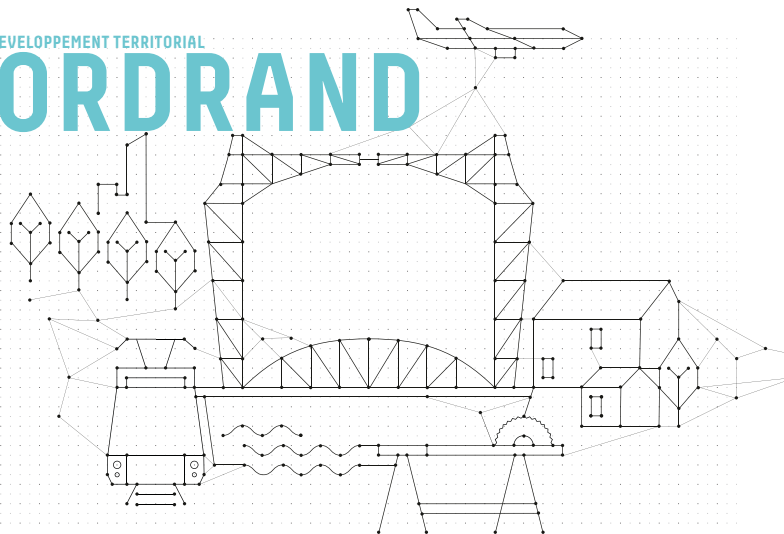


programme d'action

version mars 2018

PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

NOORDRAND



Contenu

introduction	5
objectifs du PDT Noordrand	7
secteurs	9
chantiers	35
suivi	83
documents de fond	85

Introduction

Les quatre partenaires du PDT Noordrand (département Omgeving des autorités flamandes, perspective.brussels, la province du Brabant flamand et l'OVAM) ont, en 2016, établi un premier programme d'action, en collaboration avec les ministres compétents pour l'aménagement du territoire, différentes administrations, des particuliers et des parties intéressées. Dans le courant de 2017, le groupe de pilotage ainsi que les villes et communes concernées ont planché sur l'actualisation du programme. Le processus intensif de partage et renforcement des connaissances cadre dans le forum interrégional pour l'Aménagement du Territoire dont les trois régions font partie.

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

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



session de travail janvier 2015

objectifs

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

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

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

de sorte que des partenaires et parties intéressées puissent procéder à la **réalisation effective des initiatives spatiales** dans la zone qui

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

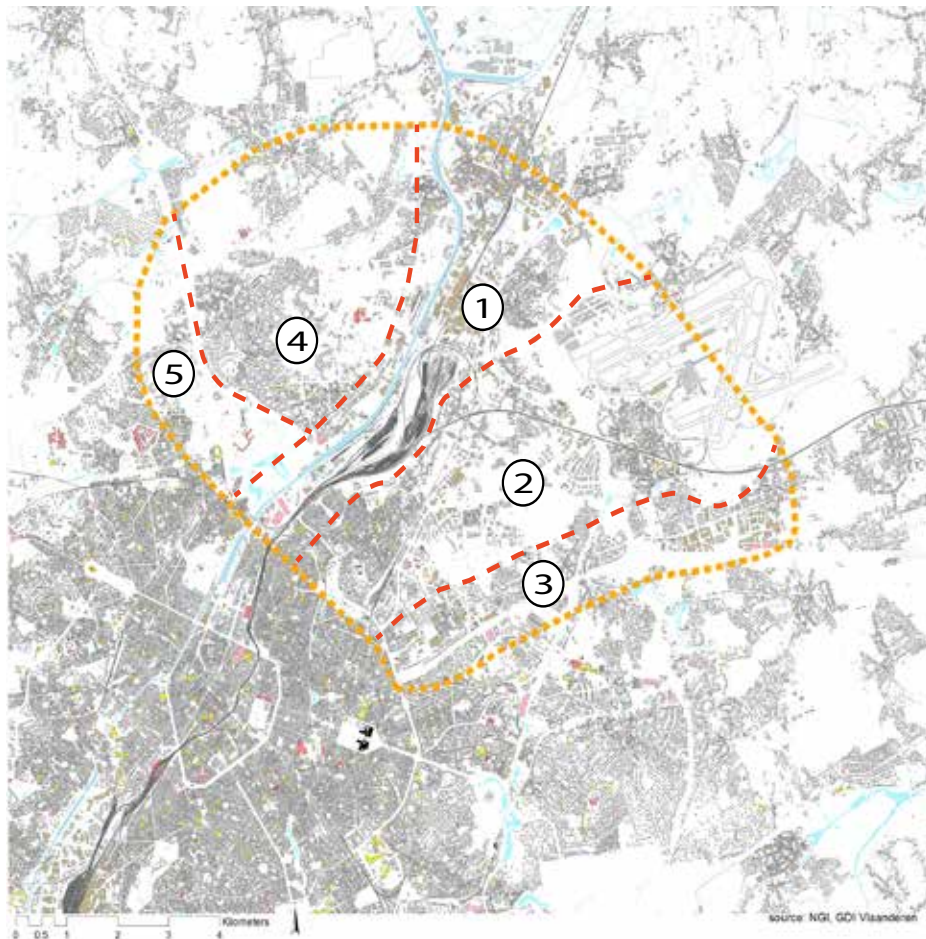
en respectant

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



session de travail décembre 2014

secteurs



les cinq secteurs

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

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

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

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

1.

Vallée partagée



vallée partagée

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

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

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

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

Après les Première et Seconde Guerres mondiales, le développement industriel s'est étendu vers le nord, avec des dépôts de carburant, l'assemblage automobile, l'usinage des métaux, la construction, ainsi que l'industrie chimique. L'urbani-

sation rapide a ignoré la problématique de l'eau de la zone et la pollution du sol et de l'air consécutive aux activités industrielles lourdes.

Dans la vallée partagée, un grand nombre d'infrastructures ont été aménagées dans la direction nord-sud, parallèlement au canal : N1 avenue de Vilvorde-Schaarbeeklei, avenue de Woluwé, lignes de chemin de fer, ... Entre le pont Van Praet et la Vuurkruisenlaan, aucune liaison forte n'a cependant été aménagée à travers la vallée. Seuls le pont de Buda et le viaduc du Ring R0 relient les deux rives du canal. Pour la mobilité, et surtout pour la circulation lente et le transport de marchandises par la route, le manque de bonnes liaisons est-ouest et vers l'infrastructure routière supérieure est un problème majeur. Malgré le grand nombre d'infrastructures, la zone risque de devenir inaccessible.

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

Depuis le début du 21ème siècle, la rénovation urbaine est lancée avec des projets comme l'aménagement de la rive gauche du canal, Watersite à Vilvorde, le masterplan Vilvorde-Machelen, le nouveau terminal à conteneurs faisant partie intégrante du centre de distribution urbain, les plans pour Schaerbeek-Formation, le plan canal Chemetoff et l'assainissement des terrains des Cokeries de Marly. La Région de Bruxelles-Capitale travaille dans le cadre du plan du canal avec des services de planification, le maître architecte et la régie foncière à une revalorisation de la zone du canal de Bruxelles avec des nouveaux projets d'habitat, des projets économiques et des espaces publics de qualité. En 2016, de nouveaux investissements ont fait leur apparition dans la zone, à savoir Trainworld, Docks Brussels, un nouveau centre de tri bpost, un terminal de croisière à la hauteur du parc Meudon et des logements à la « Broekplein » (Vierfontein).



Cass Cities workshop janvier 2015



Harensesteenweg

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

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

Plusieurs grands projets sont prévus dans cette zone dans un avenir à court et moyen termes, comme l'extension du port sur les terrains de FSI, l'aménagement du terminal RO-RO pour le commerce des véhicules de seconde main, la reconversion de BRIC, les développements le long de l'Oorlogskruisenlaan, 3000 logements supplémentaires au niveau du Watersite (Vilvorde) et le long de la Kerklaan (Machelen), le redéveloppement industriel au sein de BrightPark du site Cat, de Fabricom, plusieurs projets de petits commerces, ... Le déménagement de MaBru et du CE-FL aura lieu après 2025. bpost a inauguré récemment un nouveau centre de distribution qui emploie 1500 personnes dans la zone. Solvay (actuellement 1500 travailleurs) travaille à un masterplan afin de redynamiser ses terrains.

Dans le « Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale », il est prévu d'intégrer la distribution urbaine dans la stratégie de développement de la zone du canal et de Schaerbeek-Formation comme pôle logistique pour la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie.

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

Pour renforcer l'accessibilité multicouche dans la zone, il est nécessaire de mettre en œuvre les projets existants : le RER-vélo, la ligne de tram Aéroport-Vilvorde-Heysel-VUB, le RER, le déplacement de l'arrêt Buda vers la Kerklaan, la construction du métro 3 (Gare du Nord-Riga-Bordet) et le renforcement des liaisons

entre Bruxelles et Vilvorde/Machelen (bateau-bus et lignes 58, 47 et 64).

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

La présence du canal et du chemin de fer doit être utilisée de manière optimale pour le transport de marchandises, de manière à limiter l'utilisation du réseau routier. Une ouverture améliorée au transport de marchandises par la route restera toutefois nécessaire. Pour ce faire, une vision et une approche interrégionales de la mobilité, intégrant l'impact des projets proposés, sont nécessaires. Une attention particulière doit être ici accordée au profilage de la Woluwelaan, de la Budasteenweg et de la Schaarbeeklei.

Les grands défis de la vallée partagée sont:

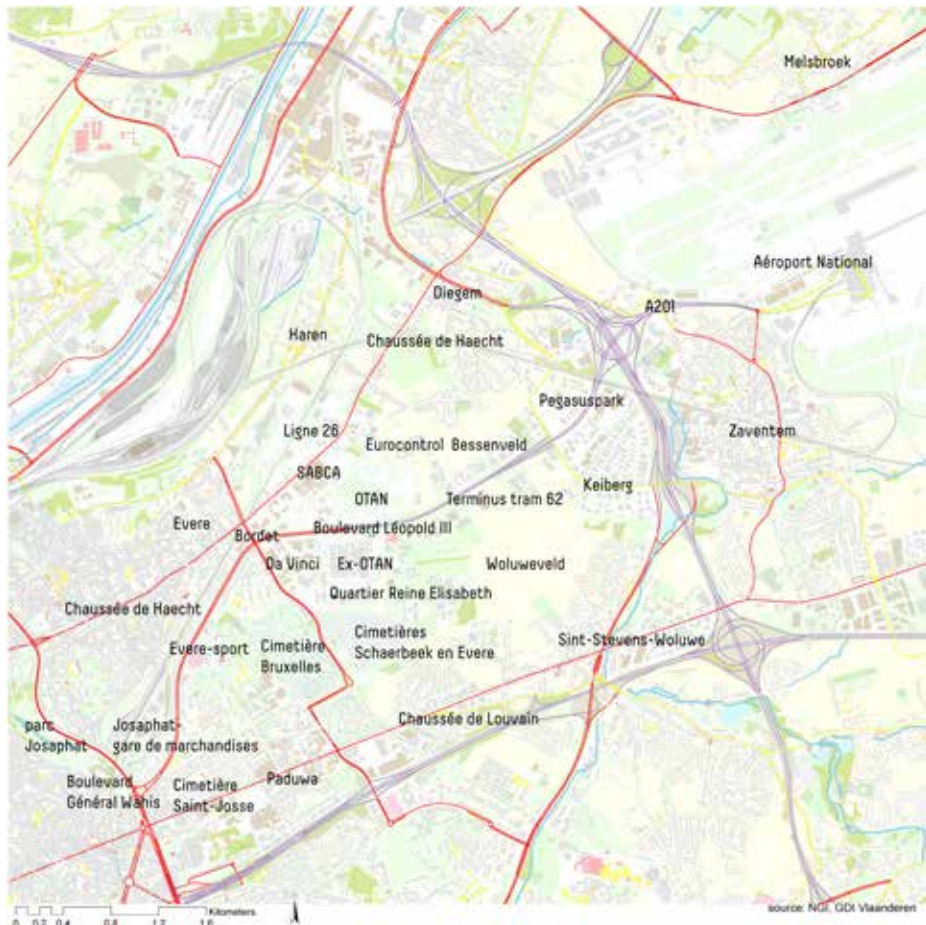
- **prévoir des emplois supplémentaires**
- **activer les terrains et bâtiments pollués et inutilisés**
- **synchroniser le développement du réseau de mobilité hiérarchisé, des activités économiques et des logements complémentaires**
- **améliorer la qualité de vie dans la vallée partagée (améliorer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



pont Buda - workshop bâtiments industriels à plusieurs étages juillet2017

2.

Le boulevard Européen



Le boulevard Européen

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

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

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

Ce n'est qu'au moment du déménagement de l'aéroport vers Melsbroek et Zaventem dans les années 50 que la zone connut un nouvel épanouissement avec l'achèvement du boulevard Léopold III et de l'A201. Avec l'arrivée de l'OTAN en 1967 et du dépôt de la STIB en 1975, de nouveaux quartiers résidentiels et de bureaux absorbèrent l'espace ouvert intérieur. La période au cours de laquelle la zone s'est développée, correspond au point culminant en termes d'urbanisme orienté vers la faible densité et l'automobile.

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

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



Fabrieksstraat Zaventem - Mai 2015

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

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

Les développements suburbains et orientés véhicules connaissent, en raison de la congestion grandissante sur les routes, une mauvaise accessibilité qui ne s'est améliorée que récemment par un meilleur désenclavement en termes de transports publics, avec l'aménagement du tram 62 sur le Boulevard Léopold III, la liaison ferroviaire Aéroport-Quartier européen, et les plans du Brabantnet. L'extension prévue du métro de la gare du Nord à Bordet fait que Bordet pourra se développer en un pôle multimodal densifié urbain. Les autoroutes cyclistes planifiées apporteront également une amélioration structurelle en termes d'accessibilité. Le RER-vélo Louvain-Bruxelles est en grande partie réalisée dans le Brabant flamand, tandis que la réalisation du pont cycliste passant le Ring0 et la ramification vers l'aéroport est en préparation, tout comme l'autoroute cycliste le long de l'A201.

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

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

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



impression du futur noeud Bordet - fotomontage Artgineering

Les grands défis du Boulevard européen sont :

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

3.

Chaussée de Louvain - E40

Comme les environs du Boulevard européen, la chaussée de Louvain entre la place Meiser et Nossegem connaît un développement très lent et typique du 20ème siècle.

Différentes activités urbaines, comme les cimetières de Saint-Josse-ten-Noode et Bruxelles, les terrains de sport de Saint-Josse, le dépôt du chemin de fer et plusieurs quartiers de logements sociaux ont été désenclavés via la chaussée de Louvain, derrière le Tir national (actuellement VRT-RTBf).

L'aménagement des différentes voies rapides comme le boulevard de la Woluwe (à partir de 1935), le Ring R0 et l'A3/E40 (années 1970) a dynamisé le développement. Les dernières zones ont été bâties entre la chaussée de Louvain et l'E40 à la fin des années 90, et l'espace ouvert restant se compose des talus le long de l'E40, de jardins et terrains de sport. Au sud de l'E40, nous trouvons encore quelques zones agricoles enclavées à Kraainem et de bons terrains agricoles plus grands le long de la Tramlaan et de l'Oude Keulse Weg.





Chaussée de Louvain à Paduwa

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

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

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

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

Les grands défis de la chaussée de Louvain-E40 sont les suivants :

- **développer un réseau de mobilité hiérarchisé et un espace ouvert cohérent**
- **prévoir une densification urbaine autour des nouveaux nœuds du réseau de mobilité.**

4.

NOH-Strombeek-Kassei



Neder-over-Heembeek - Strombeek - Kassei

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

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

La Ville de Bruxelles prévoit, à Neder-over-Heembeek, l'extension des zones boisées existantes (environs de la ferme Nos Pillifs) en un bois communal d'environ 40 hectares. Cette zone doit être intégrée dans un réseau interrégional d'espaces ouverts. En Région flamande également, l'attention pour le maillage vert et bleu doit être étendue et une jonction avec les vallées du Tangebeek et du Maalbeek doit être trouvée. La disparition du Ring R0 en tant que barrière dure entre la ville et la périphérie est ici un défi important afin de réaliser la liaison verte et bleue entre le Tangebeekbos et le futur bois au sud du Ring R0 avec Strombeek et De Kassei. bpost prévoit un nouveau centre de distribution (1500 travailleurs) dans la zone. Solvay (actuellement 1500 travailleurs) travaille à un masterplan afin de redynamiser ses terrains.



construction du brussels cruise terminal - septembre 2017

L'aménagement du Tram du Ring, du tram rapide le long de l'A12 et du parking de rabattement le long de la Meiselaan a créé de nouveaux nœuds dans le réseau de transport public de haute qualité où le renforcement des habitats de qualité peut être prévu. Dans le même temps, les dernières parcelles résidentielles sont bâties et des projets de densification à petite échelle se préparent (site Kodak, centre de Strombeek...). La commune de Grimbergen planche sur la réalisation d'un masterplan pour Strombeek. Les espaces ouverts fortement présents au nord du Ring R0 et le fin maillage vert et bleu assurent un environnement de vie et de travail de grande qualité.

Les grands défis de NOH – Strombeek – Kassei sont les suivants :

- **surveiller la multitude de développements résidentiels à petite échelle et veiller à ce que le niveau des infrastructures évolue au même rythme**
- **prévoir une densification urbaine autour des nouveaux nœuds du réseau de mobilité dans le sillage de l'aménagement du Tram du Ring, du tram le long de l'A12 et du parking de rabattement.**
- **optimiser la mobilité grâce à des liaisons supplémentaires de transports en commun (entre l'arrêt Heembeek et l'hôpital militaire, par exemple) et à des infrastructures P+R pour les navetteurs des environs (arrêt Heembeek et arrêt Medialaan du Tram du Ring, par exemple).**

5.

Heysel

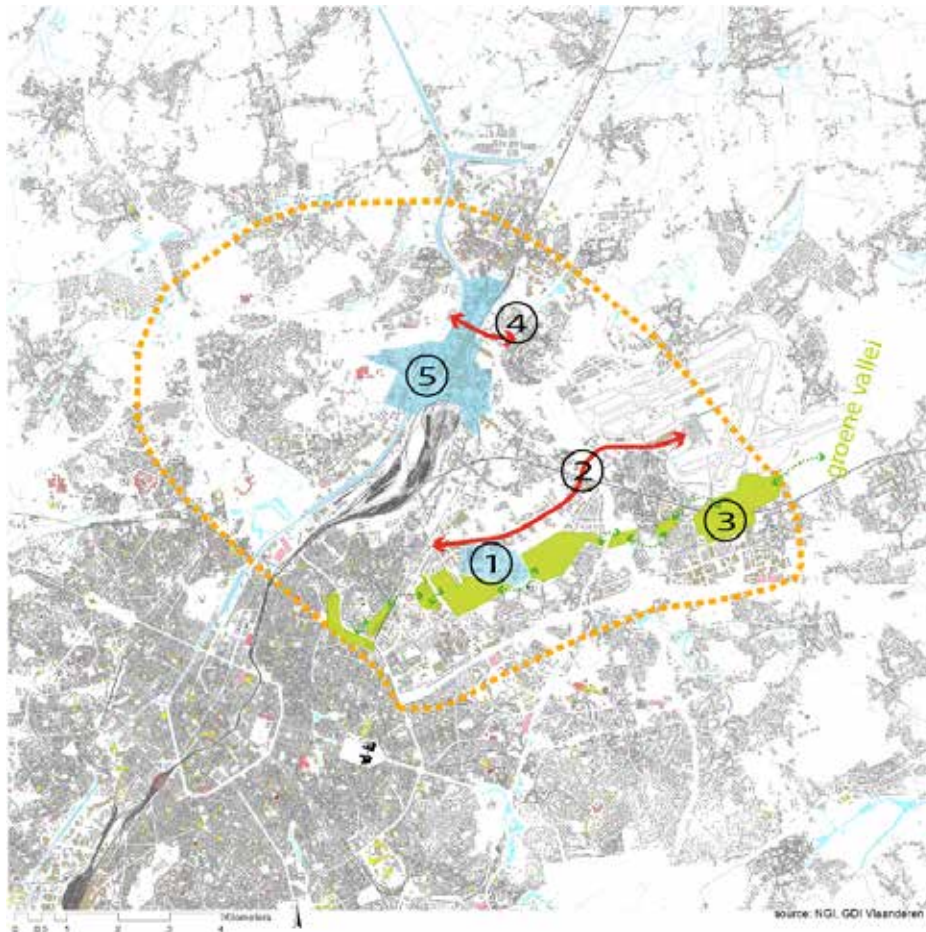


Heysel

La construction de la résidence archiduciale 'Schoonenberg' en 1782 est à l'origine de l'actuel domaine royal de Laeken. Le jardin, aménagé en 1785 selon les plans de Léopold, a été étendu au nord sous Léopold II. La résidence royale et le projet du début du 20ème siècle d'aménagement d'une avenue du parc entre le château de Laeken et le château de Boeuchout (l'actuel Jardin botanique national) sont toujours déterminants dans l'ensemble de la zone. Au nord du domaine royal, en 1930, le 'stade du centenaire' a été inauguré. En 1935, une première exposition universelle s'est tenue dans les palais du Heysel. En 1958, le plateau du Heysel et le parc des expositions de 1935 sont à nouveau utilisés pour la fameuse Expo '58. Dans le cadre de cette exposition universelle, une infrastructure moderne et orientée véhicules est aménagée, ainsi que la plus ancienne partie du Ring R0 et de l'A12. Aujourd'hui encore, le domaine royal et le parc des expositions continuent à dominer dans cette zone pour les événements à grande échelle. Avec les plans pour Néo, une importante partie de la zone autour du stade Roi Baudouin et du boulevard Houba-De Strooper sera transformée en une vraie partie de ville. Le stade serait alors déménagé vers Grimbergen, sur les terrains du 'parking C'. En outre, le long de la chaussée Romaine, viennent également les arrêts du tram rapide vers Willebroek et du tram du ring VUB-Jette- Vilvorde -Aéroport ainsi qu'une correspondance avec le réseau de la STIB. L'affectation et l'aménagement concrets des différents projets détermineront dans quelle mesure le plateau événementiel du Heysel peut concrétiser le rayonnement international souhaité.

Cet aménagement urbanistique visant un attrait international est le défi principal dans cette zone. Le PDT Noordrand peut offrir ici une valeur ajoutée par une coordination des différents projets. Une bonne coordination des actions en cours au niveau (inter)régional et local est nécessaire afin d'aboutir à une décision portée par tous en ce qui concerne la future grande infrastructure comme l'Eurostade et son désenclavement. Il s'agit d'une condition pour le démarrage concret des chantiers.

Chantiers



localisation des 5 chantiers

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

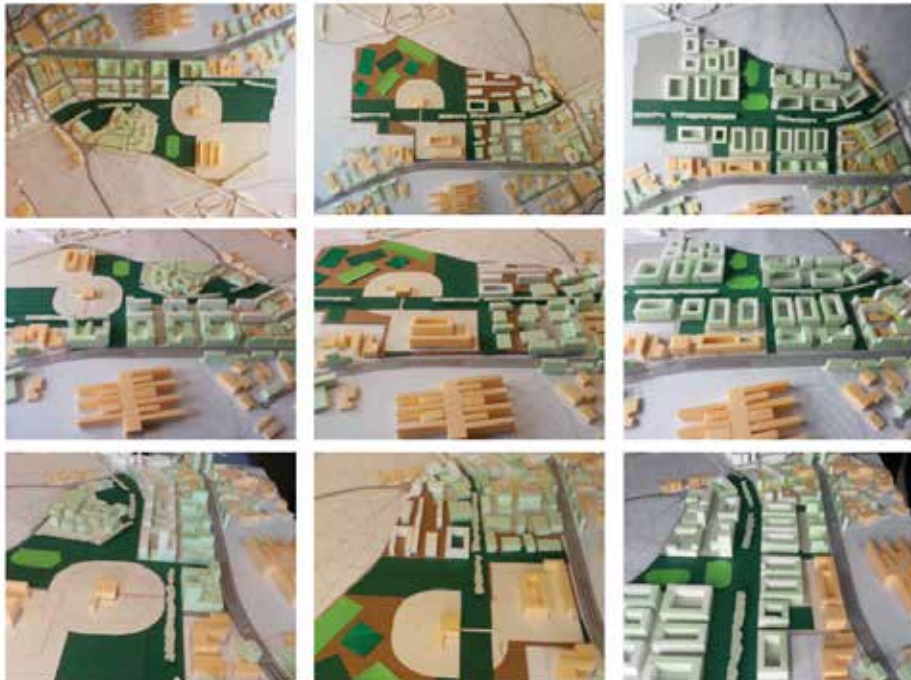
Les chantiers suivants font actuellement partie du programme d'action pour la Noordrand:

1. Site Ex-OTAN/QRE Défense
2. Boulevard européen entre Bordet et l'aéroport
3. Liaison verte Josaphat-Woluweveld-Nossegedmelle
4. Transit Oriented Development: Kerklaan-Broekstraat
5. Buda: jobs & skills pour une Economie Circulaire

Chantier 1

Ex-OTAN/QRE Défense

BEELDEN VAN WORKSHOPS



Photos des maquettes pour le développement du site - 1010au

A. Historique

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

Un tiers du site sera libre en 2018 lorsque le siège de l'OTAN traversera le boulevard. Le reste est intégré dans le Partnership for Peace et le quartier général de la Défense (Quartier Reine Elisabeth).

À la demande de la Défense, Rebel, Arcadis, Cushman & Wakefield et Stibbe ont réalisé une étude de faisabilité en vue de vérifier si la revente de ces 90 ha suffirait pour financer un nouveau quartier général à un autre endroit. Cette étude a été finalisée en 2016.

La Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale ont par ailleurs réalisé une étude de définition pour le redéveloppement du site. Cette étude se composait de trois volets :

- un diagnostic, qui a été posé en interne
- une étude urbanistique en vue du 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
- des recommandations politiques.

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

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

B. Objectifs du PDT Noordrand

En collaboration avec les autres partenaires, le PDT Noordrand veut parvenir à un plan ambitieux en vue du développement des terrains libérés, de manière à ce que le ministère de la Défense retire de la vente des terrains le montant nécessaire pour construire un nouveau quartier général.

Un développement ambitieux répond aux critères suivants:

Examiner la faisabilité du développement formant un projet urbain inter-régional cohérent et durable qui servira de modèle aux développements futurs dans cette partie de la ville, avec :

- une densification concentrée d'une bande le long du boulevard Léopold III ;
- un paysage cohérent à usages multiples (nature, loisirs, agriculture) au sud de cette densification.

Cet espace ouvert fait partie d'une liaison verte régionale et, outre une plus-value publique et écolo-gique, apporte une plus-value au développement planifié. Des liaisons actives sont prévues entre la ville et sa périphérie et entre le boulevard Léopold III et la chaussée de Louvain (et les quartiers environnants : Haren, Diegem, Woluwe-Saint-Lambert et Kraainem).

Pour rendre ces objectifs possibles et pour les ancrer d'un point de vue juridique, les partenaires élaborent une note de vision qui définit les conditions essentielles à imposer aux promoteurs éventuels.

Dès que les lignes de force du redéveloppement auront été définies et ancrées, par exemple dans un masterplan, un contrat de gestion, des contrats de vente, etc., la contribution du PDT Noordrand se limitera au suivi de l'avancement des réalisations dans le cadre de l'exécution des contrats.

C. Organisation du chantier

Début

Ce chantier a été débuté en 2015 par le ministère de la Défense, Perspective.Brussels et le département Omgeving des autorités flamandes. Il existe une interaction régulière avec leurs cabinets (Cabinets de Steven Vandeput, Ministre de la Défense; Rudy Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale; Joke Schauvliege, ministre flamande de l'Environnement).

Partenariat

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

- Pour le Fédéral: la Défense
- Pour la Région flamande: Le cabinet de Joke Schauvliege, ministre flamande de l'Environnement; Ruimte Vlaanderen (département Omgeving); le Département de la Mobilité et des Travaux publics, agentschap wegen en verkeer; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn; les services du gouverneur du Brabant flamand; Team Vlaams Bouwmeester
- Pour la Région de Bruxelles-Capitale : Rudy Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale; Perspective.Brussels; Bruxelles Développement urbain; Bruxelles Environnement; Bruxelles Environnement; STIB; le maître architecte bruxellois.
- Au niveau de la province: la POM du Brabant flamand
- Les villes et communes suivantes: Bruxelles, Evere, Machelen, Zaventem.
- Autre: Brussels Airport Company, Citydev.

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

Il s'agit d'un partenariat dynamique: en fonction de la phase du projet, des acteurs supplémentaires seront impliqués (province du Brabant flamand,

partenaires privés, ...). Le rôle des partenaires opérationnels comme City-dev et l'Agentschap Wegen en Verkeer changera au fur et à mesure que nous nous approchons de la réalisation sur le terrain.

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Le programme de développement territorial joue ici un rôle actif, par exemple Perspective.Brussels et le département Omgeving des autorités flamandes font effectuer une étude à usage politique et réunissent le partenariat afin d'aboutir à court terme à une note de vision supportée par tous.

Ambition du chantier

Résultats

L'étude de faisabilité portant sur le financement d'un nouveau quartier général de la Défense a été finalisée en 2016. Le 'Diagnostic' et la première phase de l'étude urbanistique pour le développement du site EX-OTAN + QRE' ont également été finalisés.

Éléments de vision consolidés

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

- Conservation du bâtiment Z avec un périmètre de sécurité de 100 mètres pour des installations militaires et de 150 mètres pour des installations non militaires;
- Possibilité d'implanter un nouveau quartier général pour le ministère de la Défense le long du boulevard Léopold III, avec une adresse à Bruxelles. L'implantation des installations militaires est prévue autant que faire se peut dans le périmètre de sécurité de 150 mètres du bâtiment Z;
- Le développement de différentes infrastructures de mobilité dans les environs comme le prolongement du métro 3, le prolongement du tram 62 jusqu'à l'aéroport, le service amélioré de Bordet par des trains S et l'aménagement de pistes cyclables rapides sont déterminants pour le potentiel de développement sur le site EX-OTAN/Défense-QRE;

- Le développement des activités économiques mélangées à d'autres activités le long du boulevard Léopold III, jusqu'à environ 500 mètres hors de l'axe;
- Le développement potentiel d'un programme de logement à grande échelle sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. En Région flamande, les logements des militaires existants au sein du QRE peuvent être conservés en tant qu'habitations normales;
- La prévision d'une liaison forte d'espaces ouverts reliant le Woluweveld et les cimetières d'une manière écologique et récréative;
- L'amélioration du Maillage vert au moyen d'un programme urbain d'espaces ouverts et d'équipements supralocaux comme une école secondaire ou une piscine en plein air;
- La conservation du Woluweveld en tant que zone agricole ouverte.

Phasage

1. Vision et stratégie pour les environs

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

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

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

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

cines, ...).

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

2. Masterplan et permis

Sur la base des résultats des chantiers 2 'boulevard européen' et 3 'liaison verte' et des éléments de vision consolidés, on crée une note de vision, proposée par le département Omgeving des autorités flamandes et Perspective Brussels. Pour une réalisation efficace, il est possible de faire appel à des investisseurs privés et publics dans cette phase.

En Flandre, le terrain est principalement situé dans un 'Domaine militaire', ce qui implique qu'un change-ment d'affectation est nécessaire. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, il se situe dans une 'Zone d'Entreprises en Milieu urbain' (ZEMU) et 'Zone d'équipement'. Suivant les activités souhaitées, un change-ment d'affectation peut également être nécessaire.

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

3. Exécution

Contrôle du niveau d'ambition

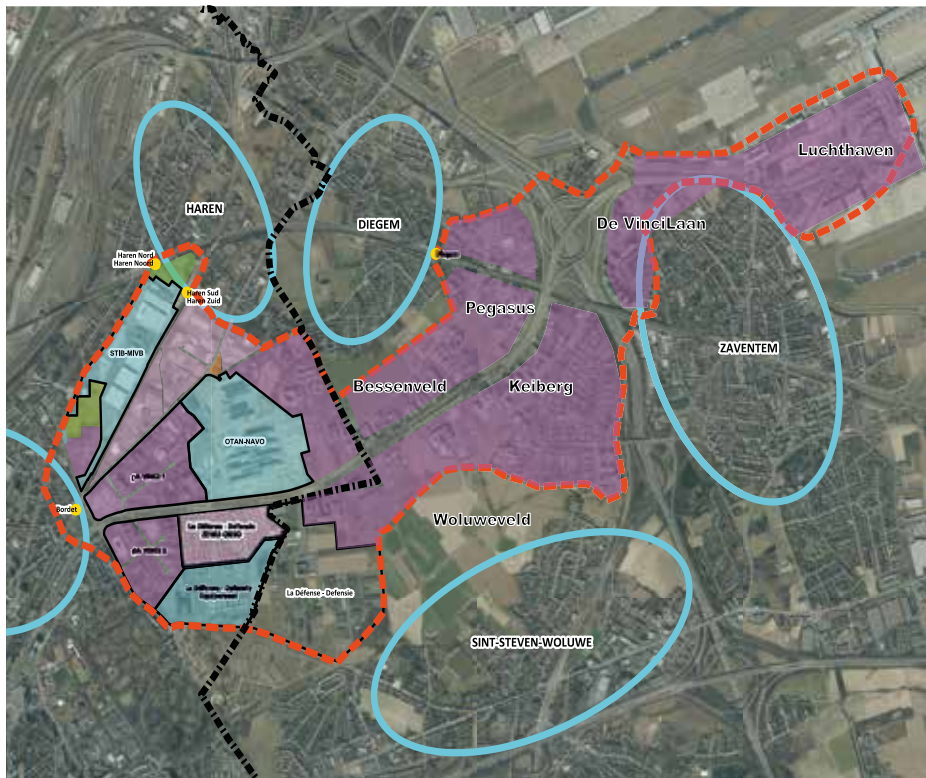
D. **monitoring**

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

- Début d'une étude commune pour toute la zone Ex-OTAN/Défense-QRE (phase atteinte)
- Début d'une concertation constructive entre Perspective.Brussels, le département Omgeving des autorités flamandes et le ministère de la Défense (phase atteinte).
- Extension du partenariat à la province du Brabant flamand, aux acteurs de la mobilité et des partenaires privés qui veulent réellement investir dans les équipements urbains dans cette zone
- Elaboration d'une note de vision en fonction de la poursuite de l'aménagement de la zone et des modifications indispensables du plan d'affectation
- Elaboration d'un masterplan en fonction d'un Plan d'Aménagement directeur (Bruxelles) et d'un Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (Flandre)
- Début chantier 2, Boulevard européen et chantier 3, Liaison verte

chantier 2

Le boulevard Européen



Le boulevard Européen

A. Historique

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

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

- De la Région flamande: Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en de aansluitende open (VSGB, 2011)
- Commun: L'étude de définition dans le cadre du site de l'ex-OTAN (voir chantier 1).
- De la province:
 - Schéma de Structure d'Aménagement du Brabant flamand et addendum
 - l'étude sur le Keiberg réalisée à la demande de la province et de la POM du Brabant flamand, dans le cadre de l'IABR
- Des communes: le Schéma Directeur de Haren, les Schémas de Structure d'Aménagement de Machelen et Zaventem.
- Lors de l'élaboration des nouveaux plans politiques, le boulevard européen s'avère aussi être une priorité.
- Au niveau de la Région flamande: Piloottproject voor de zuidelijke luchthavenregio binnen het proces voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) (2014)

- Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale:
 - Le boulevard Léopold III en tant que nouvel axe tertiaire international dans le cadre du projet de Plan Régional pour un Développement Durable (PRDD).
 - Afin de stimuler la mixité du logement et de l'emploi dans des zones à densité élevée, la Région de Bruxelles-Capitale a modifié l'affectation de différentes zones en Zone d'Entreprises en Milieu urbain (ZEMU).

Actuellement, les opportunités de redéveloppement sont examinées pour différentes zones du Boulevard Léopold III/A201, à savoir le site Ex-OTAN, le Keiberg (Machelen et Zaventem) et le Pegasuspark à Machelen. De nouveaux développements entraînent des investissements dans les transports publics. La mise en service du tram 62 (Meiser-Eurocontrol) était une première étape importante pour une meilleure accessibilité de la zone entre la moyenne ceinture (boulevard Général Wahis) et l'aéroport. Pour le moment, aucun programme de densification économique ou urbanistique n'est prévu. Dans le cadre de la réalisation du Brabantnet, De Lijn prépare actuellement l'implantation du tram de l'aéroport. La conception de ce projet inclut également la construction de l'autoroute cycliste parallèle (élément du réseau cycliste provincial fonctionnel) qui relie directement Bruxelles à l'aéroport.

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

B. Objectifs du PDT Noordrand

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

- Mettre en place un partenariat où les autorités, les administrations et les partenaires publics des deux régions s'engagent ensemble.
- Assurer le redéveloppement en fonction d'une croissance économique ultérieure en prêtant attention au maillage vert et bleu qui relie entre eux les espaces verts sous-jacents (notamment la Liaison verte et Bessenveld) de part et d'autre du Boulevard européen.
- Les ambitions économiques et urbanistiques sont élevées de sorte que l'axe est réalisé au niveau européen (des investissements impor-

tants dans la zone mettent l'accent sur l'accueil des invités internationaux) et d'une manière prospective (par exemple en appliquant des nouveaux concepts comme une économie circulaire et une construction axée sur l'avenir lors du redéveloppement). Garantir le redéveloppement effectif en assurant d'une part une base parmi les acteurs concernés et d'autre part la participation des acteurs publics et privés qui veulent effectivement investir dans la zone;

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

C. Organisation du chantier

Début

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

Le 07/07/2017, une communication du gouvernement flamand relative à la situation de la périphérie incluait une fiche consacrée au portail économique 'Aéroport', dans laquelle était exprimée la nécessité d'une approche interrégionale intégrée.

Partenariat

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

- Pour la Région flamande: département Omgeving des autorités flamandes; Département de la Mobilité et des Travaux publics; OVAM; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn
- Pour la Région de Bruxelles-Capitale: Perspective.Brussels;
- Au niveau de la province: Service Planification spatiale et Mobilité
- Les villes et communes suivantes: Bruxelles, Machelen, Zaventem.

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

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

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

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

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

Ambition du chantier

Optimisation et densification en fonction de la mobilité et des facteurs d'établissement

L'optimisation et la réorientation des zones industrielles situées le long du boulevard Léopold III sont un catalyseur essentiel pour la revitalisation du Boulevard européen.

Du fait des investissements projetés en faveur du RER, de la ligne 3 du métro, du tram reliant l'aéroport et des pistes cyclables rapides, la focalisation actuelle sur le trafic automobile évolue en direction d'un réseau

multimodal. D'ici 2020, une liaison de transport en commun continue sera réalisée en site propre entre Bordet et l'aéroport ; cette liaison sera flanquée d'une autoroute cy-cliste à grande vitesse.

Ces efforts s'assortiront d'un aménagement public et paysager de qualité supposant une pro-grammation et un profil plus urbains. Aux alentours des carrefours (comme Bordet), un environnement d'établissement différent fera son apparition, dans lequel sera réalisée une densification de qualité. Les liaisons entre les nœuds et les zones environnantes seront optimisées en misant sur des espaces publics de qualité et en facilitant l'usage du vélo avant ou après celui des transports en commun. En fonction de la position hiérarchique du carrefour au sein du réseau de mobilité hiérarchisé, l'espace fera l'objet d'un développement plus intensif afin de créer dans la ville des micro-densités compactes et mixtes dotées de certains équipements partagés.

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

- Le rôle de modèle du Boulevard et de son économie

L'objectif est de développer une vision soutenue par les principaux acteurs économiques (BAC, entreprises, promoteurs) et pouvoirs publics (régions, province et communes), qui s'assortira d'une communication conjointe.

La vision ambitieuse de réduire de moitié l'inoccupation structurelle des bâtiments économiques d'ici 2020, pour ensuite la faire converger vers la moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale et de la périphérie flamande. L'objectif est d'attirer au moins cinq nouvelles entreprises internationales à proximité immédiate du Boulevard européen d'ici 2030 (faisabilité à évaluer en fonction de l'étude économique).

Pour les nouveaux bâtiments, les ambitions volent très haut. L'architecture et la typologie sont progressistes et cadrent dans une stratégie de

construction orientée vers l'avenir et axée sur l'efficacité énergétique. Ces projets misent résolument sur l'énergie renouvelable. La gestion des parcs vise à surveiller à l'avenir la réalisation de ces grandes ambitions et à faire de la zone une référence innovante pour l'activité internationale à Bruxelles.

- Désenclaver les zones monofonctionnelles

Le programme des activités européennes et internationales, qui mise sur la proximité de l'aéroport et sur le statut de capitale de l'Europe, s'inscrit dans une vision des zones industrielles et administratives de la Noordrand. Les fonctions de soutien et les fonctions complémentaires sont autorisées dans les zones monofonctionnelles existantes. Les zones qui fonctionnent aujourd'hui comme des îlots seront désenclavées en termes d'espace et de programme, de manière à ce qu'une zone industrielle puisse elle aussi faire l'objet d'une exploitation optimale de l'espace au fil du temps.

On aspire à une activité économique plus dense et plus diverse composée d'activités regroupées, d'espaces de travail partagés, de commerces, de fab-labs, de services et infrastructures partagés tels que centres de formation, crèches, parkings et lieux de rencontre, de restauration et de loisirs. Nous examinons par ailleurs quels programmes pourraient apporter une valeur ajoutée dans le cadre de l'élargissement des zones actuellement monofonctionnelles.

- Espace ouvert et liaisons transversales du Boulevard

L'accent qui est mis sur la mobilité et le développement urbain le long du boulevard Léopold III et de l'A201 est contrebalancé par le chantier 3 'Liaison verte'. Dans le programme de développement territorial, nous nous efforçons de faire en sorte que la Liaison verte renferme une importante valeur ajoutée pour les environs au sens large. Les éléments de verdure et les parcours qui suivent l'axe du boulevard sont par ailleurs reliés entre eux et avec la Liaison verte.

Une bonne correspondance, en termes de programme et d'espace, entre le tissu bâti et la Liaison verte renforce la viabilité des entreprises. Un certain nombre d'infrastructures partagées sont prévues au niveau de la liaison et aux abords. L'objectif est de maximaliser les synergies entre le Boulevard et le paysage sous-jacent avec ses infrastructures dans l'espace ouvert (parcours actifs, piste finlandaise, terrains de pétanque, aires de repos, aires de pique-nique...), de manière à ce que la façade bordant l'espace ouvert serve de vitrine à ce dernier.

La continuité, la qualité et la sécurité des liaisons transversales sur le Boulevard européen recevront une attention spéciale. Il s'agit principalement de liaisons de circulation lentes vers les espaces ouverts à l'arrière qui relient la zone aux noyaux résidentiels dans les alentours. Cela supprime l'effet de barrière de cet axe fort fréquenté et permet de relier directement les zones avoisinantes entre elles.

Phasage

1. Étude de programmation économique

Lors du démarrage du chantier, nous voulons embarquer des acteurs en développant la connaissance territoriale et l'échange des données concernant les différents projets. Fin 2016, le département Omgeving des autorités flamandes a répertorié les espaces économiques disponibles le long du Boulevard européen. Cet inventaire sert de base pour une banque de données performantes que nous complétons en permanence avec les nouvelles données émanant du chantier. Ensuite, nous complétons ces données avec les informations relatives aux entreprises présentes.

Perspective.Brussels et le département Omgeving des autorités flamandes ont initié, en 2017, une étude stratégique économique conjointe pour un périmètre mai 2018. L'étude fera l'objet d'un suivi assuré par un groupe de pilotage, en marge des partenaires du PDT Noordrand, des cabinets régionaux, du POM Vlaams Brabant, de l'OVAM, du VLAIO, d'Innoviris, d'Impuls, de Citydev et des communes concernées (Machelen, Zaventem, Evere, Ville de Bruxelles et Schaerbeek). Une première partie de l'étude fournit une compréhension plus approfondie des dynamiques économiques le long du Boulevard européen, le deuxième volet fournit une approche pour des spécialisations et stratégie spatio-économiques potentielles.



Woluweveld - Cass Cities Summer School 2014

2. Vision urbanistique

A l'automne 2018, le département Omgeving des autorités flamandes et Perspective.Brussels transposeront les résultats de la stratégie spatio-économique en une vision urbanistique soutenue par tous, utilisable lors de l'accompagnement et du suivi des projets ainsi que de l'élaboration des modifications de l'affectation.

3. Exécution

Contrôle du niveau d'ambition

D. monitoring

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

- réunir des partenaires (autorités, administrations, partenaires privés) qui souhaitent réaliser le redéveloppement des zones sous-utilisées le long du boulevard européen, ainsi que le développement d'un réseau de mobilité hiérarchisé.
- fixer la conditionnalité de ses nouveaux concepts comme une économie circulaire et un bâti axé sur l'avenir, et la faire appliquer lors du redéveloppement du Pegasuspark, Keiberg, site Ex-OTAN, des environs de Bordet, et aménager le tram de l'aéroport et les pistes cyclables rapides
- réaliser une étude spatio-économique transfrontalière visant à affiner et concrétiser le potentiel
 - * signature du protocole de collaboration
 - * étude de programmation économique
 - * démarrage de l'étude de programmation fin 2017
 - * finalisation de l'étude de programmation début 2018
 - * transposition des résultats (intermédiaires) dans une vision urbanistique et dans les projets en cours
- monitoring du progrès et harmonisation mutuelle de la réalisation des projets, comme l'aménagement du tram de l'aéroport et des pistes cyclables rapides, et du traitement des dossiers d'avis ainsi que des demandes de permis

chantier 3

Liaison verte

DIFFERENT FEATURES of the green link

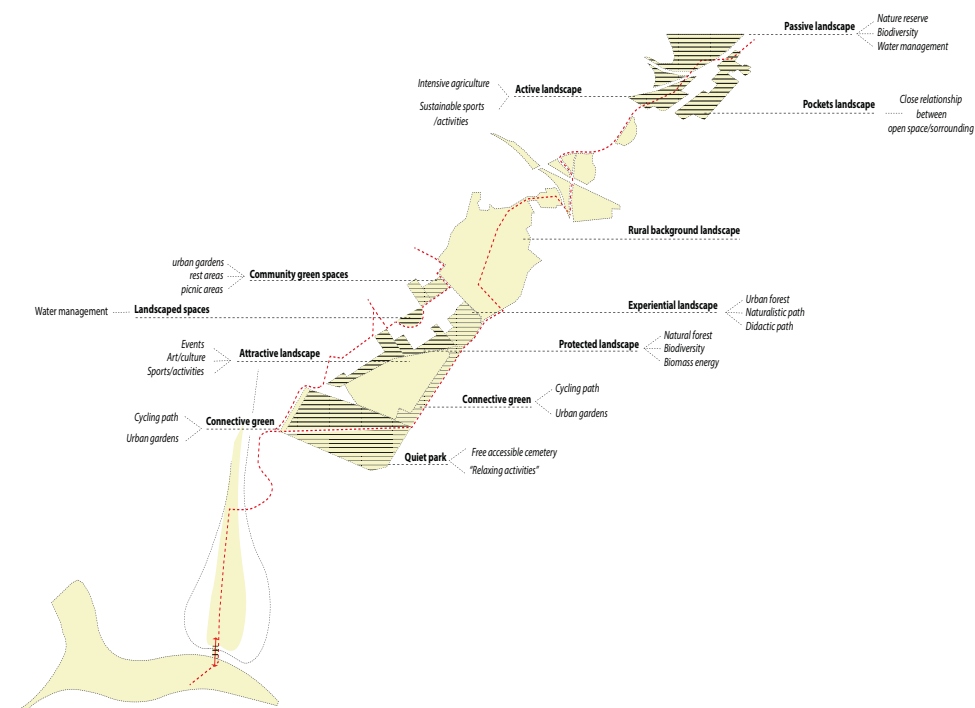


schéma de la Liaison verte - Anna Giusti (IUAV)

A. Historique

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

Au siècle dernier, sous l'influence de la ville en expansion, l'espace ouvert au sein de la Noordrand a été recouvert, à un rythme rapide, d'un revêtement et d'un bâti. Il est donc important de préserver les espaces ouverts restants, de les renforcer et de les intégrer dans un vaste réseau d'espaces ouverts transrégional.

Au cours de la Cass Cities Summer School en 2014, on a insisté sur la force émanant de la forte diversité des espaces ouverts restants. Partant de la verdure sauvage le long de la gare de marchandises Josaphat, des terrains de sport à Evere, en passant par le cimetière de la ville de Bruxelles aménagé comme un parc, jusqu'à la zone agricole Woluweveld à l'est de Zaventem: chaque espace ouvert a quelque chose de différent et de spécifique à offrir aux habitants et utilisateurs de la ville et de la périphérie. L'étude de définition pour le site Ex-OTAN (2016, voir chantier 1) a montré clairement qu'une vision sérieuse et positive sur ces espaces verts est nécessaire pour obtenir un développement spatial équilibré, non seulement de l'ancien site de l'OTAN, mais aussi de tous les alentours du boulevard Léopold III.

B. Objectifs du PDT Noordrand

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

- Mise en place d'un partenariat en premier lieu entre la Société terrienne flamande et Bruxelles Environnement qui peuvent assurer et promouvoir l'élaboration d'une vision et le réaménagement des maillons manquants de la Liaison verte.
- La préservation et le renforcement maximaux de l'espace ouvert existant entre Josaphat et la Vallée verte en renforçant le lien et le développement du lien afin d'obtenir une structure régionale d'espaces ouverts qui renforce les services de l'écosystème, qui soutient le développement économique et démographique dans l'environnement direct et qui intègre des fonctions telles que la récréation, l'agriculture (urbaine), la mobilité active, ...;
- L'aménagement de la Liaison verte tient compte de la particularité et du fonctionnement spatial spécifique des différentes zones qui en font partie.

C. Organisation du chantier

Début

Ce chantier a débuté au printemps 2016 par la gestion quotidienne du PDT Noordrand. Puisque l'accent est mis sur l'aménagement économique du corridor vers l'aéroport, une approche tout aussi forte des espaces ouverts sous-jacents est nécessaire. Il ressort du chantier 1 le souhait d'encadrer l'espace ouvert à développer sur l'ancien site de l'OTAN dans une structure d'espaces ouverts transfrontalière régionale. Dans le courant de 2017, Anna Giusti (une étudiante de l'IUAV) a planché sur les perspectives de développement potentielles pour la Liaison verte. Plusieurs réunions exploratoires ont été organisées avec Bruxelles Environnement et la Vlaamse landpaatschappij (VLM) afin de mettre le partenariat sur les rails. Les travaux réalisés seront compilés fin 2017 dans une thèse de master.

Partenariat

Des entretiens exploratoires avec Bruxelles Environnement et la Société flamande terrienne et une concertation où était également présente l'administration de la commune de Zaventem, confirment la disposition à

plancher ensemble sur une vision paysagère commune et sur les maillons manquants entre les différents espaces verts dans la zone.

D'autres acteurs n'ont pas encore été impliqués dans la phase de démarrage.

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

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

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Jusqu'à présent, le PDT Noordrand a plutôt eu un rôle d'appui dans ce chantier. Le but est d'inscrire à l'agenda des deux régions une vision paysagère commune orientée par les acteurs en charge de l'environnement.

Ambition du chantier

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

Ainsi se crée une continuité qui fonctionne comme un maillon entre la ville et la périphérie ouverte. Les liaisons tiennent spécialement compte de la frontière régionale et du Ring R0, ainsi que des limites entre les espaces bâtis et les espaces ouverts.

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

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

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

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

Phasage

Tout d'abord, nous élaborerons une cartographie exploratoire de la Liaison verte à partir du programme de développement territorial, en collaboration avec Bruxelles Environnement et la Vlaamse Landmaatschappij (VLM). Cette exploration montre les visions actuelles, les projets en cours et réalisés et les maillons manquants. En même temps, nous plaçons également la Liaison verte dans un cadre plus vaste au sein des différents espaces ouverts transfrontaliers (potentiels).

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

- Cartographie exploratoire de la Liaison verte
 - * échange de projets en cours
 - * énumération d'objectifs partagés par les régions et les acteurs externes
 - * énumération des défis interrégionaux actuels qui peuvent être

relevés

- * rédaction d'une note générale et d'une carte 'paysages métropolitains', par ex. Jette-Relegem, Soignes et description du rôle spécifique que la zone peut jouer.

- Définition des maillons manquants dans la Liaison verte, et indication du rôle régional que peut jouer de la Liaison verte à Bruxelles et en périphérie:

- * liaison entre le parc Josaphat et Evere Sport à travers la gare de marchandises Josaphat

- * passage entre le Cimetière de Bruxelles et l'avenue Jules Bordet

- * côté sud du site Ex-OTAN/Défense-QRE

- * liaison entre le Woluweveld à travers le Ring R0 vers le parc de Zaventem

- * liaison entre le parc de Zaventem et la zone agricole au sud de l'aéroport

- * relation avec la Vallée verte

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

- * des itinéraires RER cyclistes :

- * de la Promenade verte

- * des zones d'activité existantes et à développer et leur désenclavement pour le trafic lent

- * liaison avec les espaces multimodaux à développer comme les gares d'Evere, Haren, Bordet, Diegem, Airport et Nossegem.

D. Monitoring

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

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

chantier 4

Transit Oriented Development



situation Kerckhaan - Broekstraat

A. Historique

La future politique de développement spatial de la Région flamande (BRV), de la Région de Bruxelles-Capitale (PRDD) et de la province du Brabant flamand (Visioenota ruimtelijke ordening) mise résolument sur le développement et la densification des environs immédiats des carrefours de transports en commun. Ces nœuds stratégiques doivent faire l'objet d'un développement cohérent et équilibré de logements, d'espaces de travail, d'infrastructures et d'espaces publics.

Dans ce contexte, il importe que ces nœuds stratégiques soient développés comme des environnements compacts, accessibles à pied, axés sur les piétons et mixtes, selon les principes du Transit Oriented Development (TOD).

On crée ainsi des environnements agréables, vivants, habitables, déchiffrables et durables, à la fois pour les habitants et pour les utilisateurs de ces espaces.

Dans la Noordrand, nous distinguons un certain nombre de (futurs) carrefours de transports en commun de grande qualité, actuellement en proie à une grande dynamique. Un tel lieu peut être développé pour en faire un carrefour multimodal solidement ancré au sein d'un système de mobilité hiérarchisé. Ces sites se prêtent à de nouveaux développements au sein d'un programme mixte de logements, d'espaces de travail, de commerces, d'infrastructures et d'espaces de loisirs.

Les nœuds stratégiques susceptibles de pouvoir être développés selon les principes du TOD sont les suivants :

- l'arrêt Kerklaan
- la gare de Vilvorde
- l'aéroport international de Zaventem
- Haren + Haren-Sud
- Bordet
- le parking de rabattement de l'Esplanade
- d'éventuels arrêts de Regionet Leuven et Brabantnet

B. Objectifs du PDT Noordrand

Actuellement, le travail se concentre uniquement sur l'arrêt Kerklaan, au titre de projet pilote. Dans une phase ultérieure, d'autres carrefours pourront être intégrés dans ce chantier et faire l'objet d'un développement.

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

- Mise en place d'un partenariat (autorités, administrations, partenaires privés) qui se base sur les structures existantes de la zone de reconversion Vilvorde-Machelen. Soutien de ce partenariat en réalisant une étude spatio-économique transrégionale visant à affiner et concrétiser le potentiel
- Création d'un arrêt d'ici 2020, 1 train toutes les 15 minutes dans chaque direction (= 16 trains par heure) d'ici 2025.
- Aménagement de pistes cyclables (rapides) (système différencié) et de trottoirs dans les structures robustes (et les espaces verts).
- Intégration à travers:
 - o La création d'une combinaison de fonctions urbaines
 - o La réalisation de 2000 logements le long de l'axe Kerklaan-Broekstraat à Machelen et Vilvorde
 - o La création d'un axe Kerklaan-Broekstraat animé, avec des activités en soirée et une interaction avec le quartier
- Efforts en vue de la préservation des bâtiments marquants : le bâtiment-passerelle du site Renault, l'usine robotisée de Renault, le laboratoire vétérinaire + jardin et pré, le tronçon sud de la Kerklaan, Sani-

met, Interprochim dans la mesure des possibilités après assainissement du sol.

- Création d'un environnement à circulation restreinte faisant la place belle aux piétons. Le profil de la Kerklaan et de la Broekstraat sera réexaminé en fonction de cet objectif. Le nombre d'emplacements de stationnement sera limité.
- Le carrefour devra réunir au moins 5 modes de transport (train, tram, bus, vélo et marche).
- D'ici 2036, tous les terrains historiquement pollués devront au moins faire l'objet d'un assainissement en cours (objectif général de l'O-VAM). Facilitation maximale de l'élimination de la pollution des sols en collaboration avec les acteurs investis d'une obligation d'assainissement, au besoin initiation d'assainissements d'office.

C. Organisation du chantier

C.1. Généralités

Début

Le champ d'action du PDT Noordrand inclut un certain nombre de nœuds stratégiques potentiels pouvant être développés en carrefours multiformes et assortis de certains développements spécifiques.

Partenariat

Un vaste partenariat devra être mis en place, dans lequel les acteurs en charge de la mobilité (Bruxelles Mobilité, AWV, De Lijn, SNCB, STIB) joueront un rôle crucial.

Ce chantier réunira des acteurs existants, dans la conviction que tous les partenaires ont la volonté de développer le carrefour de transports en commun stratégique en un cadre vivant.

Les autres partenaires potentiels sont:

- o Les communes concernées
- o Perspective.Brussels
- o Le département Omgeving des autorités flamandes
- o Le Port de Bruxelles

- o La Société bruxelloise d'Aménagement Urbain (SAU)
- o Le département Wonen des autorités flamandes
- o VLABINVEST
- o La province du Brabant flamand
- o Les Maîtres Architectes
- o ...

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Le PDT Noordrand contribue à ce chantier parce qu'il peut fournir un aperçu de la complexité du développement de nouveaux environnements mixtes et ambitieux, greffés à un nœud de mobilité. Les connaissances et l'expérience acquises seront utilisées lors du développement d'autres nœuds stratégiques.

Ambition du chantier

Le programme mis en œuvre aux carrefours stratégiques doit être adapté aux possibilités de désenclavement spécifiques du lieu.

Aux carrefours de niveau supralocal, il faudra tenir compte à la fois du programme à l'échelle locale et du programme à l'échelle supralocale. Les deux programmes devront être alignés.

L'aménagement de ces zones devra être réalisé de manière à ce que l'utilisation des transports en commun en combinaison avec le vélo s'impose en premier choix logique dans de telles zones. Les abords du carrefour doivent avant tout être adaptés aux piétons.

Phasage

pm

C.2. Projet pilote Arrêt Kerklaan

Contexte

L'arrêt Kerklaan – ou plutôt le futur arrêt – se situe dans la zone de reconversion Vilvorde-Machelen, le long de l'axe reliant l'église de Machelen au canal en passant par la Woluwelaan, sous la voie ferrée, le long des anciens bâtiments de Renault et par la Schaarbeeklei. À hauteur du canal, une passerelle sera construite pour les cyclistes et les piétons afin de créer la liaison jusqu'au parc Driefonteinen.

Actuellement, cet endroit est difficilement accessible pour les usagers faibles en raison de l'état pitoyable du domaine public, principalement axé sur le trafic motorisé.

Dans le plan d'exécution spatial régional, la zone autour de cet axe est partiellement destinée aux 'Activités mixtes' et partiellement à la 'Zone d'activités régionale mixte', permettant un maillage de l'activité et des bureaux avec l'habitat, les loisirs, le commerce et les équipements communautaires. En raison de l'annulation, les anciens plans d'aménagement et le plan régional sont à nouveau en vigueur.

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

Début

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

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



Broekstraat - bâtiment ex-Renault 2015

Partenariat

Un vaste partenariat devra être mis en place, dans lequel les acteurs en charge de la mobilité (AWV, Bruxelles Mobilité, De Lijn, SNCB, STIB) joueront un rôle crucial. Ce chantier veut réunir les acteurs existants, convaincu que tous les partenaires veulent développer ce carrefour pour en faire un cadre vivant. Au moyen d'une approche prudente en trois workshops avec Cass Cities (summer school 2015, workshop étudiants d'hiver et workshop experts en juin 2016), différents acteurs ont déjà été impliqués:

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

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

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

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

Ambition du chantier

Différentes séances de travail montrent que l'importante demande en logements supplémentaires porte préjudice aux lieux de travail. Les propositions actuelles émanent d'un développement en habitat suburbain monofonctionnel qui ne tire pas totalement profit du potentiel du nœud multimodal. Un programme mixte où le travail, l'habitat et les équipements s'imbriquent, offre des opportunités pour le raccourcissement de la chaîne entre la production et le débouché et assure en outre les emplois nécessaires pour la population présente. Les logements doivent être adaptés aux besoins des travailleurs dans la zone de reconversion. Un des points d'attention est ici de proposer des habitations abordables. Les infrastructures de base doivent par ailleurs être proches et accessibles. Elles répondent aux besoins des utilisateurs du quartier et leur localisation encourage les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun.

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

Il convient d'accorder, lors du redéveloppement, une attention particulière à la qualité de l'offre d'éléments de verdure et d'espaces ouverts. Ces derniers déterminent en effet dans une large mesure l'attrait de l'environnement en tant que cadre de vie et de travail. La forme de l'espace bâti et non bâti doit contribuer à créer un environnement reconnaissable, déchiffrable et accessible.

Les transports en commun doivent dès lors s'imposer en premier choix logique pour les déplacements au sein de la zone. L'accessibilité de la partie sud de la zone Buda doit, après le déplacement de l'arrêt de train existant, être garantie par des liaisons complémentaires de transports en commun. Les abords de l'arrêt doivent avant tout être aménagés en fonction des piétons.

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

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

Phasage

Le phasage est poursuivi en collaboration avec les partenaires. A ce jour, aucun accord ou délai n'a encore été établi. Les étapes suivantes sont attendues en 2018:

- Insister auprès de la SNCB et des ministres compétents pour que les moyens nécessaires soient mis à disposition pour la réalisation de l'arrêt Kerklaan. Cet investissement est nécessaire afin de continuer à stimuler le développement de ce quartier.
- Etude de la programmation des nœuds: cahier des charges printemps 2017
- Demande permis réaménagement Kerklaan-Broekstraat
- Lancement de l'étude de faisabilité de la piste cyclable rapide
- Etablissement du lien entre l'inventaire des bâtiments de valeur élaboré par la province du Brabant flamand et l'inventaire des activités économiques tenu par le département Omgeving des autorités flamandes

D. monitoring

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

- réunir des partenaires (autorités, administrations, partenaires privés) qui souhaitent réaliser le redéveloppement de Kerklaan-Broekstraat en rue vivante, ainsi que le développement d'un réseau de mobilité hiérarchisé.

* Réalisation d'un carrefour multimodal (aménagement arrêt, infrastructures pour les vélos, tram du Ring),

* exécution des permis demandés pour le développement urbain

- monitoring du progrès et harmonisation mutuelle de la réalisation des projets comme l'aménagement de pistes cyclables rapides, la construction de l'arrêt Kerklaan, les projets habitat, les assainissements du sol et les demandes de permis



localisation Buda +

A. Historique

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

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

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

Dans ce cadre, en 2015, une première étude de définition exploratoire a été débutée par l'administration provinciale et la POM pour une partie limitée de la zone industrielle et dans le cadre de l'étude de segmentation de la Région flamande et de l'Internationale architectuur biennale van

Rotterdam (IABR) avec pour thème 'the next economy'. Les résultats de cette étude démontrent que d'une part, il est nécessaire de s'atteler à une optimisation et différenciation des activités et, d'autre part, à créer un cadre spatial qui intègre les différents projets et garantit un redéveloppement qualitatif en relation avec les alentours.

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

B. Objectifs du PDT Noordrand

Avec le chantier BUDA, le programme de développement territorial Noordrand veut parvenir, en concertation avec les autres partenaires, à un plan ambitieux en vue du redéveloppement de la zone industrielle de BUDA.

Un développement ambitieux répond aux critères suivants:

- Optimiser l'utilisation économique:
 - doubler la superficie utilisée à des fins économiques
- Favoriser l'emploi:
 - doubler l'emploi
- Harmoniser les développements de la zone au sens plus large au-delà des frontières régionales
- Lancer au moins 1 projet interrégional en vue de l'optimisation du transport de marchandises pour 2020
- Elaborer une vision interrégionale de la structure de désenclavement (l'accessibilité de Schaerbeek-Formation et de Buda, en particulier, doit être harmonisée au niveau interrégional)
- Eriger la zone industrielle Buda en zone industrielle circulaire – mise au point d'outils visant à soutenir l'économie circulaire

Dès que les lignes de force du redéveloppement auront été définies et ancrées, par exemple, dans un masterplan, un plan d'exécution et des contrats, la contribution du PDT Noordrand se limitera au suivi de l'avancement des réalisations dans le cadre de l'exécution des contrats.

C. Organisation du chantier

Début

Fin 2016, les activités économiques de la zone industrielle Buda ont été répertoriées et visualisées dans un système d'information géographique (SIG). Les données du SIG peuvent ensuite être mises en relation avec les données du sol ou d'autres données urbaines pertinentes (aspects socioéconomiques, mobilité, étude du patrimoine, ...) afin de créer une carte urbaine et une base de données transrégionales couvrant la zone.

En 2016-2017, BATir (ULB) a réalisé, à la demande de l'OVAM et du département Omgeving des autorités flamandes, une étude consacrée au métabolisme urbain en tant que moyen d'activer l'économie circulaire au sein de la zone BUDA. Cette étude a examiné comment ces données concrètes du SIG (urban profile) peuvent être associées aux données de la zone concernant les flux de matériaux (metabolic profile) qui ont été générées dans l'étude de FABRIC, l'ULB et Circle Economy.

Sur la base des résultats, il s'est créé au sein de la ville de Vilvorde, de la commune de Machelen et de la ville de Bruxelles un consensus politique visant à miser activement sur l'économie circulaire au sein de la zone industrielle Buda. En 2016, un accord de collaboration a été conclu en vue du dépôt d'une Urban Innovative Action (UIA), mais il s'est avéré que le projet n'était pas suffisamment mûr pour procéder à un dépôt effectif. Les différents partenaires examinent en ce moment quelles initiatives peuvent encore être prises et quels moyens sont disponibles pour ce faire.

Dans le cadre du trajet préparatoire de l'UIA, deux ateliers ont été organisés (le 10 juin et le 1er septembre 2016) avec des entreprises de Buda et des acteurs potentiellement impliqués.

Les résultats de l'étude de conception (étude de segmentation, 2016) ont mis en lumière le potentiel de la zone en termes d'optimisation spatiale. Dans le prolongement de ces résultats, un atelier a été organisé du 3 au 7 juillet 2017 par le département Omgeving des autorités flamandes (dans le cadre de la mission 'Urban economy') afin d'examiner pour les 6 sites, à travers une étude de conception et des rencontres avec les acteurs concernés, les possibilités de conférer à ces sites une affectation hiérarchisée. L'atelier était animé par le professeur Mark Brearley (The Cass, Londres),



workshop bâtiments industriels à plusieurs étages juillet 2017

assisté par Paul Karakusevic (Karakusevic Carson Architects, Londres), Hape Schneider (Hafencity, Hambourg), Joost Beundermann (Architecture 00, Londres), Anna Harding (Chief Executive of Space, Londres) et Kai Dietrich (IBA, Hambourg).

En marge de cette première évaluation spatiale du potentiel des sites spécifiques, une réunion-déjeuner a été organisée le 27 avril 2017 en vue d'interroger les entreprises de Buda sur les opportunités et les limitations de la zone industrielle. Les conclusions de ces réunions ont été transposées en un cahier des charges en vue de la réalisation de l'étude d'optimisation pour Buda, qui a été publié par l'administration provinciale en date du 27 juin 2017.

Partenariat

Lors de cinq sessions de travail (10 juin, 1er septembre et 16 novembre 2016, 2 février et 27 avril 2017) et de l'atelier organisé du 3 au 7 juillet 2017, les acteurs suivants ont été impliqués dans le cadre de l'économie circulaire:

* Centres de formation: Actiris, VDAB, Syntra, Centrale de l'Emploi de la Ville de Bruxelles, ...

* Entreprises: Firma, Bananas Belgium, Buda Brussels, Alcovil, Aquiris, Brussels Recycling Metal, BUDA Brussels asbl, De Vijver sa, Eliona, Vlimmo, NNOF, SA Van Leeuwen, ROTOR, VAN BEVER-HEYMANS SA, OCTA+, Vranckx sa, ABFlex, Compas International Movers SA, Automotive Belgian Company sprl, Buro Market, Inventimmo, Banden Pneus Louies, DATarex, Newrest Servair, Transport Verhuizingen Andre Servaes en Zonen sa, ThyssenKrupp Liften, Care 4 Fleets SA, Depannage Adam, Ecoworks, ...

* Promoteurs: Alcovil, PSR Brownfield developers, ...

* Centres de connaissances: ULB, VUB-BATir, Cosmopolis, Louise, ...

* Autres: Voka, Unizo, Beci, Architecture Workroom Brussels, SERV, ...

* Pouvoirs locaux: Ville de Bruxelles, Commune de Machelen, Ville de Vilvorde

* Autorités: département Omgeving des autorités flamandes, province du Brabant flamand, POM Vlaams Brabant, OVAM, Perspective.Brussels, W&Z, Port de Bruxelles, Vlaio, Citydev, ...

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

Dans l'intervalle, des efforts sont également consentis en vue d'attirer des financements externes par le biais de plusieurs canaux de subventionnement.

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

* Pour la Région flamande: Département de la Mobilité et des Travaux publics; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn, SNCB; VMM

* Pour la Région de Bruxelles-Capitale: Bruxelles Développement urbain; STIB

* Au niveau de la province: Service Planification spatiale, Mobilité et Economie, POM

Rôle de réalisateur du PDT Noordrand

Ce chantier est géré par une équipe centrale composée de la Ville de Bruxelles, la Ville de Vilvorde, la Commune de Machelen, le POM, Citydev, VOKA (la chambre de commerce flamande), VOKA Metropolitan et la représentation des partenaires du PDT Noordrand (le département Omgeving des autorités flamandes, Perspective.Brussels, l'OVAM et la province.

Ambition du chantier

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

- L'autorité publique prévoit des investissements limités et persuade les entreprises/entrepreneurs/propriétaires à faire les investissements souhaités (à savoir une industrie manufacturière moderne reposant sur une idéologie circulaire);

- L'autorité publique y parvient en créant un contexte (montrer des possibilités, assurer les services nécessaires, là où nécessaire, investir de manière limitée) dans lequel les entreprises sont disposées à s'implanter;

- En premier lieu, on se concentrera sur les terrains et bâtiments

(sous)-utilisés. Un shared workspace peut y être créé (comme dans le projet Firma commencé récemment le long de la Schaarbeeklei);

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

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

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

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

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

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

- L'intégration de la zone industrielle dans un environnement plus vaste: e.a. relation développement de l'habitat 'De Molens' à Vilvorde, axe Kerklaan-Broekstraat, pistes cyclables RER, ...



lunchmeeting au début de Buda +

- Un cadre qualitatif des espaces publics: relation zone industrielle avec la nouvelle gare Kerklaan et les arrêts de tram du Tram du Ring (Woluwelaan) et d'autres infrastructures publiques, une silhouette paysagère reposant sur le cadre vert et bleu (incluant la revalorisation de la Senne et le renforcement de la relation avec les espaces ouverts comme le domaine Driefonteinen, nos Pillifs, les parcs, ...) pour réaliser des liaisons écologiques, gérer la problématique de l'eau et renforcer la qualité spatiale
- Optimisation des dessertes: relation canal, rails, routes, transports en commun – et notamment de nouvelles liaisons en site propre sur la Woluwelaan et sur la rive gauche du canal (de la gare de Schaerbeek à l'arrêt de tram Heysel/aéroport prévu en passant par le terminal des bateaux de croisière, Solvay et le domaine Driefonteinen) –, liaisons circulation lente vers les centres situés à proximité (e.a. Vilvorde, Machelen, Diegem et Haren), intégration RER cyclable et Waterbus
- Aménagement flexible propice à une croissance pour les entreprises et permettant une intensification, optimisation du stationnement
- Renforcer l'identité: mettre la zone sur la carte, construction d'une image, logo

En marge de la vision à long terme, des études de conception sont également réalisées sur plusieurs problèmes actuels et emplacements stratégiques. Un scénario rend le tout concret en passant des conventions claires concernant la mise en œuvre des actions requises.

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

Phasage

1: Etablissement de l'accord de collaboration

Concrétisation d'un accord cadre et des accords ciblés reprenant des conventions quant aux objectifs, aux tâches, à la communication et à l'organisation (sorte de code de comportement ?).

2: Elaboration d'une étude urbanistique

Après l'attribution du marché à la fin de 2017, l'étude d'optimisation a été entamée. Elle prévoit une concertation étroite avec les entreprises de la zone et les autres acteurs pertinents (notamment à travers 4 ateliers, une concertation bilatérale). L'étude est coordonnée par la province du Brabant flamand et durera deux ans. L'administration provinciale est disposée à entamer dans la foulée l'élaboration d'un plan d'exécution spatiale si le besoin d'un tel document est constaté. Egalement au besoin, la Ville de Bruxelles élaborera en parallèle les plans d'affectation nécessaires.

3: Vision interrégionale de la structure de désenclavement

Parallèlement à la réalisation de l'étude d'optimisation, les deux Régions se penchent sur la structure de désenclavement de la zone au sens plus large. L'étude portant sur le désenclavement de la zone industrielle Buda est liée à celle de Schaerbeek-Formation. En marge du désenclavement, des synergies logistiques en termes de flux de matériaux sont également recherchées entre les deux zones industrielles.

4: Action à court terme

Afin de renforcer encore le consensus en faveur de la rénovation et de mettre la zone en avant, l'administration provinciale investit dans des interventions sur le domaine public. Des lieux reconnaissables seront aménagés au moyen de constructions mobiles. Ces lieux permettront aux différents utilisateurs de la zone de se rencontrer et représenteront une valeur ajoutée pour les environs. A l'occasion de la finalisation de ces constructions, un événement sera organisé par les différents acteurs, afin d'attirer l'attention sur la rénovation de la zone. Les constructions alimentent l'étude d'optimisation en explorant les possibilités d'utilisation des différents lieux.

5: BUDA+

L'étude d'optimisation et les ateliers avec les entreprises forment la base de la poursuite du pari sur l'économie circulaire. La Ville de Vilvorde, la Ville de Bruxelles et la Commune de Machelen examinent, en collaboration avec le PDT Noordrand, comment il peut être donné forme à ce volet. Au besoin, un nouvel accord de collaboration sera établi. L'ambiti-

on est toujours de créer une business association soutenue par les entreprises actives dans la zone BUDA, et de l'étendre aux pouvoirs publics et aux propriétaires afin de créer une économie circulaire au sein de la zone.

6: BUDA

En septembre 2017, il a été procédé à une enquête parmi les entreprises de la zone Buda dans le but d'obtenir une contribution à l'étude d'optimisation et aux éventuelles actions à entreprendre dans le cadre de Buda Circular. Sur la base de cet inventaire, un atelier sera organisé en 2018 afin de concrétiser ce potentiel. L'atelier va être organisé par le département Omgeving des autorités flamandes (dans le cadre du projet Urban Economy).

D. Monitoring

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

- conclusion d'un accord de coopération
- délivrance de permis d'urbanisme et conclusion d'accords entre des partenaires spécifiques
- création d'une business association portée par des entreprises actives dans BUDA, complétée par des autorités et des propriétaires.
- démarrage de l'étude d'optimisation BUDA par la province du Brabant flamand
- initiation de la concertation concernant la structure de désenclavement interrégionale
- définition de l'action à court terme, puis organisation d'un événement
- mise au point d'outils visant à soutenir l'économie circulaire dans la zone
- organisation d'un atelier Buda



présentation des résultats du workshop juillet 2017

Le programme de développement territorial Noordrand est suivi par un groupe de pilotage dans lequel siègent les ministres compétents pour l'aménagement du territoire, les différentes administrations des deux régions, qui ont un impact spatial important, et une représentation de l'administration provinciale, la SNCB, le Toekomstforum Halle-Vilvoorde et la Conférence des Bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le feed-back aux villes et communes est organisé par la province du Brabant flamand et par Perspective.Brussels, en collaboration avec les autres partenaires. Pour le programme d'action actuel, le point de vue des Collèges de la Ville de Vilvoorde, de la Ville de Bruxelles et des Communes de Machelen, Schaerbeek, Zaventem, Evere, Grimbergen, Woluwe-Saint-Lambert, Wemmel, Meise, Kraainem et Steenokkerzeel a été demandé durant les travaux préparatoires.

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

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

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

Le Programme de développement territorial Noordrand a été préparé dès août 2013. Les travaux ont commencé en juin 2014. Le département Omgeving des autorités flamandes, Perspective.Brussels, la province du Brabant flamand et l'OVAM tirent le partenariat.

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

Un premier programme d'action a suivi en 2016 et a été actualisé au début de 2018.

SAMEN MAKEN WE
MORGEN MOOIER

OVAM



perspective
.brussels 

DEPARTEMENT
OMGEVING



**VLAAMS-
BRABANT**