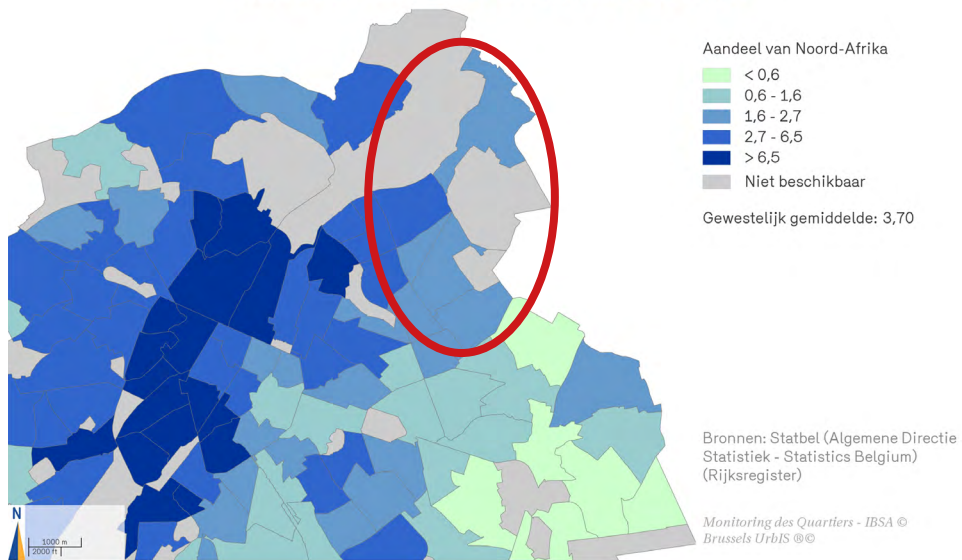
Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles – Université Saint-Louis – Bruxelles (Direction : Benjamin Waeyens).

STRUCTURE D'ÂGE

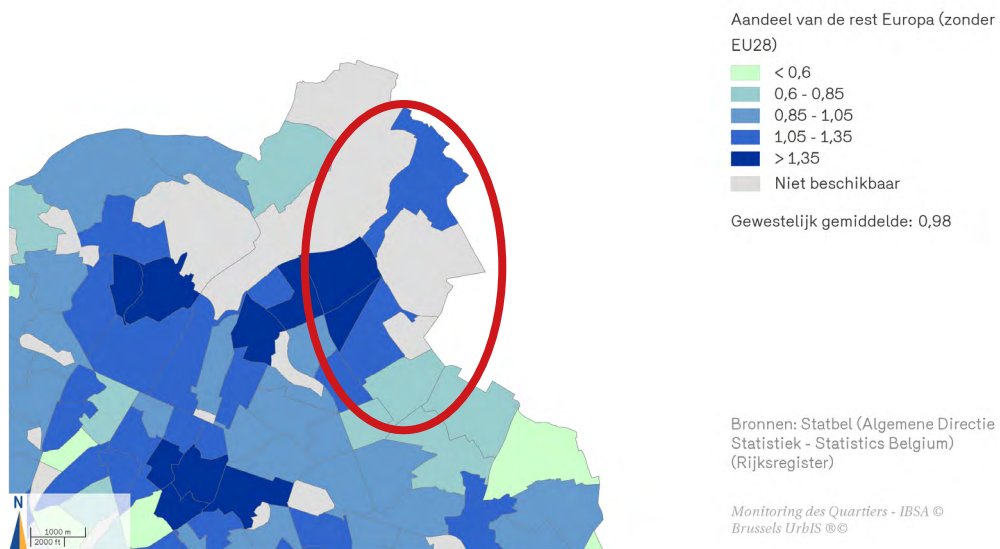
La première pyramide des âges comparative illustre le fait que la population d'Evere est plus âgée que celle observée au niveau de la Région bruxelloise : les hommes de plus de 70 ans et les femmes de plus de 44 ans sont surreprésentés dans la Commune, et ce à l'inverse d'une sous-représentation de la population en âge de travailler (en particulier les femmes de 20 à 44 ans et les hommes de 20 à 54 ans). Nous notons que l'indice conjoncturel de fécondité (2,0) est très proche de la moyenne de la Région (1,9).

La Ville de Bruxelles présente une pyramide des âges très différente, mais les quartiers Haren et Industrie OTAN abordés ici sont à nouveau atypiques par rapport aux quartiers plus centraux de la Ville de Bruxelles. Par conséquent, nous ne les abordons pas dans le présent paragraphe.

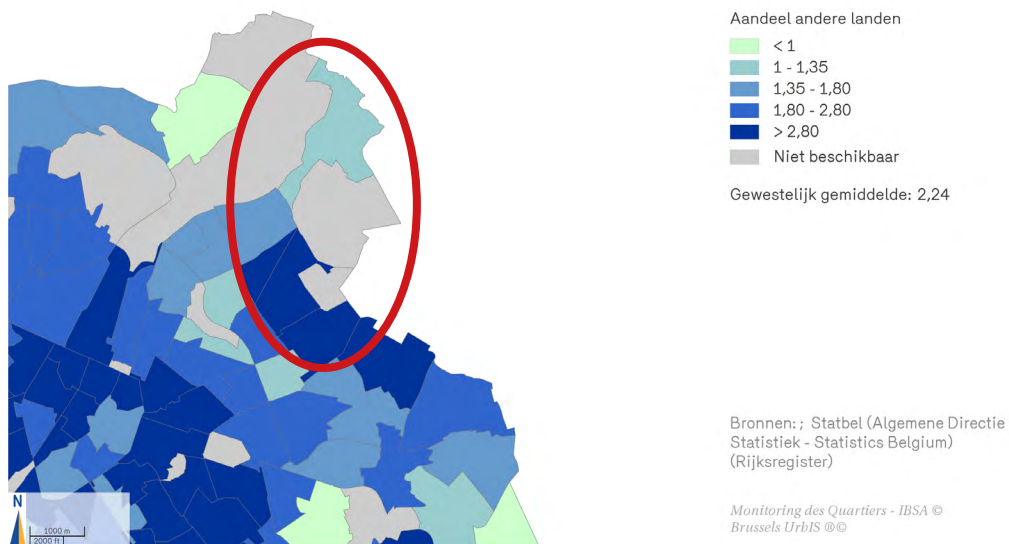
Aandeel van Noord-Afrika 2016 (%)



Aandeel van de rest Europa (zonder EU28) 2016 (%)



Aandeel andere landen 2016 (%)



SITUATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOÉCONOMIQUE

PART DES ÉTRANGERS PAR RAPPORT À LA POPULATION TOTALE

< Carte IBSA, 2019

EUROPE DES 15 (hors Belgique) (Allemagne, Autriche, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Espagne, Portugal, Finlande, France, Royaume-Uni, Grèce, Irlande, Suède, Italie) ;

EUROPE DES 13 NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES ENTRÉS EN 2004, EN 2007 OU EN 2013 (Lettonie, Lituanie, Bulgarie, Malte, Chypre, Pologne, Estonie, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Croatie) ;

RESTE DE L'EUROPE (les autres pays faisant partie du continent géographique « Europe ») ;

AUTRES PAYS (ce groupe comprend toutes les autres nationalités, ainsi que les réfugiés dont le pays d'origine est inconnu, ceux dont la nationalité est indéterminée et les apatrides).

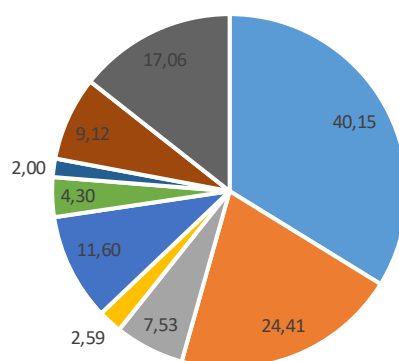
PART DES ÉTRANGERS DANS LA POPULATION TOTALE

En 2016, le nombre d'étrangers s'élevait à 10 900 dans l'ensemble du POT, ce qui correspond à environ 2,6 % de la population dans le POT.

Parmi les « étrangers », les populations issues de l'« Europe des 15 » sont les plus représentées dans l'ensemble du POT, à savoir 40,15 pour cent du nombre d'étrangers dans le POT. Viennent ensuite les ressortissants des nouveaux États membres de l'Union européenne (24,4 %).

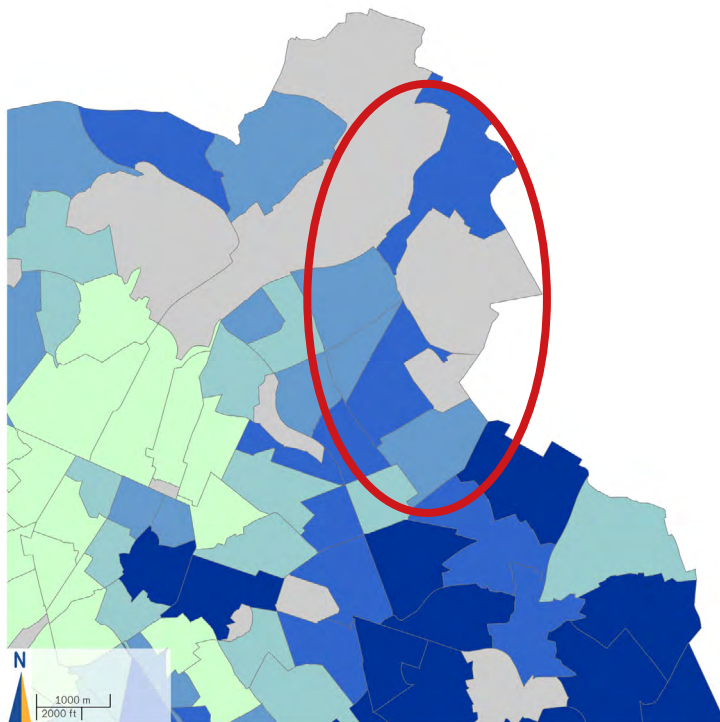
En termes relatifs, par rapport à la répartition sur l'ensemble de la RBC, « la part du reste de l'Europe (hors UE 28) » et « la part des autres pays 2016 » sont fortement représentées dans le POT.

PART DES ÉTRANGERS DANS LE POT PAR NATIONALITÉ



- Aandeel van Europa van 15 (zonder België) (%)
- Aandeel van de nieuwe lidstaten van de EU (toegereden in 2004-2007-2013) (%)
- Aandeel van de rest Europa (zonder EU28) (%)
- Aandeel OESO-landen (behalve Europa, Turkije en Latijns-Amerika) (%)
- Aandeel van Noord-Afrika (%)
- Aandeel van de Turken (%)
- Aandeel van Latijn America (%)
- Aandeel van Sub-saharisch-Afrika (%)
- Aandeel andere landen (%)

Mediaan belastbaar inkomen der aangiften 2016 (€)



Mediaan belastbaar inkomen der aangiften

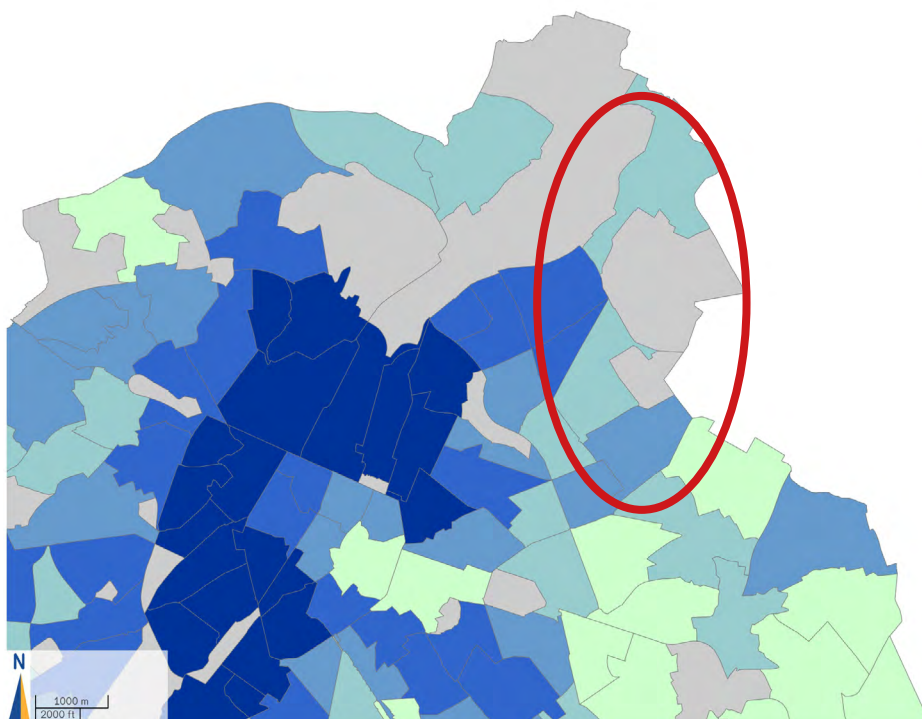
- < 17 000
- 17 000 - 18 500
- 18 500 - 21 000
- 21 000 - 23 000
- > 23 000
- Niet beschikbaar

Gewestelijk gemiddelde: 19072

Bronnen: BISA & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) (Fiscale statistiek van de inkomens)

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ®©

Werkloosheidsgraad 2012 (%)



Werkloosheidsgraad

- < 13
- 13 - 18
- 18 - 21
- 21 - 28
- > 28
- Niet beschikbaar

Gewestelijk gemiddelde: 22,69

Bronnen: Actiris ; KSZ

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ®©

SITUATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOÉCONOMIQUE









NIVEAU DE VIE

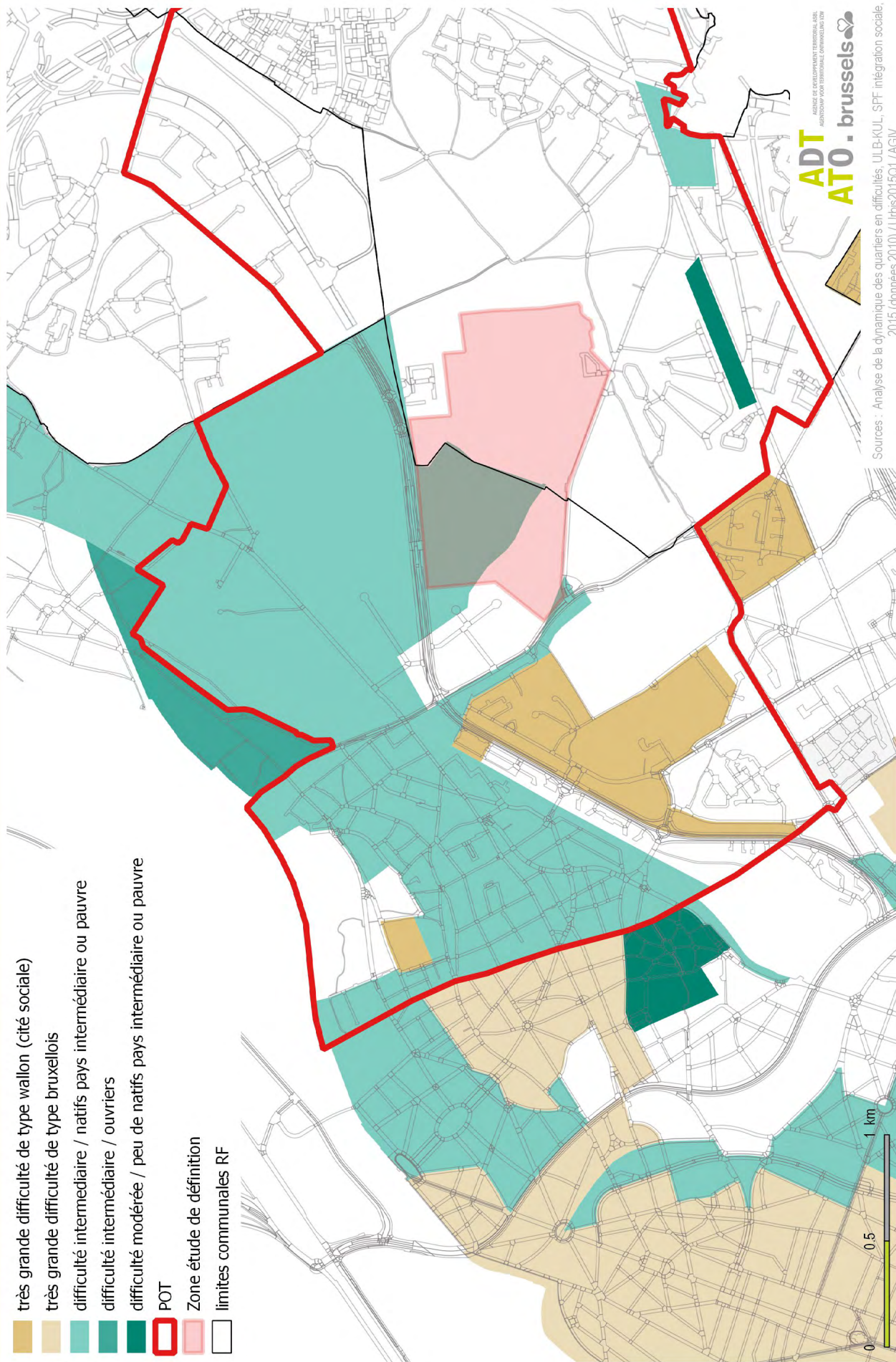
Lorsqu'on examine les indicateurs d'emploi et de revenu, le niveau de vie des habitants du POT est globalement bon et légèrement meilleur que la moyenne pour la RBC.

En 2016, le taux de chômage dans le POT s'élevait en moyenne à 19,16 %, contre 21,31 % pour la moyenne régionale.

Si l'on prend comme indicateur le revenu médian par déclaration, la situation dans le POT du côté bruxellois connaît une situation plus favorable que la Région bruxelloise : 19 072 euros en moyenne pour la RBC, contre un revenu médian moyen compris entre 20 178 et 21 816 euros dans les quartiers étudiés.

TYPLOGIE DES QUARTIERS EN DIFFICULTÉS

-  très grande difficulté de type wallon (cité sociale)
-  très grande difficulté de type bruxellois
-  difficulté intermédiaire / natifs pays intermédiaire ou pauvre
-  difficulté intermédiaire / ouvriers
-  difficulté modérée / peu de natifs pays intermédiaire ou pauvre
-  POT
-  Zone étude de définition
-  limites communales RF



ADT
 AGENTS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
 AGENTS DOOR DEVELOPPEMENT TERRITORIAAL CVRWERVENING ZON
ATO - brussels

Sources : Analyse de la dynamique des quartiers en difficultés, ULB-KUL, SPF intégration sociale, 2015 (données 2010) / Urbis2015Q1 / AGIV





SITUATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOÉCONOMIQUE

L'étude « Analyse dynamique des quartiers en difficulté dans les régions urbaines belges » a été réalisée à la demande du SPP INTÉGRATION SOCIALE, SERVICE POLITIQUE DES GRANDES VILLES.

Cette étude se centre sur l'identification de zones des villes belges où se concentrent les difficultés socioéconomiques. Dans ces quartiers, on retrouve une combinaison de faibles revenus moyens, de taux de chômage élevés, de faible niveau d'instruction et d'un cadre de vie et de services publics parfois désavantagés, alimentant ainsi les perspectives d'avenir négatives des habitants.

Elle actualise les études précédentes menées en ce sens en mobilisant d'autres données que celles des recensements (enquête socioéconomique générale), désormais trop anciens. Un nombre limité d'indicateurs simples,

disponibles annuellement et représentatifs des différentes dimensions des difficultés auxquelles peuvent faire face les espaces urbains, sont utilisés afin d'obtenir un indice socioéconomique synthétique à l'échelle des quartiers. Cet indice est la base principale de délimitation des quartiers défavorisés.

- 
Type 1: En très grande difficulté de type wallon
 Les secteurs de ce type enregistrent des situations défavorables sur les 5 indicateurs présentés. Néanmoins, les plus grandes difficultés se situent sur les indicateurs «Revenu», «Emploi» et «Chômage». Ce type regroupe 175 secteurs (196 500 personnes), essentiellement situés dans les grandes villes wallonnes (Liège-Verviers, Charleroi, Namur et Mons). Il se distingue des quartiers en très grande difficulté de type bruxellois (type 2) par une part beaucoup plus faible de personnes nées à l'étranger.
- 
Type 2: En très grande difficulté de type bruxellois
 Les secteurs de ce type enregistrent, comme ceux du type 1, des situations défavorables sur les 5 indicateurs présentés. Néanmoins, ces secteurs enregistrent des taux de chômage et une part d'ouvriers moins importants. La part des personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre y est, par contre, beaucoup plus élevée. Ce type regroupe 130 secteurs, dans lesquels résident 340 831 personnes. Ce type est spécifique des populations vivant dans les secteurs en difficulté à Bruxelles, bien qu'on le retrouve aussi à Anvers.
- 
Type 3: En grande difficulté avec forte proportion d'ouvriers
 Les secteurs de ce type présentent un niveau de difficulté moins important que les deux types précédents. Ils sont caractérisés par une part très importante d'ouvriers dans la population active occupée. Ce type est caractéristique des villes industrielles, ou à tout le moins concentrant une proportion de personnes travaillant encore dans l'industrie. On le retrouve aussi bien à Hasselt-Genk, Anvers, et Gand, que dans les vieilles villes industrielles de Liège et Charleroi. Ce type regroupe 108 secteurs et 134 554 habitants.
- 
Type 4: En grande difficulté avec faible proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre
 Les secteurs de ce type présentent des situations légèrement plus défavorables que la moyenne des secteurs en difficulté. Le type 4 se distingue néanmoins pour l'indicateur «Lieu de naissance», du fait d'une proportion moins importante de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre. Ce type regroupe 227 secteurs et 207 024 habitants et est spécifiquement présent à Tournai, Namur, Mons, Alost, Ostende et Charleroi.

Type 5: En difficulté intermédiaire
 Vis-à-vis des secteurs les plus en difficulté, ce type présente un niveau de difficulté qui peut être qualifié d'intermédiaire. Les secteurs de type 5 enregistrent des situations plus favorables sur les indicateurs «Revenu», «Chômage» et «Dépendance aux CPAS». Ils peuvent être séparés en deux sous-types (5a et 5b) qui se distinguent sur les indicateurs «Lieu de naissance» et «Emploi».

Type 5a: En difficulté intermédiaire avec forte proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre
 Outre les caractéristiques du type 5, les secteurs de ce type présentent une très faible part d'ouvriers dans la population active occupée (la part la moins importante des secteurs soumis à la classification). Ils présentent également une proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre plus importante que les secteurs du type 5b. Ce type regroupe 227 secteurs et 425 766 habitants. Le nombre de personnes vivant dans ce type est surreprésenté à Bruxelles et Louvain.

Type 5b: En difficulté intermédiaire avec forte proportion d'ouvriers
 Les secteurs de ce type se distinguent de ceux du type 5a par une part plus importante d'ouvriers dans la population active occupée et une proportion moins forte de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre. Ce type regroupe 227 secteurs et 425 766 habitants. Il est caractéristique de la population vivant dans des secteurs en difficulté à Genk, La Louvière, Anvers et Liège.

Type 6: Difficulté modérée avec faible proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre
 Vis-à-vis de la situation moyenne des secteurs les plus en difficulté, les secteurs de ce type présentent des situations moins défavorables pour tous les indicateurs. Ils sont plus particulièrement caractérisés par une plus faible proportion de personnes nées dans un pays pauvre ou intermédiaire et par un revenu médian plus important. La localisation des secteurs de ce type est plus périphérique que celles des types précédents et caractérise les espaces où la pauvreté rencontrée est plus diffuse. Ce type regroupe 478 secteurs cumulant 517 056 habitants.

PRÉCARITÉ

Dans le détail et selon l'« Analyse dynamique des quartiers en difficulté » réalisée par l'ULB-KUL sur l'ensemble du territoire belge en 2015, les quartiers situés dans le POT sont caractérisés par différents niveaux de précarité :

- Les quartiers Paix et Conscience sont majoritairement composés d'une population dont le niveau de précarité est qualifié d'« intermédiaire ». Il s'agit d'une population dont la situation est relativement favorable au niveau du revenu, du chômage, du nombre de personnes inscrites au CPAS et dont la part d'ouvriers est faible, mais qui présente une forte proportion de personnes nées dans un pays considéré comme pauvre.
- Le quartier Industrie-OTAN présente les mêmes caractéristiques. Néanmoins, cela ne concerne qu'une petite partie du quartier, car le nombre d'habitants y reste très marginal.
- Le quartier Avenue Léopold III est quant à lui caractérisé par une population en « grande difficulté », dont la précarité est élevée au regard des indicateurs de revenu, du chômage, des personnes inscrites au CPAS et de la proportion de personnes nées dans un pays considéré comme pauvre. Cette situation s'explique notamment par la part importante de logements à caractère social, dont les habitants cumulent les indicateurs de précarité. On retrouve cette même situation dans un secteur statistique au nord du quartier Paix, là où se trouve la cité de logement social leder Zijn Huis.
- Du côté flamand, on retrouve deux petites poches plus précarisées dans les zones plus rurales, mais le niveau de précarité y est modéré à intermédiaire.

(Source : étude « ANALYSE DYNAMIQUE DES QUARTIERS EN DIFFICULTÉ DANS LES RÉGIONS URBAINES BELGES » réalisée à la demande du SPP INTÉGRATION SOCIALE, SERVICE POLITIQUE DES GRANDES VILLES

<https://www.mi-is.be/fr/etudes-publications-statistiques/analyse-dynamique-des-quartiers-en-difficulte-dans-les-regions>)

TYPOLOGIE DES QUARTIERS EN DIFFICULTÉ

< carte ADT, 2015

CONSTATS

- *Un fort contraste au niveau de la population et de la densité entre l'Est et l'Ouest de Bordet ;*
- *En moyenne, Evere a une structure démographique plus ancienne que la moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale. Néanmoins, la croissance de la population dans cette Commune est l'une des plus élevées de la Région de Bruxelles-Capitale.*
- *Le POT est composé de ménages de taille relativement plus importante ;*
- *Une part assez faible d'étrangers, mais une arrivée récente de nouvelles populations européennes ;*
- *Une situation socioéconomique relativement bonne.*

05 /
OFFRE ET
DYNAMIQUE
RESIDENTIELLE

TYPOLOGIE DU LOGEMENT ET PROPRIÉTÉ

DES QUARTIERS D'HABITAT AU PROFIL SPÉCIFIQUE

Le POT, de par sa situation périphérique et son ampleur présente un habitat et environnement urbain assez varié. On retrouve :



Un centre urbain ancien relativement dense au nord d'Evere (quartier Paix), avec un habitat caractéristique de la Région bruxelloise : maisons deux façades de 2 à 3 étages (subdivisées en appartements ou unifamiliales) datant de la fin du 19ème siècle.

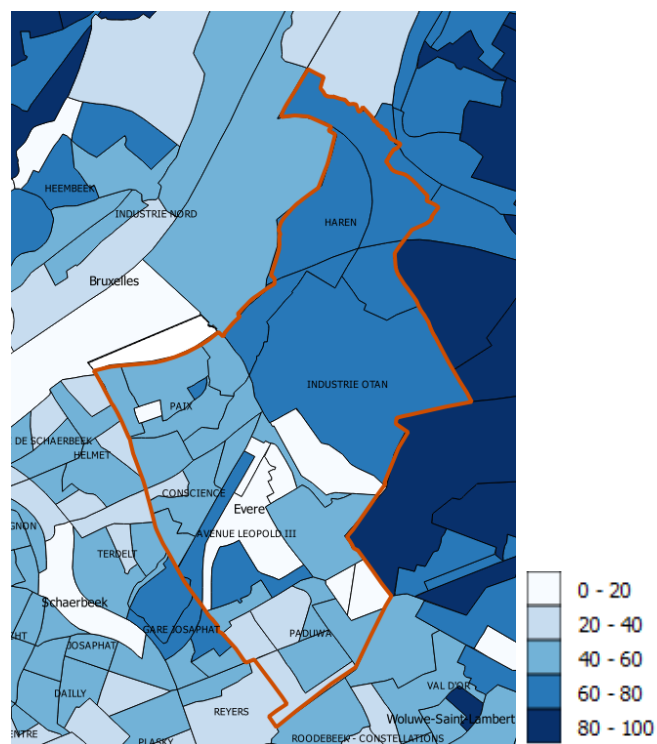


Une urbanisation plus récente autour de grands axes de circulation dans le sud avec plusieurs immeubles à appartements construits plus récemment (dans les années 60-80 puis dans les années 2010), de taille moyenne (2 à 5 étages), mais aussi des tours de plus de 10 étages, principalement dans les quartiers Léopold III et Paduwa.



Une ambiance villageoise semi-rurale et peu dense, du côté de Haren, avec un parc de logement majoritairement ancien, composé d'habitat mitoyen, de 1 à 3 étages. On y retrouve également de nouveaux petits immeubles à appartement. Le patrimoine architectural est important et varié : maisons anciennes et fermes à chicons construites à la fin du 19ème et début 20ème siècle, groupes d'habitations ouvrières, liées à la présence d'industries.

Part des propriétaires dans le POT (CENSUS 2011)



DES HABITANTS LOCATAIRES

Les habitants du POT sont en moyenne davantage locataires de leur logement, à hauteur de 50,5%. Néanmoins, on observe de grandes variations selon les quartiers, avec plus de propriétaires du côté de Haren et dans le sud d'Evere, le long du Boulevard Léopold III (autour de 70%). Les locataires sont quant à eux principalement localisés dans les quartiers de logement social au sud d'Evere.

DES PRIX DE L'IMMOBILIER EN AUGMENTATION

A l'achat :

En 2018, le prix moyen de vente d'une maison et d'un appartement à l'échelle des communes du POT (Haren et Evere) est plus bas que celui de la Région bruxelloise et parmi les plus faibles comparés aux autres communes.

Si l'on compare les communes du POT, Evere présente des prix plus élevés que Haren. Néanmoins, les deux communes présente une même forte augmentation des prix d'achat des maisons par rapport à 2017 (autour de 7% contre 5,3% pour la moyenne bruxelloise).

Pour les appartements, la commune d'Evere est à contre-courant avec des prix légèrement à la baisse (-1%) par rapport à 2017 (au niveau régional, les prix ont quant à eux augmenté de 2,4%).

Prix moyen de vente d'un bien résidentiel en 2018

	Maison	Appartement
Haren	316.385	171.548
Evere	355.960	199.289
Région	452.721	240.250

Source : Analyse du marché immobilier, Bruxelles-Capitale, Notaire.be, 2018

A la location:

Figure 9 – Variation des loyers mensuels moyens des logements (2018)

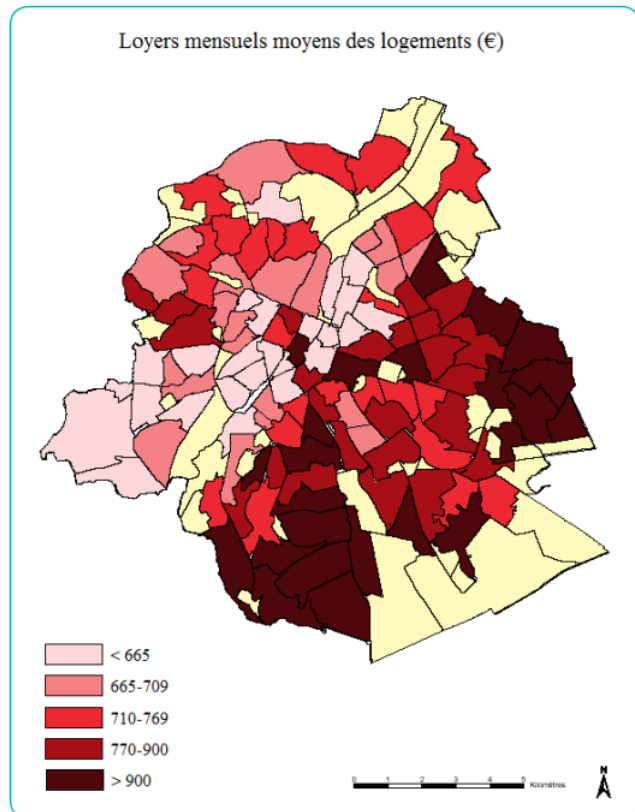
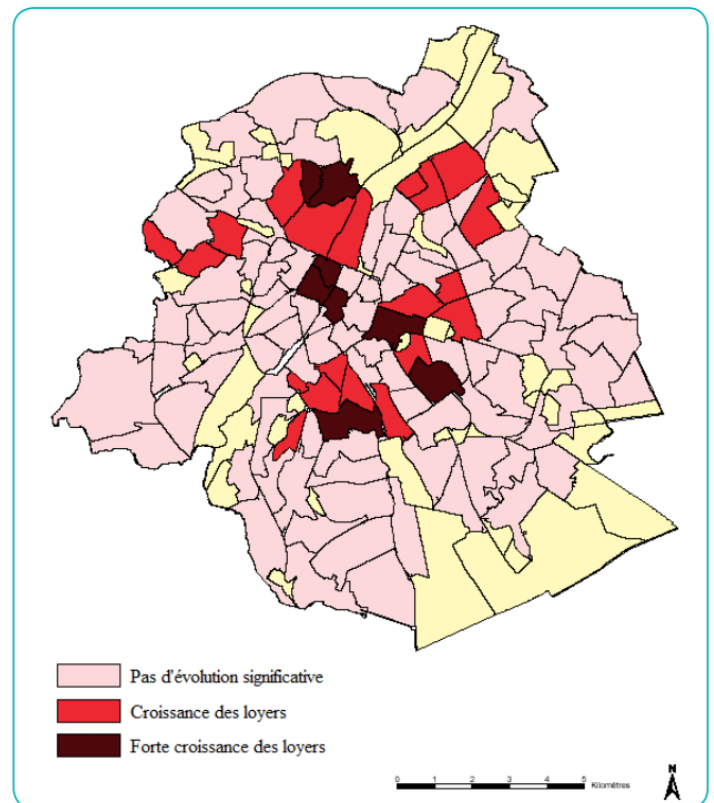


Figure 11 – Évolution des loyers mensuels moyens des logements (2004-2018)



Source: Observatoire des loyers, Enquête 2018, SLRB

On retrouve des loyers assez élevés par rapport à la moyenne régionale et caractéristiques des communes de 2ème couronne est (qui s'étend de Uccle à Haren). En 2018, le loyer moyen atteint les 805€ contre 739€ pour la Région.

Les loyers les plus élevés sont situés au sud du POT, dans les quartiers Léopold III et Paduwa, entre 800 et plus de 900€. Les plus faibles loyers, autour de 700€, sont localisés plus au centre et au nord du POT.

De plus, les quartiers Paix et Léopold III font partis des zones qui ont connu une croissance notable des loyers entre 2004 et 2018.

PATRIMOINE RÉSIDENTIEL PUBLIC

Le logement public est bien représenté sur l'ensemble du POT avec une moyenne de 13,7% par rapport au nombre total de ménages dans le POT, mais réparti de manière déséquilibré entre le nord et le sud du POT (on retrouve des taux autour de 10% dans les quartiers Haren et Paix et des valeurs autour de 20% Avenue Léopold III et Paduwa).

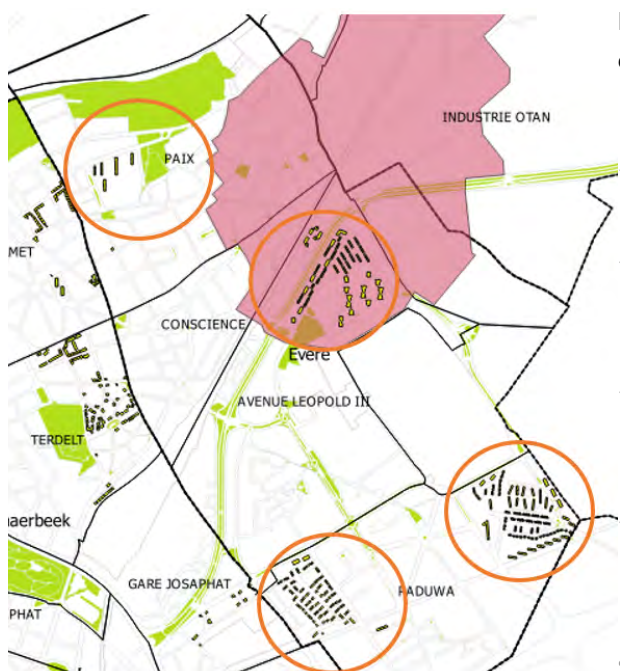
Nombre de logements publics par opérateurs¹ et par quartiers

Quartiers ²	Logement OIP ³	Logement AIS	Logement social SLRB	Total logements publics	Part logement public/quartier	Part logement social/quartier
HAREN	90	60	85	235	11,8	4,2
PAIX	44	123	357	524	10,1	6,8
CONSCIENCE	10	47	0	57	1,5	0
AVENUE LEOPOLD III	0	27	790	817	20,1	19,4
PADUWA	6	29	1062	1097	22,6	21,8
Total POT	150	286	2294	2730	13,7	11,5

Source: Observatoire de Bruxelles logements, 2018 / Monitoring des quartiers, 2019

Avec une part de 11,5% (2.294 unités au total) par rapport au nombre total de ménages dans le POT (contre 7,2% pour la moyenne régionale) l'offre en logement social est aussi bien représentée. Elle correspond à plus de 80% de l'offre publique du POT).

On retrouve les plus fortes concentrations de logement social (barres et tours de logements, Cités jardins et petits immeubles) à Evere : dans les quartiers Paduwa (21,7%) et Boulevard Léopold III (19,4%). Le quartier Paix atteint un taux beaucoup plus faible avec 7% de logement social.



Les quatre principaux grands ensembles de logements sociaux everois :

- Picardie, 349 logements, années 70,
- Quartier Paix Germinale, 791 logements, années 50-90, quartier Léopold III
- Ieder Zijn Huis, 728 logements, années 50-80, quartier Paduwa
- Tornadoiveld, 283 logements, années 50-90 + Saint-Joseph, 30 logements, 1929, quartier Paduwa

Source : SLRB, 2017

¹ Le logement Citydev n'est pas repris dans le tableau

² Les quartiers Cimetière et Industrie-OTAN ne comptent aucun logement public

³ Commune, CPAS, Fond du logement (Observatoire de Bruxelles Logement)

A Haren, l'offre en logement social est peu représentée, avec quelques petits ensembles parsemés dans le quartier.



L'ensemble de 14 logements « Paroisse », construit en 1930, à l'est de Haren



Des petits immeubles de logements réalisés récemment par la SLRB ou le Fond du Logement :

Rue de la Paroisse, Haren, SLRB,
3 immeubles à appartements, 25 logements



Rue des Jardins des potagers, Haren, FDL,
immeubles à appartements, 56 logements

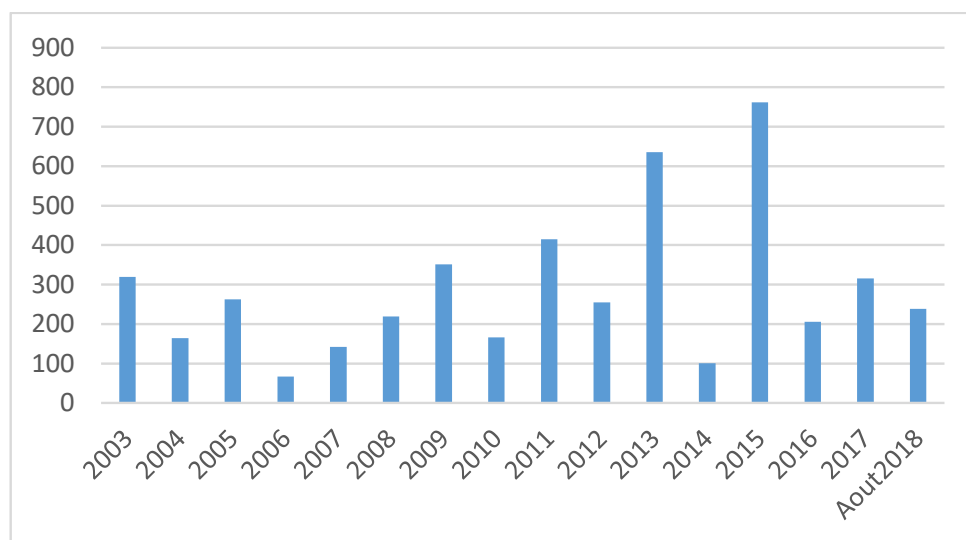
Le POT compte très peu de logement OIP (seulement 150 au total) mais un nombre significatif de logements AIS (286). Les logements AIS sont localisés principalement dans le quartier Paix, avec 123 logements, qui est l'un des plus fournis en logements de ce type en Région bruxelloise.

Enfin, on retrouve quelques logements moyens Citydev (plus ou moins 70 logements), dans le quartier Paix.

DYNAMIQUE IMMOBILIÈRE DU SECTEUR RÉSIDENTIEL

La zone du POT connaît, depuis une quinzaine d'années, une production de logement dynamique, qui se poursuit encore aujourd'hui. Près de 5.000 logements (soit 300 logements en moyenne par an) ont été réalisés sur l'ensemble du POT entre 2003 et 2018 : 4.600 logements classiques au total, auxquels s'ajoutent 222 logements collectifs (dont 210 destinés aux séniors).

Nombre de logements autorisés par année sur la période 2003-2018

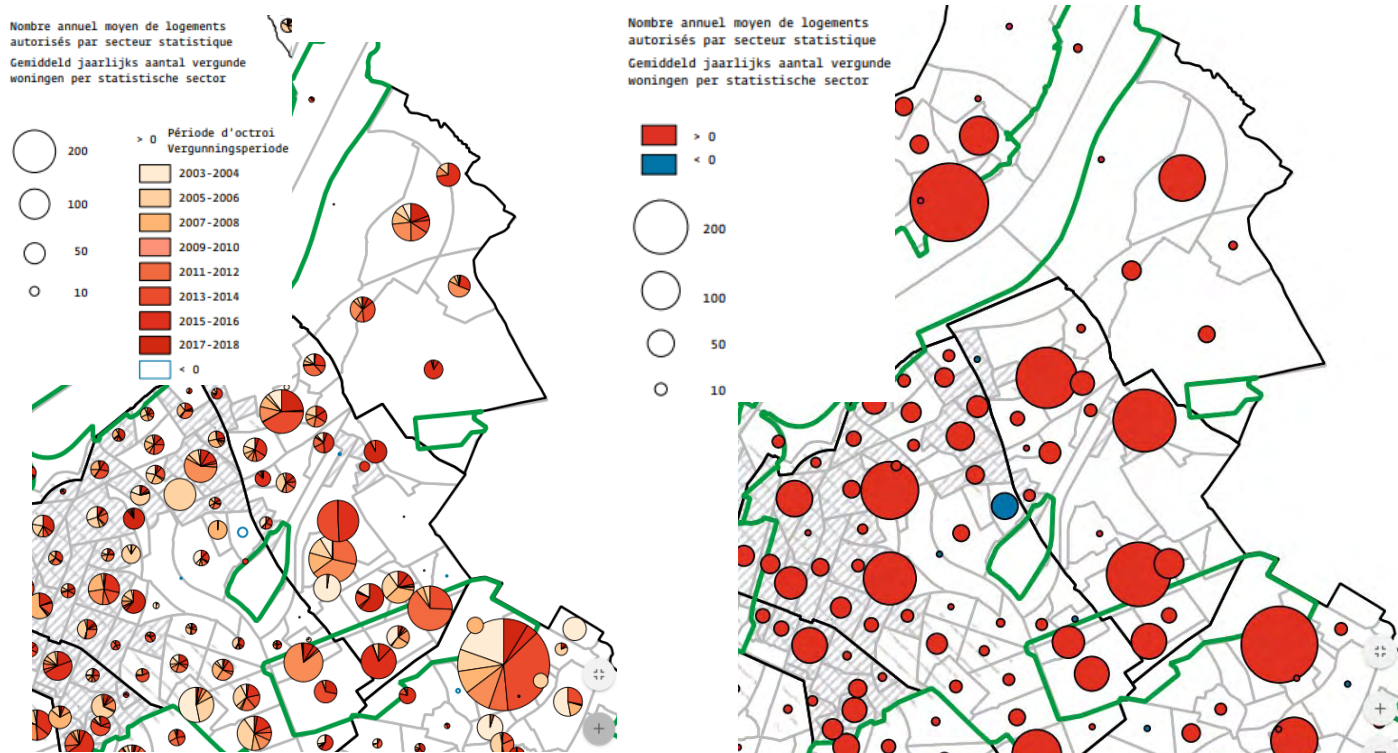


Source : Observatoire des permis logement, perspective.brussels 2018

LES LOGEMENTS CLASSIQUES

On observe, sur la période 2003-2018, une concentration de la production au sud du périmètre, dans les quartiers Léopold III et Paduwa. Plus récemment, ce sont l'ensemble des quartiers du POT qui développent du logement.

Nombre de logements autorisés par année



Source : Observatoire des permis logement, perspective.brussels 2003-2018 et situation 2017 - été 2018

Comme pour l'ensemble de la Région bruxelloise, cette production est principalement issue du secteur privé.

On retrouve différents types d'opérations de logements classiques, souvent de grande envergure : reconversion de barres d'immeubles de bureaux, grandes opérations de plusieurs immeubles à appartements, mais aussi des opérations aux gabarits plus petits.

Si les appartements (majoritairement de 2 chambres) occupent largement le marché régional et celui du POT, la zone de Haren et quelques secteurs d'Evere ont aussi vu le maintien de la production de maisons unifamiliales.

Voici quelques exemples d'opérations réalisées ces cinq dernières années :



Léopold Views, Rue de Genève, privé, 201 logements (rénovation-reconversion)



Armonea, Rue des Deux Maisons, immeubles à appartements + centre médical et maison de repos.

Rue Jacques Georgin, Léon Mommaerts,
200 logements répartis dans 7 immeubles



Clos du Château d'eau, Haren,
maisons mitoyennes et petits immeubles à appartements



Avenue des Désirs, 15 logements



Microquartier durable Harenberg,
30 logements



Rue des Deux Maisons, 34 appartements

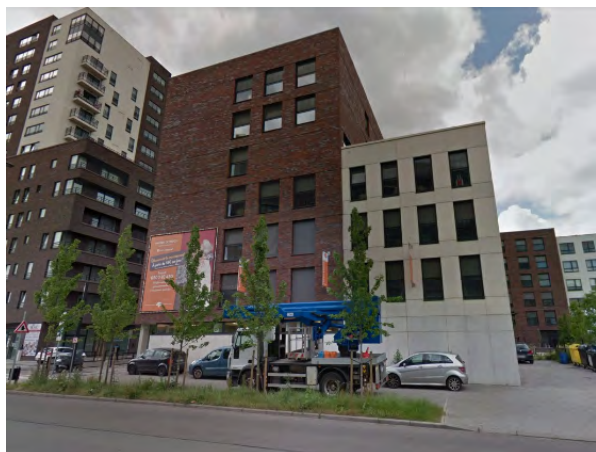


Rue Harenheyde, Haren,
immeuble à appartements



LOGEMENTS COLLECTIFS

Les opérations de logements collectifs (type Maison de repos) se sont quant à elles développées au sud d'Evere, principalement dans le quartier Paduwa. Deux de ces réalisations sont issues de la reconversion d'immeubles de bureaux.



Armonia Azalées, 162 chambres



A venir

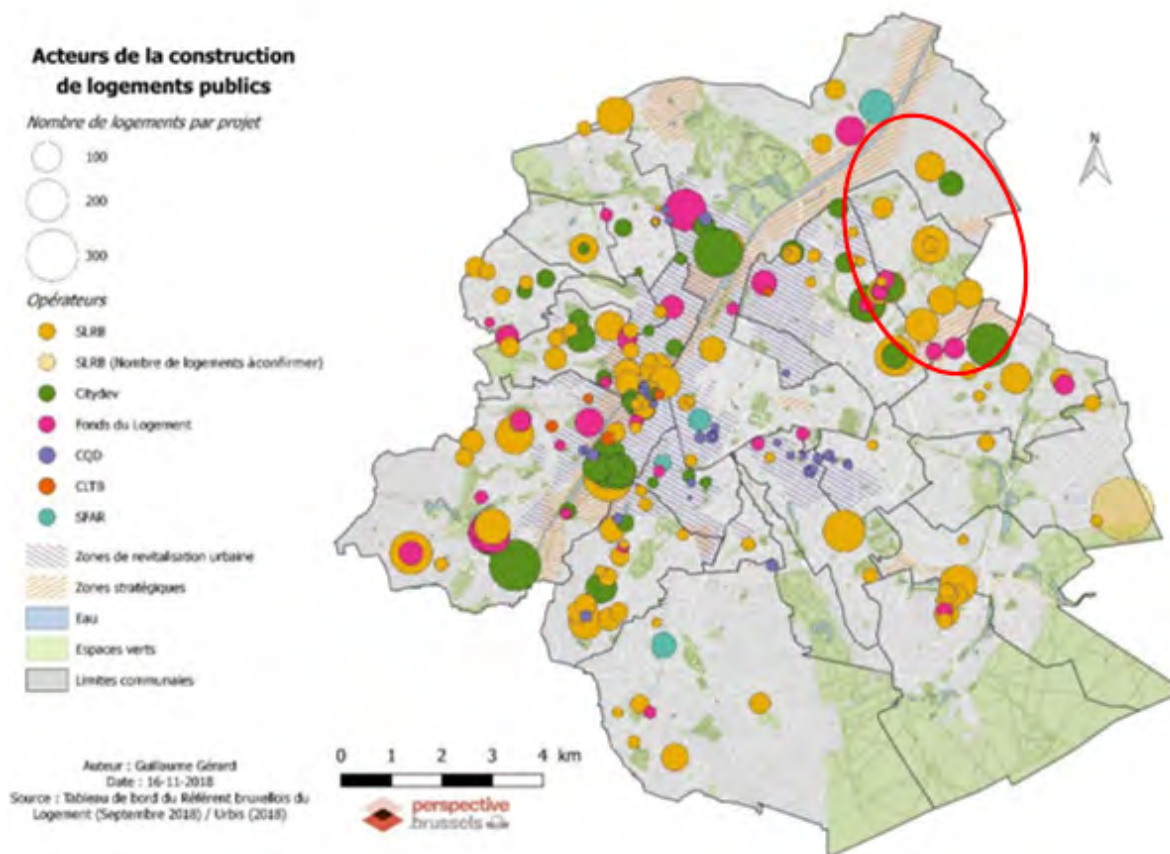


Tamaris

Plusieurs permis de logement sont en cours de traitement ou en attente ; il s'agit de +/- 500 logements supplémentaires, de nouveau dans les quartiers Paduwa, Léopold III et Haren. Ici aussi, certains de ces projets consistent en la rénovation de bureaux (notamment dans la Rue Colonel Bourg).

LOGEMENTS PUBLICS

Les projets de logements publics selon les opérateurs



Projets 2020-2025	Quartiers	Opérateurs	Nombre	Type
Grenouillette - In Advance	Industrie Otan	SLRB	68	Moyen locatif
Grenouillette - Starcity	Industrie Otan	Citydev	70	Moyen acquisitif
Germinal II Leger	Avenue Leopold III	SLRB	26	Social locatif
Germinal II Renoir	Avenue Leopold III	SLRB	166	Social (134) et moyen (32) locatif
Du Bonheur Artemis	Paduwa	SLRB	96	Moyen locatif
Home familial brabant Destrier	Paduwa	SLRB	130	Social (100) et moyen (30) locatif
Grosjean B-House	Paduwa	FDL	30	Modéré acquisitif
Sous-total	-	-	586	-
Projets en attente	Quartiers	Opérateurs	Nombre	Type
Verdun	Haren	SLRB	100	Social locatif
Beemdgracht	Haren	SLRB	9	Social locatif
Gibet Laurier roses	Paduwa	SLRB	93	Social (75) et moyen (18) locatif
Bon Pasteur Picardie	Paix	SLRB	50	Social (40) et moyen (10) locatif
TOTAL	-	-	838	-

Part des types de logements par rapport au total de logements projetés		
TOTAL locatif (moyen + social)	738	88%
<i>TOTAL locatif social / total locatif</i>	<i>484</i>	<i>65%</i>
TOTAL acquisitif (moyen + modéré)	100	17%
TOTAL moyen	324	38%

Source : Monitoring des projets de logements publics, Aperçu par le Référent Logement bruxellois, janvier 2019

- Au total, ce sont plus de 800 logements publics qui devraient voir le jour dans les prochaines années. Des petits et moyens projets (inférieur à 200 logements) qui sont principalement réalisés via de la construction neuve.
- Plus de 80% des projets publics sont du logement locatif dont 65 % du locatif social. Le logement moyen locatif sera aussi bien développé avec 255 logements prévus (sur 324 logements moyens au total).
- Le logement modéré acquisitif est quant à lui très peu présent dans les projets (30 logements seulement).
- Ces projets sont largement concentrés dans les quartiers du sud d'Evere, Léopold III et Paduwa, là où le logement public et en particulier social est déjà fortement présent.
- La production se développe aussi dans des zones peu résidentielles, avec 138 logements programmés dans le quartier Industrie-Otan.
- Comme pour le privé, ce sont surtout des logements de 1 et 2 chambres qui seront réalisés. On peut noter aussi une cinquantaine de logements de plus grande taille (4 chambres et plus) ainsi que 15 logements à destination des personnes à mobilité réduite.
- Depuis quelques années, les projets de logements publics tendent à se diversifier avec l'arrivée de logements mixtes : sociaux et moyens (quatre projets sont prévus) mais aussi des combinaisons d'appartements et maisons unifamiliales. On voit aussi émerger de nouveaux quartiers durables, notamment à Haren.

CONSTATS

- En matière de logement, le POT est caractérisé par un fort dynamisme et une densification importante de son tissu urbain et rural, déjà entamé depuis plusieurs années. Au vu du grand nombre d'opérations de logements réalisées ou projetées, on peut conclure que cette fonction prend une place prépondérante dans le développement des quartiers résidentiel du POT et même plus récemment dans les zones plus industrielles, comme le quartier Industrie-OTAN.
- Si tous les projets prévus publics et privés se réalisent, ce seront près de 1000 logements supplémentaires qui devraient émerger dans les quartiers du POT dont principalement les quartiers déjà denses.
- Avec un taux de 13,7 % de logement public et 11,5 % de logement social, le POT apparaît comme un bon élève par rapport à beaucoup d'autres parties de la Région. Néanmoins ce taux cache un fort déséquilibre en matière de typologie du logement, mais aussi de répartition territoriale.
- Même si la majorité des projets se localisent toujours dans les quartiers déjà denses et « sociaux », ces dernières années ont vu l'émergence de projets plus mixtes (combinant social et moyen) et un investissement dans des zones moins construites.
- Malgré cette offre en logement social, le POT présente des loyers assez élevés et des prix à l'achat et à la location qui augmentent. Le nombre de propriétaires n'y est pas non plus majoritaire. On peut en conclure que l'accès au logement pourrait devenir difficile si cette tendance se poursuit (cf. l'évolution des revenus dans le POT). A cela s'ajoute une liste d'attente pour accéder à des logements sociaux toujours d'au moins 20.000 ménages.
- Au niveau régional, la déclaration de politique générale insiste sur la nécessité d'accroître le parc de logements publics et particulièrement du logement social afin de réduire la liste d'attente de 43.000 ménages. En priorité, la Région mettra en œuvre un plan ambitieux de création de logements sociaux et de « socialisation » du parc locatif. A terme, il conviendra de disposer de 15% de logements à finalité sociale sur l'ensemble du territoire régional répartis de manière équilibrée par commune et par quartier. Le Gouvernement achèvera, dans les 5 ans, la construction des 6.400 logements prévus par le Plan régional du Logement et l'Alliance Habitat.
- Concernant l'accès à la propriété, le Gouvernement entend le concrétiser via l'accès à des prix modérés et répondant aux standards environnementaux les plus élevés. Il renforcera en outre son soutien aux projets portés par le Community Land Trust Bruxelles en l'agrément en tant qu'alliance foncière régionale.

06 /
ÉQUIPEMENTS



L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS

LES ÉQUIPEMENTS DE DÉFENSE

Bien que les bâtiments de l'ex-OTAN et du quartier Reine Élisabeth soient principalement occupés par des bureaux, ils disposent aussi de divers services, d'équipements et de commerces pour le personnel du Ministère de la Défense :

- on trouve de nombreux équipements sportifs comme une piscine, un bowling, un squash... ainsi qu'un supermarché, une pharmacie et des commerces. Ces équipements restent cependant réservés au personnel de l'OTAN et devraient être démolis, puis reconstruits lors de la reconversion du site.
- Dans le quartier Reine Élisabeth, on retrouve un complexe sportif, une chapelle, des services horeca, une bibliothèque et une crèche. Ces équipements sont réservés aux collaborateurs du site de la Défense, mais peuvent sous certaines conditions être accessibles, notamment aux écoles.

D'une manière générale, l'ensemble de ces équipements est assez vétuste et le coût d'entretien tend à devenir problématique.



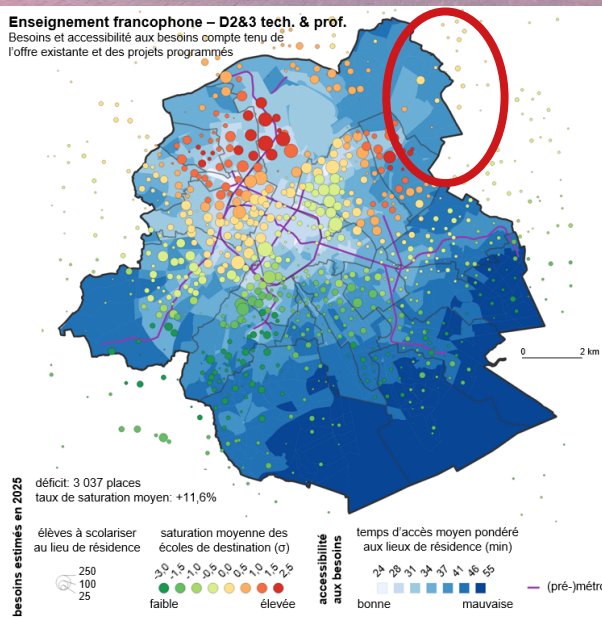
Monitoring de l'offre scolaire, Service Ecole - perspective.brussels, avril 2018

Nom du quartier	Population en âge de scolarité fond. 2016 (lieu de résidence) ¹	Places 2016 ²	Elèves navetteurs 2016 ³	Places 2016 (hors navetteurs) ⁴	Déficit/surplus 2016 (hors navetteurs) ⁵	Places créées/programmées 2025 ⁶	Année prévue d'ouverture (par projet) ⁷	Estimation déficit/surplus 2025 (hors navetteurs) ⁸
AVENUE LEOPOLD III	913	721	44	677	-236	150	de 2018 à 2023	-86
CONSCIENCE	1 159	1 177	85	1 092	-67	15	2021	-52
INDUSTRIE OTAN	41	395	124	271	230	60	2017 (NL)	290
PAIX	1 707	1 812	94	1 718	11	250	de 2020 à 2025 (NL)	261
TOTAL	3 820	4 105	347	3 758	-62	475		413



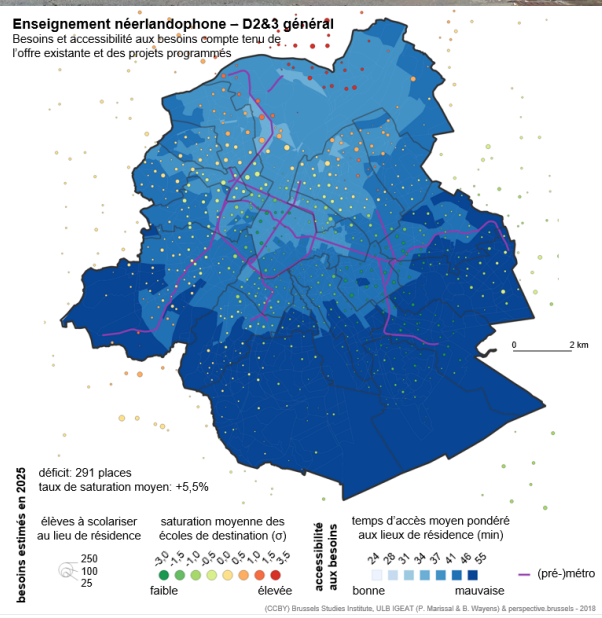
Enseignement francophone – D2&3 tech. & prof.

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



Enseignement néerlandophone – D2&3 général

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



L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS

< ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES EXISTANTS

< photo ADT, Google street view

< BESOINS EN PLACES SCOLAIRES FONDAMENTALES D'ICI 2020

(RBC) (valeurs négatives = déficit),
(source : Monitoring de l'offre scolaire, 2015)

OFFRE, PROJETS ET BESOINS DANS L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL ET SECONDAIRE

L'offre en places scolaires dans l'enseignement fondamental doit répondre à la demande attendue en 2025, si l'on part du principe que tous les projets seront réalisés. Cependant, il faut être attentif à l'évolution de l'offre face à la croissance démographique attendue entre 2017 et 2025 dans cette zone (plus de 30 % de croissance pour les élèves en maternelle et 30 % en primaire) et à l'évolution probable de la population liée à la construction de nouveaux logements.

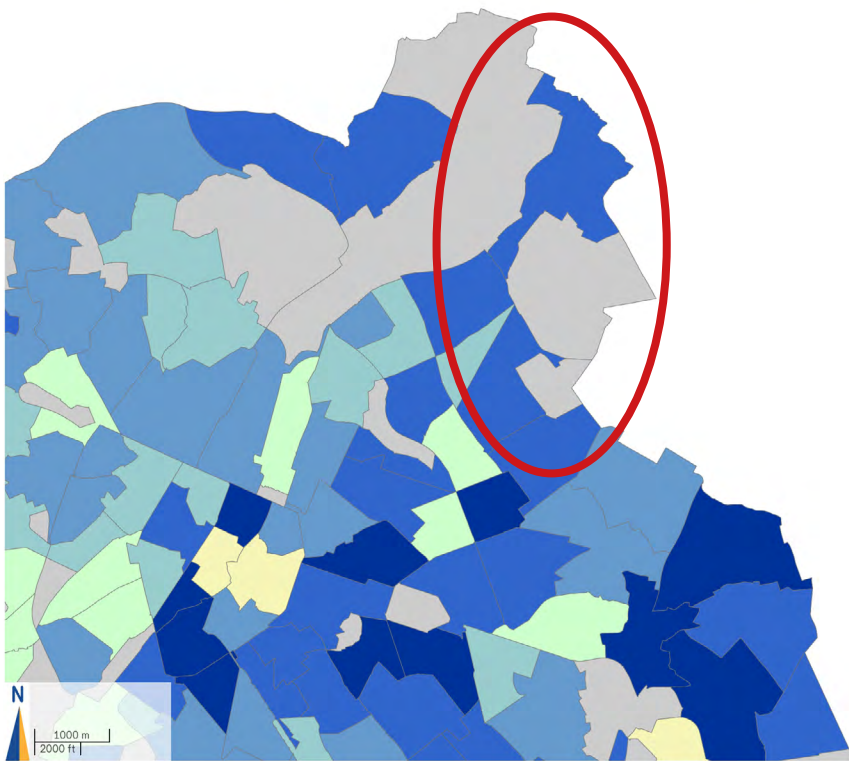
Une nouvelle école fondamentale francophone a ouvert ses portes dans le quartier Industrie-OTAN (avec déjà 71 places). L'école des Étoiles a été réalisée via la reconversion d'un immeuble de bureaux en une école, du réseau libre non confessionnel. Le projet intégrera prochainement une école secondaire. Ce type d'opération peut particulièrement se développer dans ce quartier où la vacance de bureaux est élevée et permet d'offrir un potentiel important de reconversion.

En ce qui concerne l'évolution de la capacité d'accueil relative dans l'enseignement secondaire, Evere a été identifiée comme une commune potentiellement intéressante pour créer de nouvelles places dans l'enseignement technique et professionnel francophone ou éventuellement dans l'enseignement général néerlandophone.

< BESOINS EN PLACES SCOLAIRES DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE (RBC),

Source : étude « Création de places dans l'enseignement secondaire. Évaluation et localisation des besoins en Région de Bruxelles-Capitale » réalisée à la demande de la cellule Écoles

Nombre total de places en milieu d'accueil par enfant 2017



Nombre total de places en milieu d'accueil par enfant

- < 0,15
- 0,15 - 0,25
- 0,25 - 0,35
- 0,35 - 0,65
- > 0,65
- Pas de places
- Non disponible

Moyenne régionale : 0,37

Sources : IBSA, Kind en Gezin, ONE ; Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) (Registre national)

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ©



L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS

L'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

Les États membres de l'Union européenne se sont engagés à fournir des places pour au moins 33 % des enfants de moins de trois ans. En 2014, le taux de couverture en Région bruxelloise atteignait ce taux.

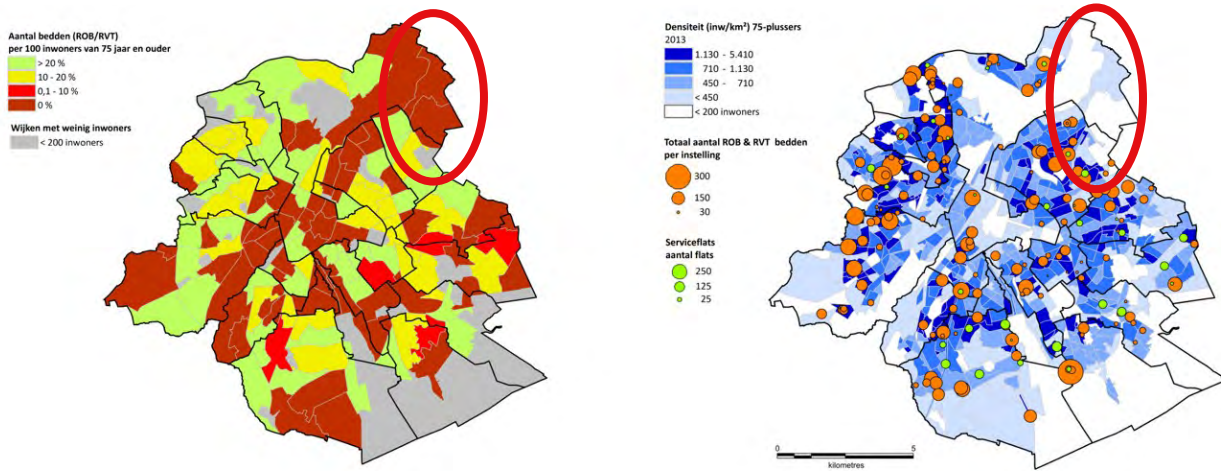
Les quartiers du POT comptent 22 établissements d'accueil de la petite enfance

Hormis la crèche implantée dans le quartier Reine Élisabeth (mais qui reste réservée aux collaborateurs du site), aucune infrastructure de ce type n'est présente dans le quartier Industrie-OTAN.

En 2017, le taux de couverture du POT côté bruxellois était au-dessus de la moyenne régionale, avec un taux moyen de 40 % (source : IBSA, 2017). Néanmoins, lorsqu'on examine dans le détail la situation des différents quartiers, on constate que le quartier Conscience n'accueille que 21 % des enfants. Le quartier Léopold III atteint, quant à lui, un taux de 61 %.

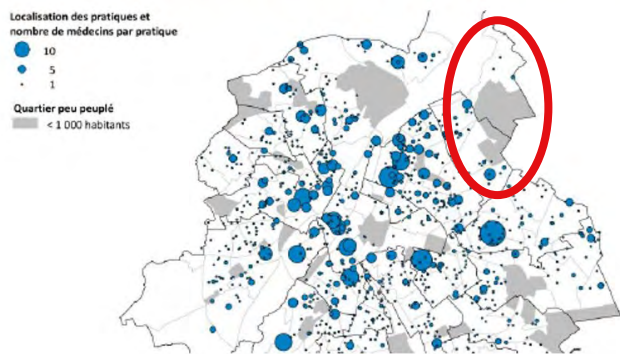
NOMBRE DE PLACES D'ACCUEIL PAR ENFANT, 2017

< IBSA, Monitoring des quartiers



Bron: Rijksregister 2013 (via wijkmonitoring); GGC; Vlaamse Gemeenschap; Inforhome

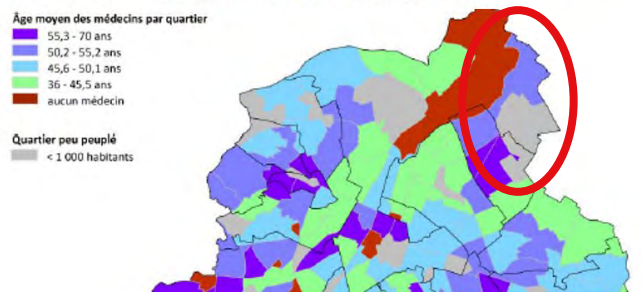
LOCALISATION DES MÉDECINS GÉNÉRALISTES EN RÉGION BRUXELLOISE, 2017



Source: FBHAV-FAMGB & BHAK
Cartographie: Observatoire de la Santé et du Social

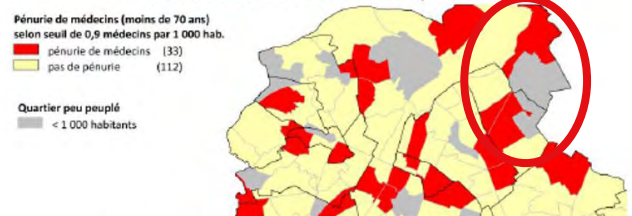
Source 2018 : <http://www.ccc-ggc.brussels/fr/news/publication-cartographie-de-la-medicine-generale-bruxelles>

ÂGE MOYEN DES MÉDECINS GÉNÉRALISTES PAR QUARTIER, RÉGION BRUXELLOISE, 2017

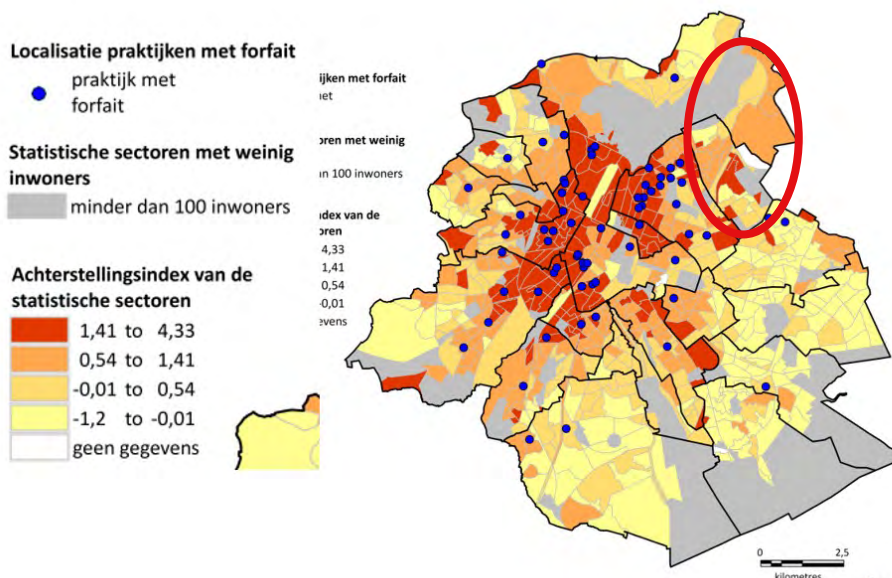


Source: FBHAV-FAMGB & BHAK
Cartographie: Observatoire de la Santé et du Social

QUARTIERS CONFRONTÉS À UNE PÉNURIE POTENTIELLE DE MÉDECINS GÉNÉRALISTES, 2017



Pénurie potentielle de médecins généralistes dans les quartiers Conscience et Léopold (étude OSSB)



Bron: POD MI; FAMGB & BHAK

L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS

L'ACCUEIL POUR LES PERSONNES ÂGÉES

La récente croissance des populations âgées de plus de 60 ans (et notamment les plus de 80 ans) pose la question du besoin accru en structures adaptées à leur accueil. À Bruxelles, la moyenne régionale de lits disponibles pour l'accueil des personnes âgées est de 8,8 lits pour 100 personnes. Le POT est assez bien fourni en équipements d'accueil pour personnes âgées, à l'exception de Haren.

Selon une étude de programmation pour Bruxelles réalisée en 2012 par la VUB et le Kenniscentrum Woonzorg Brussel, il est intéressant aujourd'hui de développer de nouvelles formes d'accueil des personnes âgées vu le grand nombre de structures d'hébergement (de type Maison de repos et Maison de repos et de soins) et la croissance démographique annoncée des seniors. Celles-ci visent soit à maintenir le plus longtemps possible ce type de population dans leur domicile et à privilégier l'habitat groupé intergénérationnel, soit à faciliter l'accessibilité à des « chaînes de soins » (petites structures de soins : centres médicaux, infirmiers, pharmacies...) localisées à proximité des populations les plus âgées.

LOCALISATION DES CABINETS DE MÉDECINE GÉNÉRALE, ÂGE MOYEN ET MANQUES

< Bruxelles sociale

CABINETS DE MÉDECINE GÉNÉRALE

De manière générale, on peut dire que l'âge moyen des médecins généralistes est supérieur à 55 ans dans le POT, à l'exception des quartiers Paix et Paduwa. Les quartiers (Conscience, Haren, Léopold III) seront par conséquent confrontés à des pénuries dans un avenir proche. Dans les quartiers Paduwa et Paix, on ne s'attend pas à une pénurie.

Il n'y a pas de cabinets avec un système de paiement forfaitaire dans les quartiers du POT ; ceci serait toutefois intéressant dans certains quartiers du POT.

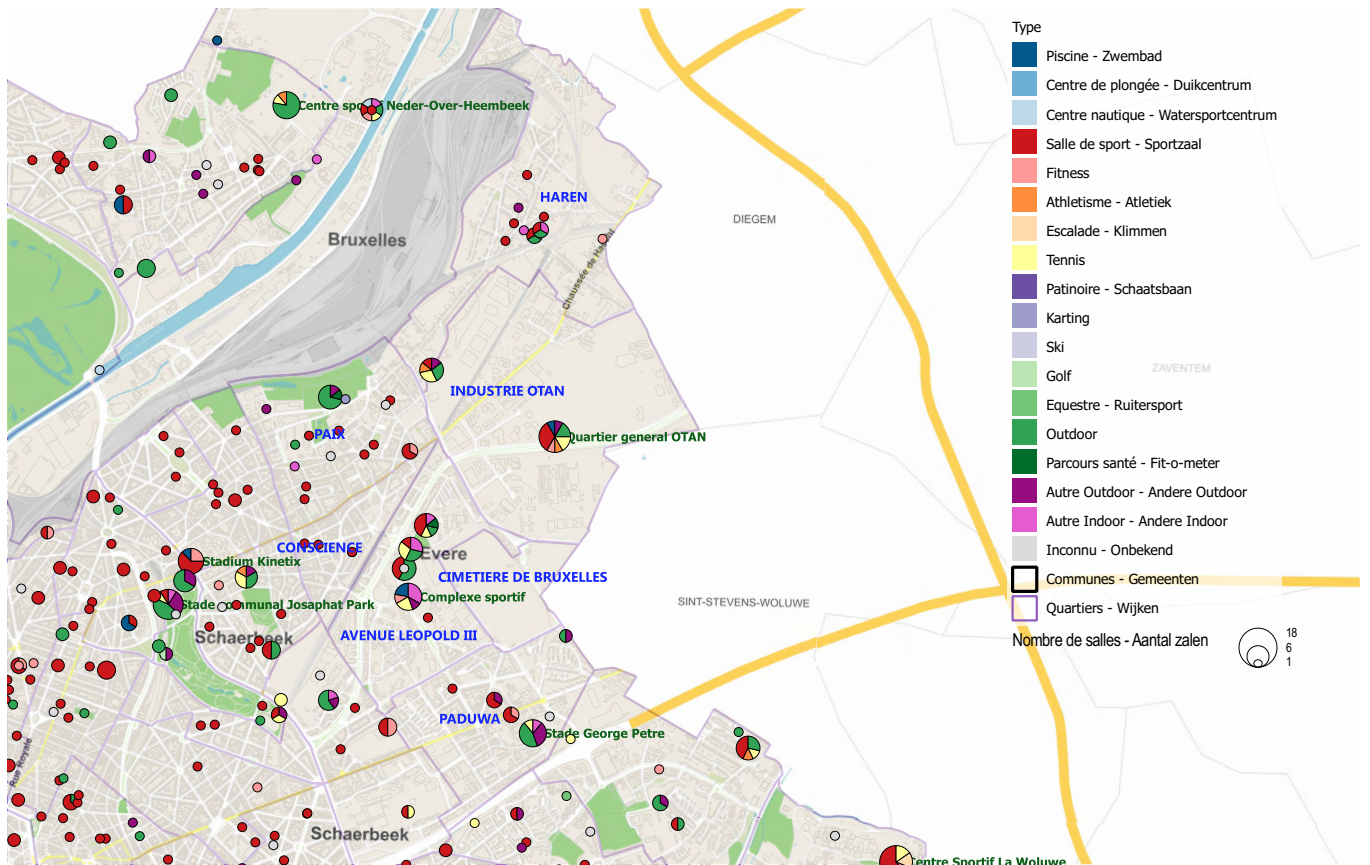
LES ÉQUIPEMENTS SOCIAUX

L'offre en équipements sociaux reprend les services d'aide sociale (CPAS, insertion socioprofessionnelle...), de soutien scolaire, de formation pour adultes.

Les équipements sociaux sont exclusivement implantés dans les quartiers Paix et Conscience. On retrouve 1 service social communal, 2 CPAS et 1 antenne Actiris, 1 agence locale pour l'emploi (ALE), 2 centres de formation pour adultes et 4 équipements destinés au soutien scolaire.

Ce type d'offre est inexistant dans le quartier Industrie-OTAN.

ÉQUIPEMENTS SPORTIFS - 2020 - SPORTINFRASTRUCTUREN



L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS

OBSERVATIONS GÉNÉRALES À EVERE ET HAREN

Pratique sportive : toute activité physique ou sportive exercée au sein d'une organisation sportive.

Pour la Commune d'Evere :

- Dans la moyenne de la RBC
- Sports les plus pratiqués : football, tennis, hockey
- Pourcentage le plus faible de pratique sportive des femmes de la Région, à savoir 20 % des sportifs = (2 x moins que Woluwe-Saint-Lambert)

Offre sportive : nombre d'organisations sportives dans la Commune

26 organisations/10 000 Everois = au-dessus de la moyenne de la RBC (20/10 000 habitants)

- Grande diversité de l'offre
- Infrastructures scolaires très ouvertes aux organisations sportives (plus de 70 % contre 51 % en RBC)

Infrastructures : équipement permettant de pratiquer une ou plusieurs activités physiques/sportives

- Au-dessus de la moyenne de la RBC
- Surtout au sud de la zone, dans le quartier Léopold III (une petite partie dans les quartiers Conscience et Industrie-OTAN)

**l'analyse concerne la Commune d'Evere vu qu'elle représente la majeure partie du périmètre étudié. La réalité de la zone de Haren diffère peut-être des observations qui pourraient être faites dans le cadre d'une analyse axée sur la Ville de Bruxelles.*

Aperçu des équipements sportifs existants :

- Les principales infrastructures publiques (complexe sportif et piscine) se situent principalement autour du boulevard Léopold III.
- Le quartier Conscience est le moins bien équipé de la zone. Il y a peu d'infrastructures et peu de variété dans les disciplines proposées
- Le quartier « Industrie-OTAN » dispose de grands équipements, mais ceux-ci ne sont pas accessibles au grand public
- Le quartier de Haren abrite des infrastructures sportives locales, avec une vie sportive locale relativement développée, dont un centre sportif,
- Le stade Georges Pètre, situé dans le quartier Paduwa, est géré par la Commune de Saint-Josse

TYPOLOGIE DE L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

ANALYSE DES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

PISCINE

La piscine Triton affiche un taux d'occupation de 100 % en journée et de 70 % en soirée et le week-end. La piscine de l'OTAN n'est pas accessible au public et n'offre pas la possibilité de décharger Triton.

SALLES OMNISPORTS

Le périmètre est bien équipé en salles de sport, nombre d'entre elles se trouvant dans les écoles : cela demande de les ouvrir en dehors des heures d'école. Heureusement, à Evere, un pourcentage relativement élevé de ces infrastructures scolaires (71 %) sont ouvertes.

La déclaration de politique générale 2019 - 2024, on insiste pour poursuivre cette initiative d'ouverture.

PISTES D'ATHLÉTISME

Les pistes d'athlétisme, situées sur le site de la STIB et près de l'OTAN, ne sont pas accessibles au public.

TERRAINS EXTÉRIEURS

Absence d'un terrain de football et de basket dans le quartier Conscience (quartier très habité avec une population jeune).

AUTRES ÉQUIPEMENTS

- Fitness, street workout et parc santé : manque d'équipement dans le quartier Conscience
- Parc de skate : infrastructure au centre sportif Triton
- Pétanque : bonne couverture du territoire grâce aux terrains de Saint-Vincent (Kerkhoek Pétanque)
- Tennis de table en plein air : manque dans la zone
- Balade verte : accessible assez rapidement depuis le périmètre

RECOMMANDATIONS

- Favoriser l'aménagement de terrains omnisports extérieurs et de grandes aires de jeux
- Favoriser l'implantation de nouveaux types d'équipements : salle d'escalade, piscines, athlétisme indoor, vélodrome, paddle...
- Encourager l'ouverture des équipements scolaires, de l'OTAN, de la STIB, de la future école européenne, etc.
- Prévoir des équipements sportifs locaux (dans le tissu urbain ou dans les parcs) : fitness, street workout, mini-basketball, tennis de table Square Pieter Hauwaerts, parc en face de la Maison communale, Avenue Notre-Dame du côté de la Chaussée de Haecht
- Un sentier de promenade en forêt est réalisé = occasion pour les coureurs (habitants et travailleurs)
- Une nouvelle grande infrastructure sportive (hockey, athlétisme, rugby) pourrait être installée sur le terrain de la Défense.

Financements potentiels

RBC : rénovation, aménagement d'infrastructures : plan d'investissement triennal + équipements locaux

Cocof/VGC : subventions d'exploitation et de promotion, subventions pour petites infrastructures privées

Adeps : promotion, achat de matériel, subventions à des fédérations, centres sportifs locaux...

Bruxelles Environnement pour des projets dans des parcs : développer un partenariat avec la Flandre dans le cadre du grand espace ouvert se rapportant aux deux régions.

IL FAUT ACCORDER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AU QUARTIER CONSCIENCE



L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS

L'OFFRE CULTURELLE

L'offre en équipements culturels reprend les musées, les bibliothèques, les centres culturels et les salles de spectacles. Il s'agit principalement d'une offre à portée locale.

Sur la totalité du POT, cette offre est relativement bien développée, mais répartie de manière inégale. On compte 4 musées, 2 bibliothèques, 2 centres culturels et 1 salle de spectacles, principalement localisés au nord d'Evere. L'offre est principalement axée sur le local.

Ce type d'équipements est totalement absent dans le quartier Léopold III, alors que la demande semble exister, en particulier des salles de rencontres, des salles de réunions, notamment pour les personnes âgées mais aussi pour les associations, avec des horaires d'ouverture et de fermeture plus flexibles...

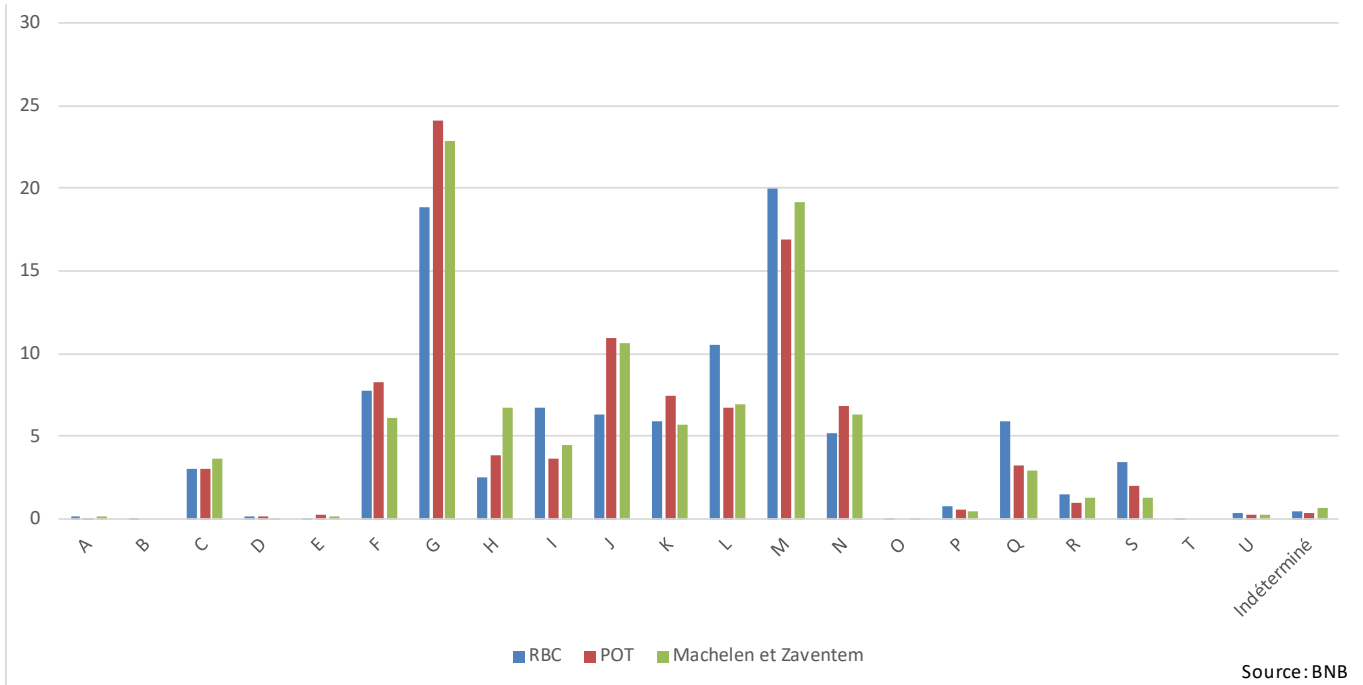
Des équipements culturels métropolitains de plus grande envergure ne sont pas non plus présents dans le POT.

CONSTATS

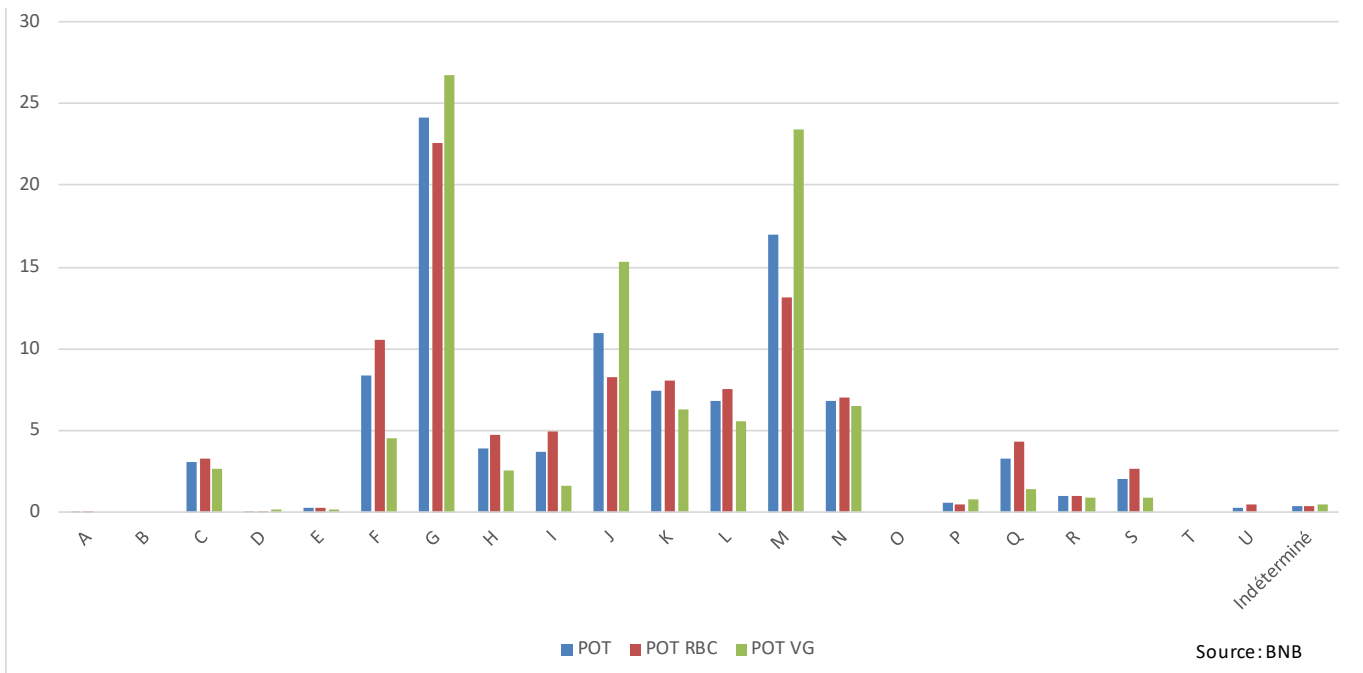
- *Un fort contraste est/ouest dans l'offre quantitative en équipements, notamment socioculturels.*
- *Une offre suffisante du côté bruxellois pour couvrir les besoins actuels en matière d'enseignement et d'accueil de la petite enfance, mais vu l'importante croissance démographique dans ces quartiers, il convient de surveiller cela de près.*
- *Une offre potentielle de reconversion de bureaux en équipements.*
- *La qualité de certains équipements à améliorer.*
- *De nombreuses structures d'accueil pour personnes âgées, mais éventuellement des manques de cabinets de médecine générale à l'avenir.*

07 /
ÉCONOMIE

ANALYSE SECTORIELLE 2013-RBC/POT/MACHELEN ET ZAVENTEM
 (% de chaque secteur par rapport au nombre total d'entreprises)



ANALYSE SECTORIELLE 2013-POT/POT RBC/POT MACHELEN ET ZAVENTEM
 (% de chaque secteur par rapport au nombre total d'entreprises)



ANALYSE SECTORIELLE

SITUATION EXISTANTE

Secteur - Code NACE

A Agriculture, sylviculture et pêche

B Industries extractives

C Industrie manufacturière

D Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné

E Distribution d'eau, gestion des déchets et des eaux usées et assainissement

F Construction

G Commerce, réparation de véhicules automobiles et de motocycles

H Transports et stockage

I Hébergement et restauration

J Information et communication

K Activités financières et d'assurance

L Activités immobilières

M Professions libérales et activités scientifiques et techniques

N Services administratifs et de soutien

O Administration publique et défense, assurances sociales obligatoires

P Enseignement

Q Santé humaine et action sociale

R Arts, spectacles et activités récréatives

S Autres services

T Activités des ménages en tant qu'employeurs, activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre

U Organisations et organismes extraterritoriaux

DYNAMIQUE SECTORIELLE

Lors de la rédaction de la première version du diagnostic en 2016, une analyse des secteurs économiques existants a été réalisée dans un périmètre qui diffère légèrement du POT actuel. Le périmètre comprend à la fois des quartiers en Région bruxelloise et en Région flamande. Pour ce faire, les données de la Banque Nationale des entreprises en 2013 ont été analysées.

En termes de dynamique sectorielle, la Région de Bruxelles-Capitale, le POT et les Communes de Machelen et Zaventem présentent des tendances similaires (graphique 1).

La plupart des entreprises se situent dans les secteurs du commerce (G), des activités spécialisées, scientifiques et techniques (M), ainsi que le secteur de l'information et de la communication (J) (Données Banque Nationale Belgique, 2013)

Néanmoins, on peut remarquer quelques différences : les secteurs G (commerce) et J (information et communication) sont un peu plus représentés dans le POT que dans la Région de Bruxelles-Capitale en général (avec des entreprises dans la « programmation, le conseil et d'autres activités informatiques »).

Si l'on regarde en détail les caractéristiques sectorielles dans l'entièreté du POT, on peut remarquer que les entreprises dans les secteurs du commerce (G), de l'information et de la communication (J) et des activités scientifiques, spécialisées et techniques (M) sont plus nombreuses du côté flamand.

Les entreprises dans les secteurs de la construction (F), du transport et de l'entreposage (H), de l'hébergement et de la restauration (I), des activités financières et des assurances (K) et de l'immobilière (L) sont plus nombreuses du côté bruxellois.

Trois entreprises de construction aéronautique et spatiale sont présentes sur les territoires de la Ville de Bruxelles et Zaventem, dont l'entreprise SABCA¹ (deux pôles d'activités) et ASCO Industrie SA.



< Source : données Banque Nationale, 2013

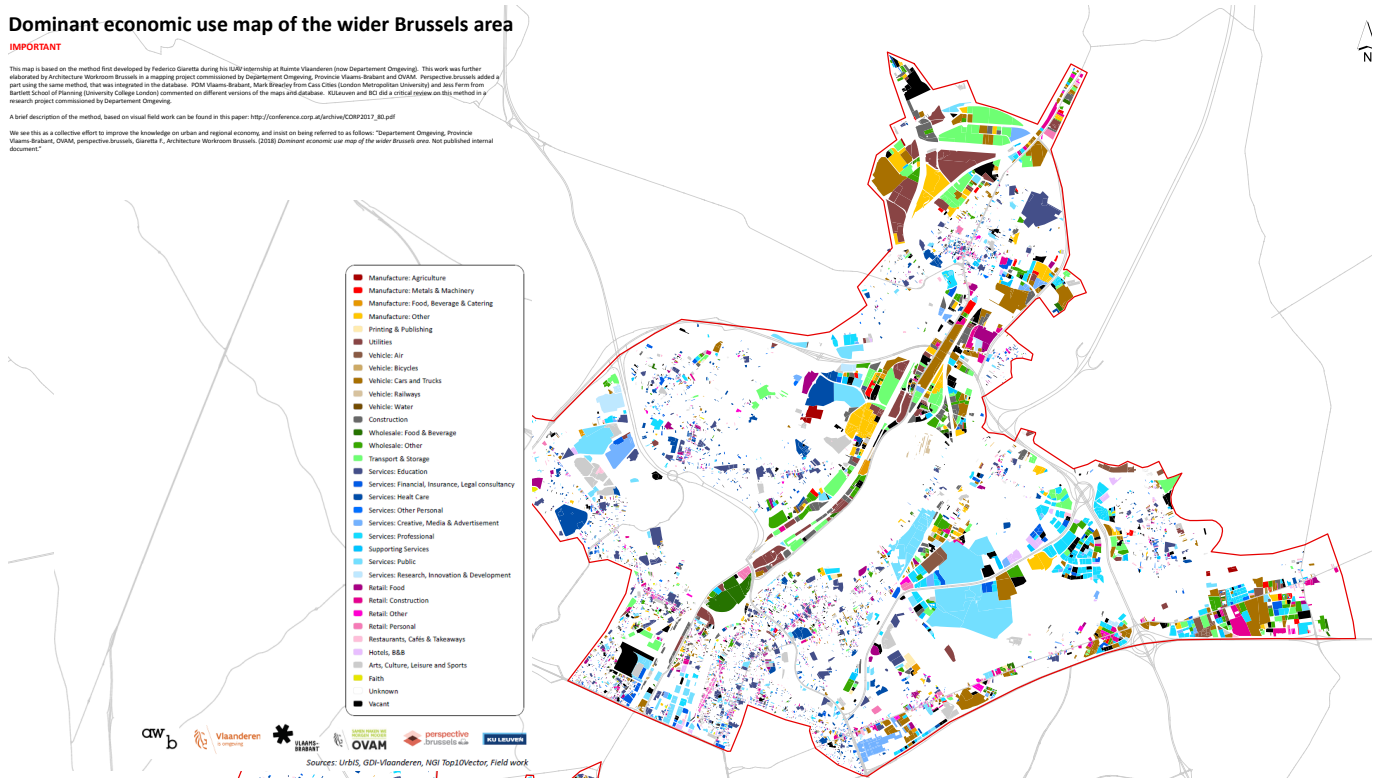
Dominant economic use map of the wider Brussels area

IMPORTANT

This map is based on the method first developed by Federico Garretta during his IAPR fellowship at Bureau Vlaanderen (now Department Omgeving). This work was further elaborated by Architecture Workshop Brussels in a mapping project commissioned by Department Omgeving, Province Vlaams-Brabant and OVAM. Perspective Brussels added a part using the same method, that was integrated in the database. POA Vlaams-Brabant, Mark Breeley from Cass Cities (London Metropolitan University) and Joao Fern from Bartlett School of Planning (University College London) commented on different versions of the maps and database. KICover and ICI did a critical review on this method in a research project commissioned by Department Omgeving.

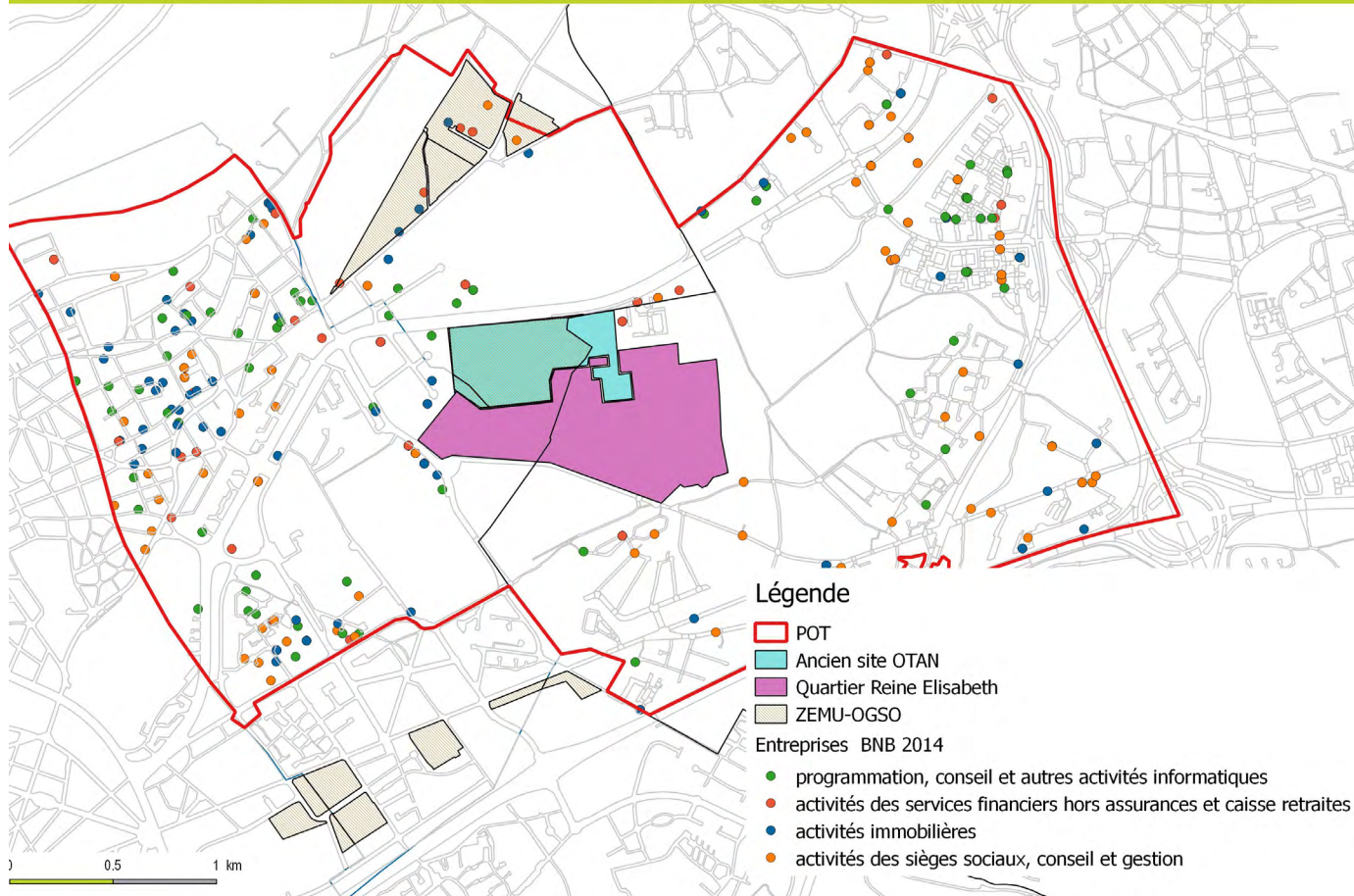
A brief description of the method, based on visual field work can be found in this paper: http://conference.cipr.at/archiv/COMIP2017_86.pdf

We see this as a collective effort to improve the knowledge on urban and regional economy and insist on being referred to as follows: "Department Omgeving, Province Vlaams-Brabant, OVAM, perspective brussels, Garretta F., Architecture Workshop Brussels, (2016) Dominant economic use map of the wider Brussels area: first published internal document."



Source : Flandre, cartographie des activités économiques, 2017

ENTREPRISES BNB, 2014: Secteurs et divisions les plus représentées



En termes d'entreprises présentes dans le POT, on retrouve les secteurs et divisions suivants :

- 46 : commerce de gros (G)
- 47 : commerce de détail (G)
- 62 : programmation, conseil et autres activités informatiques (J)
- 64 : services financiers, hors assurances et fonds de pension (K)
- 68 : exploitation et commerce de biens immobiliers (L)
- 70 : activités des sièges sociaux, bureaux de conseil en gestion (M)

Les entreprises présentes actuellement sur le site sont très diversifiées. Dans la pratique, ceci constitue un véritable atout. Ces entreprises sont complémentaires et créent aussi des synergies en termes de mobilité et d'équipements.

Par ailleurs, la Région flamande et la Région bruxelloise ont dressé, par le biais **d'un levé foncier pour la périphérie nord, un inventaire** des activités existantes dans cette zone (carte : Dominant economic use map of the wider Brussels area). L'inventaire a principalement été réalisé sur la base des caractéristiques spatiales externes et de l'entreprise présente à l'adresse physique. La forte présence de services publics se remarque dans la zone, mais aussi des services professionnels et un peu partout du commerce de détail, des activités industrielles et du commerce.

FONCTION AGRICOLE ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Selon Bruxelles-Environnement, la fonction agricole constitue un potentiel économique (et socioécologique) important qui pourrait être exploré plus activement.

Les différents flux économiques (eau, énergie, transport, logistique, déchets...) pourraient être testés localement pour évaluer la complémentarité des entreprises. La connaissance des besoins économiques et de mobilité des entreprises actuelles et futures pourrait aider à déterminer la configuration du futur boulevard.



SITES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

ZONE 1, 2, 3, 4 : ZONE
D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES
CITYDEV DA VINCI

ZONE 5 ET ZONE 6 : EX-OTAN ET
QUARTIER REINE ÉLISABETH

Source : PPAS DA VINCI

LE SITE DA VINCI

CARACTÉRISTIQUES

Le site, d'une superficie de 38,3 hectares, compte environ 42 entreprises et 6000 emplois et la proportion d'employés bruxellois est estimée à 40 % (Source : Citydev, 2015).

LES AMBITIONS DE CITYDEV

Citydev a les ambitions suivantes pour la zone :

- permettre l'extension de la SABCA sur une partie du terrain de l'ancienne caserne Albert 1^{er} (zone 1) ;
- permettre la densification du site d'activités économiques Da Vinci (zones 2 et 3) ;
- étendre le parc d'activités (zones 5 et 6).

ZEMU

Le développement d'une ZEMU (voir chapitre Planologie) en RBC dans le quartier Industrie OTAN et au sein du site de la Défense doit faire l'objet d'une attention particulière¹, en réfléchissant à son bon aménagement et à sa destination (quelles entreprises ?, quelle densité ? ...).

POINTS NÉVRALGIQUES

- Site datant de 1975 et qui commence à être dépassé ;
- Grandes parcelles sous-occupées ;
- Très faible densité (surface au sol/superficie du terrain) ;
- Pas de PPAS --> les affectations en ZIU ne permettent pas le B2B ;² mobilité et réaménagement des possibilités de parking ;
- Pas assez de vert.

POINTS FORTS

- Accessibilité multimodale ;
- Proximité de l'OTAN et de Brussels Airport.

Source : Citydev, 2016.

LES EMPLOIS DANS LE POT

Les principales entités pourvoyeuses d'emplois sur le périmètre du PPAS de Da Vinci et ses abords en Région de Bruxelles-Capitale étaient en 2016 :

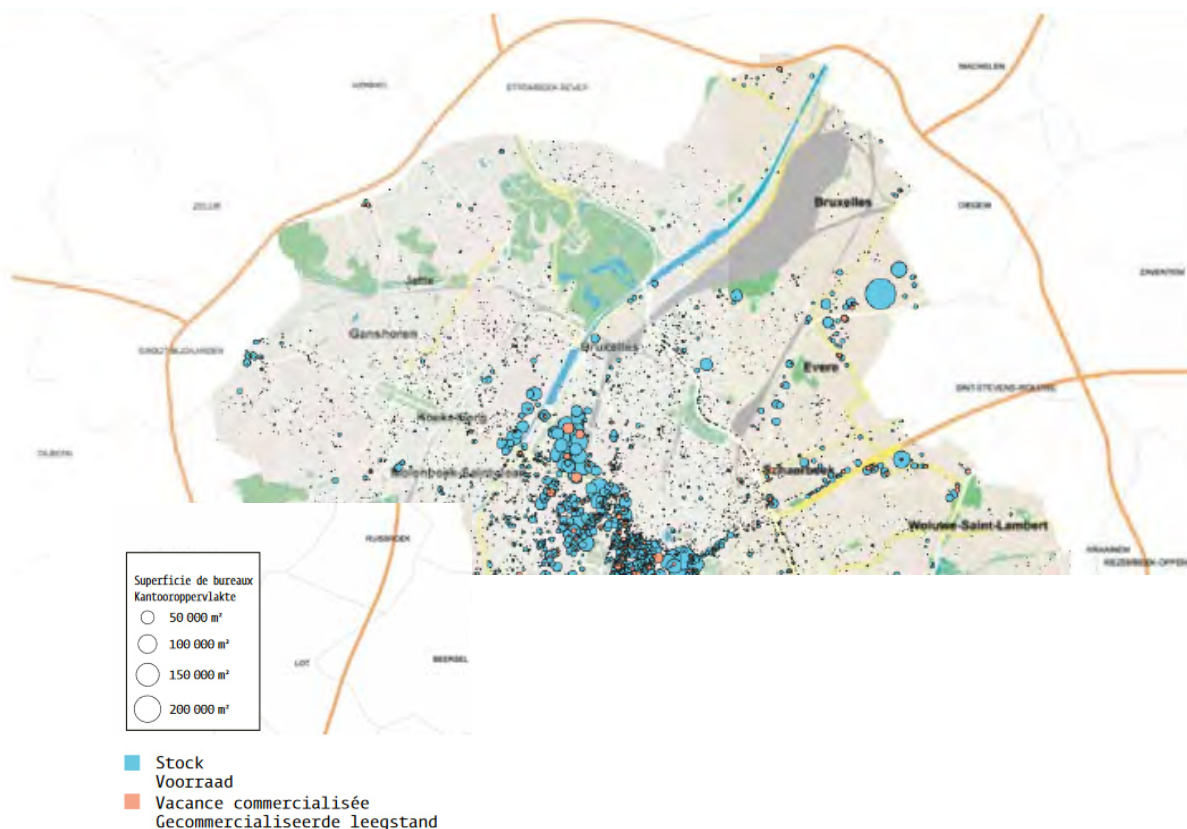
- la Défense : 3724 employés dans les différents bâtiments (administration, logistique, horeca...), dont 3544 postes de travail dans les bâtiments administratifs ;
- l'OTAN compte environ 4000 employés ;
- le parc Da Vinci regroupe 7232 employés (+ 654 employés à la SABCA) ;
- Les entreprises à Zaventem et Machelen comptent environ 13 600 et 30 000 employés avec en plus 3 entreprises de plus de 1000 employés.

La majorité des employés sur Da Vinci (31 %) viennent du Brabant flamand et de la Région de Bruxelles-Capitale (26,2 %) et 43 % viennent du reste du pays (source : PPAS Da Vinci). Zaventem et Machelen voient chaque jour arriver un grand nombre de navetteurs bruxellois (l'aéroport international, les pôles d'emploi situés en Région flamande...).

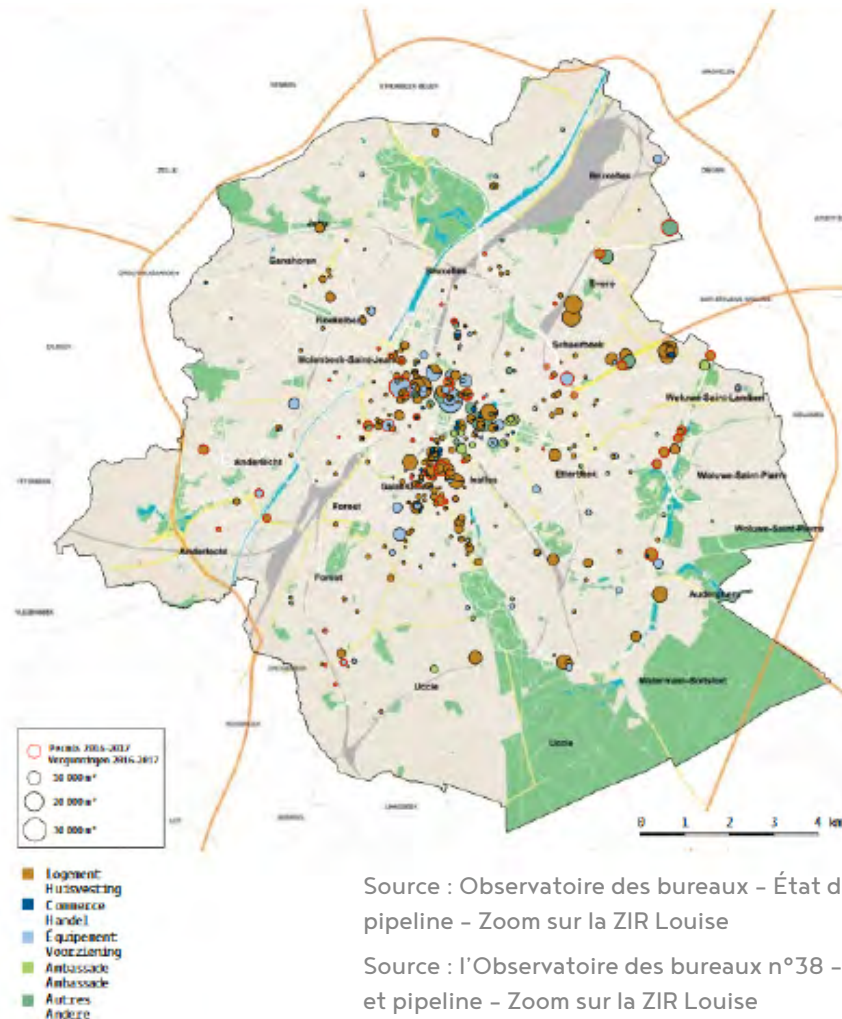
¹ Étant donné que citydev souhaite étendre sa zone d'entreprises Da Vinci.

² Citydev demandait dans le cadre de l'élaboration du PPAS de pouvoir accueillir également des activités BTOB dans l'optique d'une densification du site.

CARTE 1 Stock et vacance commercialisée
KAART 1 Voorraad en gecommmercialiseerde leegstand



CARTE 5 Conversions de bureaux (>500m²), autorisées entre 1997 et 2017, par type de destination
KAART 5 Reconverties van kantooroppervlakte (>500m²), toegestaan van 1997 tot en met 2017, per type bestemming



Source : Observatoire des bureaux – État des lieux 2016, 2017 et pipeline – Zoom sur la ZIR Louise

Source : l'Observatoire des bureaux n°38 – État des lieux 2016, 2017 et pipeline – Zoom sur la ZIR Louise

OBSERVATOIRE DES BUREAUX ET VACANCE DES BUREAUX

Sur 611 900 m² de bureaux (dont l'OTAN et Eurocontrol, qui représentent 280 000 m²), le taux d'inoccupation dans le POT est de 7,8 % contre un taux d'inoccupation de 7,5 % pour la Région dans son ensemble. Les principales raisons à l'inoccupation (à présent partiellement abordée) sont principalement la conséquence de l'âge de ces immeubles, construits dans les années 1970-1980, et de leur inadaptation à la demande actuelle (trop grands, pas assez flexibles).

Bien que ce pourcentage soit satisfaisant, il faut tenir compte des éléments suivants, qui nuancent la conclusion et marquent un marché des bureaux relativement peu dynamique.

- **Un grand mouvement de transformation/reconversion des immeubles de bureaux est en cours.** De nombreuses transformations ont déjà été réalisées, ont un permis de bâtir (112 037 m² pour ces deux catégories) ou sont encore en cours de traitement et n'ont donc pas encore de permis de bâtir (53 471 m²). 166 000 m² sur un total de 778 000 m² ont donc été ou sont cultivés, soit 21 % du stock de bureaux. Ces transformations ont largement contribué à la baisse du taux d'inoccupation. Cela vaut surtout pour la Rue Colonel Bourg, où un permis de bâtir a déjà été délivré en 2010 pour les premières transformations importantes. Les demandes de permis de transformation ont été accélérées en 2018 et 2019.

Les transformations/projets de transformation concernent les affectations suivantes :

- Habitations : Rue Colonel Bourg, Rue de Genève, Avenue Jules Bordet, Avenue Henri Matisse (- 119 000 m² de bureaux)
- Deux maisons de repos et de soins : Rue Colonel Bourg (- 17 600 m² de bureaux)
- Trois écoles : Avenue de la Métrologie, Rue de la Grenouillette (- 13 000 m² de bureaux)
- Équipements (Zone de police Nord, CPAS d'Evere, future école régionale des métiers de la sécurité, crèches)
- Commerces (projet Retail Park au coin de Leuven/Communautés)

- **Les possibilités de bureaux planologiques prévues par les PPAS n'ont jamais été exploitées**, notamment dans le quartier Astrid (voir ci-dessous, Rue de Genève) ou Avenue des Olympiades. Le parking public en plein air y occupe beaucoup d'espace, là où le PPAS 720 « Plaine des sports » permet notamment des bureaux.

- **Les permis pour les bureaux et activités de fabrication de biens immatériels n'ont pas été exploités**, par exemple :

- o Millennium Park Chaussée de Haecht 1805 : un seul des six immeubles de bureaux prévus a été construit, ce qui a donné 53 000 m² de bureaux (2010)

- o B-House Avenue Jacques Georgin : seule la partie logement (6 immeubles) a été achevée, mais pas le bâtiment de 3600m² qui devait abriter les activités de fabrication de biens immatériels.

- o Les surfaces nouvellement bâties (2018) jamais utilisées, destinées à des activités de fabrication de biens immatériels, font déjà l'objet d'une demande de permis d'urbanisme pour une salle de sport (Basic Fit). Il s'agit du rez-de-chaussée d'un des bâtiments résidentiels du projet B-House mentionné ci-dessus (2200 m²)

- o La Rue de Genève, où un permis pour 25 000 m² de bureaux (délivré en 2008, conformément au PPAS applicable aux terrains) n'a pas été exploité. Des logements ont finalement été construits (Genève Park, entre 2011 et 2015, 350 logements).

CARTE 3 Quartiers de bureaux en Région de Bruxelles-Capitale
KAART 3 Kantoorwijken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

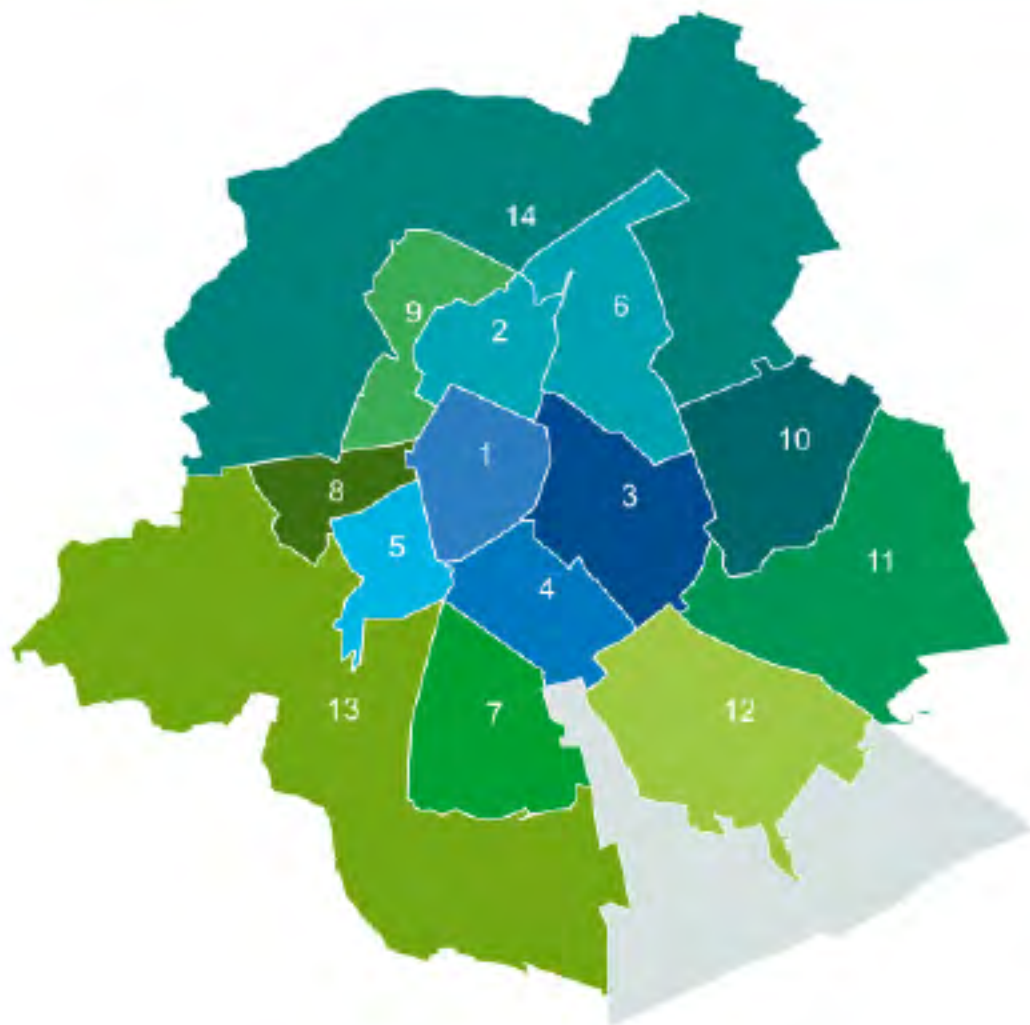


TABLEAU 1 Évolution du stock par quartier
TABEL 1 Evolutie van de voorraad per wijk

	Observatoire des Bureaux Overzicht van het Kantorenpark 37	Observatoire des Bureaux Overzicht van het Kantorenpark 38	Évolution Evolutie
1. Centre / Centrum	2.549.094	2.426.201	-122.893
2. Quartier Nord / Noordwijk	1.730.969	1.732.833	1.864
3. Quartier Européen / Europese wijk	3.442.159	3.425.693	-16.466
4. Quartier Louise / Louizawijk	998.423	908.445	-89.978
5. Quartier Midi / Zuidwijk	547.137	556.640	9.503
6. 1e Couronne NE / 1e Kroon NO	310.878	307.571	-3.307
7. 1e Couronne Sud / 1e Kroon Zuid	185.518	187.739	2.221
8. 1e Couronne SO / 1e Kroon ZW	81.560	81.443	-117
9. 1e Couronne NO / 1e Kroon NW	168.778	167.092	-1.686
10. 2e Couronne Est / 2e Kroon Oost	689.188	641.817	-47.371
11. 2e Couronne SE / 2e Kroon ZO	118.984	108.501	-10.483
12. 2e Couronne Sud / 2e Kroon Zuid	639.760	630.162	-9.598
13. 2e Couronne SO / 2e Kroon ZW	473.831	472.627	-1.204
14. 2e Couronne Nord / 2e Kroon Noord	822.013	1.022.399	200.386
	12.758.292 m²	12.669.163 m²	-89.129 m²
CBD (Central Business District)	9.267.782	9.049.812	-217.970
Décentralisé / Gedecentraliseerd	3.490.510	3.619.351	128.841

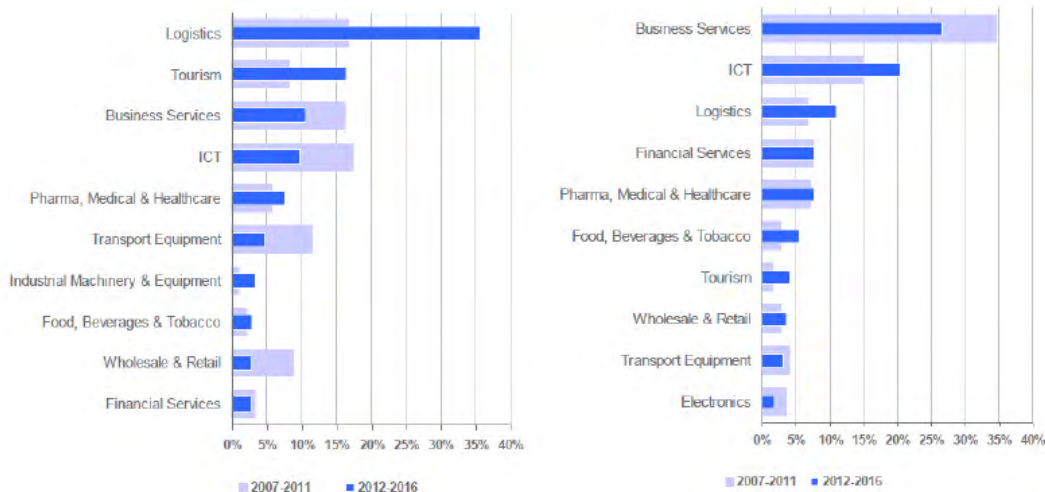
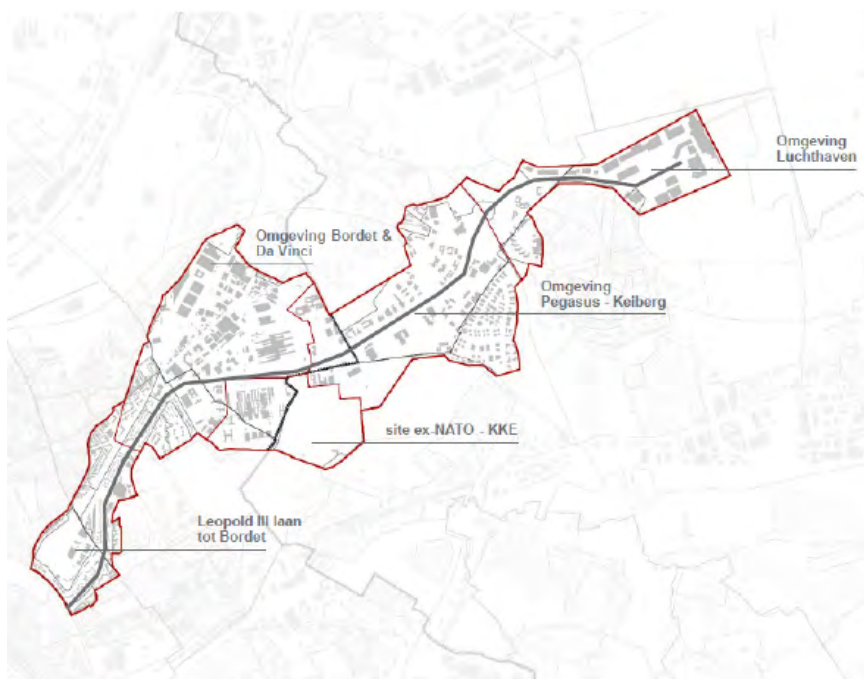
- **Les 3 bâtiments (45 000 m²) occupés par la Commission européenne dans la Rue de Genève sont vétustes** (construits en 1976, 1990 et 1992). Leur utilisation par la Commission remonte au déménagement lors des travaux de rénovation du Berlaymont. Pour le moment, rien n'indique que la Commission continuera à utiliser les bâtiments à l'expiration des baux ; voir Expertise du 12/12/2017 : « Les immeubles de bureaux situés Rue de Genève et Avenue Beaulieu seront évacués à moyen terme par la Commission européenne. »
Une étude un peu plus approfondie le démontre :
 - o Le numéro 6-8 est la propriété de la Commission européenne, le bureau Léopold III, qui a conclu en 2006 un contrat d'usufruit pour 15 ans (-> expire en 2021).
 - o Le numéro 12 est la propriété de Cofnimmo, dont l'usufruit en faveur de la Commission européenne cessera entre 2020 et avril 2022.
 - o Le numéro 1-5-3 est la propriété d'AG Real Estate.

- **Les projets de construction n'ont (toujours) pas été réalisés**, de même que le projet WOW de Banimmo (17 000 m² de bureaux à construire) sur une des parcelles restées inoccupées après la démolition des immeubles Honeywell le long de la Baselstraat.

- **Cofnimmo poursuit sa stratégie de réorientation de ses actifs dans le CBD.** Ainsi, la société a récemment vendu le numéro 175 de la Rue de Genève (partiellement inoccupé) ainsi que le numéro 105 de la Rue Colonel Bourg à Schaerbeek, où un projet de logement est en cours de développement. Cette réorientation témoigne de la perte d'intérêt pour le quartier en termes d'espace de bureaux.

- **L'inoccupation en immobilier de bureaux n'est pas nouvelle dans cette partie de la ville.** Le PCD d'Evere faisait état d'un taux d'inoccupation de 15 % en 1998, bien avant le début de la transformation des bâtiments de la zone.

- **Aucune nouvelle construction de bureaux n'a été enregistrée dans le périmètre**, à l'exception des bureaux de la société Endress Hauser dans la Rue Carli (2511 m², 2018).



Investissements étrangers dans la région métropolitaine bruxelloise (définition locale), part dans la création d'emplois et nombre de projets par secteur (top 10 ; 2007-2011 ; 2012-2016)

SOURCE :

Sector	Activity	Investerings-volume	Regionaal marktaandeel	Trend	Job value	Match met lokaal aanbod	Sector-prioriteit
ICT	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	4.3
Banking	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	4.1
Consultancy	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	4.0
Pharmaceuticals	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	3.9
Software & Web	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	3.8
Land Transport	Transport & Distribution	●	●	↔	↔	↔	3.6
Wholesale & Retail	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	3.6
Hotel	Hotel	●	●	↔	↔	↔	3.5
Architectural & Engineering	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	3.5
Legal	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	3.4
Insurance & Pension	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	3.3
Medical Devices	R&D center	●	●	↔	↔	↔	3.3
Advertising	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	3.3
Logistics	Transport & Distribution	●	●	↔	↔	↔	3.3
HQ	Headquarters	●	●	↔	↔	↔	3.3
Air Transport	Transport & Distribution	●	●	↔	↔	↔	3.2
SSC	Shared Services Center	●	●	↔	↔	↔	3.2
Wholesale & Retail	Transport & Distribution	●	●	↔	↔	↔	3.1
Pharmaceuticals	R&D center	●	●	↔	↔	↔	3.1
Automotive	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	3.0
Data Center	Data Center	●	●	↔	↔	↔	2.9
Software & Web	R&D center	●	●	↔	↔	↔	2.8
Medical Devices	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.7
Chemicals	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.7
Food	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.6
Real Estate	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	2.6
Security & Fund	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	2.6
Metals	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.6
Industrial Machinery	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.4
Communication Equipment	R&D center	●	●	↔	↔	↔	2.2
Aerospace	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.2
Accounting	Sales & Service office	●	●	↔	↔	↔	2.1
Automotive	R&D center	●	●	↔	↔	↔	2.0
Plastic	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.0
Electrical Equipment	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	2.0
Minerals	(Advanced) Manufacturing	●	●	↔	↔	↔	1.8
Electronic Components	R&D center	●	●	↔	↔	↔	1.8
Aerospace	R&D center	●	●	↔	↔	↔	1.4

Laag/klein ○ → ● Hoog/groot Hoog → Laag

RECHERCHE D'UNE STRATÉGIE PROGRAMMATIQUE ET ÉCONOMIQUE PORTANT SUR LE PÉRIMÈTRE LÉOPOLD IIIA201 DE JOSAPHAT À L'AÉROPORT

Cette étude a été réalisée à la demande des Régions flamande et bruxelloise et a un périmètre allant de Josaphat à Brussels Airport. La zone a été subdivisée en plusieurs sous-domaines sur la base de ses caractéristiques spécifiques.

L'objectif de cette étude était de se faire une idée claire tant de la demande (à savoir la structure et les tendances des flux d'investissements nationaux et étrangers et des exigences d'implantation fixées par les investisseurs) que de l'offre (à savoir les propres capacités d'attirer de nouvelles activités et de les développer). En se basant sur cette idée, il était en outre important de soutenir les choix de politique et les interventions stratégiques, de développer des stratégies d'aménagement territorial, de déterminer des groupes cibles, ainsi que de commercialiser dûment les atouts économiques.

ANALYSE DE LA DEMANDE DU MARCHÉ

Pour l'analyse de la demande du marché, on utilise la banque de données GLT (Global Location Tendances) d'IBM. Celle-ci enregistre les annonces de nouveaux projets d'investissement étrangers à travers le monde et renferme actuellement quelque 200 000 projets. L'objet de la banque de données est de suivre, de manière permanente, les choix d'implantation d'entreprises dans le monde entier. La région d'étude pertinente pour le périmètre de recherche est l'Europe de l'Ouest.

La forte croissance dans les secteurs de la logistique et du tourisme ne passe pas inaperçue, lorsque l'on observe la composition sectorielle des investissements étrangers dans la région métropolitaine bruxelloise. On constate parallèlement une augmentation du nombre de projets ICT, bien qu'il s'agissait en même temps de projets de moindre envergure. Les secteurs commerciaux et financiers restent en outre des secteurs majeurs. Les secteurs des moyens de transport, pharmaceutique et alimentaire ne sont pas négligeables d'un point de vue « investissements ».

Facteurs DE LOCALISATION ET ANALYSE COMBINÉE

En outre, pour chaque sous-domaine du périmètre d'étude et pour chaque secteur, les facteurs de localisation importants ont été examinés ; sur cette base, les secteurs ont été reliés aux sous-domaines et testés quant à leur compatibilité.

L'analyse combinée permet d'établir un classement de chaque facteur, sur la base des scores pondérés.

□ Cet aperçu prévoit un fondement analytique pour les groupes cibles économiques prioritaires en ce qui concerne le périmètre opérationnel, basé sur une mise en parallèle entre, d'une part, le tissu économique régional et, d'autre part, l'opportunité d'investir en Europe de l'Ouest.

□ En résumé, cette analyse nous apprend que les groupes cibles suivants sont prioritaires pour le développement ultérieur du périmètre opérationnel :

- Services ICT/logiciels et la R&D ;
- Services d'affaires et financiers, notamment en matière de consultance, en matière bancaire, d'ingénierie, juridique et publicitaire ;
- Sièges centraux ;
- Transport et logistique ;
- Hôtels et commerce de détail ;
- Fabrication de produits de qualité supérieure et R&D, notamment au niveau pharmaceutique, des dispositifs médicaux et automobile

In onderstaande tabel is middels een relatieve weging voor ieder van deze sector-activiteiten een prioritering aangebracht voor de eerder vastgestelde vestigingsplaatsfactoren.

Sector-activiteit combinatie	Factor 1 Bereikbaarheid OV	Factor 2 Bereikbaarheid Weg	Factor 3 Bereikbaarheid Fiets	Factor 4 Activiteiten & Functie- menging	Factor 5 Stedelijkheid	Factor 6 Uitstraling	Factor 7 Vastgoed & ontwikkelings- mogelijkheden
(Europees) distributiecentrum							
Hoogwaardige automotieve productie en O&O							
Software / ICT dienstverlening en O&O							
Hoofdkantoor							
Financiële en zakelijke dienstverlening							
Hoogwaardige pharma productie en O&O							

* lage prioriteit hoge prioriteit

Het is van belang op te merken dat deze tabel een gemiddelde weging weergeeft en dat deze prioritering bijgevolg niet absoluut is. Binnen elk van de sector-activiteit combinaties kan er een nog steeds een diversiteit aan vereisten voorkomen. Ter illustratie, binnen ICT zijn er verschillen denkbaar m.b.t. het belang van stedelijkheid, functiemenging en OV bereikbaarheid waarbij met name meer kleinschalige entiteiten met een creatieve insteek en een recruteringsfocus op pasafgestudeerden deze factoren een groter belang zullen toekennen.

Segment – HUIDIGE SITUATIE	Factor 1 Bereikbaarheid OV	Factor 2 Bereikbaarheid Weg	Factor 3 Bereikbaarheid Fiets	Factor 4 Activiteiten & Functie- menging	Factor 5 Stedelijkheid	Factor 6 Uitstraling	Factor 7 Vastgoed & ontwikkelings- mogelijkheden
Leopold III laan tot Bordet							
Omgeving Bordet & da Vinci							
Site ex-NATO - KKE							
Omgeving Pegasus - Keiberg							
Omgeving Luchthaven							

* lage prioriteit hoge prioriteit

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de hierboven beschreven segmenten in de beoogde situatie en hun scores op alle eerder vastgestelde vestigingsplaatsfactoren.

Segment – BEOOGDE SITUATIE	Factor 1 Bereikbaarheid OV	Factor 2 Bereikbaarheid Weg	Factor 3 Bereikbaarheid Fiets	Factor 4 Activiteiten & Functie- menging	Factor 5 Stedelijkheid	Factor 6 Uitstraling	Factor 7 Vastgoed & ontwikkelings- mogelijkheden
Leopold III laan tot Bordet							
Omgeving Bordet & da Vinci							
Site ex-NATO - KKE							
Omgeving Pegasus - Keiberg							
Omgeving Luchthaven							

* lage prioriteit hoge prioriteit

Pour cibler les mesures selon lesquelles les activités sectorielles – du périmètre opérationnel – sont les plus prometteuses, une analyse spatioéconomique de ce périmètre est nécessaire. Cette analyse a été menée sur la base des étapes suivantes :

1. Déterminer les facteurs de localisation du site ;
2. Prioriser les facteurs de localisation en fonction de l'activité sectorielle ;
3. Analyser le périmètre opérationnel selon les préférences de localisation ;
4. Analyser les plans du périmètre opérationnel ;
5. Analyser par zone, selon les facteurs de localisation ;
6. Faire correspondre les activités sectorielles avec leurs zones selon les facteurs de localisation

RECOMMANDATIONS STRATÉGIQUES

La zone **Léopold III - Bordet** peut jouer sur l'urbanisation de la région. Les entreprises peuvent utiliser les services présents à Evere. Les atouts de cette zone sont renforcés par les aménagements planifiés (par exemple les transports publics). Le principal point d'intérêt est la connexion du site de Josaphat à l'avenue Léopold III avec la garantie d'y intégrer des activités. Les sièges sociaux, les services financiers et commerciaux sont les cibles dont les attentes correspondent le mieux aux caractéristiques de la zone.

Les **environs de Bordet & Da Vinci** peuvent anticiper le développement de Bordet en un hub multimodal. Cependant, une attention suffisante devrait être accordée à l'équilibre du hub et à la valeur locative de Bordet. En cas de succès, la zone sera adaptée pour attirer d'importants groupes qui valoriseront la bonne accessibilité aux transports publics dont dispose la zone (par exemple, sièges sociaux, services financiers et commerciaux, services logiciels/TIC et R&D).

Le redéveloppement de Da Vinci en tant que tissu urbain dense et mixte est une condition préalable essentielle aux chances de succès de la région Nord-Ouest du site de l'ex-OTAN-QRE.

La zone **ex-OTAN-QRE** possède un fort potentiel d'accueil pour les fonctions suivantes : des projets mixtes dans le Nord-Ouest, des sièges sociaux le long de l'avenue Léopold III, le siège de la Défense partageant des installations (ex. District de la ville), un projet supplémentaire à grande échelle et un campus d'activités (par exemple, services logiciels/TIC et R&D, production pharmaceutique de haute qualité et R&D). La vue panoramique d'est en ouest contribue à stimuler l'attractivité de la zone. Une attention particulière devra être accordée à l'accessibilité par les transports publics (distances de marche) et à l'accès au trafic de marchandises. Pour les investisseurs potentiels, les incertitudes autour du processus de réaménagement représentent le plus grand risque.

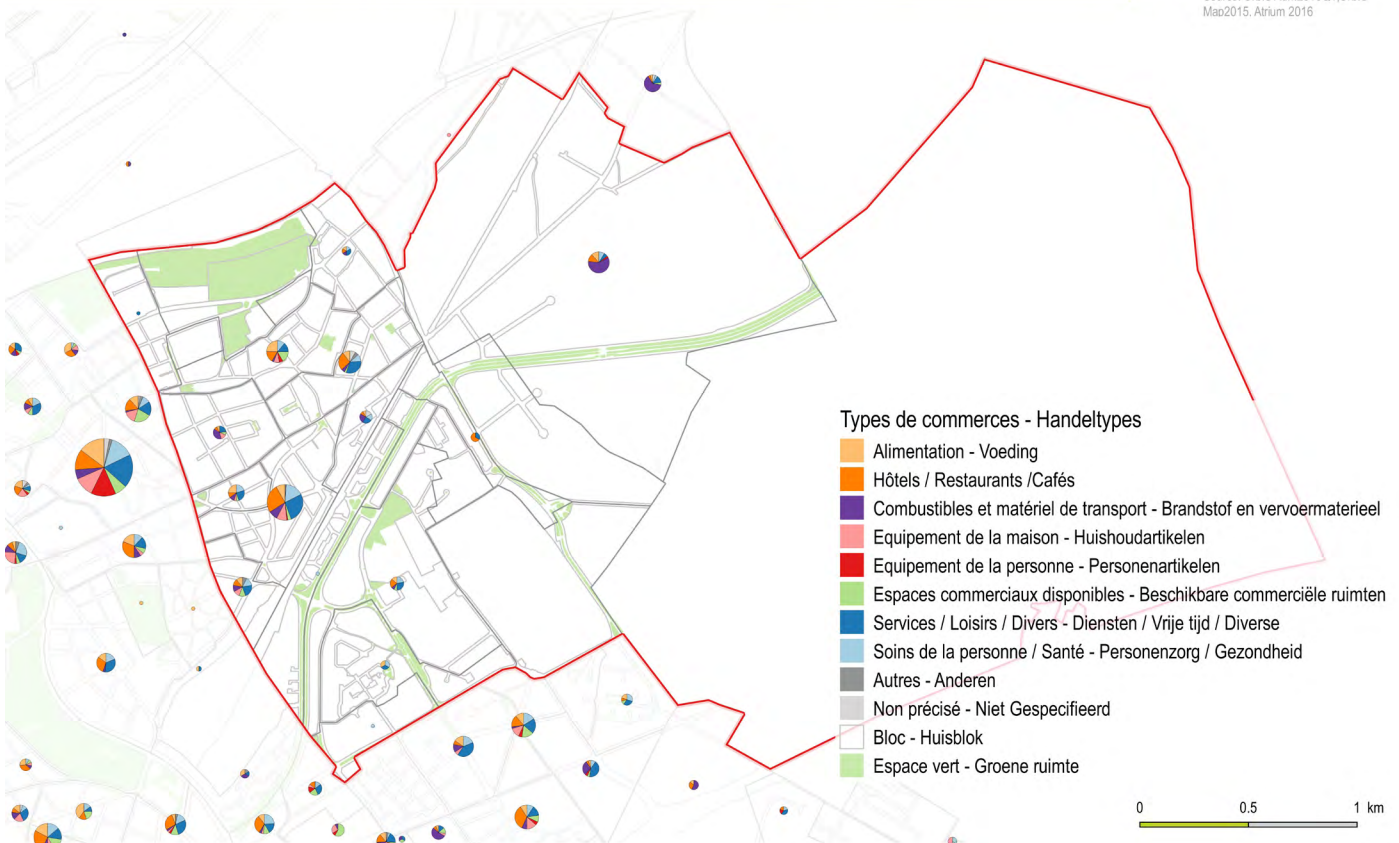
Dans la zone **Pegasus - Keiberg**, il existe actuellement un certain nombre de projets de (re)développement. La zone (à l'exception de Keiberg) reste active sur le marché de l'immobilier de bureaux. Grâce au réaménagement, de nouvelles fonctions pourraient y être introduites, et plus de connexion avec les environs pourrait être établie. Keiberg pourra jouer un rôle dans la mise en place d'un service de logistique/distribution (par exemple CDE). Les points forts de cette localisation sont : l'accessibilité des nouveaux arrêts des transports publics, la possibilité d'un changement durable de type de mobilité (réduction de la dépendance à la voiture) et l'apparition du boulevard européen en son sein.

Les **environs de l'aéroport** pourront renforcer leurs positions en mettant en œuvre certains projets dans le cadre de la vision stratégique 2040. Ils pourront également se positionner sur les activités à caractère professionnel. Leur bonne accessibilité via les transports en commun est une force. Leurs points d'intérêt sont : l'accessibilité à vélo et la possibilité d'obtenir un juste équilibre avec les opportunités de développement entre l'aéroport et les autres zones.



STRUCTURE COMMERCIALE - COMMERCIELE STRUCTUUR

ADT AGENCIE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
ATO . brussels 
 Source: UrbIS Adm2016Q1, UrbIS
 Map2015, Atrium 2016



DÉCATHLON

< photo ADT, 2015

* Décathlon

Ce projet est situé au niveau du site Da Vinci (nord) de Citydev, sur un terrain d'une superficie de 3 ha, à cheval sur les Communes d'Evere et de Haren. Pour permettre la réalisation du projet Décathlon, Citydev a accepté de prolonger le droit d'emphytéose conféré à ING Real Estate jusqu'au 31 décembre 2044.

Outre Décathlon qui sera le locataire principal, d'autres locataires devraient s'installer sur le site : des restaurants, des bars, ainsi qu'une salle de fitness. Le site est articulé autour d'une esplanade et d'un terrain de jeux/sport.

Ce magasin Décathlon, ouvert en janvier 2014, offre dans un premier temps 9000 m² de surface de vente, ce qui en fait le plus grand magasin Décathlon de Belgique. Cette surface pourra être étendue à 11 000 m² par la suite.

À terme, il emploiera 200 personnes, auxquelles viennent s'ajouter les 60 personnes attachées au siège social de Décathlon Belgique.

Le magasin compte également une crèche sur une surface de 478 m², un ensemble de 878 places de stationnement pour les voitures (579 places couvertes et 299 places à l'air libre), 16 places de stationnement couvertes pour les motos.

ACTIVITÉS COMMERCIALES

COMMERCES

- Sur le site Da Vinci (Citydev)

Un nouveau Décathlon a ouvert il y a quelques années à hauteur de Bordet. Ce magasin est pôle d'attractivité important.

Sur le site Da Vinci, les commerces sont peu présents : ils ne représentent en effet que 1 % des surfaces bâties hors-sol et 3 % des emprises au sol (PPAS Da Vinci). Les commerces sont principalement localisés le long de la Chaussée de Haecht

et l'Avenue J. Bordet, un centre commercial Delhaize (à l'Est), et Aldi et le Colruyt d'Evere à l'Ouest. En plus des deux grandes surfaces alimentaires, on dénombre ainsi quatre établissements horeca.

- sur le site de l'OTAN

Sur le site de l'OTAN, on recense également plusieurs équipements commerciaux et horeca : un restaurant, un bar, et des salles de réception, un bar-bowling, une supérette, un salon de coiffure, une agence de voyages, un point-press, un bureau d'assurances, un agent immobilier, une parfumerie, un opticien et un institut de beauté. Ceux-ci ne sont accessibles qu'au personnel de l'OTAN et n'ont donc pas d'influence sur le dynamisme du quartier et de ses environs.

- dans le reste du POT

Le centre d'Evere génère un dynamisme commercial à l'échelle communale. Il est aussi situé non loin du pôle Helmet à Schaerbeek. La chaussée de Louvain présente elle aussi un dynamisme commercial important. Cependant, sa partie la plus attractive est située relativement en aval du site, entre la place Madou et la place Saint-Josse.

Sur les secteurs jouxtant le périmètre, l'offre de commerces reste relativement faible par rapport à la moyenne bruxelloise, en particulier dans les quartiers « Avenue Léopold III » et « Haren », où l'on dénombre respectivement 2,82 et 1,75 commerce pour 1000 habitants, alors que la moyenne est de 4,28 pour l'ensemble de la Région Bruxelloise. Seul le quartier Conscience s'approche de ce chiffre avec une offre de 4,03 commerces pour 1000 habitants.

STRUCTURE COMMERCIALE – TYPES DE COMMERCES

< carte ADT

Source : Baromètre ATRIUM 2015



· à Evere

La chaussée de Louvain, au niveau du quartier Paduwa, représente un autre foyer de dynamisme commercial.

Le mercredi se tient le marché hebdomadaire dans le quartier Conscience. Rassemblant une centaine d'étals d'alimentation, maroquinerie, textiles, leurs, etc., il contribue à l'animation de la vie urbaine locale. Un marché artisanal se tient également tous les vendredis sur le parvis du cimetière de Bruxelles. Grâce à l'offre existante, les Everois peuvent faire leurs courses dans le quartier. Pour les autres achats, ils doivent se déplacer vers les centres commerciaux de la Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, la proximité de l'OTAN et de l'aéroport a induit une importance notoire de l'activité hôtelière, en particulier à Evere où l'on dénombre 4 hôtels (source : PPAS Da Vinci) comme l'hôtel Mercure et les appartements Airport sur l'Avenue Jules Bordet.

· en Flandre

Woluwe-Saint-Étienne compte peu de commerces, et a pour logique d'attirer les chalands vers le centre de Zaventem ou éventuellement en Région de Bruxelles-Capitale.

En bordure de l'E40 à Zaventem, on retrouve en particulier des commerces de vêtements, The Shopping Outlet offre 2000 m² de magasins d'usines. Sont également implantés à cet endroit des commerces d'équipement de la maison (Ikea en particulier) dont la zone de chalandise englobe l'Est de la Région bruxelloise.

Plusieurs activités commerciales du type horeca sont situées dans le noyau villageois de Zaventem.

(Source : Baromètre ATRIUM, 2014 et rapport sur les incidences environnementales Decathlon)

PAS DE NÉCESSITÉ D'UN NOUVEAU CENTRE COMMERCIAL SUR LE SITE DE LA DÉFENSE

Selon une étude, commandée dans le cadre du projet « Mediapark » à Reyers sur le potentiel et la programmation commerciale, il n'est pas opportun d'implanter un nouveau centre commercial dans cette zone de Bruxelles au regard de l'offre importante, actuelle ou à venir.

La première carte ci-contre décrit la zone de chalandise (1) du projet « Mediapark », s'étendant vers l'Est de Bruxelles. Elle montre que l'offre est suffisante et à proximité de la zone en projet.

La deuxième carte reprend les centres commerciaux (existants et les projets) à l'ouest de la RBC et montre également que l'offre est plus que suffisante.

Vu la distance limitée entre les deux sites (le pôle Reyers et le pôle Léopold III Défense-Otan se situent à une distance de 4 km), il ne semble pas nécessaire de créer un nouveau centre commercial de ce côté de Bruxelles.

(1) Afin de mesurer la pénétration prévisible, plus ou moins variable du projet commercial sur les habitants de la zone de chalandise, celle-ci a été subdivisée en trois secteurs distincts :

- Le secteur primaire couvre un rayon de 2 à 9 km pour des temps de trajets moyens de 5 à 10 minutes dans des conditions normales de trafic ;
- Le secteur secondaire A correspond à celui sur lequel le projet commercial devrait avoir une influence moindre compte tenu de la proximité de l'offre des Hauts de la Ville et de l'hypercentre de Bruxelles à l'Ouest ;
- Le secteur secondaire B correspond à celui sur lequel le projet aura un taux de pénétration plus important, notamment dans sa partie Est, compte tenu de la faiblesse de l'appareil commercial (un seul pôle structurant : le centre-ville de Louvain).

< PROJET COMMERCIAL MEDIAPARK - ÉTUDE DE POTENTIEL ET DE PROGRAMMATION COMMERCIALE

Source : Du Rivau Consulting, décembre 2014

CONSTATS

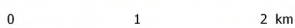
- *Le POT connaît une dynamique économique importante en raison de la présence de grands groupes industriels et de sa position stratégique dans l'espace régional, en entrée de ville et à proximité de Brussels Airport.*
- *Des zonings d'entreprises qui accueillent des secteurs très différenciés (pas de stratégie sectorielle).*
- *le marché des bureaux est peu dynamique, mais la vacance a fortement diminué suite à la reconversion des bureaux en d'autres fonctions.*
- *Les activités commerciales sont peu représentées dans le POT. Il n'est néanmoins pas opportun d'implanter un centre commercial dans ce périmètre vu l'offre importante, existante ou en projet au nord de Bruxelles (NEO, U Place...).*
- *Le secteur de l'agriculture est encore actif dans le Woluweveld.*

08 /
MOBILITÉ

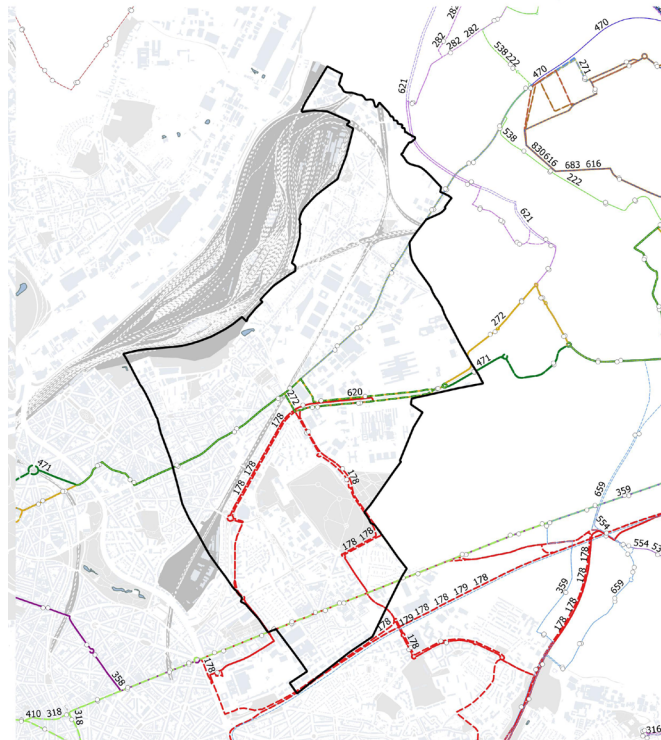
Réseau STIB dans le POT – MIVB netwerk in de TOP



Source : Bron Utb6, MIVB/STIB



Lignes de bus – De LIJN – Buslijnen



	STIB	DE LIJN
TRAM :	2 lignes : 55 (Rogier Da Vinci), 62 (Cimetière de Jette- Eurocontrol)	
BUS :	9 lignes : 12 Brussels Airport - Brussels City, 21 Brussels Airport - Luxembourg, 45 Saint-Vincent - Roodebeek, 59 Bordet Station - Hôpital Etterbeek-Ixelles, 63 Cimetière de Bruxelles - Gare Centrale, 65 Bourget - Gare Centrale, 69 Schaerbeek Gare - Jules Bordet, 80 Maes - Porte de Namur	6 lignes : 270 Brussel – Keerbergen, 271 Brussel – Kampenhout, 272 Brussel – Zaventem, 470 Brussel – Haacht, 471 Brussel – Zaventem, 620 Anderlecht – Zaventem



MOBILITÉ : SITUATION EXISTANTE

TRANSPORTS EN COMMUN

photo ADT



On constate différentes liaisons en transports en commun présentes dans le POT :

STIB/DE LIJN

Les liaisons en transports en commun sont principalement développées entre le site de la Défense et le centre de Bruxelles et entre le site de la Défense et l'aéroport de Bruxelles. Il n'existe pas de connexion entre la Défense et le noyau de Woluwe-Saint-Étienne ni avec le centre de Zaventem. Presque toutes les liaisons de transport public passent par Bordet.

La ligne de tram 62 traverse le POT le long du Boulevard Léopold III. Néanmoins, on compte peu de voyageurs sur cette ligne (comptage 2014 effectué par Bruxelles Mobilité à la halte « Da Vinci » : entrée de ville 600 voyageurs/jour, sortie de ville 450 voyageurs/jour). Cette ligne est toutefois amenée dans le futur à devenir une ligne de tram plus structurante, avec une connexion vers Brussels Airport et la gare du Nord (dans le cadre du projet BrabantNet de De Lijn).

La ligne 62 n'offre qu'une seule desserte et implique donc la nécessité de se rabattre vers d'autres lignes. Par ailleurs, le tram, ne circulant qu'en surface, même en site propre, croise des carrefours, ce qui réduit tend à réduire sa performance, en comparaison avec le métro.

Le pôle Bordet constitue quant à lui un point intermodal et permet d'accéder à des lignes de transports desservant différentes zones. L'arrivée du métro renforcera fortement l'attractivité de ce pôle.

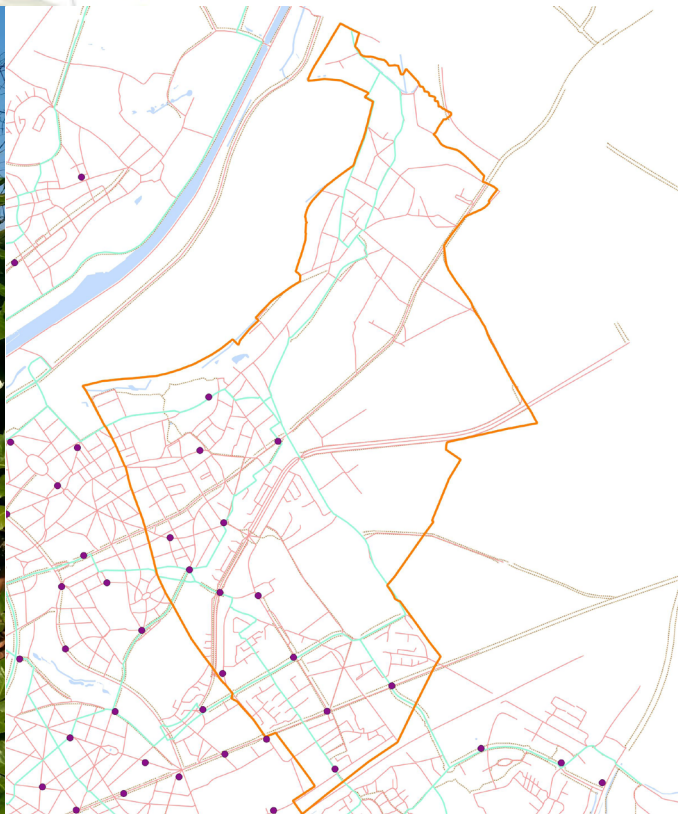
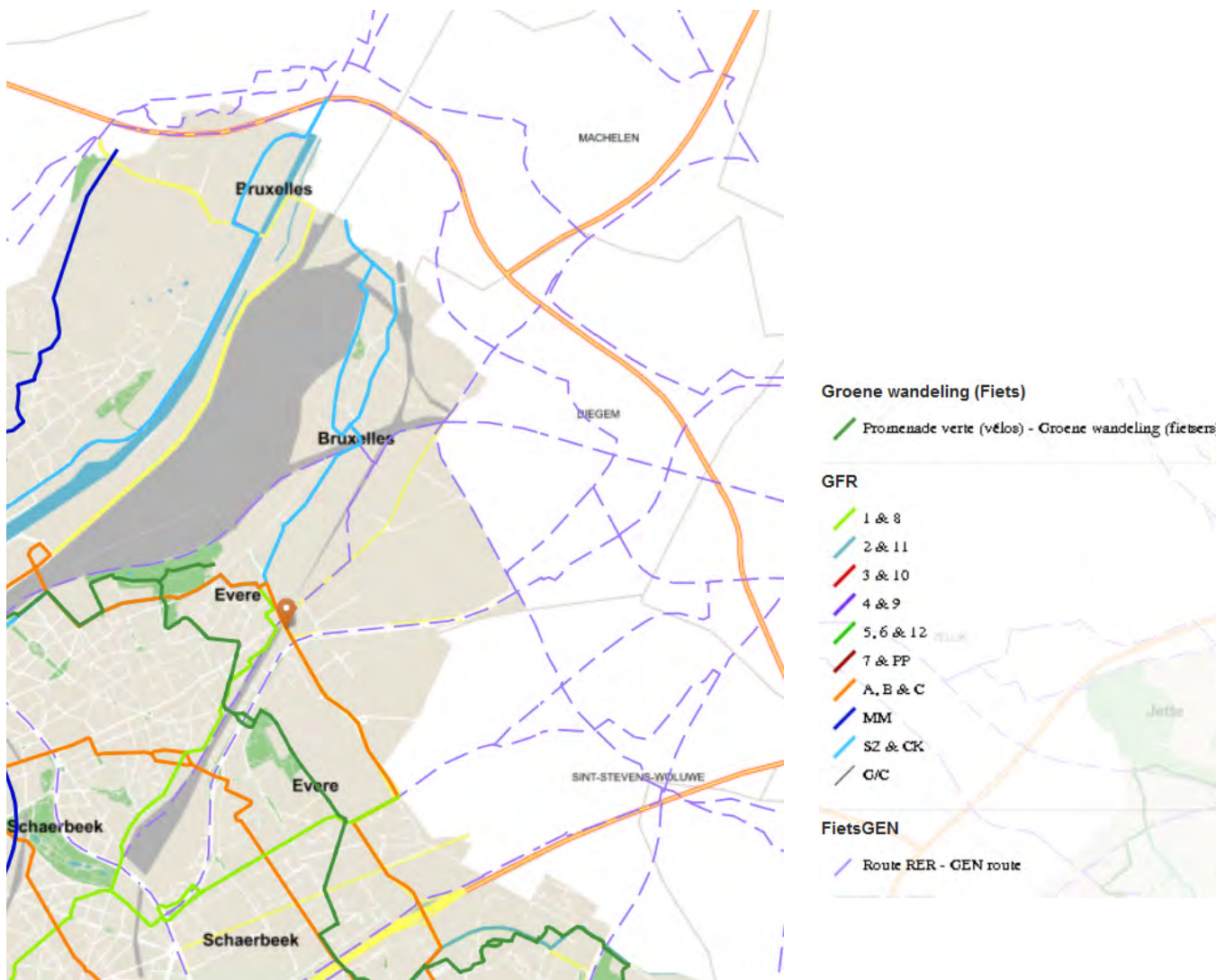
SNCB

La halte Bordet est située sur la ligne Hal-Malines, Malines-Luxembourg, Vilvorde-Alost. Cette ligne assure la desserte de l'est de la Région Bruxelloise et permet une correspondance avec la ligne 1 et 5 du métro, à la station Mérode.

Dans le cadre du Plan de déplacement des entreprises réalisé par la Région (Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité), une série de remarques et de recommandations ont été émises par rapport aux transports en commun : fréquence faible, horaires calqués sur la tranche 9 h - 17 h, pas ou peu d'accessibilité par des entreprises plus périphériques...

MISE EN SERVICE DU « DIABOLO »

L'objectif principal du projet Diabolo est de désenclaver la circulation ferroviaire autour de Brussels Airport en la détournant en partie de Bruxelles. Avec le Diabolo, l'aéroport sera directement relié aux lignes SNCB Malines/Anvers et Louvain/Liège. Cette future desserte de la gare de Brussels Airport est intéressante pour les utilisateurs des terrains d'entreprises dans le POT, qui est facilement accessible depuis l'aéroport en bus (De Lijn et STIB), et dans le futur avec le tram.



- ▭ POT_Defensie_Bordet
- villos
- icr
- réseau piéton - voetpaden
- aménagements cyclistes - fietspaden

0 200 400 600 800 1000 m

MOBILITÉ ACTIVE : CYCLISTES ET PIÉTONS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Les éléments de la mobilité douce du côté bruxellois sont :

- une station villo à Bordet ; on ne retrouve pas de stations villo vers le nord ni vers l'est, mais bien au sud ;
- présence de l'itinéraire cyclable régional 1a et 1b ;
- la promenade verte longe le cimetière de la Ville de Bruxelles au sud et fait la connexion avec le Moeraske à Schaerbeek.
- 1 autoroute pour vélos F3 (Bruxelles-Louvain également connue sous le nom de « route TGV »), qui a des ramifications avec d'autres autoroutes pour vélos.

< LOCALISATION ITINÉRAIRES CYCLABLES RÉGIONAUX, ITINÉRAIRES EXPRESS RÉGIONAUX (RER) ET LA PROMENADE VERTE

< Source : Bruxelles Mobilité, mobigis

RÉSEAU CYCLABLE TRANSRÉGIONAL

Le Woluweveld étant situé entre Bruxelles et l'aéroport, il constitue une zone de passage (potentielle) importante pour la mobilité douce. L'une des trois voies cyclistes rapides (potentielles) y passe, entre Louvain et Bruxelles, en l'occurrence la piste cyclable le long de la ligne TGV. Par analogie avec le RER pour les transports publics, on prépare aussi un RER VÉLO qui traverserait les deux régions et la province.

La voie cyclable supralocale qui longe le TGV devrait, à l'avenir, pouvoir remplir une fonction de voie cyclable rapide dans ce RER Vélo. La collaboration entre les deux régions est essentielle dans ce projet. Pour ces raisons, le trafic cycliste autour du Woluweveld et du Morenveld est l'un des principaux domaines d'action pour le futur développement d'un RER Vélo.

RÉSEAU POUR CYCLISTES ET PIÉTONS

< Source : BRUXELLES MOBILITÉ



Huidige knelpunten aan de site



Voici quelques points d'action stratégiques pour la

circulation des cyclistes et des piétons dans la région :

- Traversée Avenue du Bourget et voie vers Woluwé-Saint-Étienne

Cette traversée constitue actuellement un point névralgique, une passerelle pour cyclistes pourrait être une solution potentielle. En raison de l'aménagement d'un site propre de tram en Région de Bruxelles-Capitale, une passerelle pour cyclistes peut être un carrefour important pour la mobilité douce.

- Traversée RO et Zaventemse baan

Le RO est un point névralgique connu pour la mobilité douce. L'aménagement de la Zaventemse baan en piste cyclable a déjà été réalisé. La création d'une passerelle pour cyclistes est également encouragée. Via cette passerelle, il sera possible de circuler à vélo tant le long de la ligne TGV vers Bruxelles à partir de la gare de Zaventem que vers la Grand-Place via la Kleine Everse Weg.

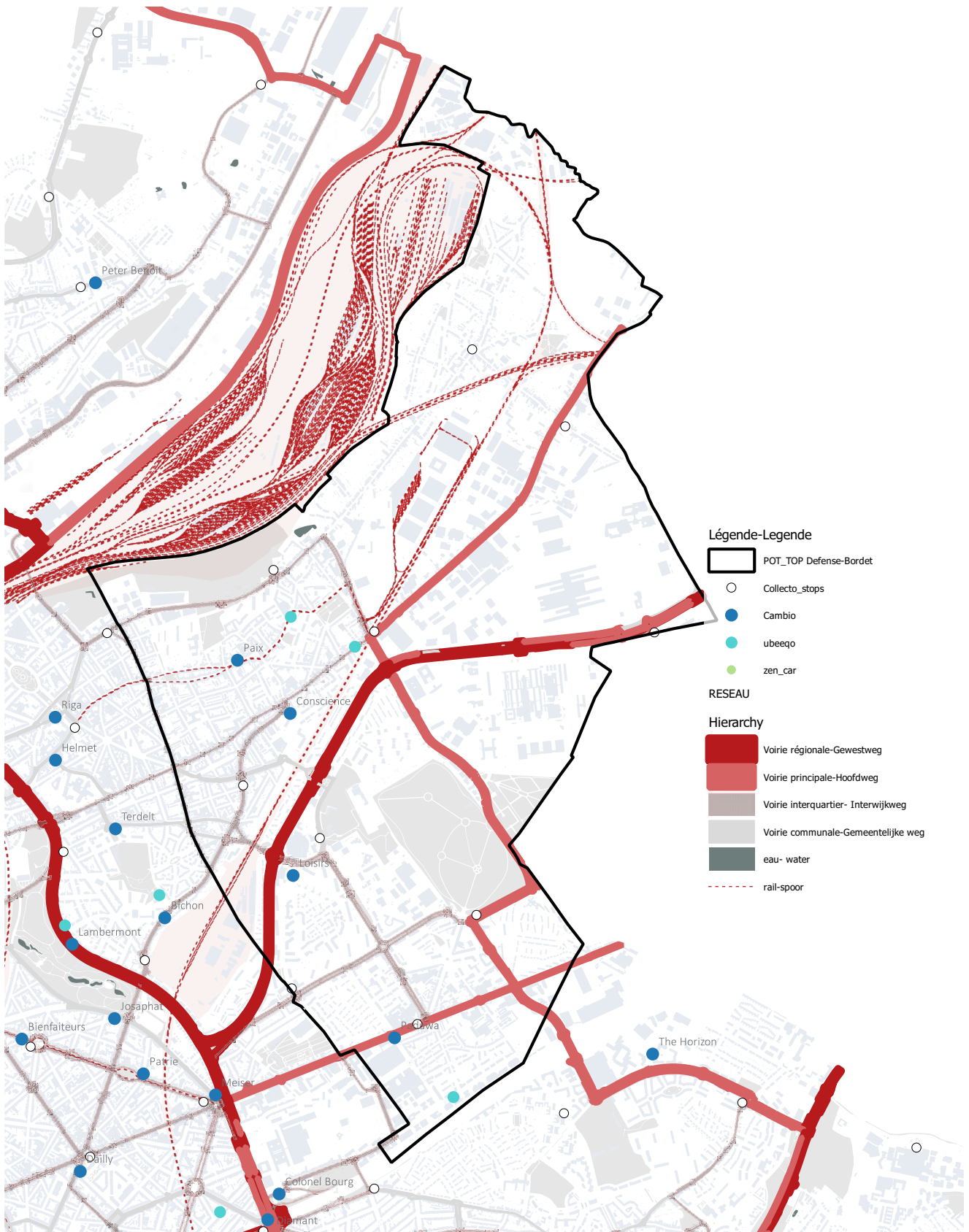
Des accords ont été pris avec le Ministère de la Défense de remettre en service la Zaventemse Weg disparue pour ce réseau cyclable, via le projet OASIS.

VOIES CYCLISTES ET PÉDESTRES EN RÉGION FLAMANDE ET EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

- réseau de points-nœuds pour les cyclistes Dijleland (point-nœud 51 et 53) ;
- voies cyclables locales : la vliegeniersroute ;
- réseau de points-nœuds pour les promeneurs Dijleland (Région flamande) et la Promenade Verte (Région de Bruxelles-Capitale).

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE - HIERARCHIE DE VOIRIES

Voiture partagée & Collecto



Légende-Legende

- POT_TOP Defense-Bordet
- Collecto_stops
- Cambio
- ubeeqo
- zen_car

RESEAU

Hierarchy

- Voirie régionale-Gewestweg
- Voirie principale-Hoofdweg
- Voirie interquartier- Interwijkweg
- Voirie communale-Gemeentelijke weg
- eau- water
- rail-spoor

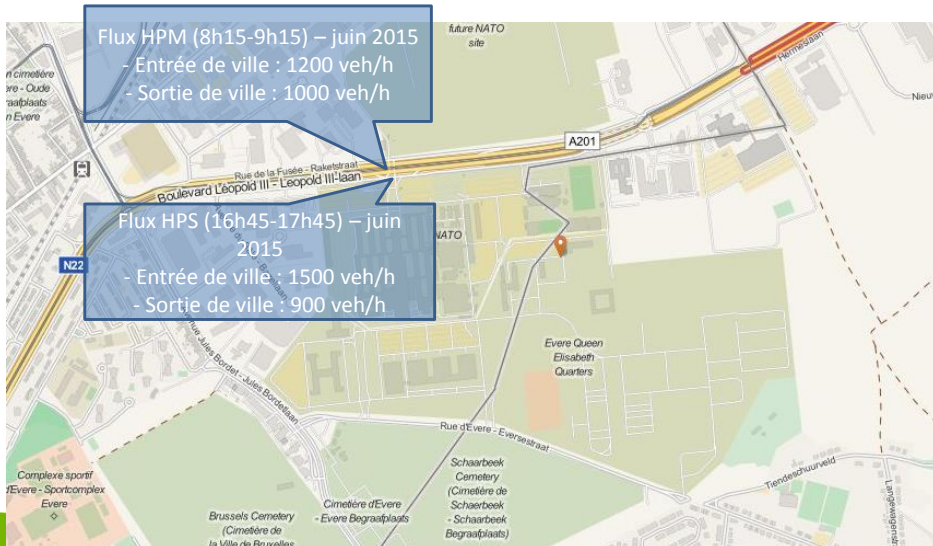
TRAFIC AUTOMOBILE : STATUT DES VOIRIES SUR LE PÉRIMÈTRE

Le POT est caractérisé par une présence d'infrastructures routières d'importance intrarégionale :

- le ring, au nord-est du POT (sur la Région flamande) ;
- **les routes principales**, comme l'Avenue du Bourget, l'Avenue Bordet, la Chaussée de Haecht et la Chaussée de Louvain.
- Le Boulevard Léopold III est une **route régionale** jusqu'au site OTAN, puis une route principale. L'avenue Léopold III traverse l'ensemble du POT et assure une liaison entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.

On observe une absence de liaison marquante nord-sud dans le quartier Industrie-OTAN. Par ailleurs, différents systèmes de voitures partagées sont présents dans le POT, principalement à l'ouest de Bordet dans les quartiers plus résidentiels. Des arrêts Collecto sont présents dans le POT, ainsi qu'à l'est de Bordet.

Boulevard Léopold III

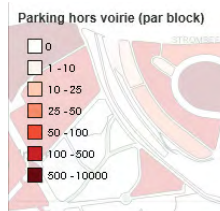
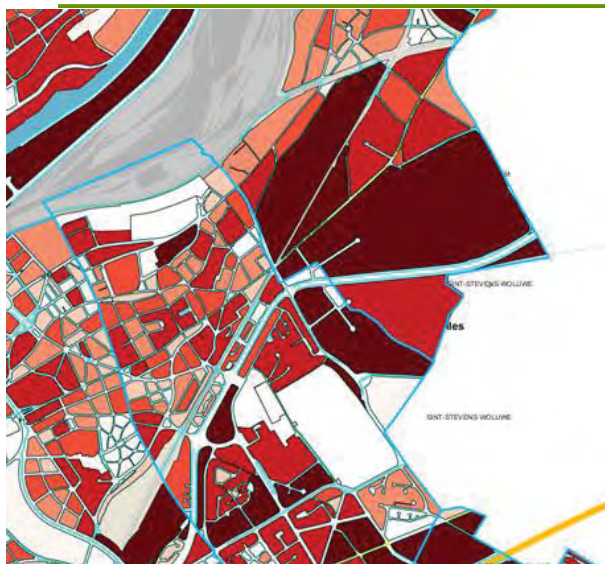


COMPTAGES BOULEVARD LÉOPOLD III, BRUXELLES MOBILITÉ, 2015.

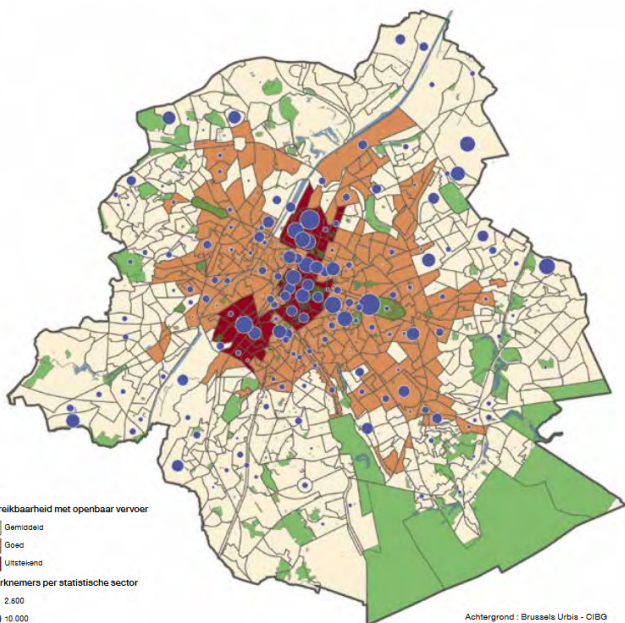
< Source : Bruxelles Mobilité, 2015.



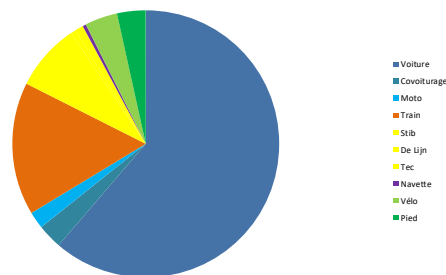
www.sprb.irisnet.be/mobilite



Kaart 1 - OV-bereikbaarheidszone en aantal werknemers van BVP-bedrijven (478 bedrijven)



- Toyota Motor Europe
- Record Bank - Evere
- Mobistar - Sirius
- BROCHAGE RENAIRE
- Roularta Media Group
- STIB - site Haren
- SAP Belgium
- Electrolux House
- IBSR - INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE
- BELGACOM - 02GAM (Net Center)
- Ministère de la Défense - Quartier Reine ELISABETH
- ZETES - site Haren
- KPMG
- ScanSource Europe
- CARREFOUR BELGIUM - Evere
- COMMISSION DE L'UNION EUROPEENNE - Site Genève/Da Vinci
- Zone de Police (Schaerbeek Evere St. Josse): Com 2+ EM
- Administration Communale d'Evere - Maison communale
- Eurocontrol



Voiture	Covoiturage	Moto	Train	Stib	De Lijn	Tec	Navette	Vélo	Pied	Total
6406	314	213	1680	850	59	110	43	413	362	10450
61,3%	3,0%	2,0%	16,1%	8,1%	0,6%	1,1%	0,4%	4,0%	3,5%	100%

Source : Bruxelles Environnement, 2019

FLUX DE VOITURES

COMPTAGES – BOULEVARD LÉOPOLD III

Les comptages de Bruxelles mobilité pointent deux pics de trafic de voitures en heures de pointe, tant le matin que le soir.

· FLUX HEURE DE POINTE MATIN

On compte 1200 véhicules/heure en entrée de ville et 1000 véhicules/heure en sortie de ville.

· FLUX HEURE DE POINTE SOIR

On compte 1.500 véhicules/heure en entrée de ville et 900 véhicules/heure en sortie de ville.

Le trafic automobile dans le POT est très important ; la zone est en effet un pôle d'emploi important.

PLACES DE PARKING

Le POT est bien fourni en « places de parking hors voirie, par bloc/îlot ». Certains blocs dans le quartier Défense Da Vinci ont même un nombre de places de parking compris entre 500 et 10 000 unités.

S'ajoute à ces chiffres le nombre de places de parking installées sur la voirie. À l'est du chemin de fer, on retrouve des îlots avec le plus grand nombre de places. Les quartiers résidentiels à Evere sont eux moins bien fournis.

PLAN DE DÉPLACEMENTS DES GRANDES ENTREPRISES

Près de 61 % des navetteurs des grandes entreprises implantées sur le bord de la Région de Bruxelles-Capitale venaient en voiture au travail en 2014, environ 16 % en train, 10 % en transports en commun (dont 8 % avec la STIB et les 2 % restants avec De Lijn et les TEC). Quatre pour cent rejoignent leur lieu de travail à pied et 4 % en vélo.

L'usage de la voiture est donc fortement représenté chez ces utilisateurs dans le POT.

Le désenclavement avec les transports en commun est moyen, mais pas bon ou excellent ; cette situation changera à l'avenir avec la réalisation du métro Bordet.

*Suggestions des navetteurs :

« Malgré le désenclavement efficace, le personnel est victime des nombreuses files sur la route. »

« L'offre de transports en commun dans l'environnement direct du quartier (site Défense) est limitée. »

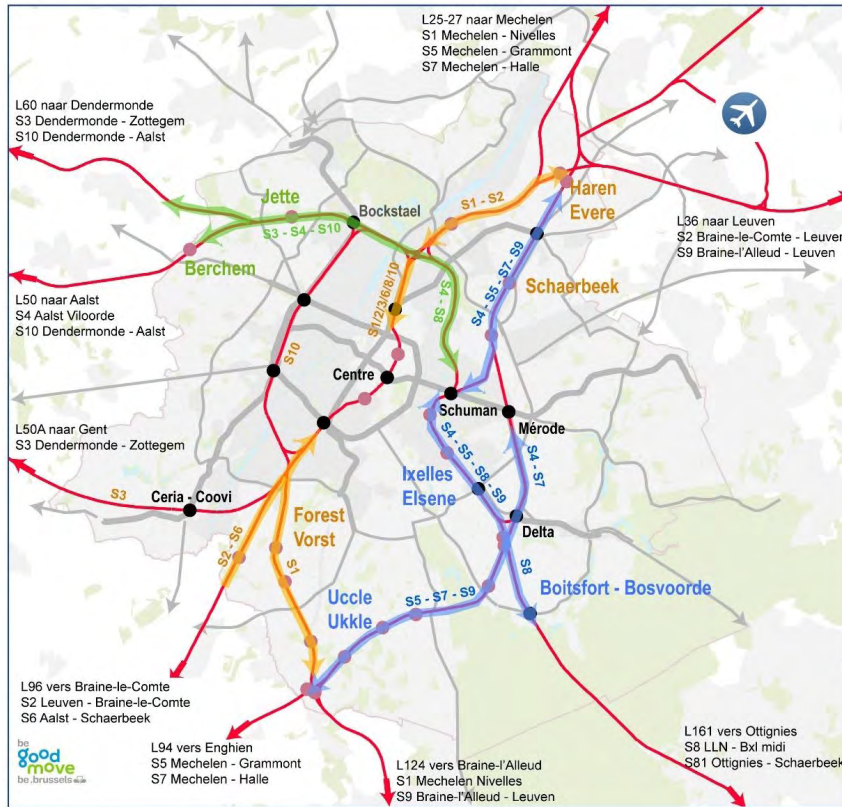
« Le personnel vient des quatre coins de la Belgique et ne dispose souvent que de la voiture pour se rendre (à temps) dans le quartier. »

« Prévoir de meilleurs transports en commun en dehors des heures de pointe. »

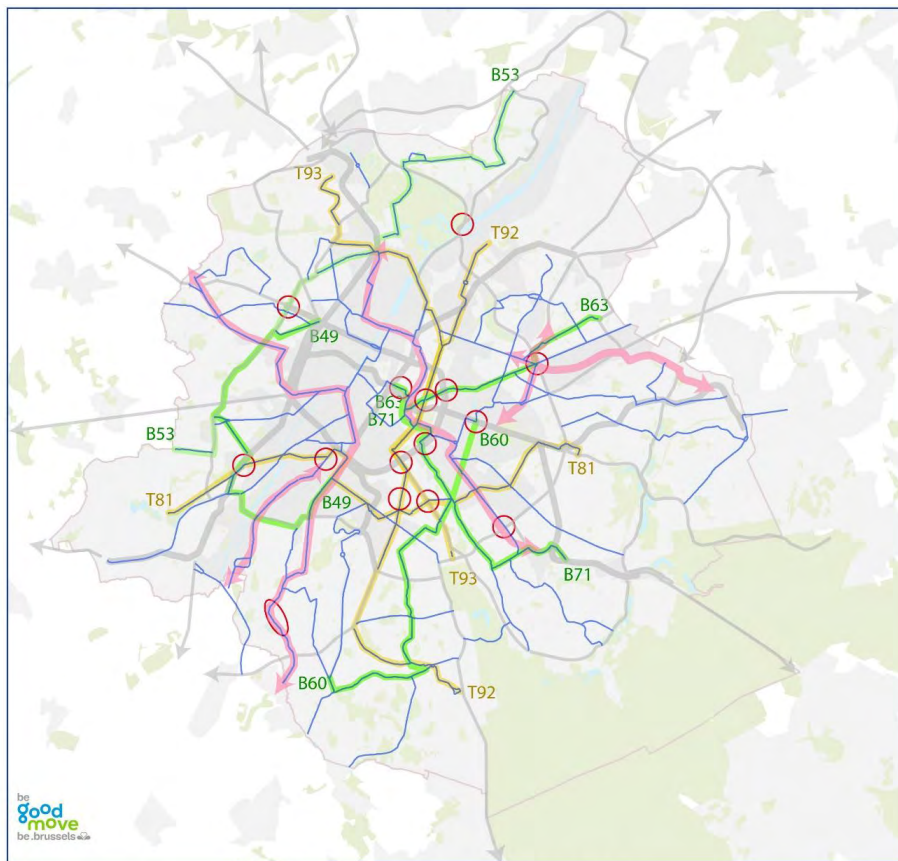
« Le temps de trajet en transports en commun pour les travailleurs qui viennent du centre de Bruxelles est très long (+ d'une heure). Ce temps de trajet est aussi long que celui d'une personne venant d'Anvers en voiture. »

« La fréquence des trains est un point faible, surtout quand il faut combiner les horaires des trains avec nos heures de départ qui ne collent pas toujours en fonction de nos horaires. »

Source : Plan de déplacements des grandes entreprises, 2014 réalisé par la Région (Bruxelles-Environnement et Bruxelles Mobilité).



- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — Réseau ferroviaire - Spoornet — TC / OV PLUS ● Noeud de correspondance avec TC PLUS
Overstapknoppunt met OV PLUS ● Autres points d'arrêts
Andere stopplaatsen | <ul style="list-style-type: none"> — Rociade nord / Noordelijke rocade S4
Berchem / Jette / Schuman — Rociade sud et est de la Région
Zuidelijke en oostelijke rocade
Uccle / metro / Schaerbeek — Connexion nord - sud via la jonction
Noord-Zuidverbinding |
|---|--|



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Réseau TC PLUS Axes TC confort Lignes confort à créer ou renforcer Performances à améliorer Points noirs | <ul style="list-style-type: none"> — OV-net PLUS — OV-assen COMFORT ↔ Te creëren of te versterken COMFORT-lijnen — Prestaties te verbeteren ○ Zwarte punten |
|--|--|

PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ (PRM) « GOOD MOVE »

GOOD MOVE¹

Le projet en cours du Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move » vise entre autres une réduction du nombre de déplacements, une réduction de l'utilisation des véhicules particuliers et une meilleure structuration des réseaux de transport en Région bruxelloise.

DES RÉSEAUX DE TRANSPORT BIEN STRUCTURÉS ET EFFICACES

De leur réorganisation rationalisant le trafic de transit et valorisant les modes les plus adaptés au contexte urbain, dépend l'amélioration du cadre de vie dans la Région. L'entretien et les conditions d'exploitation au quotidien des réseaux de transports sont des critères essentiels de définition de leur qualité. Ceux-ci constituent l'épine dorsale sur laquelle se greffe une multitude d'autres services de mobilité. Ils doivent être cohérents entre eux et dans leur capacité à s'intégrer dans le tissu urbain. Les réseaux définis s'appuient sur une spécialisation en trois catégories pour les piétons, vélos, transports publics (TC), automobiles, chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- PLUS : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer ;
- CONFORT : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux ;
- QUARTIER : des « mailles » apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

Un réseau spécifique pour la circulation des véhicules lourds, basé sur les mêmes catégories, permet d'identifier les itinéraires d'approvisionnement de Bruxelles. Ceux-ci peuvent être très différents du réseau « Auto » (localisation spécifique des activités productives, restrictions de gabarit dans les tunnels...). L'approche développée est basée sur une maîtrise de la demande de trafic, dans le but de rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les mobilités actives et le recours au transport public. La conception des différents réseaux et les règles de leur cohabitation dans l'espace public suivent donc le principe STOP.

Dans le POT, le PRM propose ce qui suit pour le trafic de voitures :

- Boulevard Léopold III comme voirie PLUS pour le trafic de voitures,
- la Chaussée de Louvain, la Chaussée de Haecht et le Boulevard Jules Bordet comme voiries CONFORT.

Dans le POT, le PRM propose ce qui suit pour le stationnement : réalisation d'un pôle de transit pour le stationnement à hauteur de Bordet, et d'un P&R situé hors du RING.

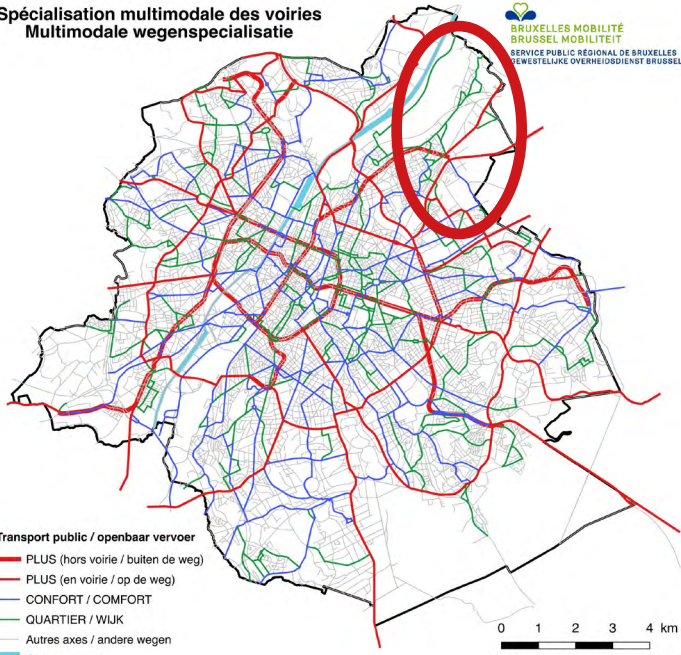
Dans le POT, le PRM propose ce qui suit pour les transports en commun :

- Chaussée de Haecht et Boulevard Leopold III comme voiries PLUS,
- Avenue Jules Bordet comme voirie CONFORT.

¹ L'Ordonnance du 26 juillet 2013 donne une valeur réglementaire au PRM et définit le contenu et les processus d'élaboration de celui-ci et des Plans Communaux de Mobilité (PCM), afin d'assurer une meilleure cohérence dans les stratégies et projets de mobilité aux échelles régionale et communale. Le PRM est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du PRDD (art. 3). Les PCM devront quant à eux se conformer au PRM et décliner, à un niveau local, les orientations, les stratégies générales, ainsi que les mesures et actions définies dans le PRM (art. 11). Selon l'Ordonnance, le Gouvernement revisite le PRM tous les dix ans (art. 4). Les mesures, actions, projets, etc. concernent donc globalement la période 2020-2030. Il est prévu d'effectuer une évaluation tous les 30 mois de la mise en œuvre du PRM afin d'identifier les actions correctrices à entreprendre pour pallier les éventuelles carences et faiblesses constatées. Sur la base de ce rapport, le Gouvernement détermine les actions correctrices à mettre en œuvre.

Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

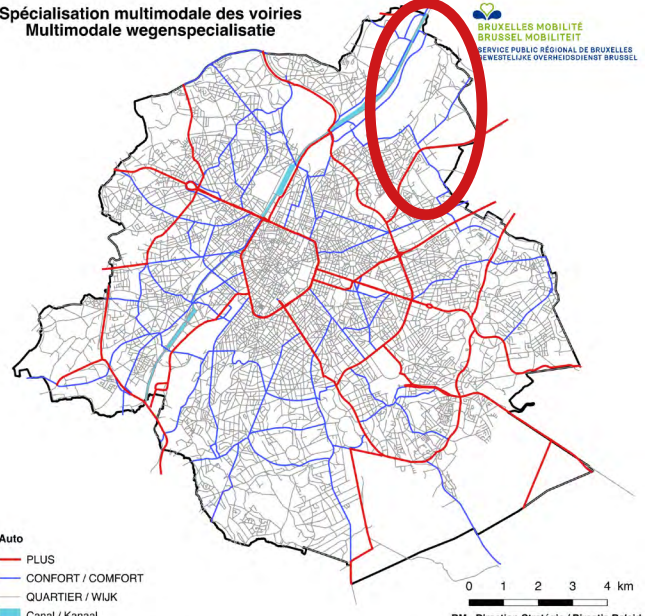


- Transport public / openbaar vervoer**
- PLUS (hors voirie / buiten de weg)
 - PLUS (en voirie / op de weg)
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Autres axes / andere wegen
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29

Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



- Auto**
- PLUS
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29

Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

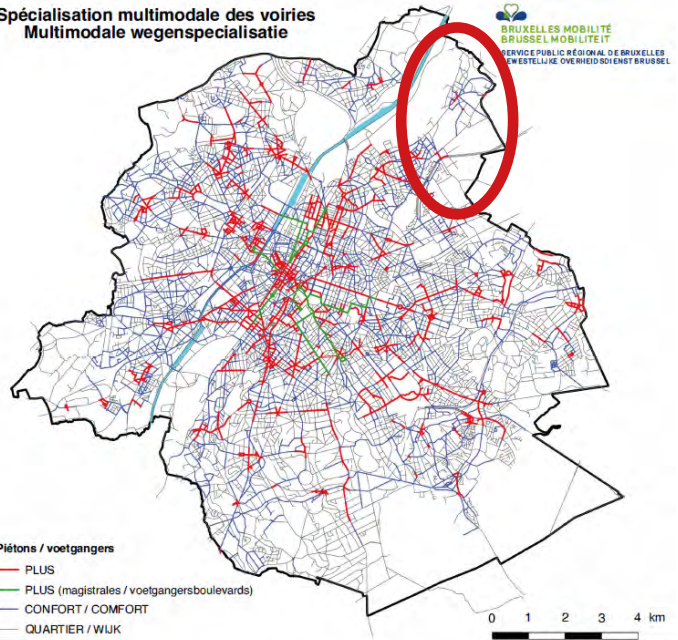


- Vélo / fiets**
- PLUS
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29

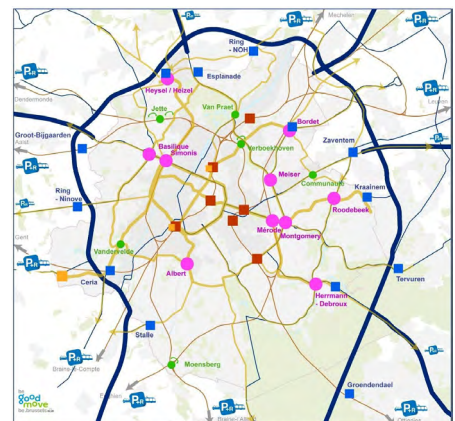
Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



- Piétons / voetgangers**
- PLUS
 - PLUS (magistrales / voetgangersboulevards)
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29



- Réseau de voirie - Wegennet**
- Autosnelweg — Shielweg
 - PLUS — PLUS
- Réseau TC - OV-net**
- Ferroviaire — Spoornet
 - PLUS — PLUS
- Pôles d'échanges - Transitpunten**
- Stationsmet — Parkeren
 - Gare nationale — Nationaal station
 - Pôles à renforcer — Te versterken punten
 - Noeud de correspondance à créer — Te creëren overstapknoppunt
 - Gare routière (inter)nationale — (Inter)nationaal busstation
 - Terminus routier transitoire — Tijdelijk busdepot

Dans le POT, le PRM propose ce qui suit pour les cyclistes :

- la Chaussée de Haecht, la Chaussée de Louvain, la jonction nord-sud à travers le Woluweveld et l'Avenue Jules Borte comme voiries CONFORT et les routes le long de Schaerbeek Formation comme voirie CONFORT.

Le réseau des Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR), base de définition du réseau Vélo CONFORT, n'est aujourd'hui réalisé qu'à un peu plus de 50 %. Ce taux intègre de plus des tronçons aménagés au début des années 2000, voire avant, et qui ne répondent plus aux critères de qualité visés.

La marche comme base du système de mobilité a, elle aussi, besoin de s'appuyer sur un réseau performant, cohérent et continu. L'ambition est de renforcer les conditions d'accessibilité, de confort et de sécurité des piétons au sein de l'espace public ainsi qu'au niveau des pôles d'échanges et des services de transports publics. Le piéton a besoin d'un réseau dense y compris grâce aux voies lentes hors chaussée, d'itinéraires directs, de plus d'espace, de revêtements offrant un excellent confort physique qui garantit aussi l'accessibilité PMR, de tranquillité et de traversées sécurisées et aisées. Dans le POT, le PRM propose pour les piétons différentes liaisons à réparer et la traversée piétonne de carrefours importants tels que Bordet.

HIÉRARCHIE DES ROUTES TRANSPORTS PUBLICS ET TRAFIC DE VOITURES

< Carte Good move, 2019

HIÉRARCHIE SOUHAITÉE DES VOIES CYCLABLES ET PIÉTONNES

< Source : Goodmove, 2019

STATIONNEMENT

< Source : Goodmove, 2019

PROJETS DE MOBILITÉ

- Métro Nord/Métro 3 (voir aussi Planologie)
- P&R Bordet
- Réaménagement RO (Région flamande)
-
- Luchthaventram et Park Lane

LE METRO LIGNE 3

Une nouvelle ligne de métro pour mieux bouger, mieux vivre !

Rapidité

Accès rapide d'un point à un autre dans la commune et vers le centre-ville

Vitesse commerciale : 30 km/h

Gare du Nord – Bordet : 15 min

Meilleure liaison

Moins d'isolement de certains quartiers sans offre satisfaisante

Confort

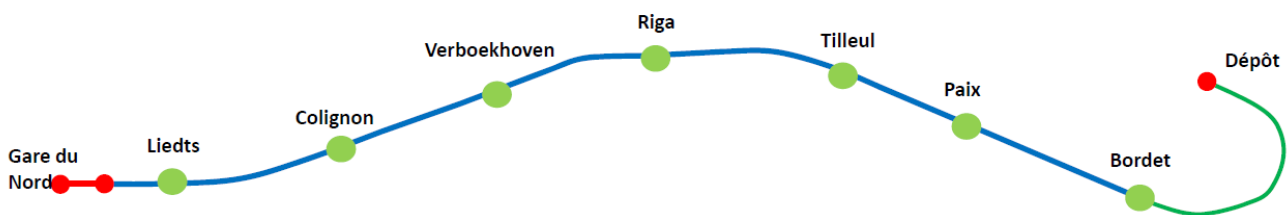
Moins de perturbations dues au trafic en surface, confort des véhicules, meilleur accès en chaise roulante et avec poussettes, escalators, ascenseurs, intermodalité confortable entre bus et tram...

Meilleure fréquence

Plus souvent et plus régulier
3 min (heure de pointe)

Augmentation de la capacité

Plus de places disponibles (2024 : 59 000 passagers entre 7h et 9h)

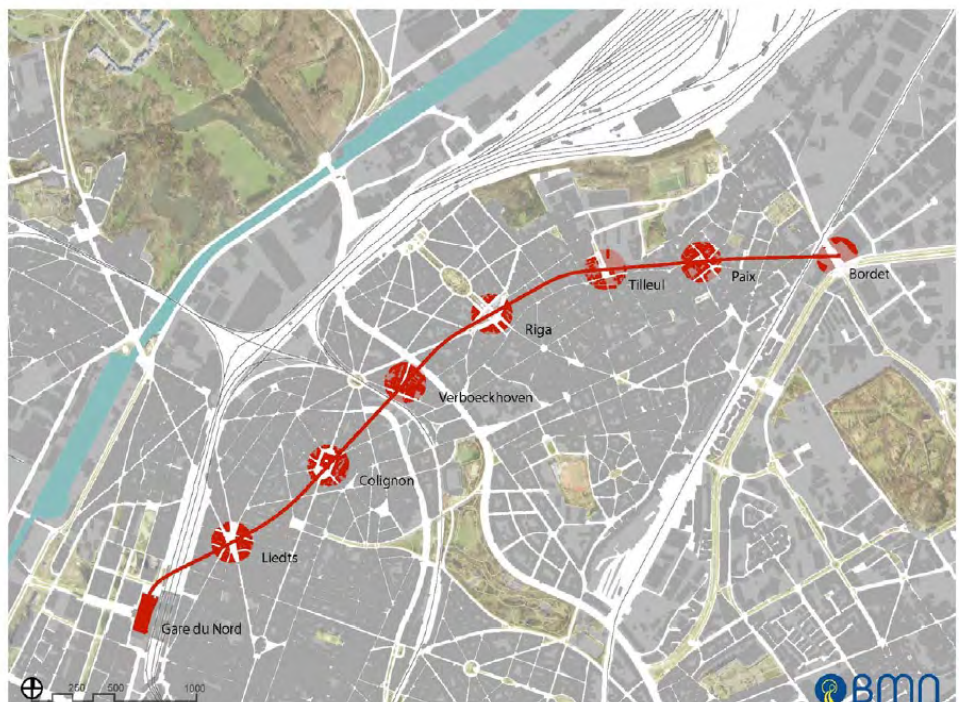


Sur Schaerbeek

- Liedts
- Colignon
- Verboekhoven
- Riga

Sur Evere/ Ville de Bxl

- Tilleul
- Paix
- Bordet



PROJETS DE MOBILITÉ : TRANSPORTS EN COMMUN – MÉTRO 3

LE PROJET « MÉTRO NORD »

La future ligne de métro 3 (reliant la place Albert à la station Bordet) existe en partie grâce au prémétro entre Albert et la gare du Nord. L'exploitation complète de la ligne nécessite l'adaptation du tronçon existant. Suite à l'approbation du Gouvernement bruxellois sur le tracé, Beliris et le bureau d'études (Bruxelles Métro Nord) affineront le projet afin de pouvoir introduire des permis d'urbanisme fin 2016, début 2017.

TRACÉ MÉTRO NORD

< Source : Beliris, Bureau Métro Nord-Noord

Plusieurs objectifs sont à la base de ce projet d'envergure :

- avoir un accès plus rapide vers le centre-ville (soit 15 min),
- éviter l'isolement de certains quartiers,
- augmenter la capacité de voyageurs,
- bénéficier d'un trajet plus confortable et
- obtenir une fréquence plus élevée avec des rames de métro toutes les 3 minutes.

L'étude comprend la réalisation d'un tunnel de 5 km avec 7 nouvelles stations et un nouveau dépôt à Haren.

Timing :

- mi-2016 : finalisation de l'étude détaillée
- fin 2016 : demande des permis
- 2019 : début des travaux
- 2024 : mise en service

À long terme, une extension vers Haren du métro Nord pourrait être envisagée pour assurer l'intermodalité avec le train.

TRACÉ MÉTRO NORD

< Source : Beliris, Bureau Métro Nord-Noord



PROJETS DE MOBILITÉ : PARKING DE TRANSIT BORDET

CONTEXTE

L'agence de stationnement et Bruxelles Mobilité examinent sur quel terrain et de quelle manière (aux abords de la future station de métro et gare RER Bordet), un « Park and Ride » (P+R) d'au moins 500 places peut être réalisé en concertation avec tous les partenaires potentiels.

LOCALISATION

Avec l'extension du réseau de métro la future ligne 3, Bordet est un nœud intermodal important au nord-est de la Région bruxelloise.

Bordet, outre un terminus du métro, comportera également une importante gare RER avec quatre lignes (S-7,S-4, S-5, S-9).

De plus, le site dispose d'une connexion aisée avec le Ring via le Boulevard Léopold III et la Chaussée de Haecht.

La Région Bruxelloise dispose via Citydev et la STIB des terrains.

Outre la station de métro, il est prévu un terminus de bus sur le parking ING. Ce terminus est conçu pour des bus STIB, mais également pour les bus De Lijn venant de la périphérie. La STIB et De Lijn pourront dès lors assurer leur terminus à Bordet, ayant une correspondance avec le métro et le tram 62.

PROJETS DE MOBILITÉ : RÉAMÉNAGEMENT DU RING O (RÉGION FLAMANDE)

TRAVAILLER SUR LE RING EN SÉPARANT LES DIFFÉRENTS TRAFICS ROUTIERS

L'objectif est de séparer physiquement sur le RING (sur cette partie) la circulation locale et celle de transit. Pour ce faire, une bande de circulation supplémentaire est nécessaire. Le point important est la signalisation, pour que les automobilistes puissent prendre la sortie à temps. En créant cette séparation, il se peut que les personnes qui pour le moment traversent Bruxelles empruntent le Ring, mais il ne faut tout de même pas surestimer cet effet.

Il s'agit quand même d'une zone où le trafic est saturé. Tous les nouveaux développements doivent être connectés aux transports en commun.

Une société de travaux « Travaux sur le ring » a été créée pour étudier et suivre ces projets.

Le complexe d'entrées et de sorties A201 et le RO seront également revus. Différentes variantes seront étudiées.

PROJETS DE MOBILITÉ : LUCHTHAVENTRAM (PROLONGATION DU TRAM 62 JUSQU'À L'AÉROPORT) ET PARK LANE



Une nouvelle liaison de tram est prévue le long du boulevard Léopold III depuis l'aéroport jusqu'à Bruxelles-Nord. Outre cette liaison de tram, des liaisons cyclables et le réaménagement du Boulevard Léopold III sont également envisagés. Une attention particulière est accordée à un aménagement paysager et de qualité publique du Boulevard Léopold III. Le caractère de « Parc Lane monumental » est renforcé par un plan paysager cohérent avec des rangées d'arbres continues et un aménagement vert de la zone non constructible de 20 mètres le long du boulevard (actuellement principalement des parkings et des contre-allées). La traversée du boulevard sera optimisée (éventuellement avec des passages par-dessus, par-dessous ou à travers) et des liaisons avec les espaces verts situés à l'arrière (e.a. partie sud du site et Bessenveld) seront prévues. Le Luchthaventram fait partie de BrabantNet et de Travaux sur le Ring.



PARK LANE

Le boulevard Léopold III (y compris les 20 mètres non constructibles le long du boulevard, actuellement principalement des parkings et des contre-allées) est renforcé en Park Lane par un cadre paysager continu dans lequel les différents modes de transport (piétons, RER Vélo, tram, voiture) sont intégrés, suivi d'un certain nombre de programmes accessibles au public (par ex. congrès, wellness, horeca...). Tous les arbres existants le long du boulevard et la zone de 20 m qui l'entoure sur le site de la Défense sont conservés.



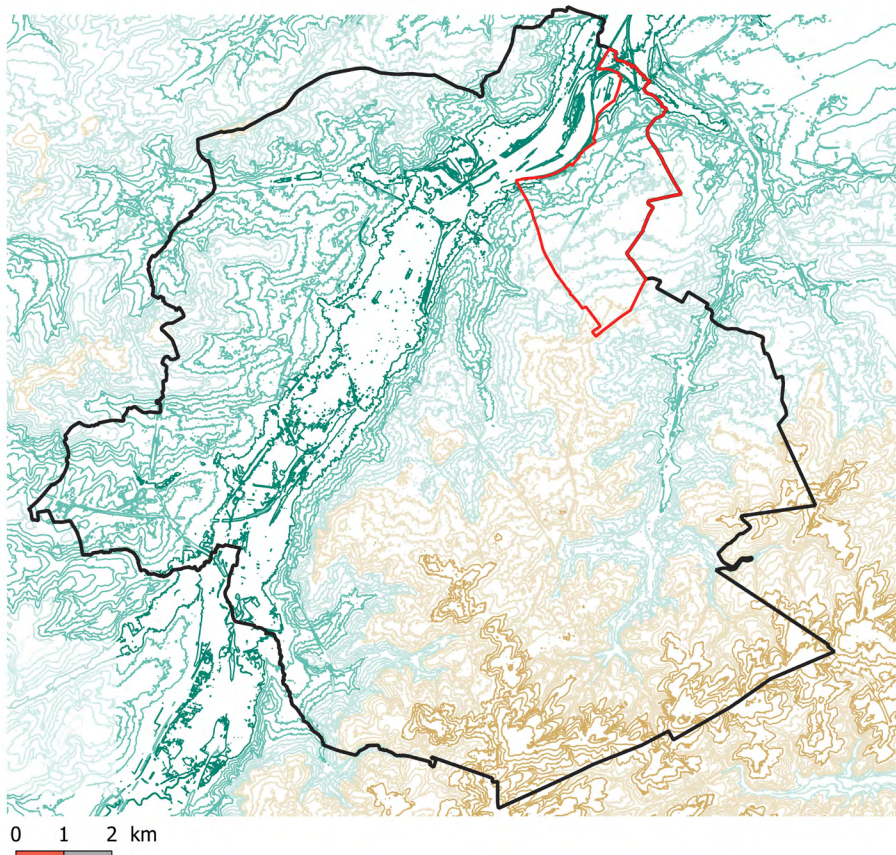
CONSTATS

UN PÔLE À PROXIMITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES D'IMPORTANCE, POUR LEQUEL LA CONNEXION EN TRANSPORT EN COMMUN VA S'AMÉLIORER.

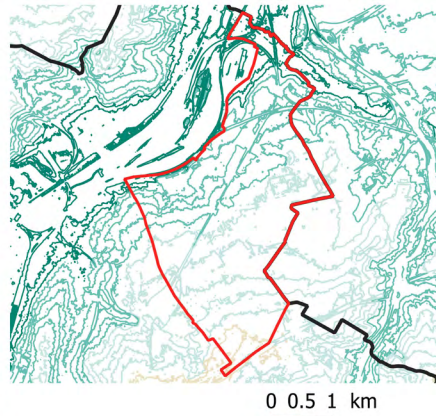
- Le POT est caractérisé par une forte présence des infrastructures routières d'importance intrarégionale. On observe de ce fait une importante pression automobile.
- L'avenue Léopold III traverse l'ensemble du POT et constitue une liaison entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. On observe toutefois aussi une absence de liaison marquante nord-sud au sein du quartier Industrie-OTAN.
- Les liaisons en transports en commun existantes sont principalement développées entre le site de la Défense et le centre de Bruxelles et entre le site de la Défense et l'aéroport de Bruxelles. Il n'existe pas de connexion entre la Défense et le noyau de Woluwe-Saint-Étienne ni avec le centre de Zaventem.
- Bordet est un nœud intermodal important ; cet intérêt ne fera qu'augmenter avec la réalisation du métro 3 qui a en premier lieu Bordet comme terminus.
- La Région Bruxelloise, via la STIB, mène des actions pour mieux desservir le POT en transports en commun de haute qualité : prolongation du tram 62 jusqu'à la Région flamande, aménagement du Boulevard Léopold III, réalisation de métro nord avec une halte à hauteur de Bordet et un éventuel prolongement jusque Haren...
- Une prolongation complémentaire du tram 62 est également prévue jusqu'à l'aéroport pour connecter la Région à Brussel Airport.
- Certains liens manquants dans les trajets pour la mobilité active doivent être rétablis.

09 /
ENVIRONNEMENT

RELIEF - RELIEF



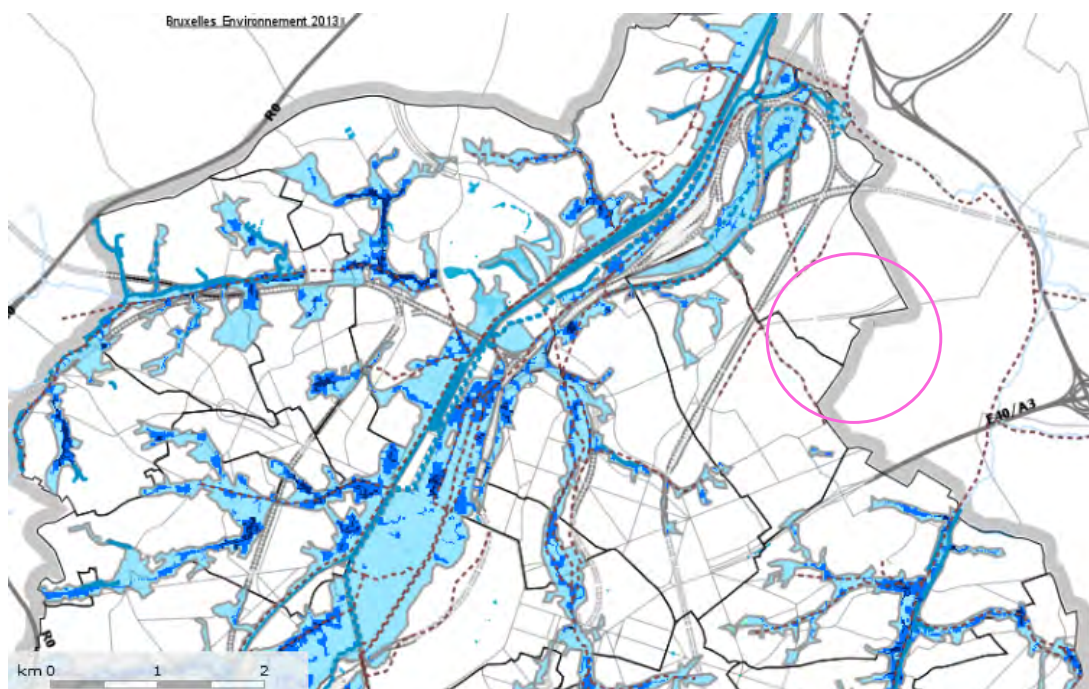
Zoom sur l'OTAN - Zoom op NATO



- Altitude - Hoogte
- 10 - 25
 - 25 - 50
 - 50 - 75
 - 75 - 100
 - 100 - 125
 - 125 - 135
 - POT - TOP
 - Limite régionale - Gewestelijke grens



ZONE INONDABLE,
Bruxelles Environnement, 2013



ENVIRONNEMENT



TOPOGRAPHIE

Le relief du site de la Défense est déterminé par la Vallée de la Woluwe et la Vallée de la Senne. Le site se trouve sur le plateau brabançon en moyenne Belgique, localisé à l'est de la Vallée de la Senne et de la Vallée de la Woluwe, à une altitude d'environ 50 m au-dessus du niveau de la mer. Ces bas-plateaux argileux créés durant le plissement calédonien, constituent les terres les plus fertiles de Belgique.

Cependant, au fil des ans, un certain nombre d'interventions artificielles ont été opérées, modifiant profondément les processus naturels originaux (ex. le rehaussement du zoning industriel dans la zone inondable de la Senne et de la Woluwe). Les faibles différences de hauteur sur le plateau lui-même peuvent être attribuées à l'urbanisation de la zone.

La partie nord du POT, Haren, se trouve dans la Vallée de la Senne.

HYDROGRAPHIE

Les zones des vallées sont vulnérables en raison de la composition de leur sol. Pourtant, sur le plateau du POT, en amont de la zone inondable, les inondations sont rares. Ceci ne signifie pas néanmoins qu'une trop forte minéralisation du plateau n'aurait pas une implication sur l'inondation des vallées.

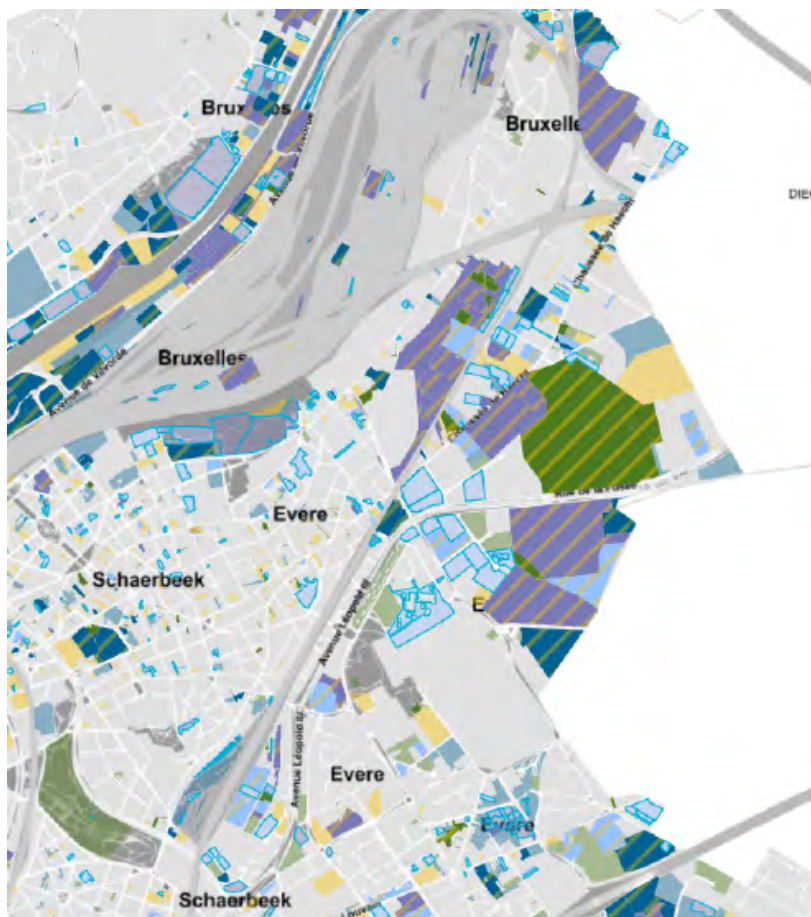
Le Woluweveld fait partie du bassin hydrographique de la Woluwe, les eaux s'écoulent donc vers la Woluwe. La qualité biologique de l'eau dans cet environnement n'avait été déterminée qu'à un seul endroit. Quand elle arrive à Zaventem, la Woluwe est de bonne qualité biologique, Mais lorsqu'elle arrive dans la Région flamande, sa qualité diminue rapidement.

Depuis le facilitateur « quartiers durables », un certain nombre de recommandations spécifiques sont réalisées concernant l'eau et la gestion de l'eau spécifiquement pour la zone du PAD Défense :

- Une stratégie hydraulique, imbriquée dans la stratégie paysagère, doit être élaborée afin d'éviter l'évacuation des eaux de pluie vers les égouts. L'infiltration des eaux pluviales doit être maximale dès le départ. La stratégie hydraulique doit viser à rétablir le cycle de l'eau au moyen d'un système qui collecte, stocke, traite, évacue les eaux de pluie et la met en relation avec les Vallées du Woluwe et de la Senne. La nappe phréatique est ainsi remise à niveau et l'on évite le risque de manque/d'excès d'eau (également en aval).
- Minimisation et bon dimensionnement de la surface qui génère des eaux de ruissellement (la surface active). Les eaux de ruissellement tout de même générées se retrouvent dans les vallées existantes de la Woluwe et de la Senne. Faire entrer le moins possible en contact les eaux de ruissellement avec des matériaux potentiellement polluants.
- Rendre visible le fonctionnement du cycle de l'eau, sans toutefois que cela entraîne de nuisances (par ex. odeurs ou moustiques). Le « respect de l'environnement » peut également être réalisé en implantant des oueds dans le paysage urbain ou en réalisant un sentier de promenade à côté du ruisseau.

Légende

- Catégorie 0
- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 0+1
- Catégorie 0+2
- Catégorie 0+3
- Catégorie 0+4



0. Parcelle potentiellement polluée : tout terrain sur lequel était ou est présente une activité à risque ou de la pollution. Il y a deux possibilités : la parcelle n'a jamais fait l'objet d'une reconnaissance de l'état du sol (RES), l'équivalent d'une ROS (reconnaissance d'orientation du sol), la première phase d'une étude de sol, si une RES a bien été réalisée, mais une activité à risque s'est poursuivie après cette RES (une nouvelle pollution est donc possible).

1. Parcelle non polluée : une RES a été réalisée et aucune pollution n'a été décelée.

2. Parcelle légèrement polluée sans risque : une RES a été réalisée, mais les valeurs d'intervention n'ont pas été dépassées.

3. Parcelle polluée sans risque : une RES, une étude détaillée et une analyse de risques ont été réalisées et il y a des dépassements de la valeur d'intervention, mais aucun assainissement n'est nécessaire (bien que des restrictions d'utilisation soient possibles).

4. Parcelle polluée en cours de traitement : une RES a démontré des dépassements des valeurs d'intervention et il faut soit des études complémentaires (étude détaillée des projets d'assainissement...) soit un assainissement.

Source : Bruxelles Environnement, 2019

ENVIRONNEMENT

POLLUTION

Pour le Site de la Défense on distingue les niveaux de pollution suivants:

- Nouveau QG OTAN: catégorie 1 et 0 superposées.

Une RES a été réalisée dans le passé et a montré que le site n'était pas pollué (=1). Un permis d'environnement a été demandé pour le nouveau QG. Celui-ci comprend des activités à risque qui peuvent donc potentiellement polluer le site.

Bruxelles Environnement se base sur le permis pour catégoriser les parcelles. Le site est donc en catégorie 0. Cela veut dire qu'en cas de fermeture du site, une RES sera nécessaire. Cela ne veut absolument pas dire qu'on supprime une pollution ancienne.

- Ancien QG OTAN et Quartier Reine Elisabeth : catégorie 4 et 0 superposées

Plusieurs études détaillées et études de risque ont été réalisées entre 2014 et 2017 dans plusieurs zones car des pollutions dépassant les normes d'intervention ont été trouvées. Une partie de ces pollutions sont déjà assainies mais le rapport d'évaluation de l'assainissement n'a pas encore été introduit auprès ni approuvé par Bruxelles Environnement.

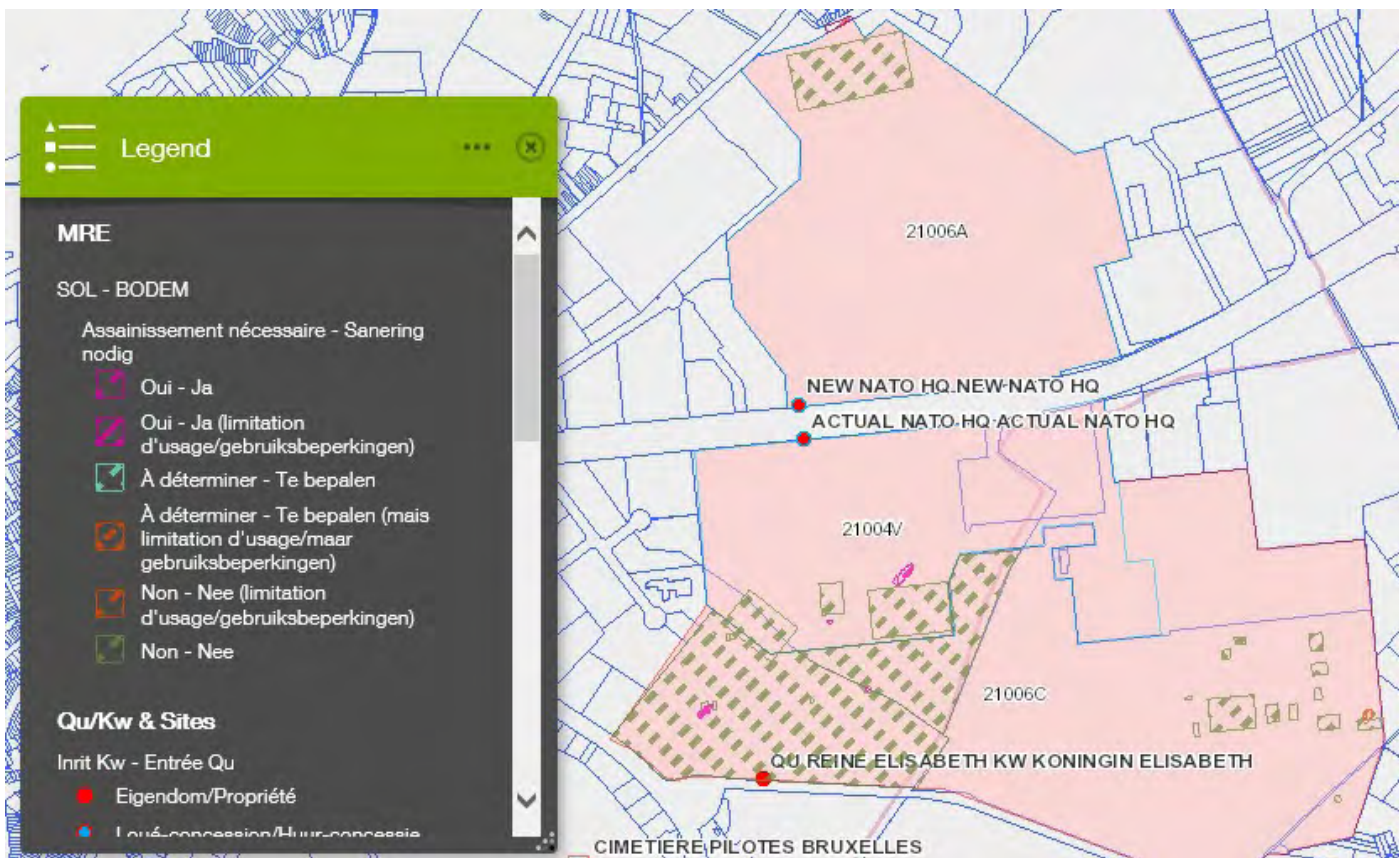
En 2019 une étude de risque a également été élaborée pour une zone dans l'ancien quartier QG OTAN. Pour deux autres 'taches' / 'zones' de pollution à hauteur de l'ancien quartier OTAN un projet d'assainissement devrait encore être mis en place.

Il suffit d'une zone polluée pour que toute la parcelle cadastrale soit en catégorie 4. Comme des activités à risque sont toujours en exploitation, le risque perdure et le site se trouve également en catégorie 0.

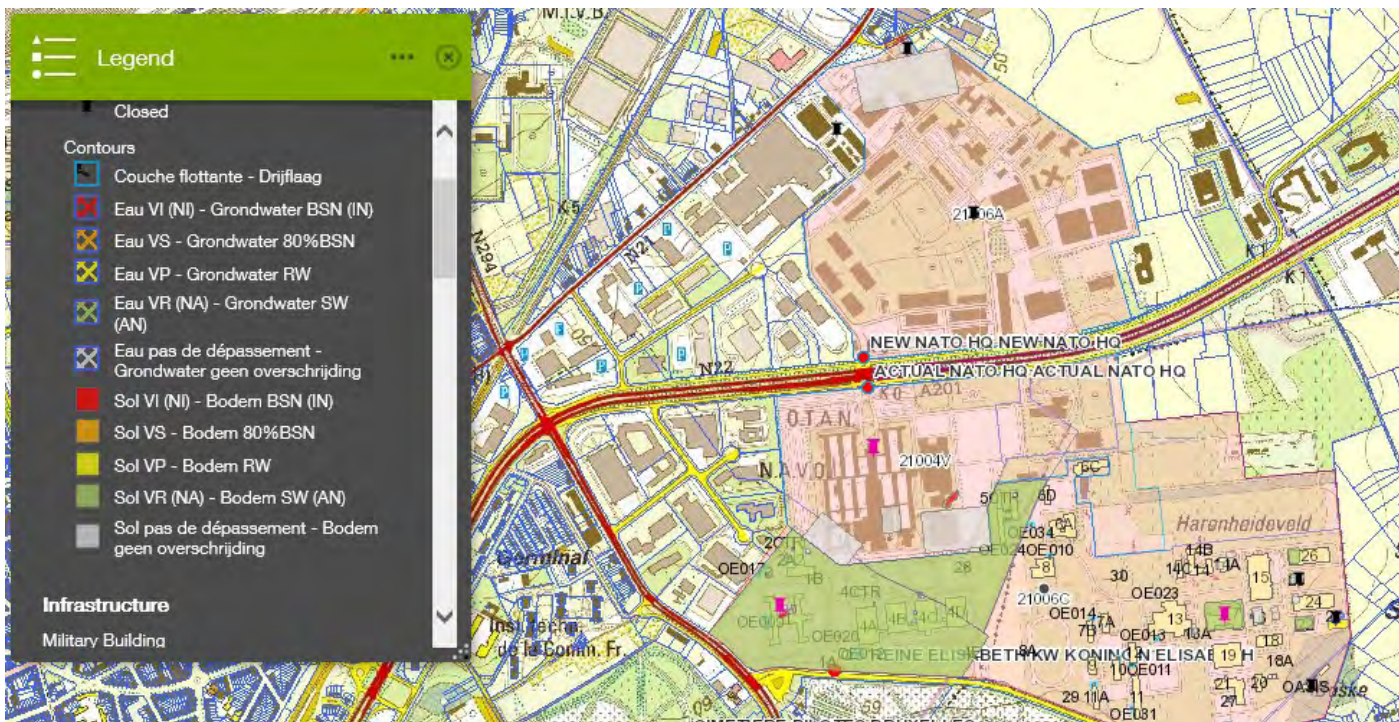
- Quartier Reine Elisabeth, partie Flandre:

Deux pollutions au niveau du parc à conteneurs et du bloc 16 nécessitent une BBO et un assainissement. Les assainissements ont été réalisés en 2016 et 2019 dans le cadre de la BBO.

Source: Défense, 2020



< Source: Défense, 2016-2020



< Source: Défense, 2015-2020

POLLUTION DU SOL

En ce qui concerne les situations des études de sol:

- Nouveau QG OTAN: une RES a été faite pour la demande de permis. Il n'y a pas de pollution du sol.

- Ancien QG OTAN: Pour l'ancien QG OTAN: Une RES a été établie en 2014, une étude détaillée en 2017. Une étude de risque a été réalisée en 2019 pour la pollution qui a été créée majoritairement avant 1993. Pour deux autres pollutions un assainissement est nécessaire. Le projet d'assainissement est en cours de rédaction. L'assainissement serait réalisé début 2023 après le procès relatif aux attentats de Bruxelles car il engendrerait la destruction de la chaufferie centrale du site (parcelle 63R).

- Quartier Reine Elisabeth, partie Bruxelles: Une RES et une étude détaillée ont été réalisées début 2015. Une petite pollution (près du bloc 4) et la pollution plus importante des citernes (du bloc 1) doivent être assainies. Il s'agit de mazout dans les deux cas. Fin 2015, la firme de livraison de mazout a aggravé la pollution au bloc 1 par un débordement de la citerne provisoire de mazout. Une nouvelle étude détaillée a donc été nécessaire en 2016, suivie d'une étude de risque. Un projet d'assainissement global a ensuite été rédigé en 2016 et finalement approuvé en 2018. Une nouvelle pollution accidentelle a été découverte autour de la citerne du bloc 2 en 2018. Celle-ci a directement été assainie et ne dépassait pas les normes d'intervention.

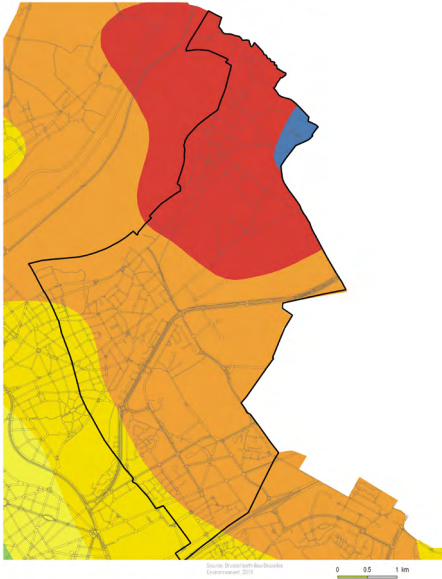
Les deux autres pollutions délimitées sur le Quartier Reine Elisabeth ont été assainies en 2019 mais le rapport d'évaluation finale n'a pas encore été approuvé par Bruxelles Environnement.

- Quartier Reine Elisabeth, partie Flandre: Deux pollutions au niveau du parc à conteneurs et du bloc 16 nécessitent une BBO et un assainissement. Ces assainissements ont été réalisés en 2016 et 2019 dans le cadre de la BBO. La rédaction de la BBO doit être terminée et approuvée par l'OVAM pour officialiser l'assainissement.

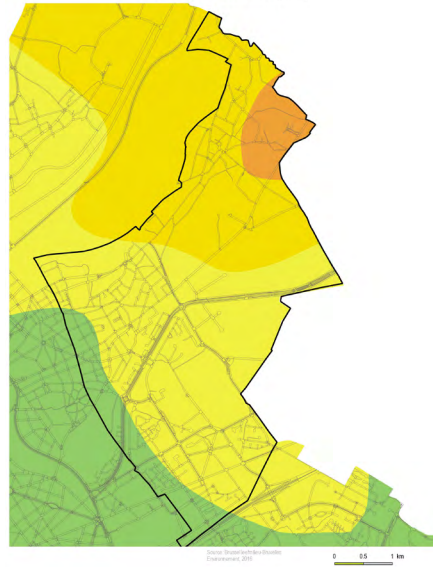
Il faut préciser que les RES sont faites en fonction d'une affectation existante et que les conclusions de l'étude de risque sont donc susceptibles d'évoluer en fonction des nouvelles affectations et donc d'être plus contraignantes ou moins selon l'affectation.

Source : Défense et Bruxelles Environnement, 2020

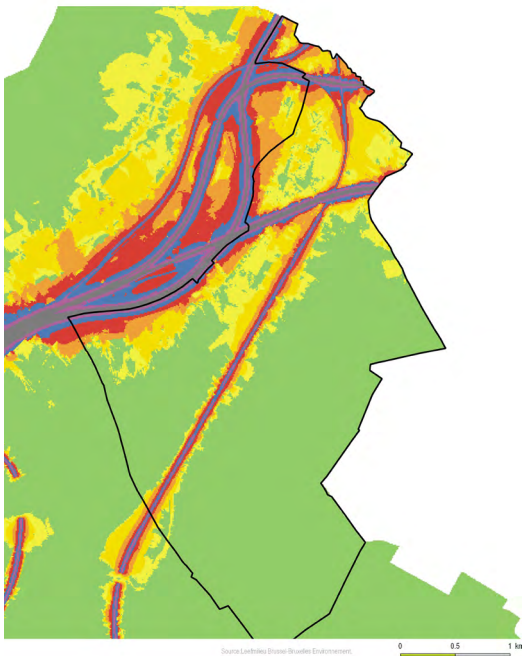
Trafic aérien (jour) - Luchtverkeer (dag)



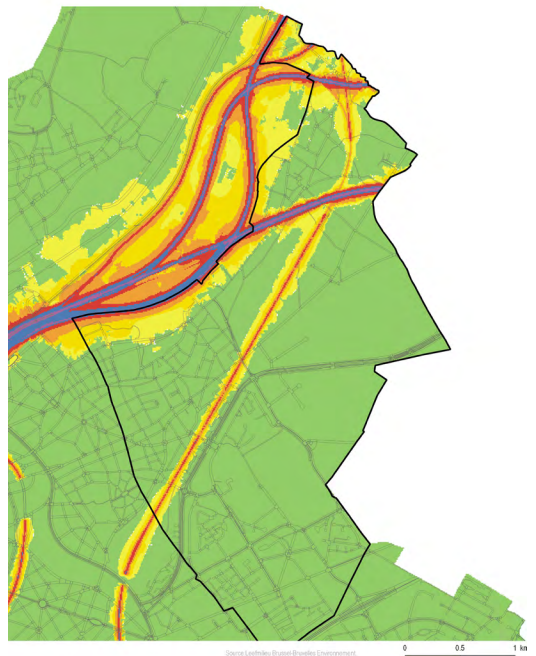
Trafic aérien (nuit) - Luchtverkeer (nacht)



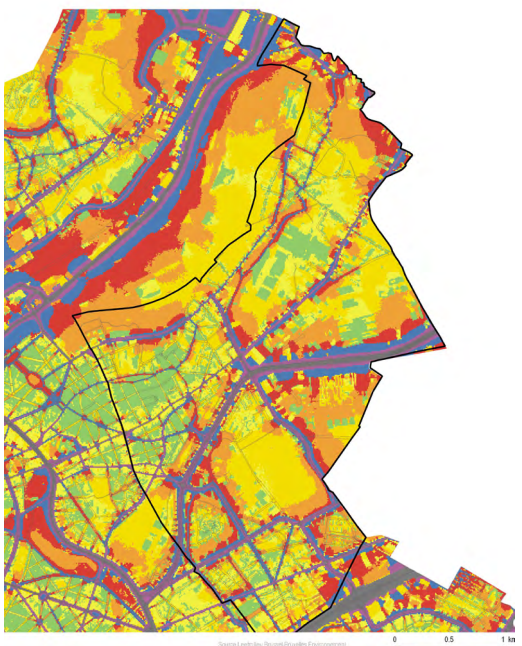
Trafic ferroviaire (jour) - Treinverkeer (dag)



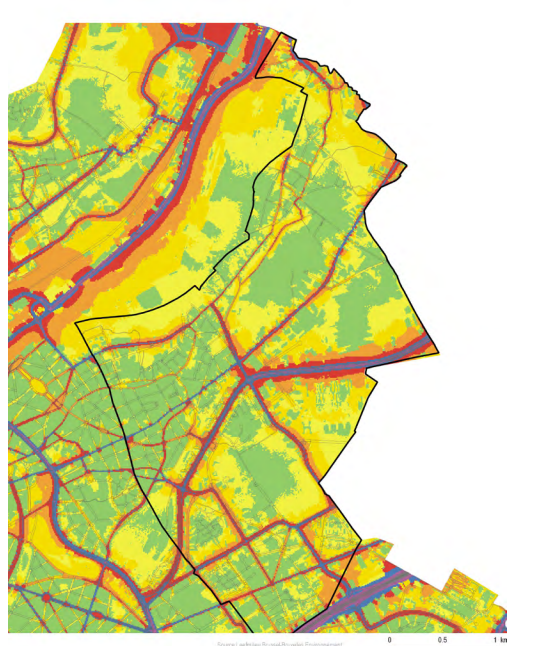
Trafic ferroviaire (nuit) - Treinverkeer (nacht)



Trafic routier (jour) - Wegverkeer (dag)



Trafic routier (nuit) - Wegverkeer (nacht)



BRUIT

Le bruit est considéré comme une source importante de nuisances en Région bruxelloise. Le calme et le silence sont en effet les éléments centraux de la qualité de vie et de l'attractivité dans un environnement urbain. Bruxelles Environnement, ainsi que le Ministère de l'Environnement, de la Nature et de l'Énergie de la Flandre ont mené une étude sur les nuisances sonores provoquées par le trafic. Un trafic qui, pour cela, a été subdivisé en trois composantes : le trafic aérien, routier et ferroviaire.

TRAFIC AÉRIEN

La principale source de bruit dans le POT est Brussels Airport. Le trafic aérien y provoque la principale nuisance sonore. Le POT se situe à proximité de Brussels Airport, et se trouve plus précisément sous les routes aériennes de décollage, ce qui occasionne d'importantes nuisances sonores. Celles-ci dépassent les 60 dB au NE de Bordet (Haren, site de Da Vinci). À l'ouest et au sud-est de Bordet, les nuisances sonores se situent entre 55 et 60 dB.

La nuit, les nuisances sonores diminuent à 45-50 dB à l'ouest et à l'est de Bordet et de l'Houtweg et de l'Avenue Jules Bordetlaan. Dans le nord-ouest de Bordet, les nuisances sonores se situent entre 50 et 60 dB. Le bruit du trafic aérien peut également occasionner des nuisances la nuit.

Source : Bruit routier, Carte stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Environnement, 2016

TRAFIC FERROVIAIRE

L'influence du trafic ferroviaire se limite à la proximité immédiate des lignes ferroviaires et est plus importante de jour que de nuit. C'est principalement à hauteur de Schaerbeek Formation, au NO du POT, que l'intensité du trafic ferroviaire et par conséquent les nuisances sonores y sont élevées.

LÉGENDE

	<= 45 dB (A) Très calme
	45-50 dB (A)
	50-55 dB (A) Calme
	55-60 dB (A)
	60-65 dB (A) Bruyant
	65-70 dB (A)
	70-75 dB (A) Très bruyant
	> 75 dB (A)

TRAFIC ROUTIER

L'influence de l'infrastructure routière est plus importante de jour que de nuit, en particulier le long des grands axes tels que le Boulevard Léopold III, l'Houtweg et l'Avenue Jules Bordetlaan, et la Chaussée de Haecht. Le bruit y dépasse les 60 dB : les zones intérieures sont plus calmes mais en journée, le bruit grimpe à 55-60 dB sur le site de la Défense.

Il ne faut donc pas prévoir de « fonctions sensibles » le long des grands axes routiers.

Des mesures doivent être prises pour réduire les nuisances sonores dues au trafic routier, comme imposer des vitesses maximales autorisées, la nature du revêtement routier, appliquer des mesures d'isolation pour les constructions à proximité immédiate de l'axe de circulation...

Bruit multi -exposition (jour) - Multi-blootstellingslawaai (dag)

Bruit multi -exposition (nuit) - Multi-blootstellingslawaai (nacht)

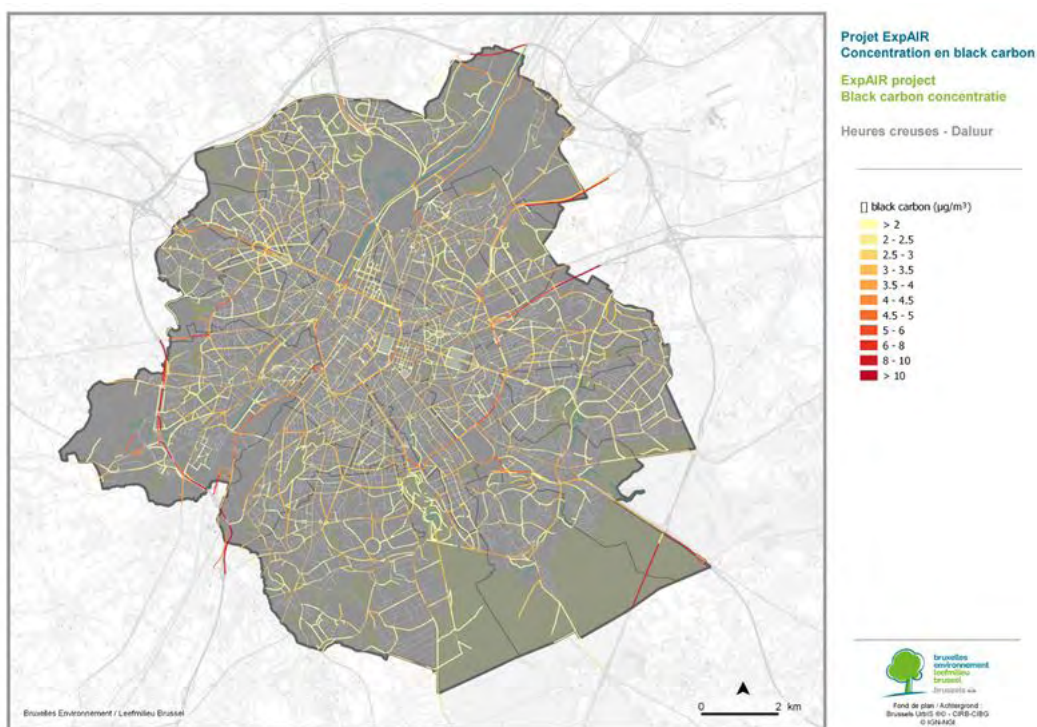
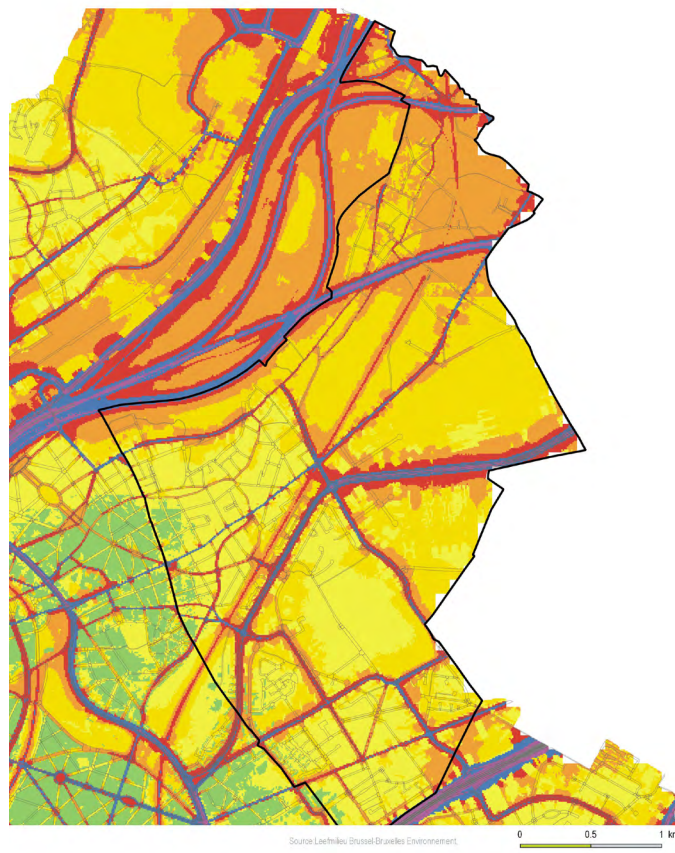
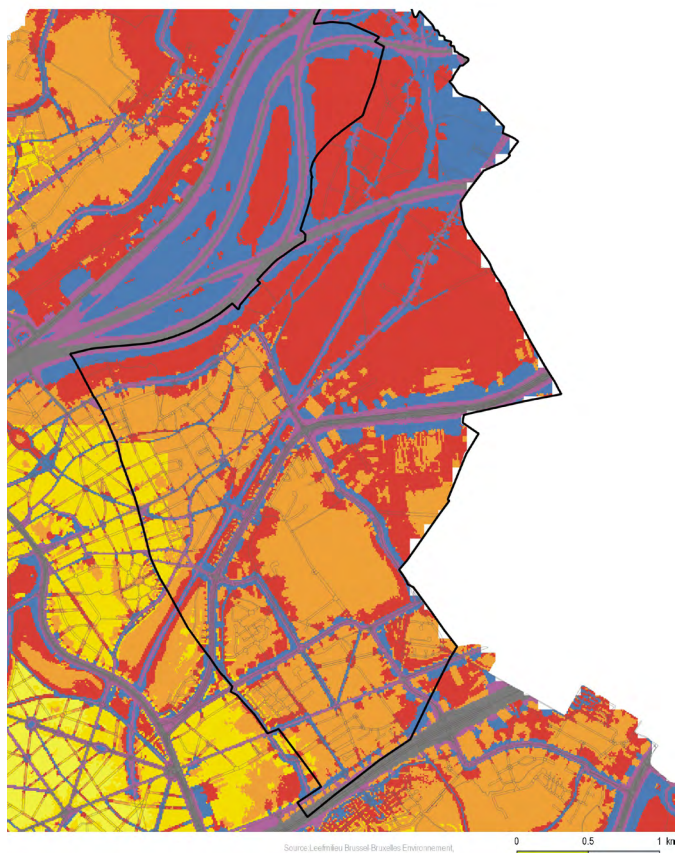


Figure 6 : Concentrations de black carbon dans les principales rues de la Région bruxelloise en journée, mais en heure creuse. La période de référence est 2014-2016.

Source : Bruit routier,
Carte stratégique de la Région
de Bruxelles-Capitale,
Bruxelles Environnement, 2016

LÉGENDE

	<= 45 dB (A) Très calme
	45-50 dB (A)
	50-55 dB (A) Calme
	55-60 dB (A)
	60-65 dB (A) Bruyant
	65-70 dB (A)
	70-75 dB (A) Très bruyant
	> 75 dB (A)

MULTI-EXPOSITION

Le POT (en particulier en ce qui concerne la partie à l'est de l'échangeur Bordet) et l'Avenue Jules Bordet subissent d'importantes nuisances sonores et comptent parmi les plus « bruyantes » de toute la Région de Bruxelles-Capitale (plus de 60 dB) dans les zones d'activités économiques et en partie sur le site de la Défense.

Le long des axes routiers, les nuisances sonores sont de l'ordre de 65-70 dB (très bruyant) en journée ; la nuit, ces nuisances diminuent à 50-55 dB.

La majorité des nuisances sonores est provoquée par le trafic routier et aérien. La part du trafic ferroviaire est limitée.

MESURES

Les mesures nécessaires doivent être prises pour réduire autant que possible les nuisances pour les habitants et les utilisateurs du POT.

Il semble donc essentiel d'adapter les bâtiments futurs (et actuels) et d'aligner leur isolation en conséquence. Par ailleurs, lors de la planification des fonctions les plus sensibles, comme le logement, il faut tenir compte des nuisances sonores (conformément à la directive 2002/49¹).

Dans son plan « **Quiet.Brussels** »,² Bruxelles Environnement a préétabli un certain nombre de mesures relatives au bruit du trafic aérien :

- **Faire respecter l'arrêté « bruit des avions » ;**
- **Contribuer à l'élaboration d'un accord de coopération pour le bruit des avions ;**
- **Soutenir un accord sur la fin des vols de nuit au-dessus des agglomérations :** La Région soutiendra un accord sur la fin progressive des vols de nuit au-dessus des agglomérations dans un cadre européen.
- **Accompagner les citoyens par rapport au bruit des avions**
- **« Évaluer les mesures de gestion foncière des territoires survolés » :** La Région réalisera une étude coût-bénéfice visant à évaluer les mesures de planification et de gestion foncière qui pourraient être mises en œuvre actuellement et dans le cadre d'une approche équilibrée, ainsi que les possibilités de financement de mesures d'isolation acoustique des logements survolés selon le principe du pollueur-payeur.^Z

Les axes routiers importants souffrent d'une mauvaise qualité de l'air, les concentrations de « black carbon » sont élevées durant les heures creuses de la E40 et du Boulevard Léopold III.

QUALITÉ DE L'AIR

1 Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement - Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant)

2 QUIET.BRUSSELS, Plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain, APPROUVÉ LE 28 FÉVRIER 2019

CONSTATS

LE SITE DE LA DÉFENSE EST SITUÉ SUR UN PLATEAU, EXPOSÉ AUX NUISANCES SONORES ET À LA POLLUTION DE L'AIR PRINCIPALEMENT LE LONG DES AXES ROUTIERS

- *La zone se trouve sur le Plateau brabançon, entre la Vallée de la Woluwe et la Vallée de la Senne.*
- *La zone joue un rôle important sur le plan de la gestion des eaux afin de lutter contre les inondations dans les zones vallonnées.*
- *Une pollution potentielle du sol est limitée à un certain nombre de points sur le site de la Défense.*
- *Le POT se trouve dans une zone exposée au bruit, à exposition multiple, de 60-65 dB. Les nuisances sonores sont essentiellement provoquées par le trafic aérien et routier en journée et dépassent les niveaux sonores imposés par l'OMS. Les mesures nécessaires doivent être prises pour minimiser les nuisances sonores.*
- *Le POT est confronté à une pollution de l'air, principalement le long des grands axes routiers.*

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A. DÉVELOPPEMENT D'UN TISSU URBAIN DENSIFIÉ VISANT UNE COHÉRENCE SPATIALE ET UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE AU SEIN ET ENTRE LES DIFFÉRENTES ZONES MONOFONCTIONNELLES

- *Complexité du réaménagement d'une ZEMU dans un contexte périphérique (la verticalité des fonctions définie dans les prescriptions des ZEMU est trop restrictive). Étudier l'opportunité de la mixité tant horizontale que verticale dans la ZEMU dans les différents scénarios relatifs à l'urbanisation du site.*
- *Mobilisation des grandes et des plus petites réserves foncières disponibles.*
- *Reconstruire une cohérence entre les différentes zones fonctionnelles : revalorisation, connexion, complémentarité, similitudes ou juxtaposition des grandes zones monofonctionnelles.*
- *Il faut vérifier quels endroits au sein du périmètre PAD Bordet peuvent être densifiés d'une manière durable et également flexible à court et à plus long terme. L'ajout d'une masse critique de fonctions urbaines (habitat, activités, infrastructures culturelles et récréatives...) peut contribuer à faire du périmètre un quartier urbain à part entière.*

B. VALORISER ET RELIER À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE LES ESPACES OUVERTS PRÉCIEUX. VALORISER LE PAYSAGE COMME ÉLÉMENT DE CONNEXION. L'INTÉGRATION DE L'ÉCOLOGIE ET DE LA CIRCULARITÉ EST IMPORTANTE.

- *La préservation et la valorisation du potentiel des lieux à haute valeur écologique : chemin de fer, cimetière, terrains agricoles, chemins creux... Relier entre eux des espaces ouverts existants et des zones à haute valeur écologique.*
- *Une stratégie hydraulique, imbriquée dans la stratégie paysagère, doit être élaborée afin d'éviter l'évacuation des eaux de pluie vers les égouts. L'infiltration des eaux pluviales doit être maximale dès le départ. La stratégie hydraulique doit viser à rétablir le cycle de l'eau au moyen d'un système qui collecte, stocke, traite, évacue les eaux de pluie et la met en relation avec les Vallées du Woluwe et de la Senne. La nappe phréatique est ainsi remise à niveau et l'on évite le risque de manque/d'excès d'eau (également en aval).*
- *Intégrer la nuisance sonore et la pollution de l'air auxquelles le site est exposé comme conditions préalables à une planification spatiale responsable de cette zone. Par ailleurs, une réflexion doit être menée sur les mesures à prendre pour atténuer le bruit et pour neutraliser la pollution de l'air pour les usagers et les habitants de ces quartiers au niveau de l'immeuble et de la rue...*
- *Les bâtiments existants sur le site de la Défense peuvent être réaffectés en serres de culture ou en marché couvert. Dans le cadre de la réaffectation, tenir compte de facteurs environnementaux tels que l'implantation et l'orientation des bâtiments.*
- *Maximiser les possibilités de production d'énergie à partir de sources renouvelables.*
- *Analyser les flux de marchandises et de matériaux, c'est-à-dire répertorier le « métabolisme » du quartier et le rendre circulaire.*
- *Le Woluweveld convient-il comme un pôle agricole plus diversifié qui produit de la nourriture pour la ville voisine, cf. stratégie « good food » (p.ex. Neerpede) pour rapprocher le producteur et le consommateur ?*

C. ACCROÎTRE LA LISIBILITÉ DU TRAFIC AUTOMOBILE, EXPLOITER AU MAXIMUM LA MULTIMODALITÉ DE BORDET ET RÉTABLIR LES CONNEXIONS MANQUANTES POUR L'USAGER ACTIF DE LA ROUTE.

- Étudier et prendre en compte les effets sur la mobilité lors de la définition de la programmation des développements à hauteur de Bordet et Défense.
- Il est souhaitable d'évoluer vers une zone urbaine vivante, multifonctionnelle, axée sur la future accessibilité multimodale de Bordet.
- Promouvoir le réseau de transports en commun existant auprès des utilisateurs présents dans le POT et améliorer certaines connexions en dehors des heures de pointe.
- Une vision globale intégratrice est très importante. Offrir au boulevard Léopold III un véritable statut de nouvelle entrée de ville est un concept visuel et fonctionnel nécessaire. D'une manière générale, l'infrastructure de mobilité doit être intégrée dans le paysage de telle manière qu'elle ne domine pas le cadre de vie et de travail. Une bonne qualité paysagère est porteuse d'une image forte et renforce l'attractivité du territoire.
- Créer les liens manquants pour les piétons et cyclistes. Réflexion globale de la traversée pour l'utilisateur active entre Bordet et la frontière régionale pour éviter des détours à pied sur les deux côtés du boulevard.
- Une fois que le programme sera établi pour le site Défense-OTAN, une vision plus détaillée des stratégies liées aux transports en commun sera nécessaire sur les transports en commun pour desservir le site.
- Améliorer le maillage actuel des déplacements doux, grâce à l'ouverture du site de l'OTAN-Défense.

D. CRÉER DES QUARTIERS VIABLES OÙ LES ÉQUIPEMENTS ET LES LOGEMENTS RÉPONDENT AUX BESOINS DE LA POPULATION

- Développer les quartiers résidentiels existants et prévus dans le POT comme des quartiers résidentiels durables et viables qui répondent aux besoins de la population locale.
 - Étendre l'offre de services ainsi que d'équipements sociaux et culturels pour les personnes âgées et pour l'ensemble de la population au sud d'Evere et éventuellement à Woluwe-Saint-Étienne. Renforcer l'offre de services et d'équipements sociaux à Haren.
 - Tenir compte de l'augmentation de la demande en équipements qui découlera de projets d'habitation (potentiellement 3000 à 4000 nouveaux habitants) et de la croissance démographique importante dans ces communes (Bruxelles et Evere) : sport, crèches et éventuellement écoles. Il est donc souhaitable et nécessaire de suivre ces évolutions.
 - Ouvrir les équipements existants (sport, crèches, bibliothèques, horeca...) (Ministère de la Défense, future école européenne...) aux populations locales existantes et futures.
 - Développement d'un équipement structurel important pour dynamiser. Un équipement métropolitain peut servir de catalyseur aux activités commerciales et autres activités économiques. Il permet de développer soi-même, en dehors des heures de travail habituelles, un pouvoir d'attraction supplémentaire (le week-end et en soirée). Bordet ne peut pas être une zone périurbaine typique, mais doit offrir une attractivité suffisante pour qu'elle puisse fonctionner comme un lieu en soi dans le contexte urbain bruxellois.
- Pour répondre aux besoins en matière de logement des habitants du POT et aux ambitions régionales, le POT doit répondre aux enjeux suivants :
- => Poursuite des projets de logements sociaux de moindre ampleur ;
 - => Renforcement de la diversité sociale dans l'offre publique par le développement de logements bon marché et de classe moyenne ;
 - => Accroître le nombre de propriétaires en facilitant l'accès aux logements bon marché (Fonds du Logement, CLTB, Citydev) ;
 - => Développer d'autres formes de logement plus innovantes : le co-housing, accompagné de services destinés aux populations âgées, adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
 - => Prévoir des logements adaptés à une population vieillissante (population plus âgée que la moyenne régionale), en évitant une suroffre de logements de type maison de repos ;
 - => Assurer une transition fluide en termes de densité (génération d'urbanité) entre des quartiers résidentiels à caractère villageois et de nouveaux projets de logement dans les quartiers PAD ;
 - => Mettre en place des équipements alignés sur les besoins des nouveaux arrivants.

E. EXPLOITER AU MIEUX LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE DE LA ZONE ET MISER SUR LA SPÉCIFICITÉ DE CHAQUE SOUS-ZONE

- *Stabiliser durablement les entreprises existantes dans le POT pour maintenir le caractère économique du périmètre.*
- *Inciter à l'innovation des activités économiques dans la zone : renforcer l'identité, compléter les activités avec du BtoB, améliorer la qualité urbaine, introduire une mixité fonctionnelle.*
- *Assurer le renouvellement urbanistique du site, l'extension et la mise en valeur du parc d'activités économiques Da Vinci et le densifier.*
- *Confirmer la fonction/vocation internationale de la zone.*
- *Accroître l'attractivité de la zone et lutter contre la vacance.*
- *Augmenter les services et équipements de la zone pour les employés.*
- *Utiliser les atouts de cette zone (proximité aéroport, accessibilité haute mais pas centrale, situation à Bruxelles/Flandre...) pour une vocation économique.*

