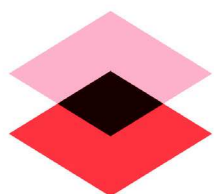


DIAGNOSTIC LÉOPOLD III-DÉFENSE-(EX)OTAN

OCTOBRE 2016



perspective
.brussels 

S O M M A I R E

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

00/ INTRODUCTION, PERIMÈTRES

01/ HISTORIQUE

02/ PLANOLOGIE

03/ MORPHOLOGIE URBAINE ET ESPACES OUVERTS

04/ SOCIODEMOGRAPHIE

05/ LOGEMENT

06/ EQUIPEMENT

07/ ECONOMIE

08/ MOBILITE

09/ ENVIRONNEMENT

ANNEXES :

- Compte-rendu de la table-ronde du 14 janvier 2016
- Compte-rendu de la table ronde du 26 janvier 2016
- Compte-rendu du Comite d'accompagnement du 24 mars 2016
- Compte-rendu du Comite d'accompagnement du 05 juillet 2016
- Avis des membres du Comité de pilotage, août 2016

EQUIPE LEOPOLD-DEFENSE-(EX)OTAN

ANNABELLE GUÉRIN
ELISA DONDEERS
ANN DE CANNIÈRE
MAARTEN LENAERTS
JANA SOREL
FRÉDÉRIC RAYNAUD
SVEN DEBRUYCKER

INTRODUCTION

Le diagnostic est un outil d'analyse du territoire à travers plusieurs thématiques : démographie, économie, mobilité, environnement, équipements, morphologie, planologie, ... Pour cela nous traitons une série d'informations issues d'inventaires thématiques, de données statistiques, d'enquêtes de terrain, de rencontres d'acteurs, ...

L'objectif de cet outil est d'avoir une connaissance fine du territoire en projet et de ces quartiers environnants afin de définir des enjeux et des priorités qui servent à alimenter l'étude programmatique et urbanistique.

UNE ÉTUDE DE DÉFINITION

En juillet 2015, à la demande du Cabinet du Ministre-Président, l'ADT a été chargée de réaliser une étude de définition pour le site de l'OTAN-Défense-Léopold III.

Cette étude de définition a pour ambition de présenter les grands enjeux qui sont définis à partir d'un diagnostic portant sur le sociodémographique, la planologie, les fonctions urbaines, la mobilité et l'environnement.

Un accord de coopération a été signé le 12 octobre 2015 entre Bruxelles Développement Urbain, l'Agence de développement territorial et la Région flamande.

HISTORIQUE DU PROJET

La Ville de Bruxelles et la Commune d'Evere élaborent conjointement depuis 2012 le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) «Da Vinci» afin de déterminer l'avenir de ce quartier stratégique. Le périmètre du PPAS s'étend de la station Bordet et comprend de vastes ensembles immobiliers et fonciers appartenant, notamment, à Citydev et à la Défense. A la demande de la Région, l'élaboration du PPAS a été suspendue provisoirement, afin de définir au préalable des scénarios de programmation pour le site de la Défense via une étude de définition programmatique et urbaine et un travail effectué par la Défense par l'intermédiaire d'un marché de consultance sur la totalité de leurs propriétés pilotée par l'ADT.

En 2013, dans le cadre de la révision partielle du PRAS, dite «PRAS démographique», la Région bruxelloise a modifié l'affectation réglementaire d'une partie du site (17,4 ha), à front du Boulevard Léopold III. De «zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public» la partie concernée est devenue une «zone d'entreprise en milieu urbain» (ZEMU).

Propriétaire des terrains du «Quartier Général Reine Elisabeth» et de ceux occupés actuellement par l'OTAN, la Défense belge mène une réflexion sur leurs futurs développements urbanistiques. Son souhait est de restructurer son état-major (aujourd'hui éparpillé sur plusieurs sites), d'avoir un accès direct au boulevard Léopold III, de valoriser les terrains excédentaires, d'accueillir diverses institutions fédérales et de développer un héliport, ... Il n'est pas exclu toutefois que



Partenaires - Etude de définition

Région Bruxelles-Capitale - Cabinet du Ministre-Président
Région Bruxelles-Capitale - Cabinet du Ministre du Logement
Région de Bruxelles-Capitale - Cabinet du Ministre de l'Economie
Région de Bruxelles-Capitale - Cabinet du Ministre de la Mobilité
Région de Bruxelles-Capitale - Cabinet du Ministre des Finances
Région flamande - Kabinet van minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Région flamande - Ruimte Vlaanderen
Région flamande - Vlaams bouwmeester
Ministère fédéral de la Défense
Société d'acquisition foncière (SAF)
Bouwmeester Maître Architect - bMa
Bruxelles Développement urbain - Département Etudes et Planification
Bruxelles Développement urbain -Direction logement
Bruxelles-environnement - Division autorisation et partenariats
Bruxelles-environnement - Division Bruit
Bruxelles-environnement - Division espaces verts
Bruxelles-environnement - Division quartiers durables
Bruxelles-Mobilité
STIB
City Dev
SLRB
Atrium
Facilitateur école
Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VAIO)
Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams Brabant (POM)
Provincie Vlaams Brabant- Wonen Ruimtelijke Ordening
Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid (MOW)
Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
Natuur en Energie van de Vlaamse overheid (LNE) - Geluid
Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
Ville de Bruxelles
Commune d'Evere
Commune de Zaventem
Commune de Machelen
Brussels Airport Company (BAC)

INTRODUCTION

la Défense quitte définitivement ses terrains.

Pour se faire, la Défense établit différents scénarios de restructuration d'un point de vue juridique, économique et financier pour l'ensemble du site. La Défense a défini ses propres besoins:

- des bâtiments administratifs pour son Etat-major (3.000 employés)
- un Centre de congrès «on or near site»
- des installations sportives et HoReCa, éventuellement ouvertes vers l'extérieur.

La Déclaration de Politique Régionale bruxelloise prévoit d'aménager le quartier afin de rencontrer les objectifs suivants:

- un nouveau quartier urbain bien desservi en transports en commun (tram + Métro Nord),
- un quartier mixte qui préserve les activités économiques,
- une stratégie d'aménagement du boulevard Léopold III en vue d'y développer une nouvelle zone de bureaux à vocation internationale,
- un pôle de compétence numérique et des nouvelles technologies (complémentaire avec la création de la Cité des Médias à Reyers).

Situé en partie sur le territoire de la Région bruxelloise et défini comme un des 10 quartiers prioritaires de législature, le pôle OTAN-Défense-Léopold III fait l'objet d'une étude de définition programmatique et urbaine, pilotée par l'ADT. L'étude de définition s'est élaborée en termes d'échanges d'informations et de collaborations avec la Défense Nationale, la Direction Etudes et Planification de Bruxelles Développement Urbain, la Ville de Bruxelles et de la Commune d'Evere ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs concernés (voir tableau).

L'étude de définition programmatique et urbaine se présente en deux grandes parties:

- un diagnostic du Périmètre d'Observation Territorial (POT) qui a pris en compte le contexte socioéconomique et territorial permettant d'établir une série d'enjeux pour les futurs développements du site. Ce diagnostic, réalisé par l'ADT s'est basé sur les documents élaborés préalablement dont les informations ont été actualisées (PPAS Da Vinci, étude ZEMU, Gemeentelijke Ruimte Vlaanderen,...), l'ajout d'une série d'informations issues d'outils propres à l'ADT ou gérés par les partenaires



INTRODUCTION

régionaux ou autres, la confrontation des résultats avec les acteurs concernés.

- des scénarios de programmations urbanistiques. Ce volet de l'étude de définition détermine et détaille les fonctions urbaines, les densités, le rapport entre les espaces bâtis et les espaces ouverts, les servitudes et les grands axes de composition urbaine, les enjeux paysagers et de mobilité, ainsi que les liens à développer avec les parcelles environnantes y compris avec les sites voisins de Citydev.brussels.

SUIVI DE L'ÉTUDE

Un comité de pilotage a suivi la réalisation de l'étude de définition. Il est coordonné par l'ADT et s'est réuni aux différentes étapes de l'étude. Ce comité est composé des membres suivants :

- Cabinet du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Agence de développement territorial (ADT) ;
- Bruxelles Développement Urbain-Direction Etudes et Planification ;
- Société d'Acquisition Foncière (SAF) ;
- bMa ;
- Kabinet van Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw ;
- Ruimte Vlaanderen, RWO ;
- Ministère de la Défense ;

CALENDRIER

Lancement du diagnostic : octobre 2015

Rendez-vous bilatéraux avec les acteurs clés : octobre-novembre 2015

Réalisation d'un projet de diagnostic : mars 2016

Tables rondes : deux tables rondes ont eu lieu en janvier 2016

Workshop scenarii programmatiques : mars 2016

Rapport final étude de définition : septembre 2016

SIEGE ACTUEL DE L'OTAN

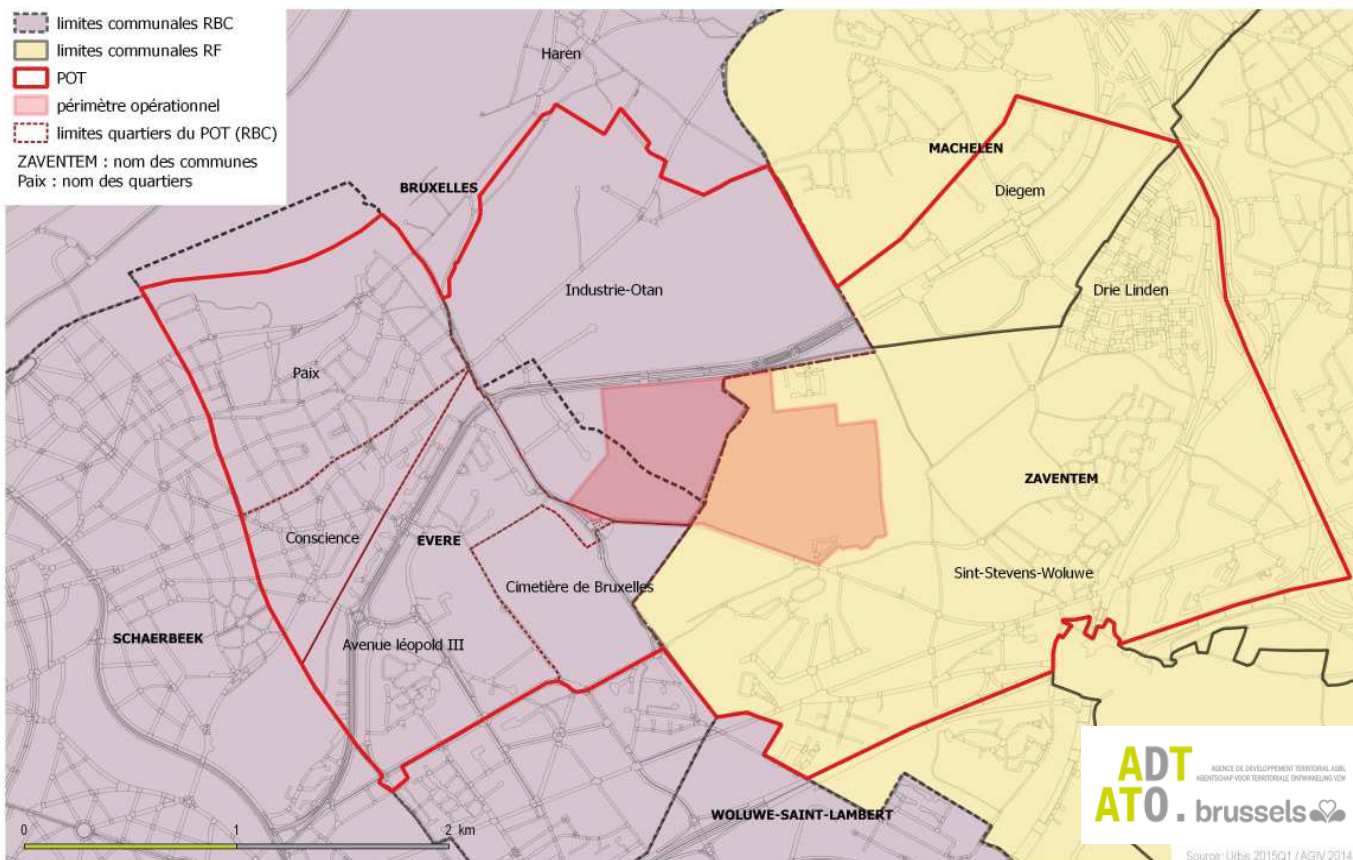
< photo OTAN

NOUVEAU BATIMENT DE L'OTAN

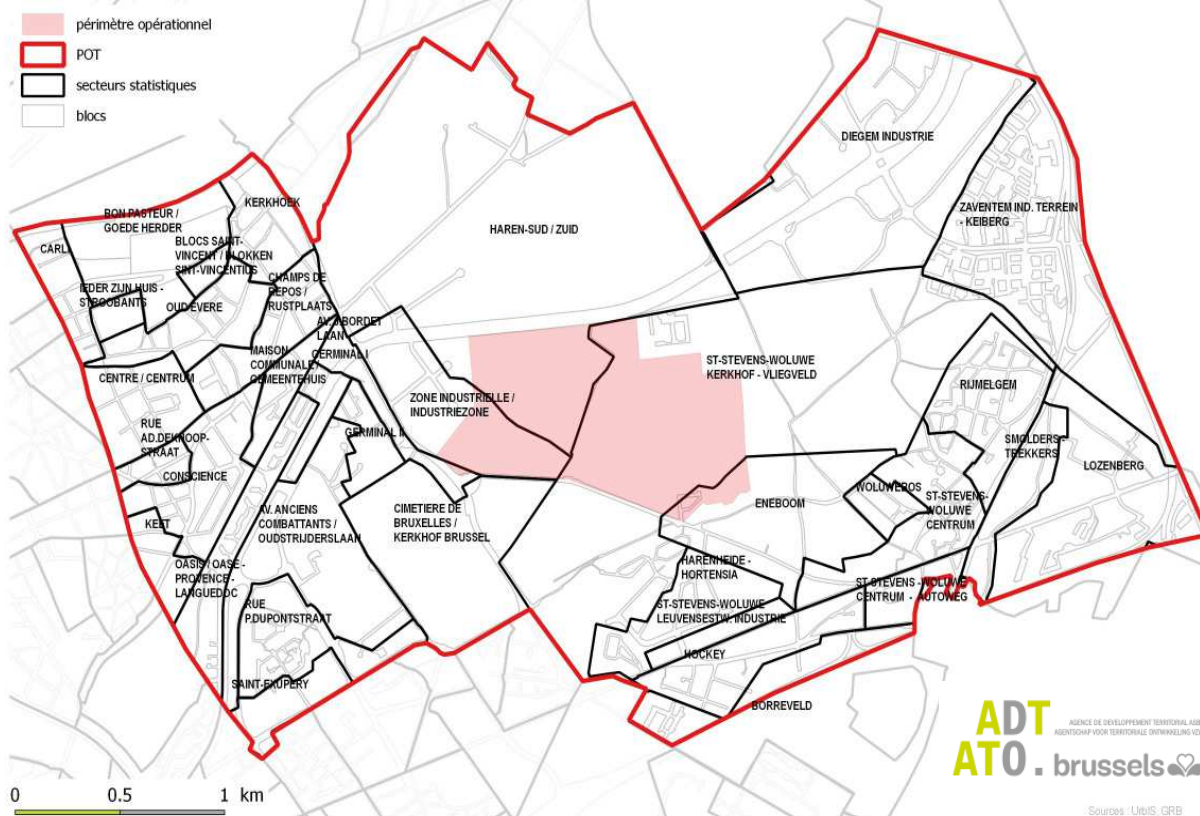
< photo assar.com

00 /
PÉRIMÈTRES

LIMITES TERRITORIALES



SECTEURS STATISTIQUES - POT



LES PÉRIMÈTRES D'ÉTUDES

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

1. Le périmètre d'observation territoriale (POT)
2. Le périmètre opérationnel

LE PERIMETRE D'OBSERVATION TERRITORIALE

Le «Monitoring des quartiers» est un outil interactif de suivi des 145 quartiers bruxellois. Ces quartiers conçus comme des entités d'observation urbaine, permettent une lecture fine et aisée du territoire régional à une échelle infra-communale. L'objectif du Monitoring est de mettre à disposition une sélection d'indicateurs caractérisant les dynamiques et les disparités territoriales au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

> monitoringdesquartiers.irisnet.be

Le POT est un périmètre assez large, situé à cheval entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Il comprend :

5 quartiers du «Monitoring des quartiers», du côté de la Région de Bruxelles-Capitale :

- 4 quartiers situés sur la Commune d'Evere: Paix, Conscience, Avenue Léopold III, Cimetière de Bruxelles
- 1 quartier situé sur la Ville de Bruxelles : Industrie-OTAN

POT ET LIMITES TERRITORIALES

< carte adt

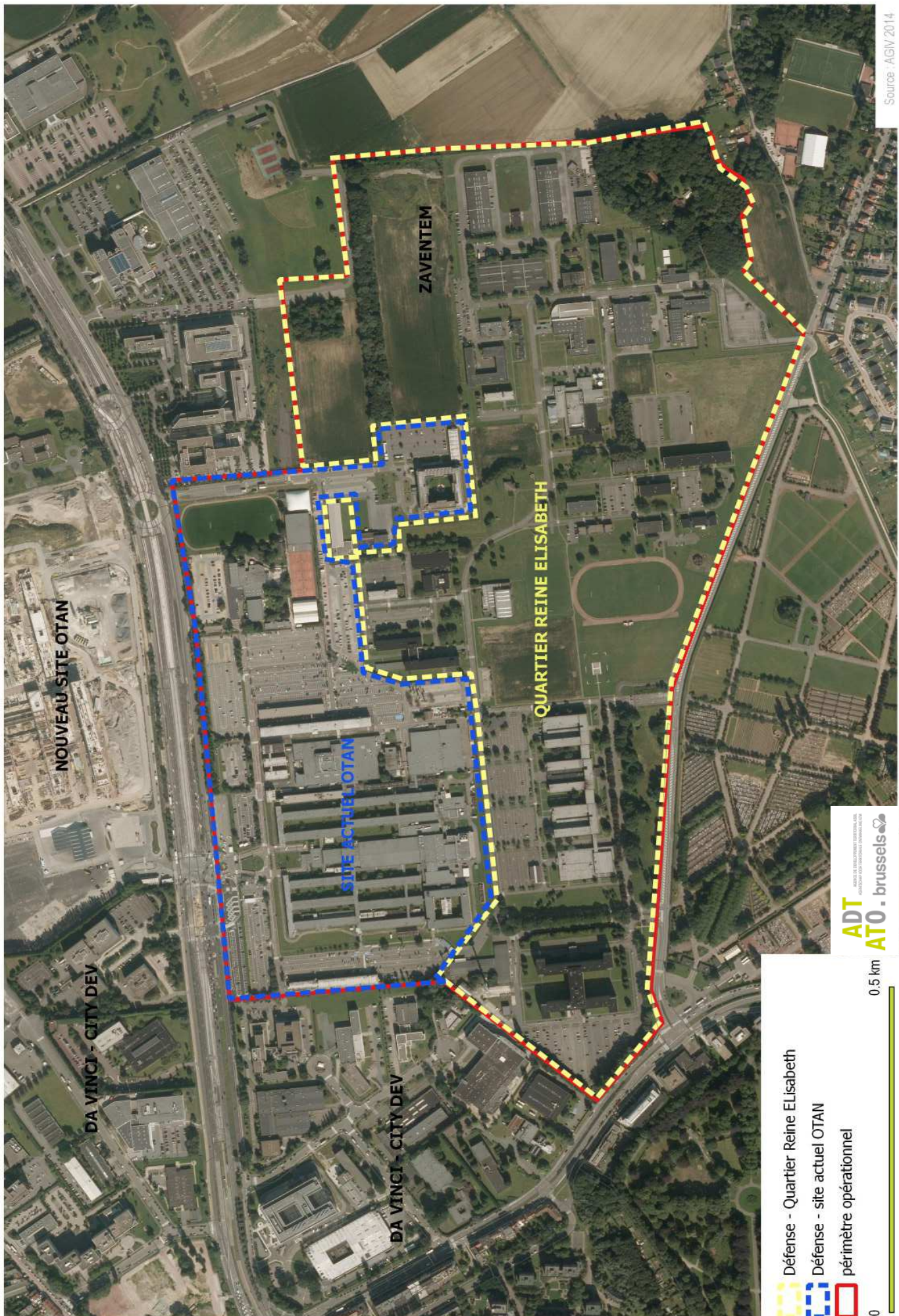
3 entités (ancien noyau villageois de la Commune de Zaventem et de Machelen) du côté de la Région flamande : Sint-Stevens-Woluwe, Drie-Linden, Diegem.

Le POT reprend les secteurs statistiques suivants : Carli, Bon pasteur, Blocs-Saint-Vincent, Kerkhoek, Ieder zijn huis, Vieil Evere, Champs de repos, Centre, Maison communale, Avenue Jules Bordet, Germinal I, Rue Ad. Deknoop, Conscience, Keet, Germinal II, Avenue Anciens combattants, Oasis, Rue P. Dupont, Saint-Exupery, Cimetière de Bruxelles, Zone industrielle, Harensud, STW. Leuvensestw. Industrie, Hockey, Borreveld, Eneboom, STW. Centrum - Autoweg, Woluwebos, STW. centrum, Rijmelgem, Smolders-Trekkers, Lozenberg, Zaventem ind. Terrein-Keiberg, Diegem, Industrie.

Le diagnostic est élaboré à l'échelle du POT.

SECTEURS STATISTIQUES DU POT

< carte adt



LES PÉRIMÈTRES D'ÉTUDES

SITES DE L'OTAN ET DE LA DEFENSE

< carte adt

LE PERIMETRE OPERATIONNEL

Le périmètre opérationnel correspond au site de l'OTAN-Défense, repris dans le cadre de la programmation urbanistique. Ce site compte au total 90 hectares dont 50 sont situés en Région flamande et 40 en Région bruxelloise.

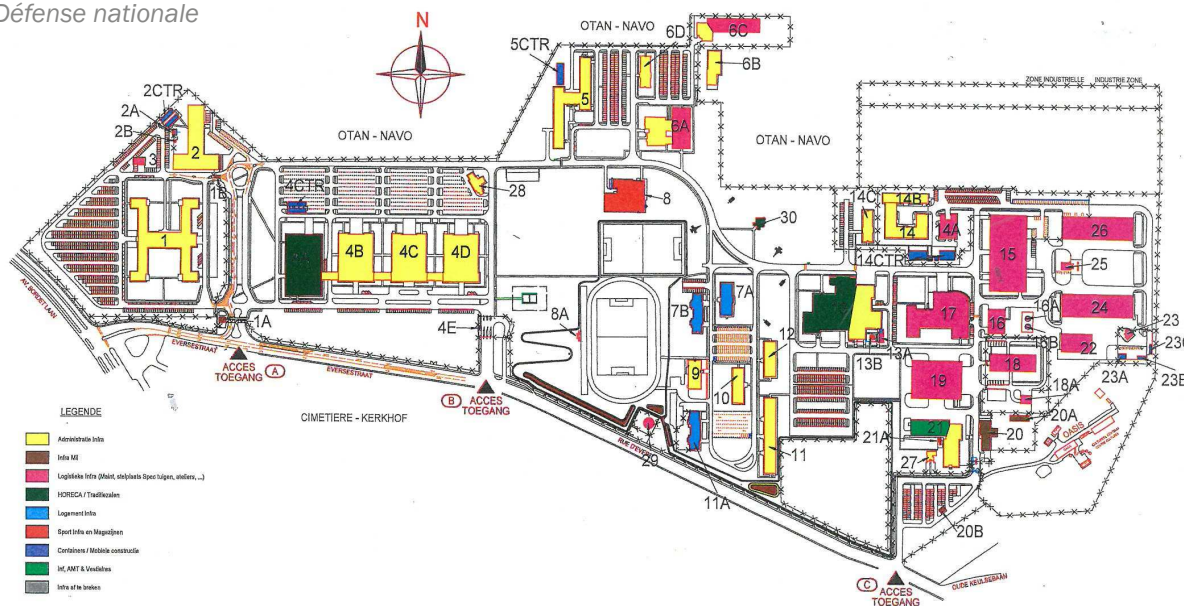
Le site est divisé en 2 parties :

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

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

QUARTIER REINE-ELISABETH

v plan Défense nationale



MASTERPLAN

EVERE - KWARTIER KONINGIN ELISABETH VERSIE 13/04/2015

01 /
HISTORIQUE

EVOLUTION DES TERRITOIRES ET DES ACTIVITÉS

LES NOYAUX VILLAGEOIS

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

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

18ÈME-19ÈME SIÈCLE

Le vaste plateau qui s'étire depuis la chaussée de Haecht jusqu'à la frontière avec Woluwe-Saint-Lambert reste essentiellement agricole jusqu'au 20ème siècle, de même du côté de Zaventem. On y cultivait principalement les pommes de terre, le blé, le froment, l'avoine et le seigle.

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

Les territoires du POT, défini dans le cadre du diagnostic, étaient traversés par un grand nombre de routes de campagne, toujours présentes aujourd'hui à Sint-Stevens-Woluwe (Everestraat, Tiendeschuurveld,...), qui ont contribué à la transition de l'agriculture vers le développement économique et résidentiel.

CARTE FRICX 1712

< Geopunt Vlaanderen

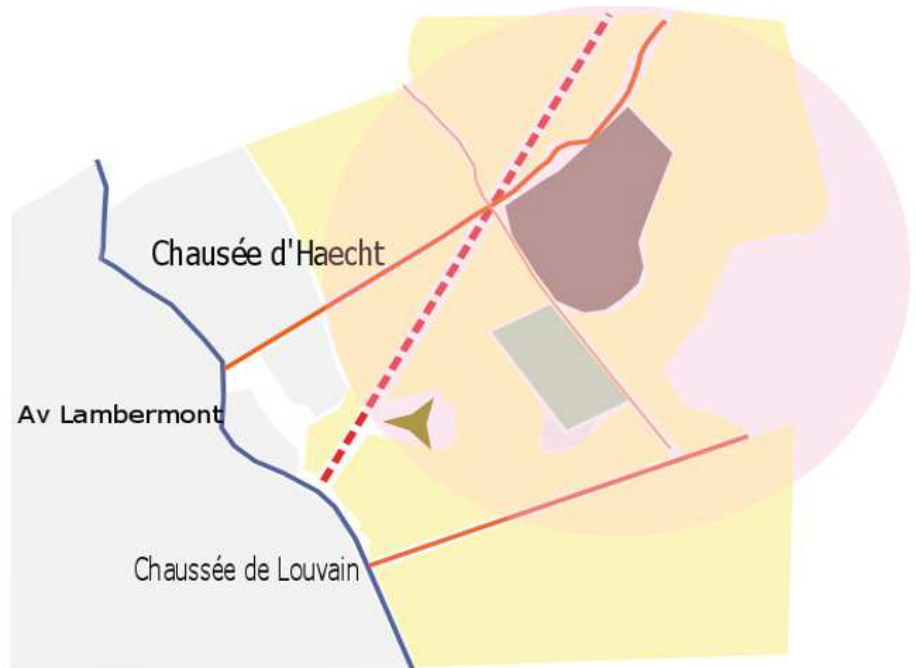
CARTE FERRARIS 1771-1778

< Geopunt Vlaanderen

CARTE VANDERMAELEN 1846-1854

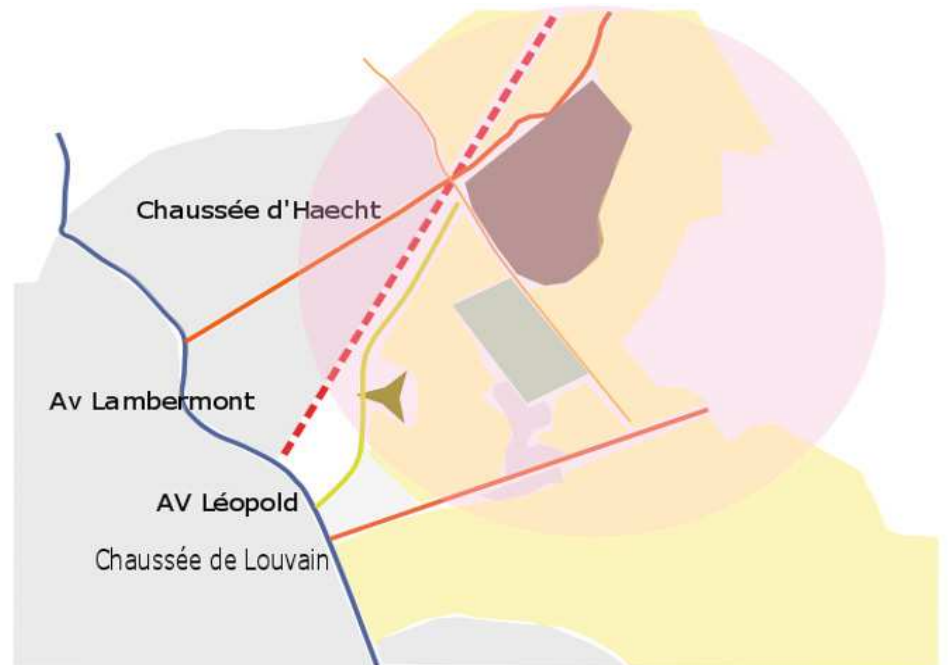
< Geopunt Vlaanderen





POT - 20ÈME SIÈCLE

> schéma ADT



POT - 1950

> schéma ADT



EVOLUTION DES TERRITOIRES ET DES ACTIVITES

DÉBUT 20ÈME SIÈCLE

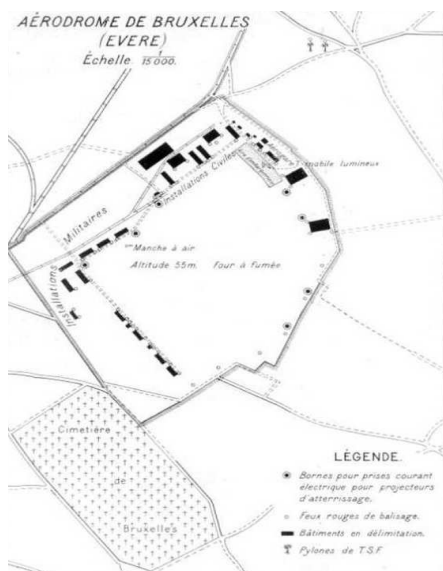


Photo et plan de l'aérodrome de Bruxelles-Evère
(source : haren.burech.com)



Cité-jardin du Tuinbouw

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

De nouveaux équipements vont bouleverser l'organisation du paysage everois : l'aérodrome de Bruxelles, à cheval entre Evere et Haren (d'abord utilisé à des fins militaires, il sera exploité par la SABCA et la SABENA, qui en 1923 le transforme en aéroport civil) et la ligne de chemin de fer (ligne 26) qui coupe la commune en deux.

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

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

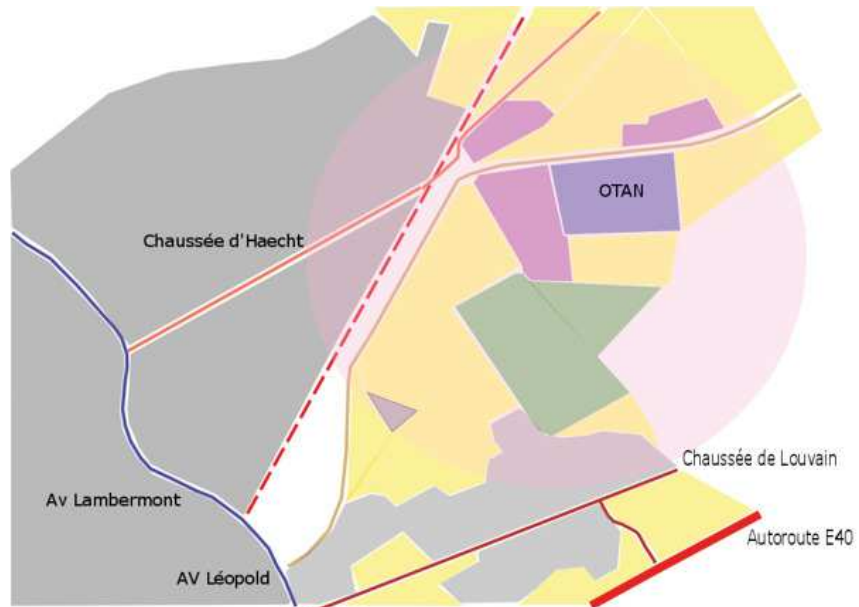
La crise des années 30 entraîne un changement radical dans le paysage industriel de Zaventem avec la fermeture des principales industries.

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

A PARTIR DE 1950

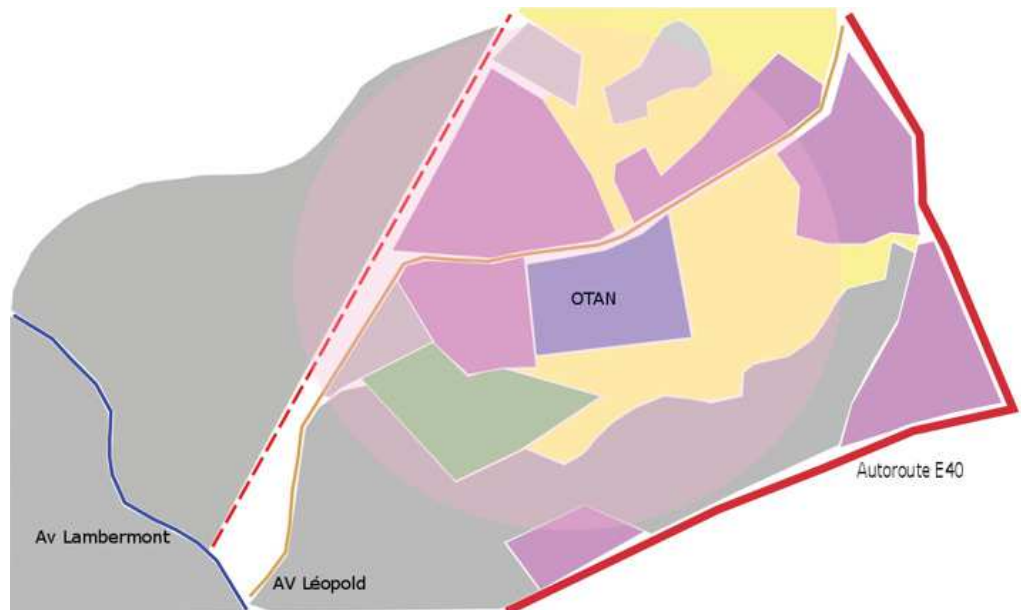
Le boom démographique des années 50 et l'étalement urbain qui en découle entraînent une disparition d'une grande partie des terres agricoles.

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



POT - 1970

> schéma ADT



POT - 1990

> schéma ADT



EVOLUTION DES TERRITOIRES ET DES ACTIVITÉS

VERS 1970

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



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

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

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



Plaque inauguration zoning SDRB - 1978 (photo ADT)

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

Les abords du site de la Défense du côté de la Région flamande se sont développés hors des noyaux communaux de Zaventem et Machelen. Ils n'ont ainsi pas connu de processus d'urbanisation comme en Région bruxelloise.

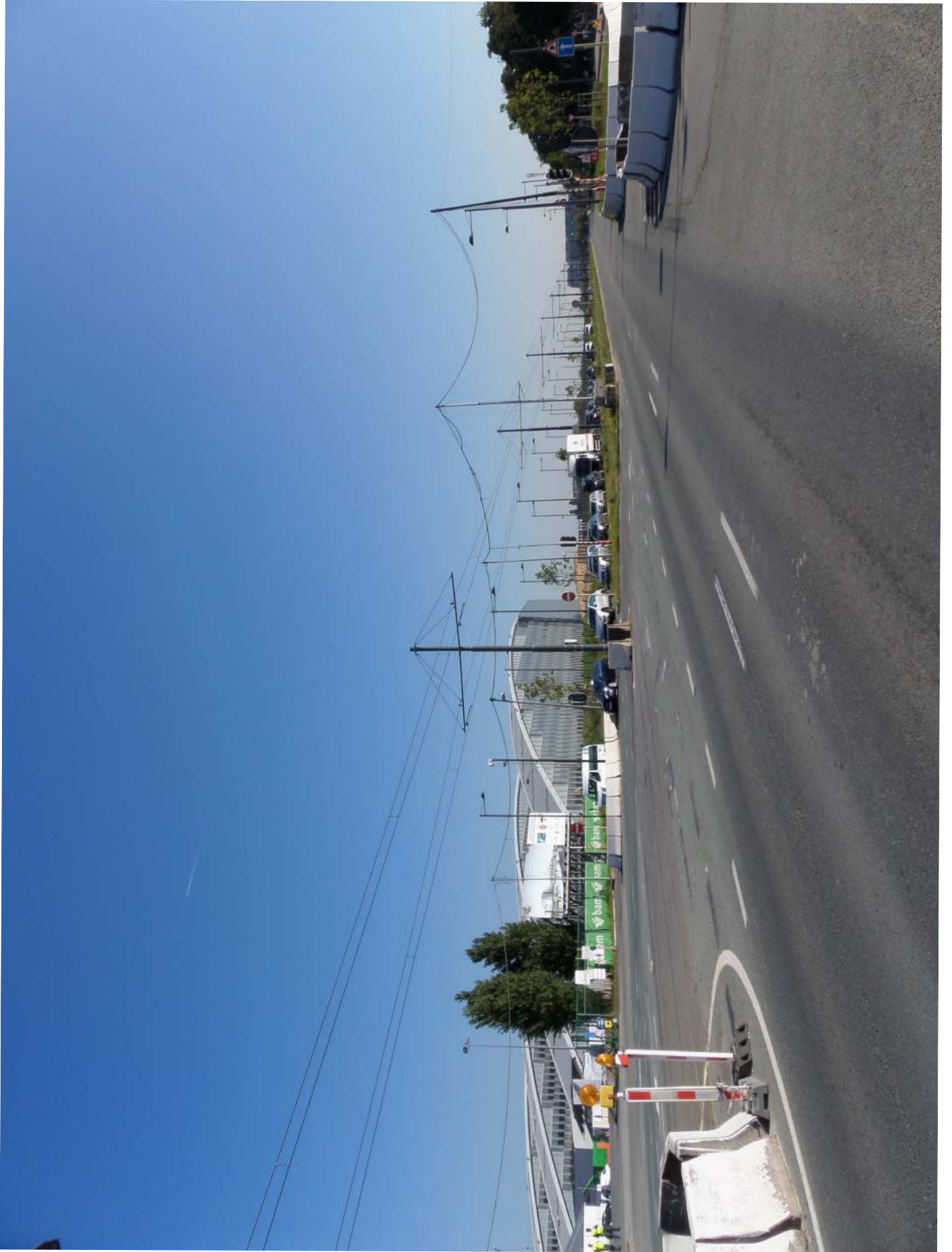
VERS 1990

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

Le caractère villageois de Zaventem est fortement laissé de côté au profit du développement de l'aéroport.

L'augmentation de l'activité de l'aéroport amène le développement de grosses infrastructures routières afin de faciliter l'accessibilité à la zone tant au niveau local que régional.

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

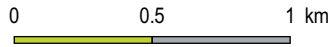


CONSTATS

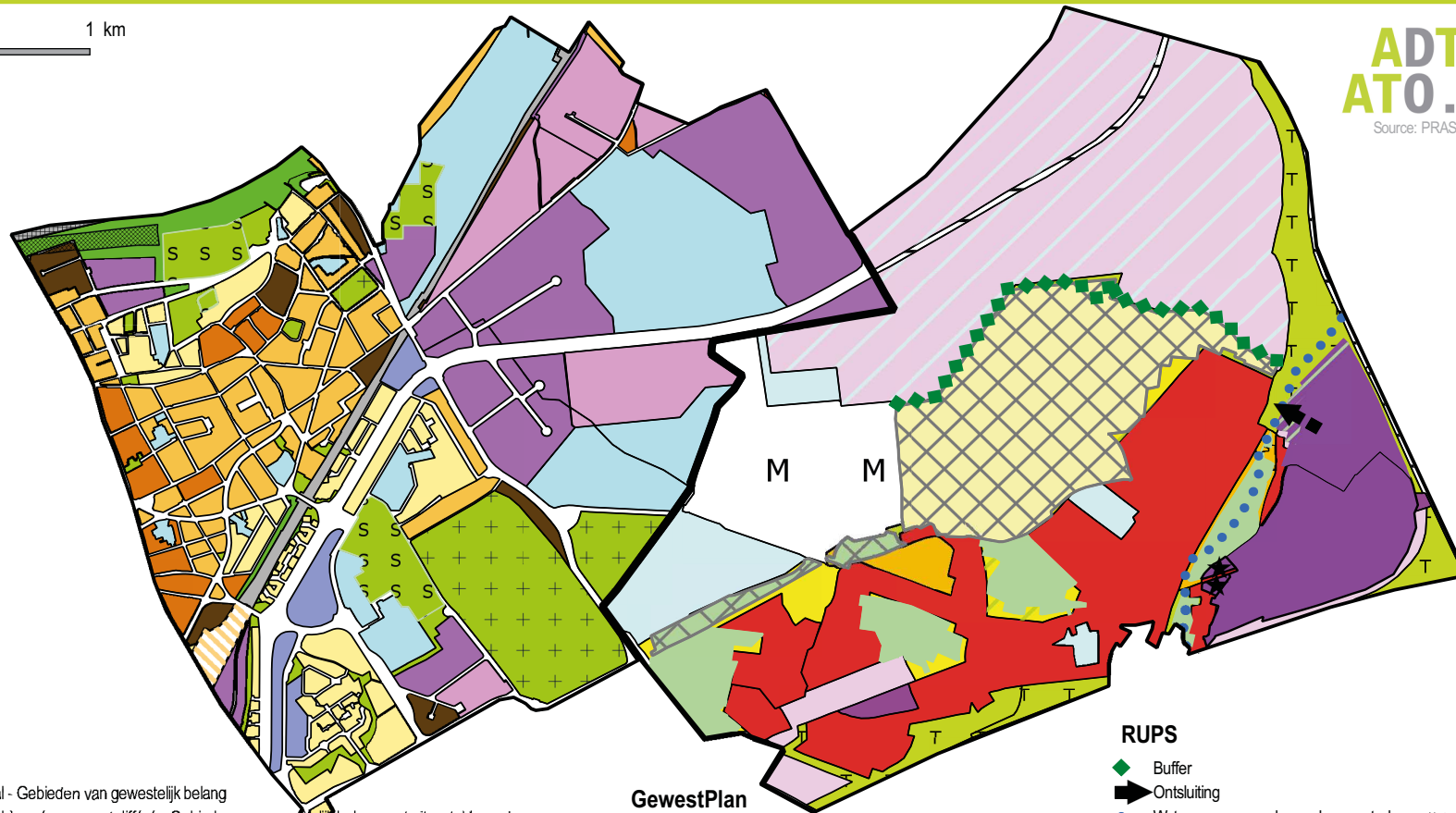
UNE ZONE VOUÉE AUX ÉQUIPEMENTS ET AUX ENTREPRISES, ENCLAVÉES ENTRE LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, ET DES PROJETS URBAINS D'ENVERGURE.

- *Le site, propriété de la Défense, est affecté en ZEMU et en zone d'équipement d'intérêt collectif du côté bruxelloise, et en zone militaire au Gewestplan de la Région Flamande.*
- *Plusieurs projets publics et privés, (nouveaux quartiers Reyers, Josaphat, Schaerbeek Formation, nouveau siège OTAN, nouvelle prison de Haren, projet Garden Village, masterplan aéroport, ...) de grande envergure, ayant un impact tant au niveau local que métropolitain, sont planifiés dans le POT.*
- *Le POT est caractérisé par la présence d'une forte activité économique (entre autre le parc Da Vinci), l'implantation d'équipements liés à l'OTAN et au quartier militaire Reine Elisabeth et par la présence de logements et de commerces, dont l'implantation est limitée au centre d'Evere et de Schaerbeek et aux noyaux villageois de Machelen et Zaventem.*
- *Le POT a un rôle économique majeur pour la Région de Bruxelles-Capitale et pour la Région Flamande du fait de la présence de grands groupes industriels et de sa position stratégique dans l'espace régional, en entrée de ville et à proximité de l'aéroport international de Zaventem.*

AFFECTATIONS - BESTEMMINGEN



ADT
ATO . brussels
 AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
 AGENTSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING VZW
 Source: PRAS, UrblSAdmQ4, Ruimte Vlaanderen



PRAS

- Zichées - GCHEWS
- Zones d'intérêt régional - Gebieden van gewestelijk belang
- Zones d'intérêt régional à aménagement différé - Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg
- Zones d'habitation à prédominance résidentielle - Woongebieden met residentieel karakter
- Zones d'habitation - Typische woongebieden
- Zones mixtes - Gemengde gebieden
- Zones de forte mixité - Sterk gemengde gebieden
- Zones d'industries urbaines - Stedelijke-industriegebieden
- Zones d'entreprises en milieu urbain - Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving
- Zones administratives - Administratiegebieden
- Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public - Gebieden van collectief belang of van openbare diensten
- Zones de chemin de fer - Spoorweggebieden
- Zones vertes - Groengebieden
- Zones vertes de haute valeur biologique - Goreengebieden met hoogbiologische waarde
- Zones de parc - Parkgebieden
- Zones de sports ou de loisirs de plein air - Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht
- Zones de cimetières - Begraafplaatsgebieden

GewestPlan

- woongebieden
- woonuitbreidingsgebieden
- industriegebieden
- ambachtelijke bedrijven en kmo's
- gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten
- agrarische gebieden
- agrarische gebieden met ecologisch belang
- groengebieden
- natuurgebieden
- bufferzones
- recreatiegebieden
- militaire gebieden
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- bestaande autosnelwegen

RUPS

- Buffer
- Ontsluiting
- Waterwegen en onbevaarbare waterlopen (1ste categorie)
- Behoud van bestaande bedrijfsactiviteit
- Afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel
- Buffer
- Natuurverwevingsgebied
- Agrarisch gebied
- Gemengd openruimtegebied
- Parkgebied
- Gemengd regionaal bedrijventerrein
- Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren
-
- Zone de l'étude de définition
- POT
- Frontière régionale

SITUATION DE FAIT: LE PRAS «DÉMOGRAPHIQUE»

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

9bis.1 : Ces zones sont affectées aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises, à savoir les services «business to business», dont la superficie de plancher est limitée à 2 000 m² par immeuble. L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises peut être autorisée après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

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

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

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

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

9bis.3 Les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces et aux commerces de gros.

L'affectation des rez-de-chaussée aux logements peut être autorisée aux conditions suivantes :

1° Les conditions locales permettent cette affectation sans porter atteinte aux fonctions principales de la zone;

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

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

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

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

MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS

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

Pour le site de la Défense :

- dans le cadre des modifications du PRAS, la partie nord du site, à front du Boulevard Léopold III, inscrite en 'zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public' a été modifiée en 'zone d'entreprise en milieu urbain' (ZEMU);
- la partie sur la région Flamande est indiquée comme zone militaire. Dans cette zone le logement est autorisé dans la mesure du bon fonctionnement de la fonction militaire.

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

Autour du POT on retrouve surtout des zones d'habitations, des zones mixtes et des zones administratives.

AFFECTATIONS: PRAS EN
GEWESTPLAN

< carte ADT

GEWESTPLAN HALLE-VILVOORDE-ASSE

A. ARTICLE 8 : DISPOSITION PARTICULIÈRE RELATIVE AUX ZONES D'HABITATION (AR 07/03/77) :

Sauf disposition contraire dans le présent arrêté, dans un plan particulier d'aménagement approuvé par Nous et non révisé, dans un permis de lotir dûment octroyé et non encore échu ou dans un règlement de construction, les prescriptions suivantes sont d'application pour la construction d'habitations dans les zones d'habitation fixées par le plan régional :

1. Dans les limites des centres-villes de Halle, Vilvoorde et Asse définies dans le plan régional, le nombre de niveaux de logement des habitations est fixé en fonction du caractère particulier du quartier, de la largeur de la rue et de l'indice sol-terrain de la parcelle à bâtir ; le nombre maximal de niveaux de logement ne peut en aucun cas dépasser le nombre de quatre ;

2. Ailleurs dans la région, le nombre de niveaux de logement des habitations est de deux au maximum. Dans les parties agglomérées de villes et de communes, il est permis, sans dépasser quatre niveaux de logement, de déroger à la règle du premier article, 2 :

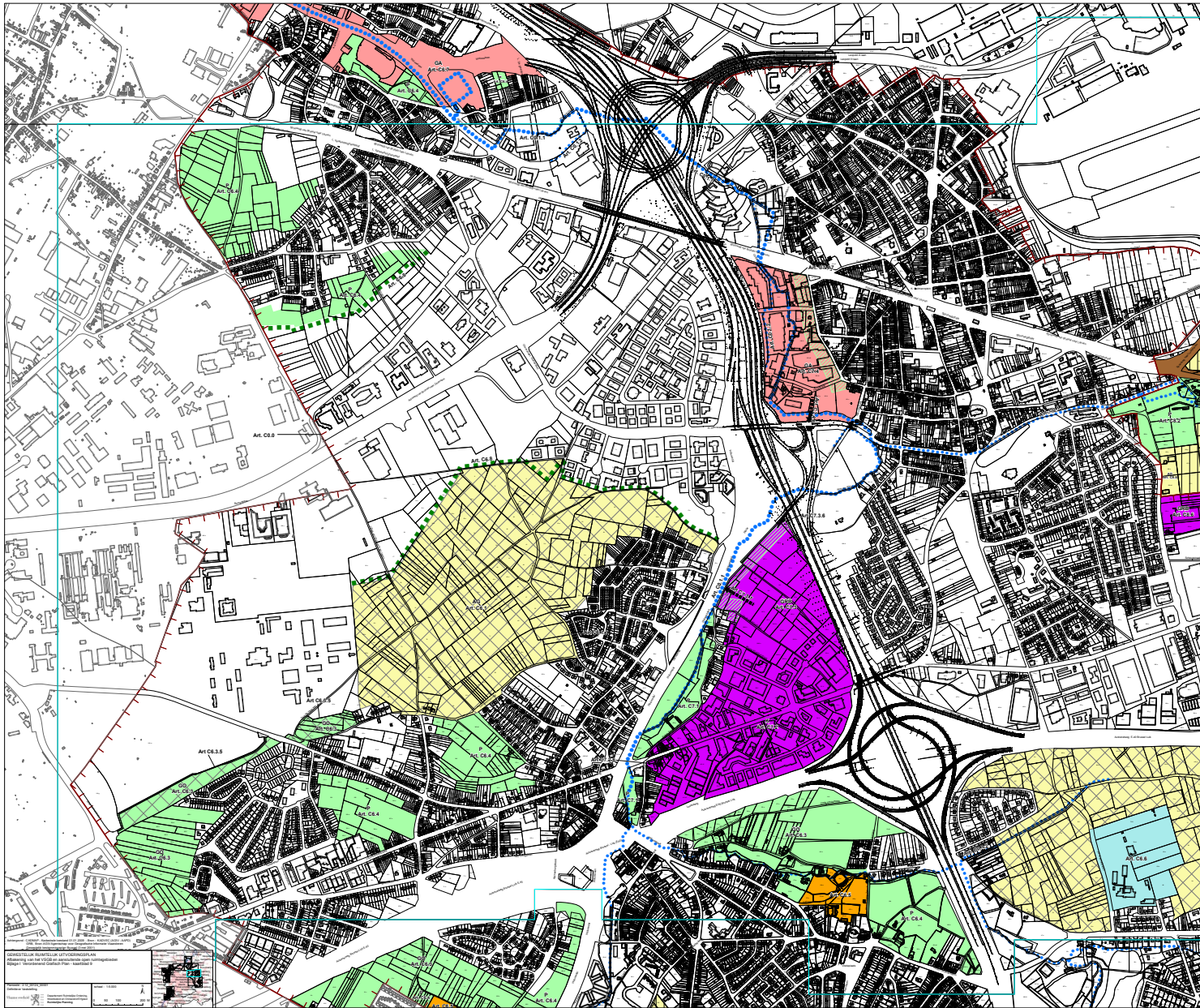
- a) par un plan particulier d'aménagement approuvé ;
- b) lorsque, dans une rue, plus de la moitié des habitations construites après 1950 comptent plus de deux niveaux de logement ; dans ce cas, le nombre maximal de niveaux de logement est fixé en fonction du nombre de niveaux de logement des habitations environnantes du même côté de la rue.

Les prescriptions avancées dans le présent article ne s'appliquent pas aux terrains vendus comme terrain à bâtir avant l'entrée en vigueur de cet arrêté, sur la base d'un permis d'urbanisme qui détermine le nombre de niveaux de construction ou de logement autorisés et dont la durée de validité n'a pas encore expiré. Le nombre maximal de niveaux de logement ne peut en aucun cas excéder quatre niveaux.

B. CIRCULAIRE:

Circulaire du 19 juin 1991, portant sur l'application de règles spéciales pour le plan régional Halle-Vilvoorde-Asse. Article 8 sur les prescriptions urbanistiques complémentaires.

Circulaire RO/2012/01 portant sur l'augmentation du nombre de niveaux dans les zones d'habitations non reconverties dans la «Zone stratégique flamande autour de Bruxelles».



SCHEMA DE STRUCTURE TERRITORIAL POUR LA FLANDRE (RSV-1999, 2ÈME RÉVISION 2011)

LA ZONE STRATEGIQUE FLAMANDE AUTOUR DE BRUXELLES

Les communes situées autour de la Région de Bruxelles-Capitale ont connu des développements ayant permis la création d'une zone urbaine. En raison du caractère urbain de ces communes (ou parties de ces communes) et en raison de la volonté de maintenir ce caractère dans la politique territoriale, des parties de ces communes ont été constituées en «Zone urbaine flamande autour de Bruxelles» La Zone urbaine flamande est constituée des portions des communes de Asse, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, Rhode-Saint-Genèse, Leeuw-Saint-Pierre, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem et Zaventem. Dans ces territoires se trouve ce que l'on appelle la « ceinture verte », une politique de zones extérieures y est d'application. (Ruimte Structuurplan Vlaanderen - RSV, révision 2011, partie indicative - p. 205)

PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT SPECIFIQUE A LA ZONE STRATEGIQUE FLAMANDE AUTOUR DE BRUXELLES

Pour aboutir au développement territorial souhaité pour la zone stratégique flamande autour de Bruxelles, il est important de nuancer les perspectives de développement pour les zones urbaines et pour celles qui concernent l'extérieur de la zone. Cette zone exige des perspectives de développement qui lui sont spécifiques. Le développement de la zone stratégique flamande autour de Bruxelles, doit tenir compte des options territoriales de la Région de Bruxelles-Capitale, en partant de la vision propre de la Flandre sur cette zone. Pour ce faire, une concertation entre la Flandre, Bruxelles et la Wallonie est recommandée.

Il est important de ne pas considérer cette zone urbaine comme une « périphérie » mais de partir de ses caractéristiques propres, comme la présence de différents équipements urbains dans des centres urbains bien équipés et la présence d'un «cordon vert». Il faut tirer parti de l'attractivité et du potentiel territorial de plusieurs petits centres urbains qui permettent de faire baisser la pression urbaine dans l'environnement immédiat de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette zone est particulièrement importante pour la Flandre. Des perspectives de développement spécifiques lui ont été attribuées. Il est reconnu que les spécificités socioéconomiques de cet espace ont une influence sur les développements territoriaux. La politique territoriale

appliquée à cette zone indique qu'un certain nombre de fonctions urbaines liées à la Région de Bruxelles-Capitale ne peuvent y avoir de répercussions (principe de non-incidence). En effet, en installant principalement des entreprises de haut niveau sur les terrains d'activités économiques en Région de Bruxelles-Capitale, on craint de voir les activités de plus bas niveau repoussées vers la Zone urbaine flamande. Ces activités sont pourtant nécessaires au fonctionnement de la Région et conformément au principe de non-incidence, il faut faire un effort maximal pour traiter cette problématique au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il faut évaluer sous quelles conditions de nouvelles activités et fonctions peuvent être acceptées (p.ex. bureaux de niveau supérieur).

Il est aussi recommandé d'indiquer qu'à des endroits spécifiques, les (grands) atouts de la Zone stratégique flamande peuvent être développés. Il s'agit de fixer des « zones à développer spécifiquement » dans le processus de délimitation, essentiellement dans la partie ouest et nord de la Zone stratégique flamande (entre Zaventem et Grand-Bigard). Ces développements spécifiques doivent reposer sur l'environnement lié à la « grande ville ». La zone stratégique flamande ne peut pas être considérée comme une zone d'accueil d'activités de niveau inférieur et fortement génératrices de mobilité au départ de la Région de Bruxelles-Capitale et sur l'attractivité de l'environnement à travers l'aéroport national, mais également un environnement vert,...

Il faut indiquer que la suburbanisation au départ de la Région de Bruxelles-Capitale vers la zone stratégique flamande doit être gérée différemment qu'autour des autres zones de la capitale. Pour ce faire, des instruments supplémentaires, autres que l'aménagement du territoire, peuvent être utilisés. Plus que dans d'autres zones urbaines de la Région flamande, l'offre doit dominer la demande. Le caractère public de certains terrains (tant des zones d'habitat que des zones d'activités) joue ici un grand rôle. Il est précisé que le maintien de l'espace non bâti (ce que l'on appelle le « cordon vert ») dans la zone stratégique flamande est essentiel. En partant de ce principe, il faut indiquer sous quelles conditions l'espace non bâti dans la zone d'habitat existante peut être affecté en « espace ouvert ». Cela signifie aussi que la zone stratégique flamande est strictement limitée à l'agglomération attenante actuelle et que l'on vise une concentration et une densification dans ce territoire. - l'augmentation de la densité des bâtiments suite à une nouvelle construction ou à une construction de remplacement lorsqu'elle s'inscrit dans le développement urbain global de la commune et moyennant la préservation de la qualité de l'habitat.

L'espace non bâti du « cordon vert » ne peut donc pas être utilisé pour l'habitat, le travail ou l'infrastructure.

En ce qui concerne les affectations actuelles du plan régional, il n'y aura pas ou très peu de changements des fonctions faibles vers des fonctions fortes et ce dans les conditions strictes qui sur le plan socioéconomique confèrent une plus-value à cette zone et en renforcent le caractère flamand. Le développement de la fonction habitat est possible à travers la reconversion des bâtiments existants et des bâtiments industriels abandonnés et l'occupation des parcelles non bâties. L'implantation d'une nouvelle activité n'est possible que par l'assainissement des bâtiments et/ou des terrains, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour l'habitat, et par la densification dans un nombre limité de zones désignées dans le plan régional comme étant des zones d'activités économiques (Grand-Bigard, une partie du complexe du Heysel, Vilvoorde et Zaventem).

La densification peut signifier par exemple qu'une société de parkings pour entreprises, moins exigeante en termes d'espace, peut s'y installer et que l'on vise une occupation du sol plus importante pour des fonctions qui le permettent sur le plan économique (principalement des activités tertiaires). On peut ici développer ses propres critères d'aménagement.

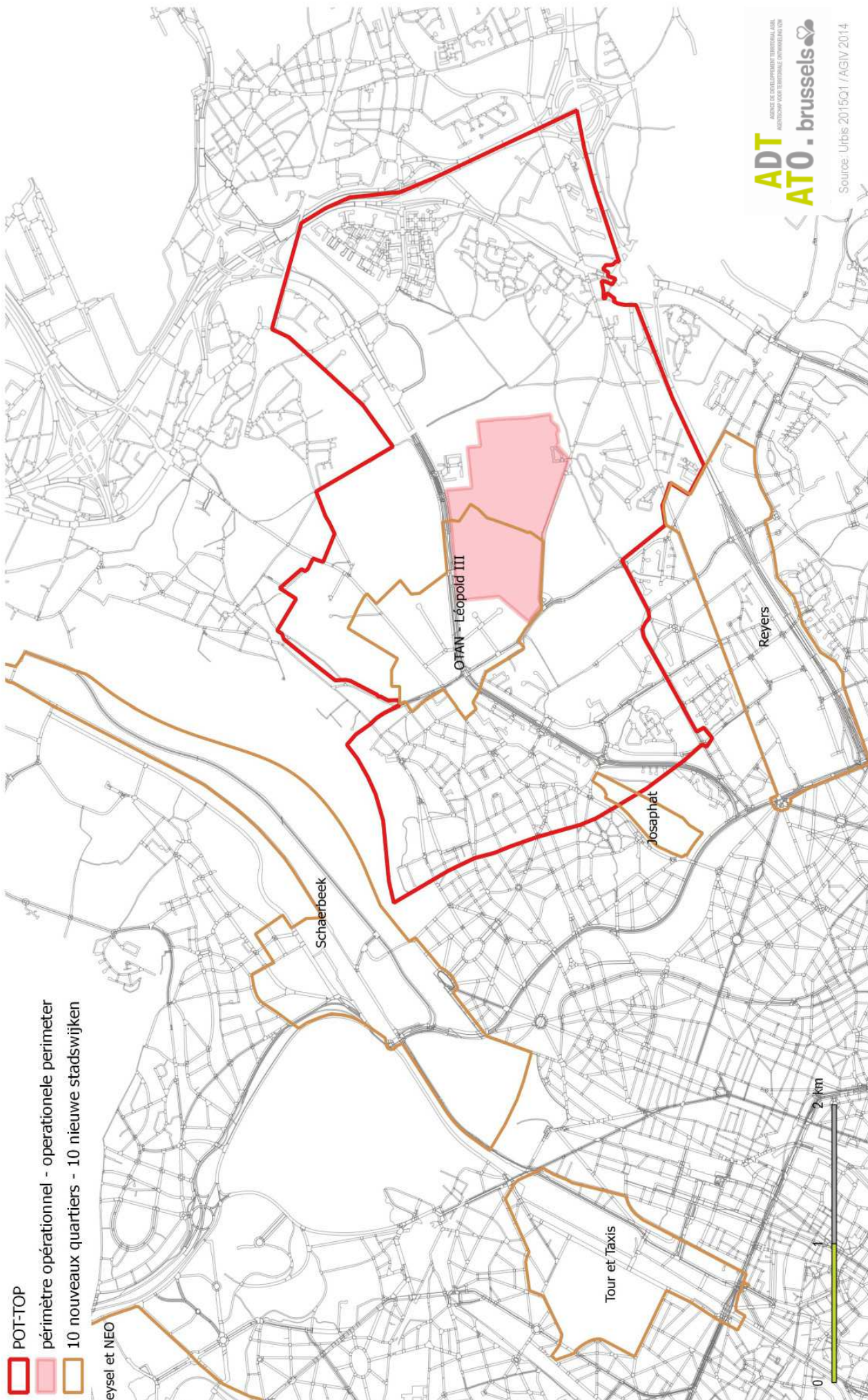
Dans le processus de délimitation de la Zone stratégique flamande autour de Bruxelles, doit être pris en compte en priorité des objectifs de Valinvest. Il s'agit de développer des critères spécifiques à la construction (hauteur des bâtiments, densité, fonctions, ...) qui peuvent être différents des autres zones suburbaines de la Région flamande.

En termes de mobilité, aucune infrastructure routière supplémentaire génératrice de trafic routier n'est envisagée. Pour gérer la mobilité dans la zone, d'autres orientations ont été choisies. La modification de la mobilité ne doit être engagée que pour le désenclavement d'un nombre limité de lieux importants pour lesquels la liaison avec le réseau routier principal (p.ex. pour l'aéroport) peut-être améliorée. Pour le reste, il n'est pas recommandé de prévoir de nouvelles infrastructures. La catégorisation du réseau routier se fera en concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale. Le maintien de la viabilité de la circulation dans la Zone stratégique flamande est également crucial. En matière de transports collectifs, on utilisera au maximum les lignes ferroviaires et les infrastructures existantes. (RSV, révision 2011, partie indicative - p. 244).

INFRASTRUCTURE ROUTIERE - A201

L'A201 depuis la liaison R0 (Diegem) jusqu'à la frontière avec la Région de Bruxelles-Capitale est (indicativement) identifiée comme route primaire II (relier au réseau routier principal et aux routes primaires I). L'aménagement repose sur une séparation complète des différents types de trafic avec une autoroute ou une route dont les flux sont indépendants. (RSV, révision 2011, partie indicative - p. 374 et p. 377).

NOUVEAUX QUARTIERS - NIEUWE STADSWIJKEN



DÉCLARATION POLITIQUE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE 2014-2019

LES GRANDES LIGNES POUR LA ZONE OTAN-DÉFENSE-LÉOPOLD III:

L'ex site de l'OTAN présente un potentiel de reconversion vers un nouveau quartier urbain bien desservi en transports en commun (tram + Métro Nord);
les lignes de force d'un nouveau quartier mixte qui préservent les activités économiques seront définies au travers de l'étude relative à la mise en œuvre des ZEMU.

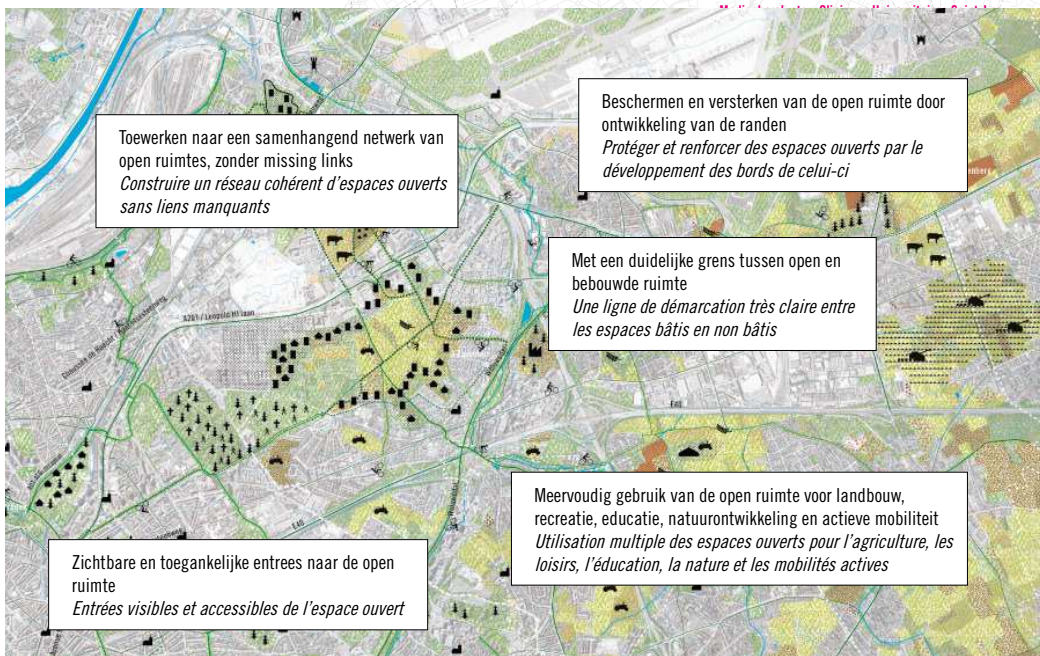
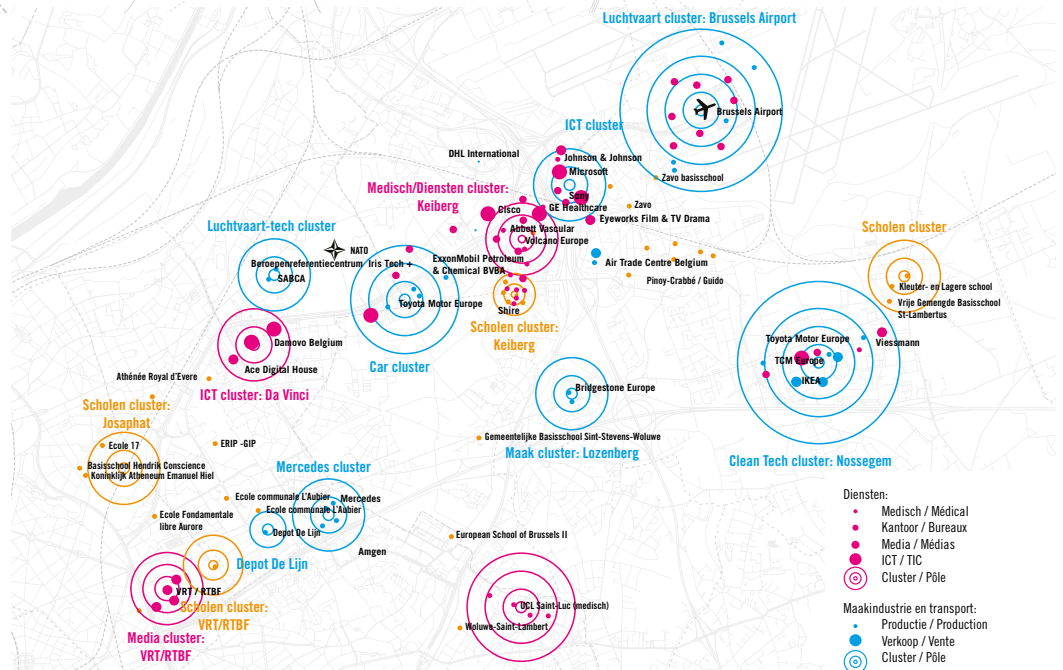
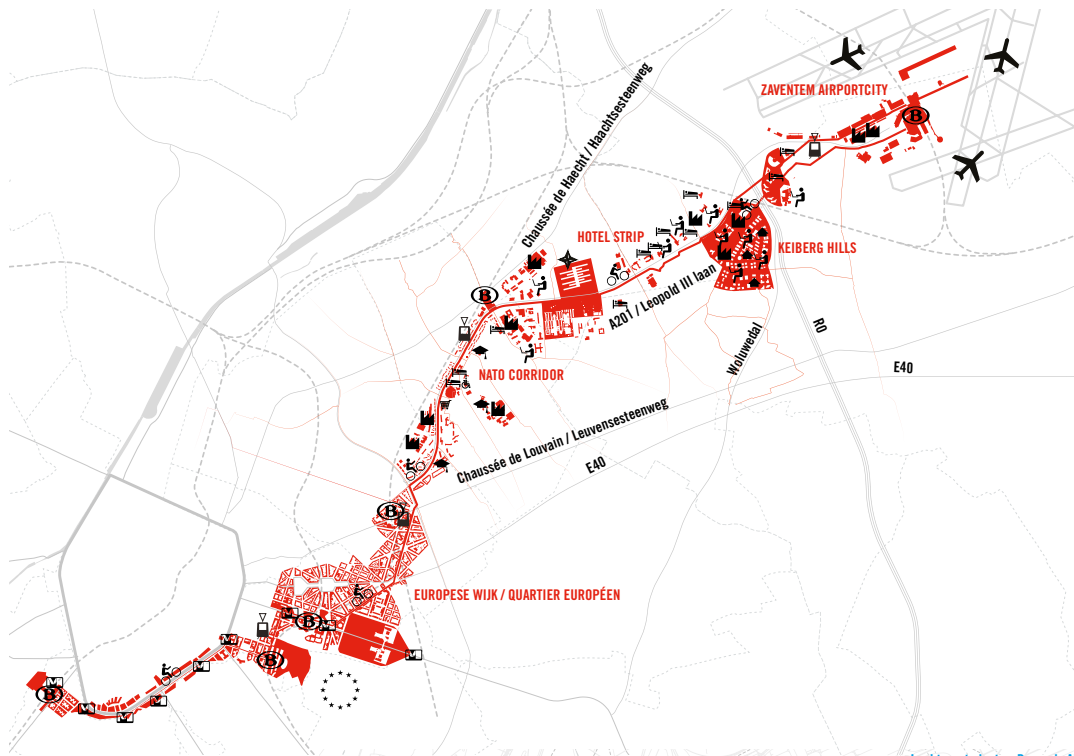
Par la suite, une stratégie d'aménagement du boulevard Léopold III sera élaborée en vue d'y développer une nouvelle zone de bureaux à vocation internationale, l'implantation d'un pôle de compétence numérique et des nouvelles technologies sera également examinée (en complémentarité avec le développement de Mediapark à Reyers).

Extrait de la Déclaration de politique générale de la Région de Bruxelles-Capitale :

«Suite au déménagement de l'OTAN dans son nouveau siège en construction de l'autre côté du Boulevard Léopold III, l'ex-site OTAN présente un potentiel de reconversion vers un nouveau quartier urbain. Déjà bien desservi en transport en commun, la zone verra son accessibilité renforcée avec la réalisation du Métro Nord (Bordet). Dans l'optique de créer un nouveau quartier mixte et en préservant les activités économiques, le Gouvernement précisera les lignes de force du développement de ce site, au travers de l'étude relative à la mise en œuvre des ZEMU.

Le Gouvernement élaborera ensuite une stratégie d'aménagement du Boulevard Léopold III en vue d'y développer une nouvelle zone de bureaux à vocation internationale.

L'implantation d'un pôle de compétence numérique et des nouvelles technologies sera également examinée, au regard d'une possible complémentarité avec la création de la Cité des Médias à Reyers.»



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

Le travail de recherche TOP Noordrand s'inscrit dans la préparation d'un programme de développement territorial (PDT)¹ du Noordrand (périphérie Nord de Bruxelles).

Les différents scénarios qui ont été élaborés pour le pôle Léopold III-OTAN peuvent se résumer comme suit:

< Scénario mobilité

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

< Scénario formation et éducation

< Scénario espace ouvert

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

TOP NOORDRAND

Source: Artgeenering, mars 2015.

< Cartes: Artgineering, mars 2015

¹ LE PDT EST UNE COLLABORATION ENTRE RUIJME VLAANDEREN, BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN, LA PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET L'OVAM.

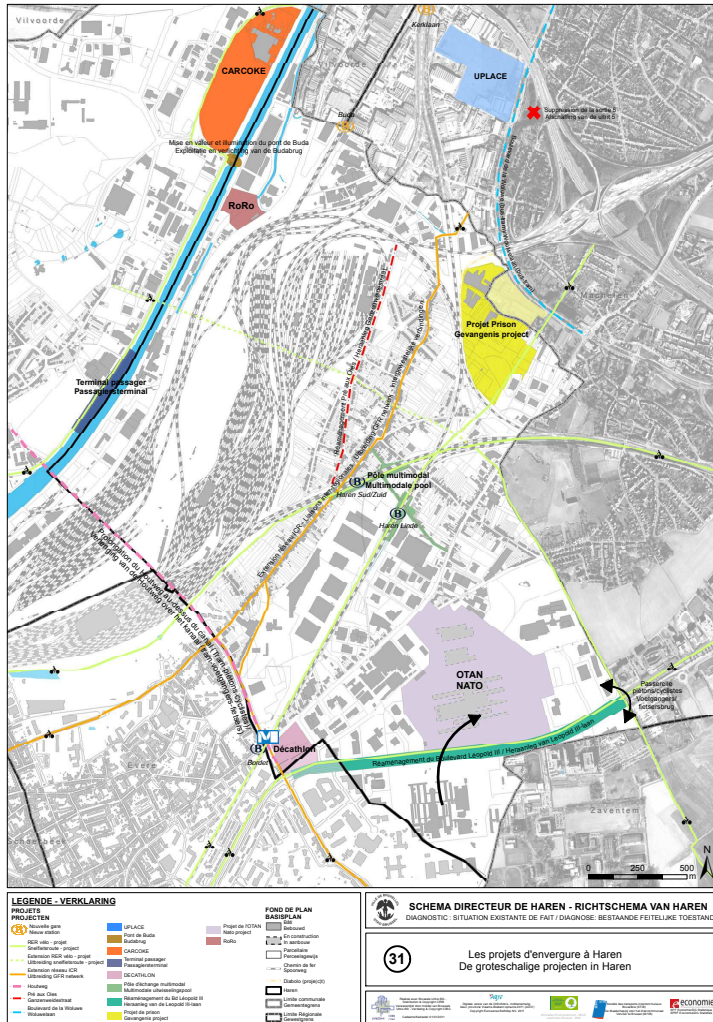


SCHÉMA DIRECTEUR HAREN (VILLE DE BRUXELLES)

Le Schéma Directeur de Haren¹ exprime les grands enjeux pour cette partie spécifique du territoire de la Ville:

- volonté de désenclaver le quartier de nombreuses barrières urbanistiques (Schaerbeek Formation, nouvelle prison Haren, ...).
- renforcement de l'attractivité résidentielle dû à l'augmentation de la population, avec un potentiel foncier important.
- prise en compte des nuisances sonores liées au trafic aérien et ferroviaire.
- mise en place d'un pôle d'emploi high-tech.
- amélioration de la connectivité des sites d'activités avec les modes de transport en commun.
- valorisation des espaces verts et des sentiers vicinaux existants.

L'objectif 4 du Schéma Directeur («Préserver le futur») prévoit «d'investir» l'ancien site de l'OTAN avec de nouvelles affectations à travers un PPAS.

¹ LES PRINCIPES D'ORIENTATION ONT ÉTÉ APPROUVÉS LE 24 JANVIER 2008 PAR LE COLLÈGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS DE LA VILLE DE BRUXELLES

PPAS DA VINCI

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

Les orientations du PPAS peuvent être synthétisées comme suit:

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

Le Ministre-Président de la Région de Bruxelles Capitale a émis le souhait, le 23 juin 2015, de suspendre momentanément l'élaboration du PPAS « Da Vinci », et ce, afin d'assurer la bonne cohérence entre les différentes visions de la planification urbanistique.

SCHEMA DE STRUCTURE TERRITORIAL DU BRABANT FLAMAND (ET ADDENDUM)

«Une province centrale avec Bruxelles» est l'un des cinq principes de base du Schéma de structure territorial du Brabant flamand (et addendum). La province entend utiliser au maximum et de manière positive les influences qui découlent de la Région de Bruxelles-Capitale. Il faut conserver le caractère propre du Brabant flamand et tenir compte du principe de non-incidence.

Les perspectives de développement de la zone stratégique flamande sont déterminées par le Schéma de structure territorial de la Flandre. Le schéma de structure territorial provincial (et addendum) intègre une série de perspectives de développement qui affinent ou complètent celles de la Flandre. Enfin, celles qui sont pertinentes pour l'ancien site de l'Otan seront reprises :

- En ce qui concerne les affectations actuelles du plan régional, il n'y aura pas ou très peu de changements d'affectation des fonctions douces vers des fonctions fortes - et ce dans les conditions strictes qui sur le plan socioéconomique confèrent une plus-value à cette zone et en renforcent le caractère flamand.
- La zone urbaine flamande autour de Bruxelles n'est pas une zone urbaine au sens strict du terme. La zone connaît un développement différencié. La province souhaite maintenir cette différenciation à l'avenir et plaide auprès de la Région flamande pour faire une distinction, dans la délimitation de la zone urbaine flamande autour de Bruxelles, entre les zones auxquelles on propose une dynamique forte et les zones qui maintiennent plus ou moins leur usage actuel.

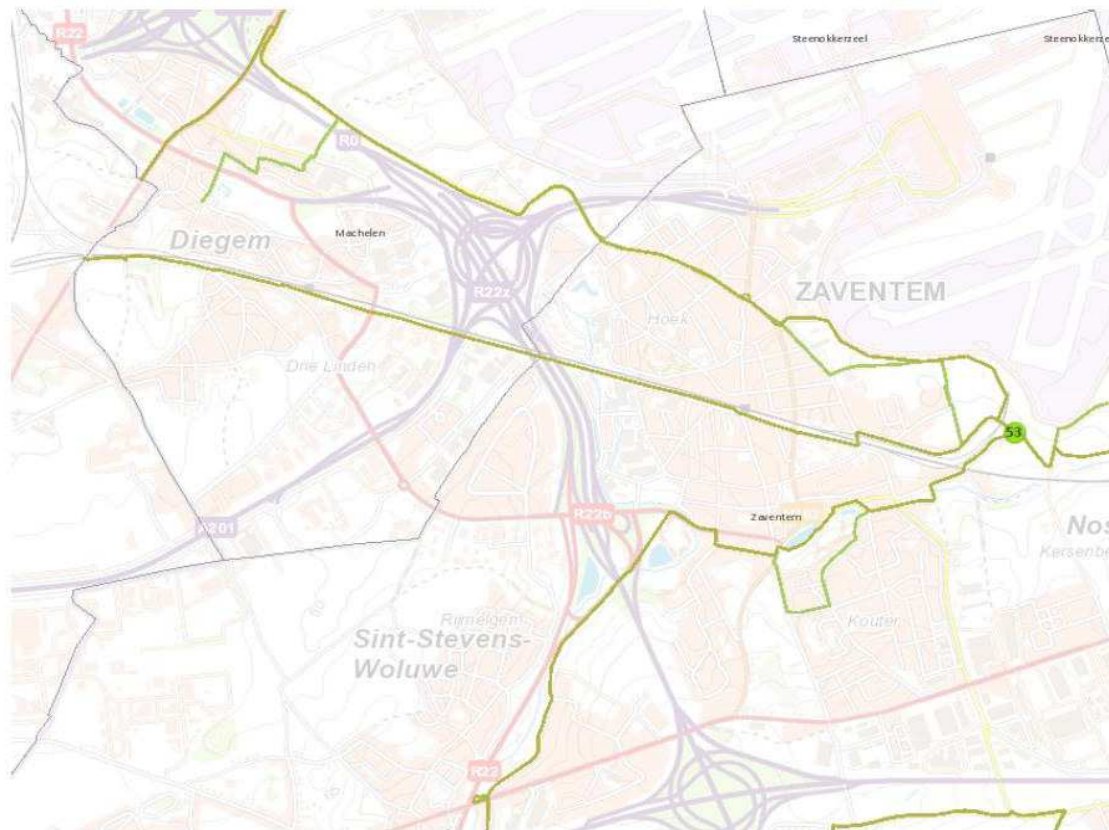
L'environnement de l'aéroport est désigné comme une zone à haute dynamique économique. La province entend préserver la vitalité économique de ces zones, voire même de la renforcer si nécessaire. Le désenclavement multimodal de ces terrains est toujours mis en avant. La gestion de ces terrains est une donnée essentielle et elle ne se limite pas seulement à fixer l'affectation de la zone. La gestion de l'acquisition des terrains, la gestion de la mobilité, l'aménagement de l'infrastructure, le type d'activité, l'initiateur,... sont des données importantes auxquelles les pouvoirs publics doivent veiller, ou pour lesquelles ils doivent fixer des accords.

- Dans certaines parties de cette zone urbaine flamande autour de Bruxelles, il y a encore des possibilités de densification et/ou d'élargissement de l'offre de logement existante. Une politique d'offre différenciée pourrait stimuler l'habitat et viser une plus forte densité. L'environnement des nœuds de transports publics à forte accessibilité est prioritaire.
- La politique d'offre sera différente pour pouvoir proposer un toit aux différentes couches de la population. Il faut aussi porter une attention particulière à la qualité de l'offre en espaces verts et ouverts, qui déterminent pour une large part l'attractivité de l'environnement de vie. La qualité du cadre de vie reste dominante.

La localisation de la fonction d'habitat est possible grâce à :

- la reconversion des bâtiments existants et des bâtiments industriels abandonnés,
- à l'occupation des parcelles non bâties et à l'augmentation de la densité des bâtiments suite à la nouvelle construction
- à la construction de remplacement lorsqu'elle s'inscrit dans le développement urbain global de la commune et moyennent la préservation de la qualité de l'habitat.

Mobiliteit



VLAAMS-
BRABANT

Legende

- Gewenst Bovenlokaal Recreatief Fietsroutenetwerk (BRF)
- Fietsknooppunten
- Fietsnetwerk
- Fusiegemeenten

0 0,92 1,8 Kilometers

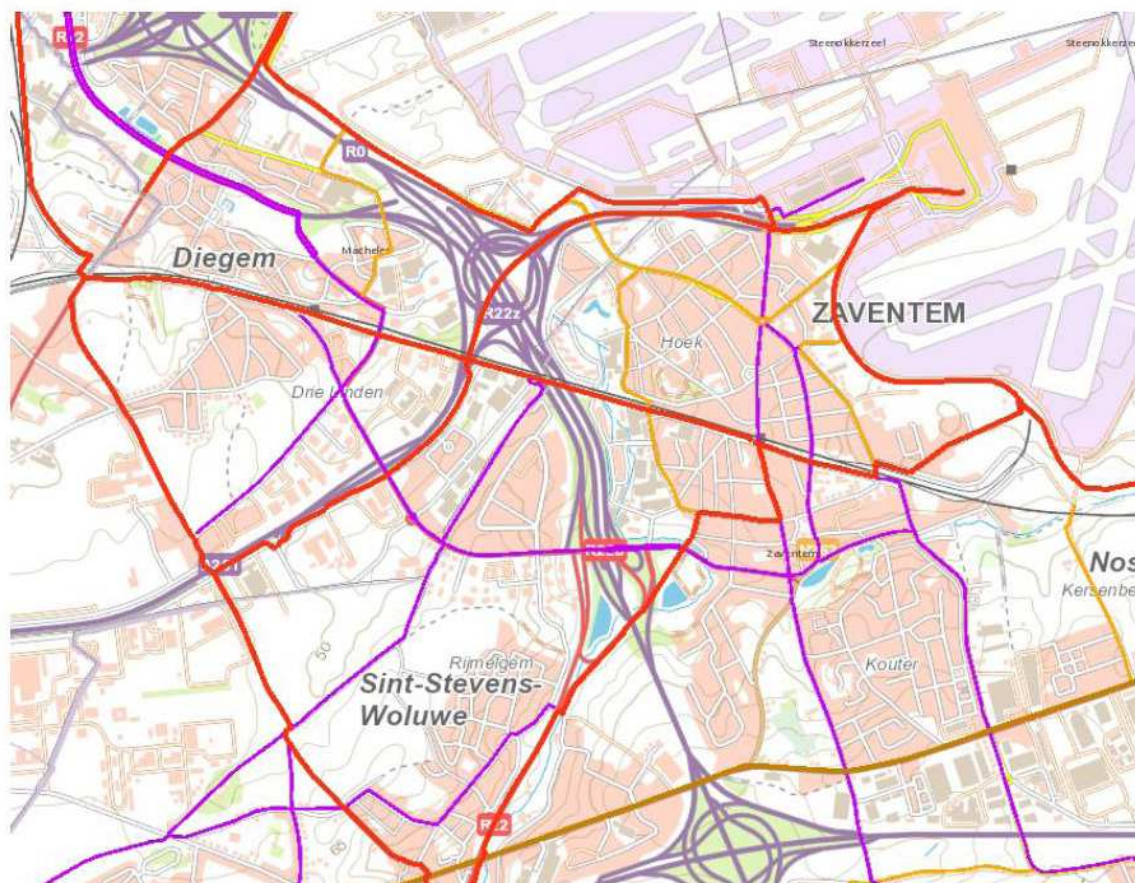
Schaal: 1: 38.111

Datum afdruk: 30/05/2016
Projectie: WGS84 Web Mercator
© Provincie Vlaams-Brabant /GDI-Vlaanderen

Digitale gegevens hebben geen juridische waarde. Er zijn geen garanties wat de actualiteit, correctheid en volledigheid betreft.



Mobiliteit



VLAAMS-
BRABANT

Legende

- Fietsnelweg
- Hoofdroute
- BFF
- Alternatieve route
- Fietsnelwegen Brussel
- Fietsroutes Brussel
- Fusiegemeenten

0 0,92 1,8 Kilometers

Schaal: 1: 38.111

Datum afdruk: 30/05/2016
Projectie: WGS84 Web Mercator
© Provincie Vlaams-Brabant /GDI-Vlaanderen

Digitale gegevens hebben geen juridische waarde. Er zijn geen garanties wat de actualiteit, correctheid en volledigheid betreft.



- Des équipements récréatifs à haute dynamique peuvent être développés à des endroits multimodaux très accessibles, mais seront tout d'abord connectés un maximum aux équipements existants (éventuellement à optimiser). Il faut essentiellement développer des équipements récréatifs à faible dynamique pour soutenir la qualité de l'habitat.
- Enfin, il existe dans la zone urbaine flamande autour de Bruxelles, encore beaucoup d'espaces et de fragments ouverts. La préservation maximale de ses fragments s'impose. La province plaide pour relier ces fragments via un réseau à fin maillage de liaisons des espaces ouverts et ainsi renforcer l'espace ouvert dans cette zone. L'espace ouvert existant détient une plus-value très importante pour les riverains ; il convient donc de l'aménager le plus qualitativement possible. Il faut encourager le co-usage récréatif de ces ensembles et fragments d'espace ouvert. Le réseau des liaisons entre les espaces ouverts doit être connecté au réseau bleu et vert développé par la Région de Bruxelles-Capitale dans le PRD, mais également être relié aux zones naturelles de transition qui sont sélectionnées et délimitées par la province.

Le plan régional d'exécution territoriale pour la zone stratégique flamande et les zones attenantes d'espace ouvert déterminent les perspectives de développement des centres. La proposition de sélection au sein même du schéma de structure territorial du Brabant flamand (et addendum) n'est par conséquent pas pertinente.

Le tracé Hector Henneulaan, J.F.Kennedylaan et Jan Emiel Mommaertsiaan a été sélectionné de manière contraignante comme voie secondaire de type II. Les voies secondaires de type II ont pour fonction principale de rassembler/relier les éléments générateurs de mobilité au niveau provincial au réseau routier principal ou primaire. Permettre également l'accès aux parcelles contiguës est une fonction importante. La vitesse est tributaire des activités et du trafic. Pour résoudre le conflit de circulation routière entre relier et désenclaver, le gestionnaire de voiries doit adapter la fonction routière de la route à la structure territoriale, en portant une attention particulière à la viabilité de la circulation le long de cette route.

SCHEMA DE STRUCTURE TERRITORIAL DU BRABANT FLAMAND - MOBILITE

< Source: Provinciaal Ruimtelijk
Structuurplan Vlaams Brabant

RÉSEAU DES VOIES CYCLABLES

L'A201 a été choisie comme voie cyclable rapide jusqu'à la frontière régionale. La route TGV le long de la ligne ferroviaire 36 et le Harenweg-Sint-Stevens-Woluwestraat sont deux voies cyclables rapides qui les traversent. En tant que voie cycliste fonctionnelle, dans l'environnement de la Holidaystraat, le chemin agricole central sur le Woluweveld (partie de la Zaventemse baan) et la Hector Henneulaan-J.F.Kennedylaan ont été retenus. Sur le réseau récréatif des voies cyclables, aucune liaison dans la zone autour de l'ancien site Otan n'a été retenue, en plus de la route TGV.



GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

DEELRUIMTE SINT-STEVENS-WOLUWE KAART 11

- 1s. OPEN RUIMTE WOLUWEVELD - OMGEVING
- 2s. INRICHTING WOLUWEPARK – RECREATIE

- 1. ONTWIKKELING HARENHEIDE - N2
- 2. ONTWIKKELING KLEINENBERG - BERREVELD
- 3. duurzame bedrijvzone Lozenberg
- 4. WOON-PARK-BOS
- 5. WOON-WERKZONE WOLUWELAAN
- 6. ECOLOGISCHE BUFFER-GROENSTRUCTUUR
- 7. POORTEN-ONTSLUITING BEDRIJVENZONE VERBETEREN
- 8. 'GROENE BAND'
- 9. HERINRICHTING RECREATIEZONE
- 10. HERINRICHTING CENTRUMZONE
- 11. PROJECT WOLUWEDAL
- 12. HERZIEN BPA'S

- SPOORWEG - VOLLE LIJN: WEGENIS - STEENWEGEN
- RANDGROENGEBIED - BUFFER
- WOONKERNEN
- POORT - AFBAKENING
- CLUSTER AGRARISCH GEBIED - OPEN RUIMTE
- GROENE CORRIDOR - BEEKVALLEI HERWAARDEREN 11
- KMO-ZONE - BEDRIJVENPARK EN AFBAKENING 3
- OPENRUIMTE VERBINDING
- GEMEENSCHAPSVOORZIENING - OPENBAAR NUT
- AFBAKENEN EN ORDENEN BEDRIJVENZONES EN -PARKEN
- GROEN - CLUSTER NATUUR
- GROEN WOONPROJECT 5
- GEMENGD PROJECT 2S 3

BRON: EIGEN BEWERKING
 DATUM: 04-2014

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK
 STRUCTUURPLAN ZAVENTEM
 studiebureau GUS
 ism QUADRANT

SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL ZAVENTEM

STRUCTURE TERRITORIALE PARTIELLE SOUHAITÉE SINT-STEVENS-WOLUWE

La commune de Sint-Stevens-Woluwe est une partie de la commune de Zaventem qui est elle-même une partie du périmètre d'observation territorial. Pour cette commune, le schéma de structure d'aménagement communal formule la structure souhaitée suivante :

- L'espace ouvert existant -Woluweveld, Harenheide, Berreveld et Hennekensberg - doit être préservé et lié aux zones vertes périphériques à l'ouest et à l'est, respectivement la Tiendeschuurveld et la vallée de la Woluwe. Plusieurs petites zones intérieures (Kleinbergstraat, finition Harenheide, zone du centre) peuvent être prises en considération pour la densification et la délimitation des contours des zones d'espaces encore ouverts.
- Les zones d'activités économiques existantes comme Keiberg, Lozenberg et Harenheide sont dépassées et démodées en termes de prescriptions et de contenu. Il faut un plan de reconversion centré sur l'imbricabilité des fonctions et l'aménagement du domaine public. Les principes de départ étant le développement de sites d'activités économiques durables et de rues viables, et permettre des fonctions de support.
- Trois « portes » indiquent où commence la zone du centre : limite RBC, carrefour N2, Zaventemselaan et zone bâtie.
- Le ruisseau la Woluwe constitue la structure physique encore visible qui parcourt la commune sur laquelle se sont développées diverses activités et fonctions.
- Le domaine militaire sera partiellement complété par des « parcs d'habitations¹ » et un espace ouvert supplémentaire.
- Le désenclavement des sites d'activités économiques avec la N2 et le réseau routier environnant constitue un point d'attention important. Une restructuration des accès à ces sites permet de préserver les voies résidentielles avoisinantes du trafic ininterrompu.
- La zone du centre est comprise entre la Borrestraat et la Chaussée de Louvain ; c'est un endroit adapté pour le commerce et les services.

SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL ZAVENTEM, STRUCTURE TERRITORIALE PARTIELLE SOUHAITÉE SINT-STEVENS-WOLUWE

< source: Gemeentelijk Ruimtelijk
Structuurplan Zaventem, voorlopige
vaststelling, 2015.

Les objectifs et les principes d'aménagement sont affinés dans le Schéma de structure d'aménagement communal: concrétiser l'individualité de l'espace et préserver des espaces ouverts de qualité.

¹ LE PERMIS POUR LA RÉALISATION DE 40 LOGEMLETS A ÉTÉ OCTROYÉ.
UNE DEMANDE DE PERMIS POUR 40 LOGEMENT SIPLLEMENATAIRES EST
EN COURS.

La collaboration et la concertation sont nécessaires avec VLM pour le développement partiel du Woluweveld et l'aménagement de la zone récréative Woluwedal. Des initiatives communales pour cet espace sont développées dans le SSC pour:

- développement Harenheide-Chaussée de Louvain ;
- Lozenberg : services et bureaux liés à l'aéroport ;
- zone naturelle 't Boske ;
- développement stratégique Hennekenberg et Boulevard de la Woluwe ;
- structure spatiale souhaitée entreprises locales et sites d'activités économiques ;
- aménagement Woluwedal ;
- révision des PPA dépassés ;
- mobilité : viable en restant accessible ;
- développement urbain stratégique - liaison
- bande verte autour de Zaventem ;
- développement stratégique - infrastructure de loisirs et de sports ;
- développement stratégique - domaine public de qualité - rues et places pratiques.

La commune de Zaventem s'accroît à partir des noyaux où il y a suffisamment d'équipements et une bonne accessibilité en transport en commun. Le site de l'OTAN est aujourd'hui situé à l'extrémité de la commune.

(GRS Zaventem, Richtinggevend deel, p.61-68)

La Commune de Zaventem abonde dans ce sens en précisant que :

a. Le Woluweveld doit être maintenu comme espace ouvert

b. Il faut réaliser une liaison « verte » entre le Woluweveld et les zones vertes des cimetières de Bruxelles et Evere le long du Woluwebos.

c. La rue d'Evere ne peut pas être utilisée pour le trafic de transit.

d. Il n'y a pas de possibilité de logements sur le territoire de Zaventem. Tout au plus un achèvement limité de la zone autorisée à présent pour les militaires comme habitations à « usage propre ». Ce complément doit être en rapport avec l'échelle de Sint-Stevens-Woluwe et ne peut pas dépasser les équipements de la commune.

e. Le long de l'A201, les entreprises peuvent s'étendre davantage jusqu'à environ 500m hors de l'axe de la route, dans le prolongement de l'autre zone industrielle comme Toyota.

f. La commune approuve la vision du Boulevard de l'Europe le long de l'A201, orientée sur les activités.

g. Une relocalisation de la base militaire sur le territoire de Zaventem est possible.

h. Le développement des terrains d'Evere et de Bruxelles doit aller de pair avec la création d'équipements d'utilité publique. La commune de Zaventem n'a pas la capacité d'accueillir des équipements sportifs, culturels et scolaires de grande échelle.

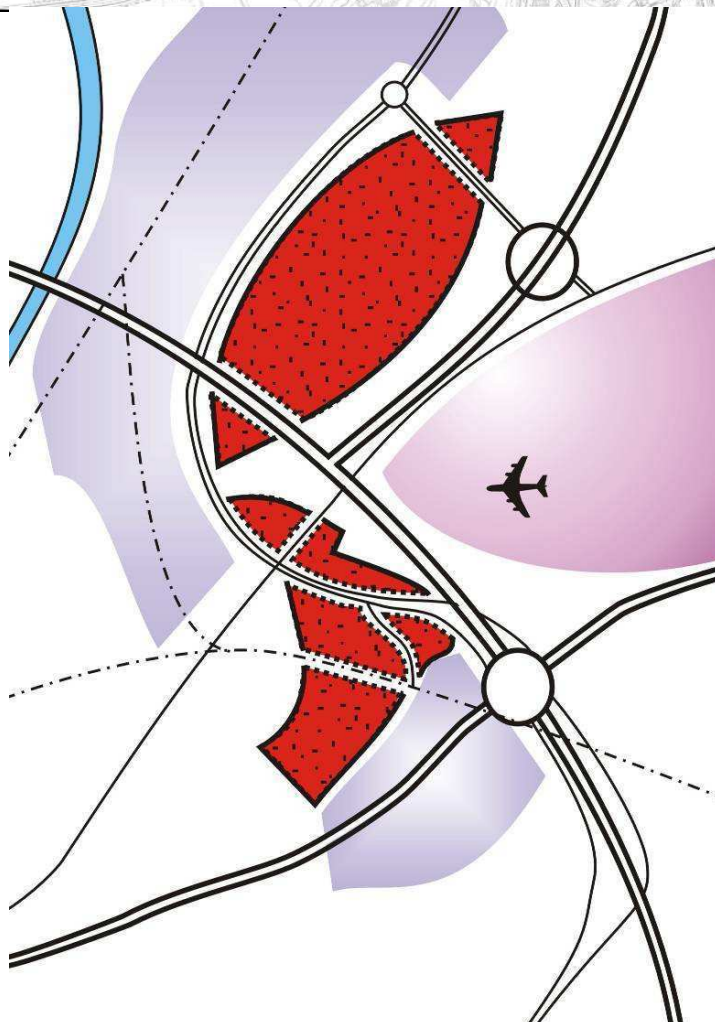
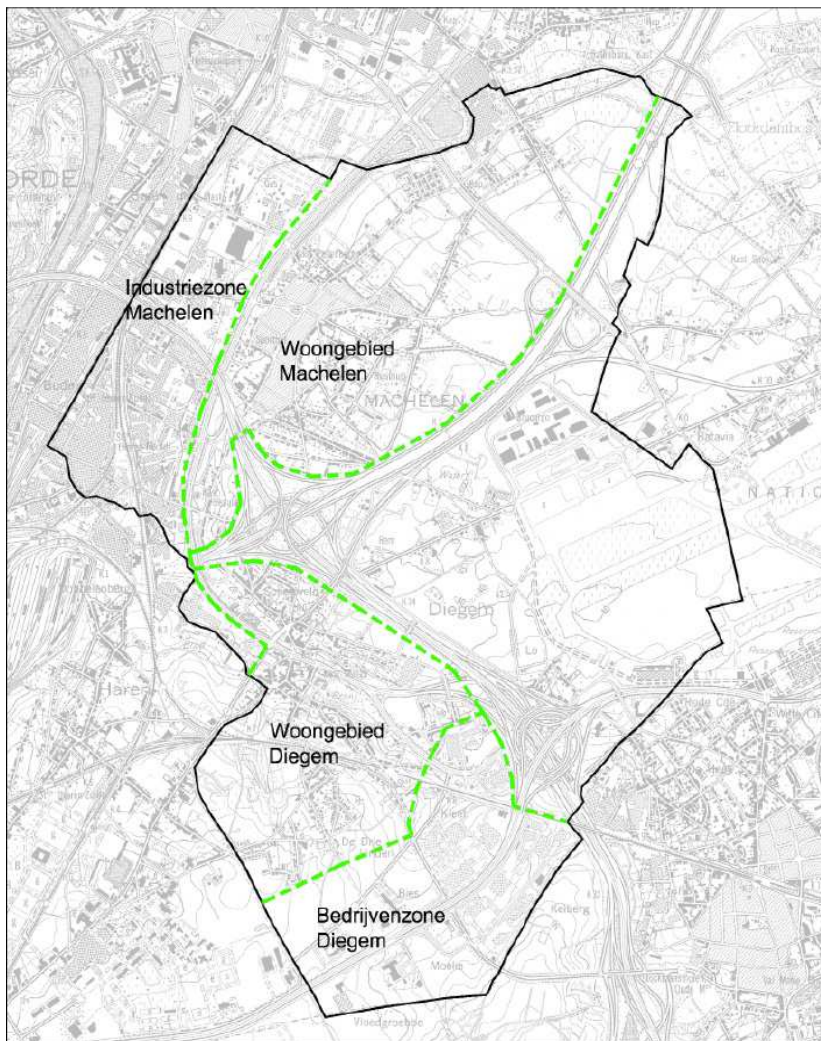


SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL MACHELEN

< BPA HERMES
< GRS MACHELEN

CONTEXTE

L'actuelle commune de Machelen est née le 1er janvier 1977 de la fusion de Machelen et de la zone d'habitat moins compacte de Diegem. En quelques décennies, le paysage est passé d'un centre agricole avec des activités agraires à une zone péri-urbaine caractérisée par de grandes infrastructures et des sites d'activités économiques. Le caractère rural persiste aujourd'hui mais dans une moindre mesure, notamment dans les centres résidentiels. La confrontation entre les activités de grande échelle (comme l'industrie) et les activités de petite échelle comme le tissu résidentiel constitue l'un des points névralgiques auquel la zone est confrontée.

**Diegem Luchthaven, Diegem Neerhof, Diegem Hoek, Diegem Zuid - De Kleet, Diegem Zuid - Bessenveld, Diegem Zuid - Hermes, Diegem Zuid - Kouterveld et Diegem Vuurberg. Diegem-Zuid se trouve dans la zone de bureaux et services liés à l'aéroport. Cette zone est destinée à des bureaux et services de haute qualité liés à la présence de l'aéroport, centrés sur les quartiers généraux.*

La relation avec l'aéroport peut être aussi bien un lien physique qu'un lien d'image. D'une part, les activités ayant un lien physique peuvent être des activités de transformation ou de commerce concernant des biens qui requièrent un transport par avion. D'autre part, un grand nombre déplacements de personnes nécessite la proximité de l'aéroport, comme les quartiers généraux d'entreprises et de multinationales, les salons et congrès à orientation internationale, les hôtels à vocation internationale.

Les activités liées à l'image concernent des entreprises qui, en raison de leur image, recherchent l'aéroport et la proximité par rapport à Bruxelles en tant que centre de décision administratif et économique (grands complexes de bureaux, sièges de sociétés, administrations, centres de distribution, entreprises de haute technologie).

La zone d'activités économiques de Diegem a un tout autre rayonnement que la zone de Machelen. On y porte plus d'attention à l'aménagement de l'espace public. Les entreprises installées sur les terrains de Diegem-Neerhof sont connectées aux quartiers résidentiels. D'un côté, elles semblent ne pas être à leur place dans la perspective d'un désenclavement, et de l'autre elles constituent une zone tampon entre les quartiers résidentiels et le Ring.

Une étude va être menée pour savoir si et dans quelles circonstances ces entreprises peuvent être compatibles ou positives pour la fonction résidentielle existante. Les terrains de Reno font également partie de la zone Diegem-Neerhof. Reno est une entreprise historique, mais elle crée, vu son ampleur, un conflit d'échelle avec son environnement.

Machelen est située dans la Zone urbaine flamande autour de Bruxelles (dans la zone « de Zaventem », qui se caractérise comme étant un pôle fortement urbanisé) et fait également partie du « Losange Flamand ». Machelen appartient donc en grande partie à la zone urbaine, ce qui en fait un carrefour économique. Seule une portion beaucoup plus petite au nord-est pourrait faire partie de la zone extérieure. L'aéroport de Zaventem est sélectionné comme porte, impliquant que les sites d'activités économiques de Machelen appartiennent en partie au parc logistique multimodal à orientation internationale (encore à délimiter) autour de l'aéroport. Dans le Schéma de structure territorial provincial du Brabant flamand, Machelen fait partie du Réseau densifié.

ZONE D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DIEGEM

Les entreprises internationales, essentiellement des bureaux et des services (liés à l'aéroport) se situent à Diegem, dans les parcs économiques implantés le long de l'A201 Bruxelles-Zaventem (124 ha). Entre le quartier résidentiel Drie Linden et la zone d'activités économiques, une zone tampon a été prévue dans le plan régional. Des développements plus récents ont été opérés le long de la Oude Woluwelaan et la Kennedylaan, où se sont installés des commerces et des bureaux à rayonnement régional. Les quartiers résidentiels et les sites d'activités économiques se sont davantage mélangés.

PROBLÉMATIQUE

Les sites d'activités économiques emploient davantage de personnes qu'il n'y a d'habitants dans la commune. Ce qui a des implications sur la mobilité (désenclavement efficace de la zone, tant en voiture qu'en transports en commun) et sur la qualité de vie de la fonction résidentielle (nuisances environnementales, rupture d'échelle, manque d'espace vert et ouvert de qualité). Dans le POT, de nombreux sites d'activités économiques doivent faire face à des bâtiments inoccupés. Et ce, pour des raisons importantes : d'une part

les problèmes de mobilité et de parking, et d'autre part, l'assainissement sur le marché des bureaux (la superficie disponible par membre du personnel a diminué).

De nombreuses entreprises (p.ex. Microsoft qui a déménagé vers l'Airport Garden) déménagent aujourd'hui vers un autre site d'activités économiques, de l'autre côté du Ring, où les bâtiments sont plus modernes (ils sont proposés gratuitement pendant les 6 premiers mois). Il en résulte des mouvements de déménagement plus internes. Cependant, des bâtiments plus anciens se retrouvent inoccupés, comme dans la zone d'activités Keiberg. (*Concertation commune de Machelen, janvier 2016*).

Plusieurs bâtiments de bureaux inoccupés ont déjà été convertis en hôtels et appart-hôtels, étant donné la forte demande (greffés sur le nouveau site de l'OTAN). On citera par exemple le projet Village Garden (des petites maisons, pas d'hôtel ni de villas) sur Bessenveld (voir chapitre, Planologie). La commune de Machelen est favorable à la prolongation de la ligne du tram 62 vers l'aéroport. Ce tram pourrait jouer un rôle de levier. En plus d'un trafic automobile plus fluide dans le périmètre et plus de transports en commun en dehors des heures de pointe, créer une liaison agréable et facile pour les usagers faibles est l'un des objectifs formulés dans le Schéma de structure territorial de Machelen.

La création de liaisons de qualité pour les cyclistes et les piétons peut contribuer à la réduction du nombre de places de parking dans cette zone.

DÉVELOPPEMENT DE L'ENVIRONNEMENT DE LA GARE DE DIEGEM

Les abords de la gare se situent à la limite entre la zone résidentielle et la zone de bureaux. La qualité des passages souterrains, tant sur la Stationstraat que la Mommaertslaan laisse pourtant à désirer, d'autant plus que ces passages souterrains constituent aussi des liaisons pour la mobilité douce entre la zone industrielle (Bessenveld, de Kleet et Drie Linden) et le centre de Diegem.

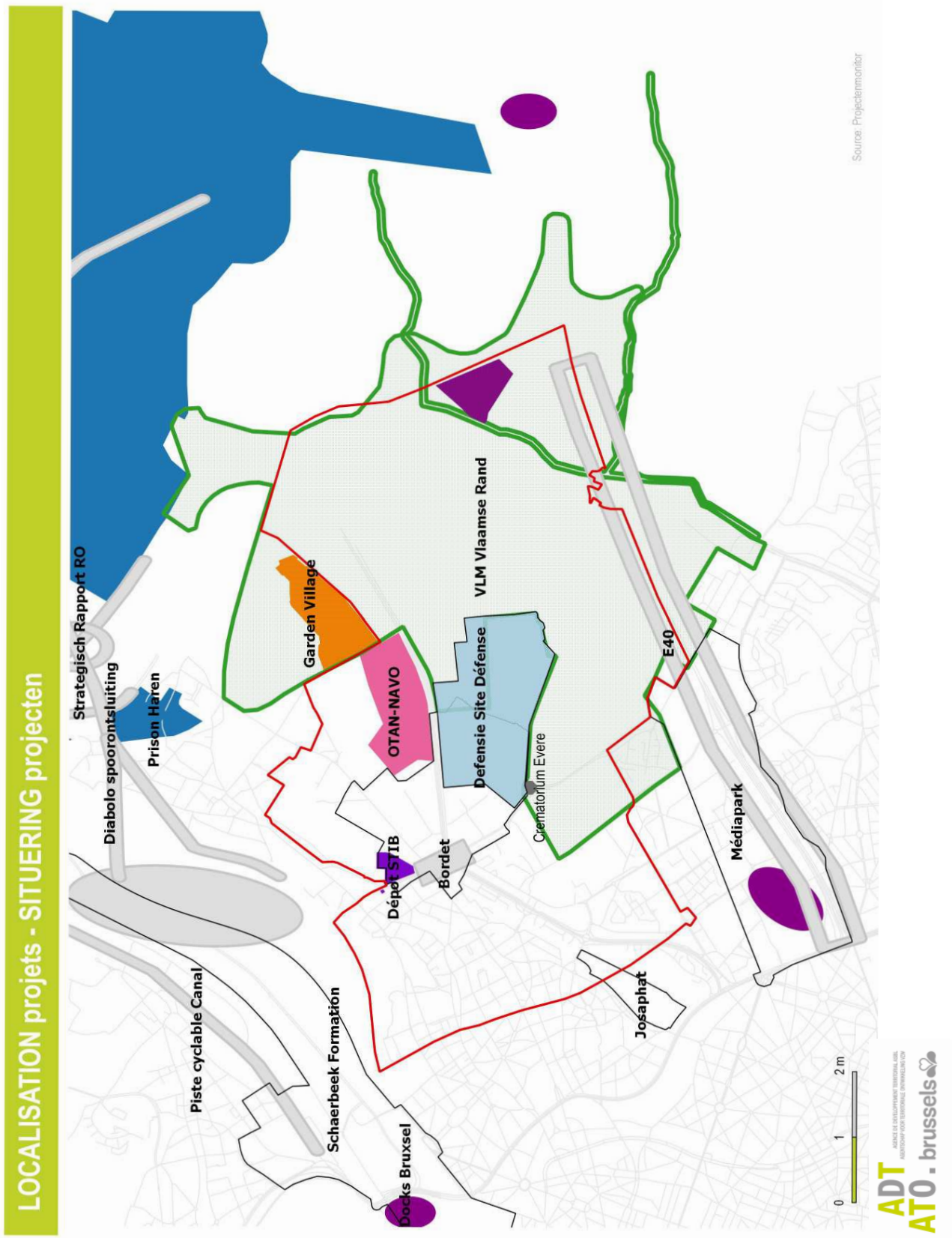
La réalisation d'une liaison de qualité pour les cyclistes et les piétons sous les rails (un pont est difficilement réalisable du côté de la Stationsstraat, pour les cyclistes en tout cas) peut réduire le besoin en places de parking entre la zone de bureaux et le centre commercial.

Il faudrait redonner vie aux abords de la gare, des deux côtés, en offrant plus de possibilités aux établissements horeca (terrasses de qualité sur le domaine public) et en encourageant l'installation des petits commerces,

orientés vers les services de base (alimentation) pour que les habitants de Drie Linden puissent disposer de ces équipements à proximité.

Les habitations reliées à la zone de bureaux peuvent être remplacées par des immeubles à appartements, plus adaptés à cohabiter avec des bureaux.

(Source: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Machelen et concertation avec la commune)



INVENTAIRE DES PROJETS AUTOUR DU SITE OTAN

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

Différents projets autour du site OTAN sont en phase de développement.

- Pôle Reyers
- Pôle Josaphat
- Pôle Schaerbeek Formation
- déménagement de l'OTAN
- Prison de Haren
- dépôt STIB de Haren
- crématorium Evere
- projet Garden Village
- Masterplan aéroport
- Uplace
- Docks

Les projets de mobilité sont abordés dans le chapitre 8/ Mobilité.



REYERS

Entouré de la chaussée de Louvain, du boulevard Reyers et de l'autoroute de Liège (E40), le «pôle stratégique Reyers» deviendra dans quelques années un morceau de ville dédié aux fonctions résidentielles, économiques liées aux médias, de services et de loisirs.

Le schéma directeur de la «Zone-Levier n° 12 RTBF-VRT», approuvé par la Région en 2010, prévoit de regagner de l'espace sur l'autoroute, de construire de nouveaux logements, de créer un parc public, de développer un pôle médias.

À la faveur de la décision de la RTBF et de la VRT, en 2013, de construire leurs nouveaux sièges sur le site de Reyers, la Région, la commune de Schaerbeek et les deux télévisions ont lancé conjointement l'élaboration du projet mediapark.brussels. L'ADT s'est vu confier par ces 4 partenaires une mission de maîtrise d'ouvrage déléguée pour mener à bien ces études.

L'ADT et Bruxelles Mobilité ont lancé début 2015, l'élaboration du masterplan Parkway E40, visant la revalorisation de l'image de l'entrée Est de la Région via une meilleure intégration urbaine et paysagère de l'autoroute E40 et de ses berges.

Suite à la démolition du viaduc Reyers, Bruxelles Mobilité et Beliris ont lancé en 2015 une mission de conception pour le réaménagement de la place Meiser et du boulevard Reyers jusqu'au square Vergote.

Le 21 mai 2015, l'ADT s'est vu octroyer un financement de 12,5 millions d'euros pour soutenir le développement du Pôle médias, dans le cadre de la Programmation 2014-2020 des Fonds européens de développement régional (FEDER).

MEDIAPARK.BRUSSELS: UN ÉCOSYSTÈME MÉDIAS POUR BRUXELLES

Le projet mediapark.brussels vise le développement d'un nouveau quartier bruxellois créatif et ouvert, où il fait bon vivre. Mais c'est aussi un projet stratégique qui mise sur la croissance du secteur audiovisuel, le secteur des médias et le secteur créatif à Bruxelles.

L'ambition concrète de l'aspect « pôle média » de mediapark.brussels est d'une part de transformer le site VRT/RTBF et d'autre part d'amorcer la transformation de l'ensemble du quartier pour le développement de tous les secteurs nécessaires au futur écosystème-média en évolution. Nous pensons ici à la complémentarité entre les deux chaînes publiques, les nombreuses sociétés de médias installées dans le quartier (RTL,



BeTV, Nostalgie...) ou qui ont des projets en ce sens (Télé-Bruxelles, ...) et d'autres secteurs économiques, académiques et culturels.

Le redéveloppement des terrains de la VRT/RTBF consistera en logements, magasins, services et loisirs, mais le tissu économique existant sera lui aussi renforcé. L'ambition du projet mediapark.brussels est l'aménagement d'un parc de 8 hectares autour des nouveaux sièges de la VRT (55.000m²) et de la RTBF (40.000m²). Ce parc sera le cœur d'un quartier urbain de Bruxelles de qualité supérieure, un quartier créatif, mixte et animé. Ce nouveau quartier sera un endroit pour vivre, pour travailler et pour se détendre. Un endroit ouvert et agréable, avec un projet architectural et urbanistique, et des activités innovantes et tournées vers l'avenir, inspirées par le grand nombre d'entreprises locales du secteur des médias et du secteur créatif, représentant un total de quelque 5.000 travailleurs.

En plus des sièges de la VRT et la RTBF, Mediapark.brussels c'est aussi :

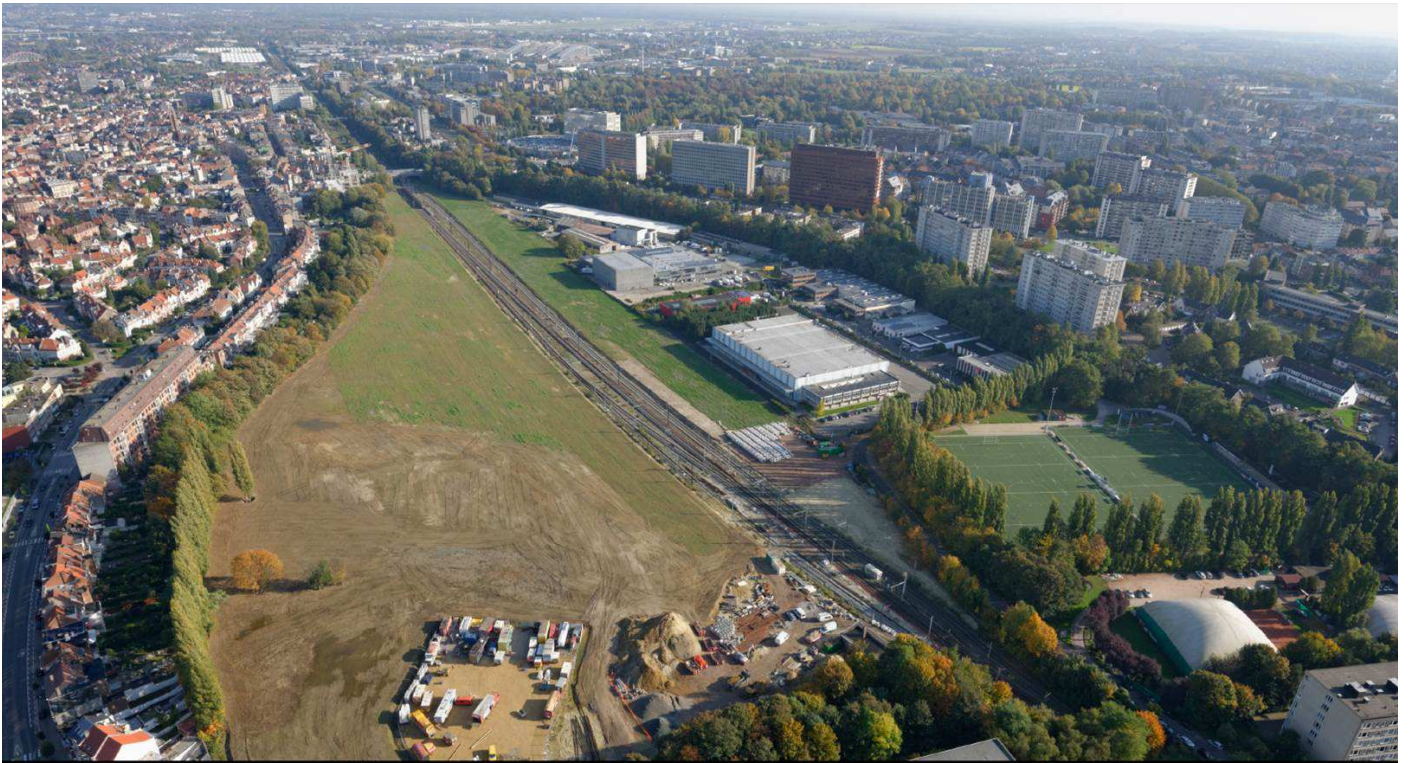
- environ 3.000 nouveaux logements pour près de 6.000 nouveaux habitants ;
- des services de proximité et des commerces (crèches, écoles, magasins, ...) qui répondent aux besoins des habitants ;
- des possibilités pour de nouvelles entreprises innovantes qui créent des emplois, des hautes écoles et des services publics qui touchent au secteur des médias (environ 30.000 m²) ;
- un parc urbain pour l'organisation d'événements mais aussi pour se promener et se détendre (8 hectares) ;
- une circulation réduite.

Ce projet urbain sera aussi une jonction avec les quartiers environnants, puisqu'il sera aménagé autour d'un vaste parc urbain de 8 hectares qui remplacera les sites fermés de la VRT et de la RTBF, avec des rues transversales reliées au tissu urbain tout proche.

Le projet repose sur les atouts exceptionnels du site VRT / RTBF qui garantissent une transformation urbaine stimulant l'économie et respectant l'environnement. La topographie particulière du site et l'héritage vert du Centre de Tir national composent la structure du nouveau quartier et rendent possible la mise en place d'un système durable de gestion de l'eau :

- la taille et la diversité du projet permettent une utilisation mutuelle des installations, telles que les espaces de stationnement;
- les excellentes connexions de fibres à haute vitesse déjà présentes sur le site, sont un grand atout pour la mise en place d'activités médiatiques et le développement d'une «ville intelligente».

(www.mediapark.brussels, 2016)



PÔLE JOSAPHAT

Situé sur le territoire des Communes de Schaerbeek et d'Evere, le site de l'ancienne gare de triage «Josaphat» comprend une quarantaine d'hectares répartis de part et d'autre des voies ferrées. La partie Ouest, la Zone d'Intérêt Régional (ZIR) n° 13, a récemment été dépolluée et les infrastructures ferroviaires désaffectées ont été retirées. La partie située à l'est des voies de chemin de fer correspond à une Zone d'industrie urbaine (ZIU) à revaloriser. Ces deux parties ont été acquises par la Région, via la Société d'Acquisitions Foncières (SAF) en 2006. La partie sud-est est, quant à elle, classée au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) en zone de sport et de loisirs.

< VUE AÉRIENNE, DU SUD (BAS DE LA PHOTO) VERS LE NORD (HAUT DE LA PHOTO)

Le site de Josaphat est voué à se transformer en un quartier mixte et dense. Ce site accueillera notamment des logements publics et privés, des équipements collectifs et des entreprises. Les anciens talus du chemin de fer qui bordent le nord du site seront valorisés comme espaces de haute valeur écologique et paysagère.

Le nouveau quartier sera particulièrement bien desservi par les transports publics. Il bénéficie déjà d'une excellente connexion au réseau de tramways. Grâce à sa prochaine connexion par tunnel, la halte RER de Josaphat-Evere ne sera plus qu'à quelques minutes en train, d'une part du Quartier européen et, d'autre part de Brussels Airport.

< PÔLE DE DÉVELOPPEMENT JOSAPHAT:
«MISSION DE PROGRAMMATION FONCTIONNELLE ET D'UN PROJET DURABLE»

Une «mission de programmation fonctionnelle et de définition d'un projet urbain durable» portant sur l'ensemble du site a été confiée par la SAF à une équipe d'urbanistes constituée des bureaux MS-a et Idea Consult. Ce projet a été validé le 27 mars 2014 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

< VUE DU SUD (HAUT DE LA PHOTO) VERS LE NORD (BAS DE LA PHOTO)

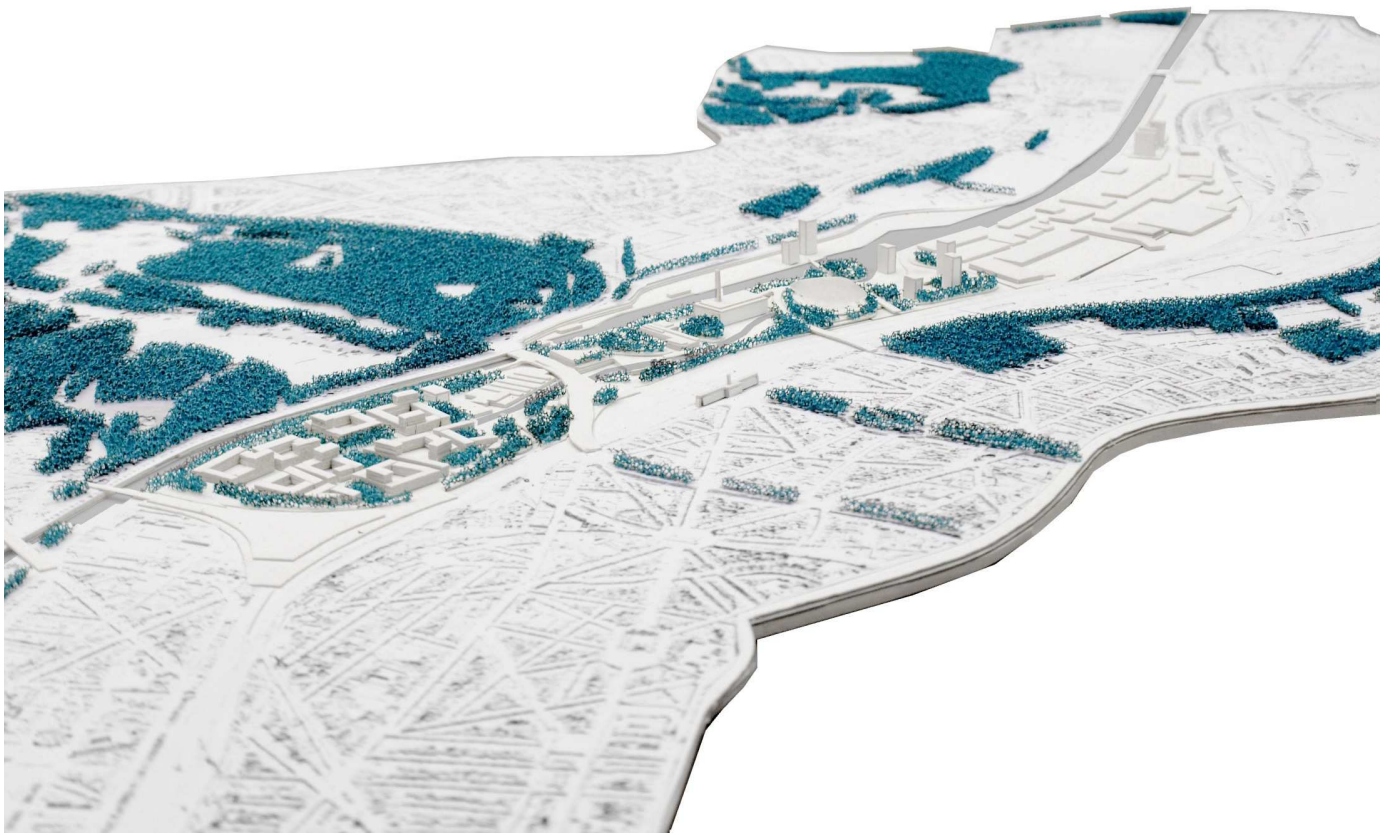
MSA / IDEA Consult pour la SAF de la Région de Bruxelles-Capitale

La programmation comprend:

- un espace vert continu de 4 ha
- 1.800 logements (45% public / 55% privé) dont pour les logements publics: 60% de logement social et 40% de logement moyen
- une école francophone et néerlandophone, deux crèches, une salle de sport
- des bureaux
- un hôtel et des commerces de proximité
- la revalorisation et la densification de la zone industrielle
- ...

Les premiers logements seront disponibles en 2018. La construction de ce nouveau quartier de 25 ha s'achèvera en 2023.

(www.adt-ato.be)



PÔLE SCHAERBEEK FORMATION

Le développement de la « zone levier n° 11 Schaerbeek-Formation », située dans le Nord de la Région bruxelloise, est aujourd'hui encadré d'un schéma directeur, approuvé en novembre 2013 par le Gouvernement régional bruxellois.

< PÔLE DE DÉVELOPPEMENT
SCHAERBEEK FORMATION

Secchi Viganò

Ce schéma directeur, élaboré par l'association momentanée « Studio012 (Studio Associatò Bernardo Secchi Paola Viganò) / Idea Consult / Mint / Ecorem / 3E, entend notamment profiter de la proximité immédiate d'infrastructures de transport de première importance (canal Bruxelles-Anvers, réseau ferroviaire national, Ring de Bruxelles, aéroport de Bruxelles-National), pour développer au sein du périmètre une nouvelle plateforme de distribution urbaine multimodale ainsi qu'un nouveau pôle d'activités.

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

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

< ZONE DE DÉVELOPPEMENT
SCHAERBEEK FORMATION

photo Van der Kinder

(source: www.adt-ato.be)

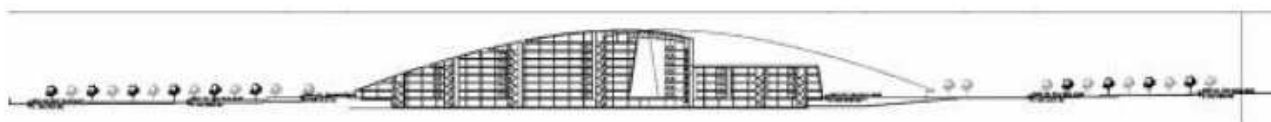


Illustration 14 : Figure 20. Profil transversal du projet Est-Ouest

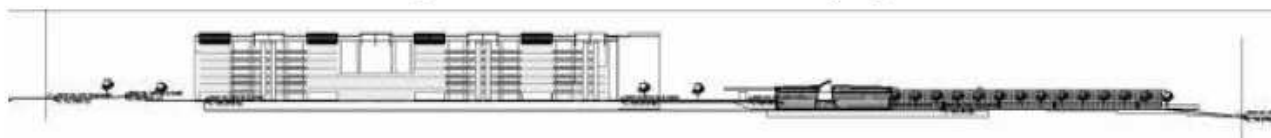


Illustration 15 : Figure 21. Coupe longitudinale dans l'axe de l'Agora

NOUVEAU SIÈGE OTAN

< PROJET NOUVEL OTAN

Source: étude d'incidences OTAN, mars 2007

L'OTAN, dont le siège a été construit de manière «temporaire» en 1967, a cherché à s'étendre et à développer des installations plus adaptées, entre autre en fonction de l'arrivée potentielle de nouveaux Etats membres. En avril 1999, à l'occasion du 50ième anniversaire de l'OTAN, les chefs d'État et de gouvernements ont ainsi décidé de faire construire un nouveau siège à Bruxelles afin de «répondre aux besoins de l'Alliance au XXIème siècle».

Une restructuration de l'armée belge a permis de libérer le quartier militaire Roi Albert 1er (QRA), situé juste en face du Quartier Général actuel de l'OTAN. Ce terrain, de près de 40 hectares, possédant les qualités requises pour accueillir le nouveau siège de l'OTAN en termes de localisation, d'accessibilité, de taille et de superficie a été donné en concession par la Belgique.

Un concours international d'architecture, lancé en 2000-2002, a été gagné par le consortium SOM+ASSAR.

Les bâtiments auront une superficie plancher totale de 217.188 m², l'ensemble de ces surfaces étant affecté à un équipement d'intérêt collectif ou de service public (PRAS). Le projet prévoit, en outre, 3.311 emplacements de parking à l'air libre répartis sur l'ensemble du site et une vingtaine de places couvertes pour des véhicules de service.

< NOUVEAU BÂTIMENT DE L'OTAN

Source: étude d'incidences OTAN, mars 2007

Le personnel permanent de l'OTAN compte actuellement près de 4.335 personnes. Si l'on compte le personnel extérieur (200 personnes) et les visiteurs (400 personnes), le nombre total de personnes attendues chaque jour est d'environ 5.100.

Il est à noter que le déménagement du siège de l'OTAN a nécessité le réaménagement du boulevard, à hauteur du futur siège (voir chapitre mobilité), selon le principe d'un carrefour dénivelé pour garantir une fluidité de trafic à cet endroit.

Le déménagement est prévu en 2017, ce qui permettra de libérer les terrains actuellement occupés par l'OTAN.

(source: Schéma directeur Haren)



PRISON HAREN

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

Il a été décidé de construire une prison de 1.000 places, soit l'équivalent des trois établissements actuels, et 537 emplacements de parking (pour le personnel, les visiteurs et les véhicules).

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

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

Les procédures de permis sont en cours d'instruction :

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

Occupant : SPF Justice

Superficie du site : environ 15ha

Superficie de la prison : +/- 116.000 m²

Capacité : 1.190 places

(Source: Schéma directeur Haren et nouvellesprisons.be)

<IMAGES NOUVELLE PRISON
HAREN

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



DÉPÔT STIB HAREN

Le dépôt STIB Haren (30ha) qui compte 1.500 travailleurs, englobe également un Centre de compétence et de management, un Centre de formation et des Infrastructures sportives.

La STIB a introduit en 2005 une demande de renouvellement de permis d'environnement et une demande conjointe de permis d'urbanisme et d'environnement pour l'extension de son site à Haren. Ce projet d'extension, introduit conjointement avec d'autres projets de la Ville de Bruxelles et d'Infrabel, porte sur les aménagements suivants:

- projet d'extension du dépôt de Haren permettant le remisage d'environ 120 trams (+ entretien);
- création de nouveaux parkings pour bus et pour les voitures du personnel;
- mise en place de nouvelles voies de trams pour la circulation interne au sein du complexe et la construction d'un nouveau bâtiment industriel «dépôt de trams».

(Source: STIB, 2015)

CRÉMATORIUM D'EVERE

L'architecte portugais Eduardo Souto de Moura et son collègue belge Jean-Christophe Mathen ont été choisis pour concevoir le nouveau crématorium de la Commune d'Evere, qui devrait ouvrir ses portes au milieu de l'année 2017.

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

< Photo ADT



PROJET DE LONGSTAY HOTEL/GARDEN VILLAGE

La Commune de Machelen a délivré un permis pour la construction d'un «extended stay hotel» à Bessenveld avec 456 chambres, un «clubhouse» et deux bâtiments technique.

Il s'agit d'une reconversion d'immeubles de bureaux sur les terrains d'entreprises «Bessenveld», qui se situent sur le gewestplan dans une zone de services et d'entreprises liés à l'aéroport.

Les travaux ont commencé à l'automne 2015.

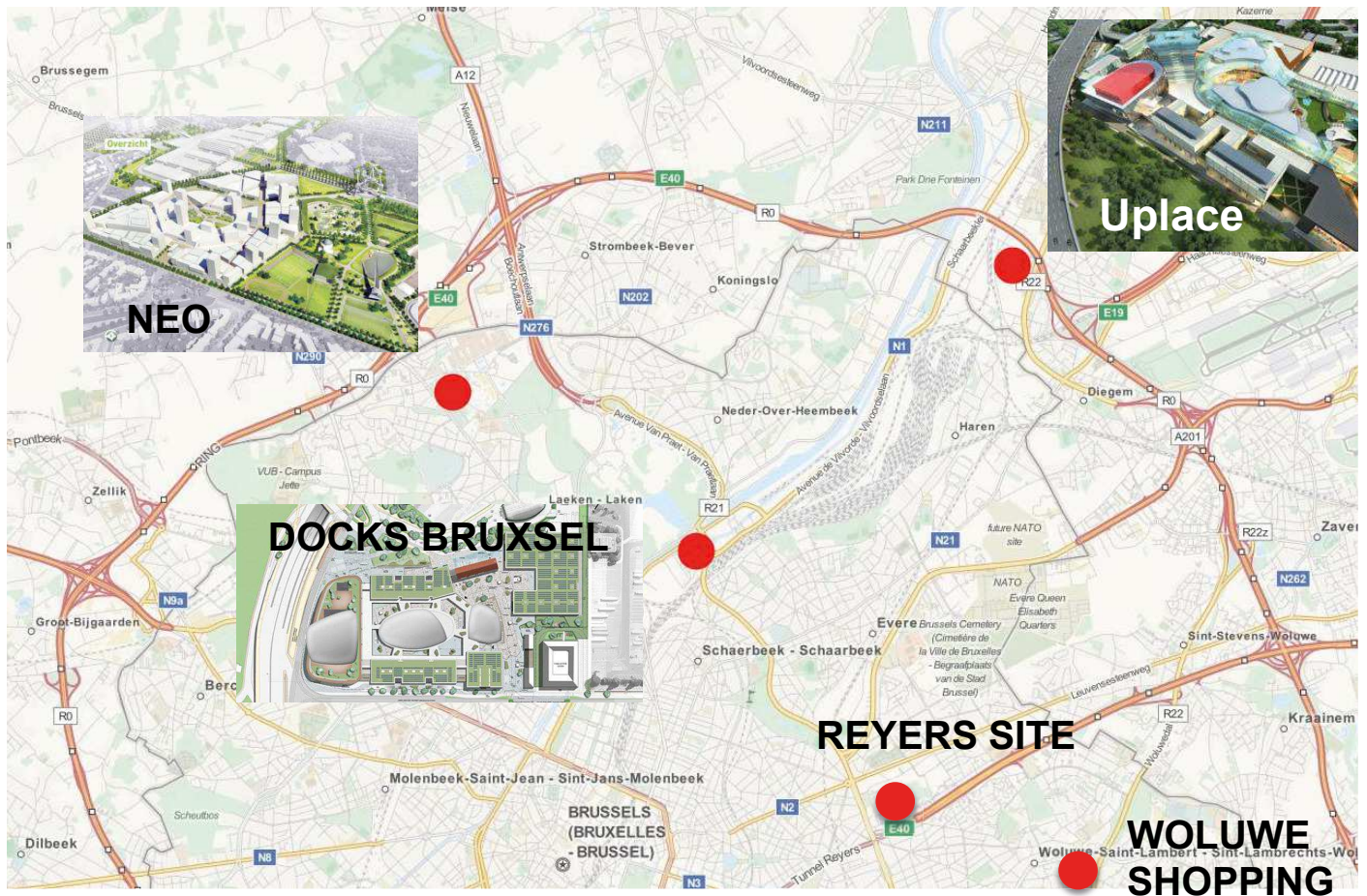
MASTERPLAN AÉROPORT

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

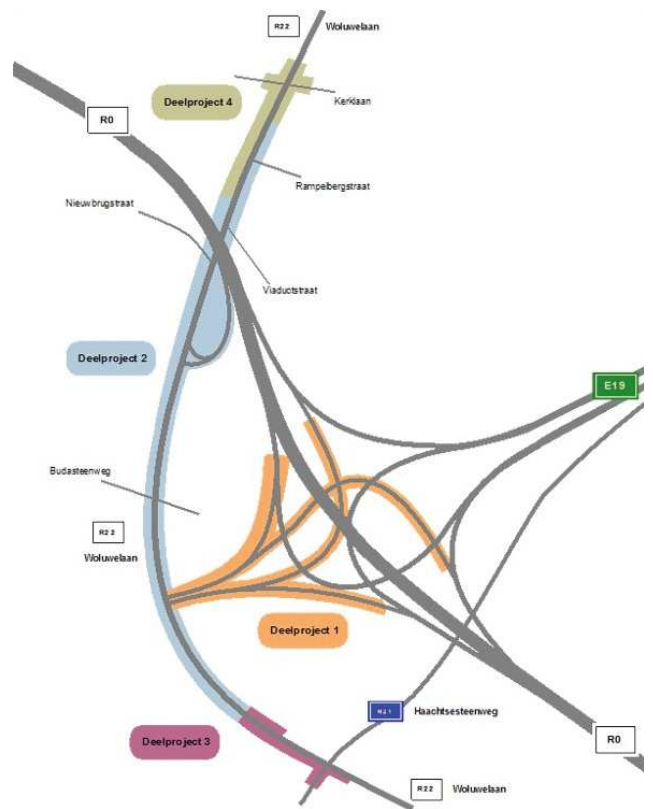
Dans ce cadre, Brussels Airport Company travaille à l'élaboration d'un master plan pour la région de l'aéroport. Cette mission d'élaboration du Master plan avait été attribuée au consortium « XDGA - Technum/Tractebel - Idea Consult ».

BAC soutient le concept du Boulevard Européen développé dans le cadre du TOP Noordrand et entend participer à la recherche d'une identité plus forte pour cette zone dans un contexte international.

Le Master plan de l'aéroport mise fortement sur la bonne accessibilité et les liaisons efficaces de la zone (avec l'aéroport). Les résultats du Master plan pour l'aéroport sont attendus dans le courant du premier semestre 2016.



U PLACE MACHELEN - RENOVATION DE L'ECHANGEUR E19



DOCKS - CONSTRUCTION DU ROND-POINT OVALE



SHOPPINGMALL IN DE RAND

Deux nouveaux grands centres commerciaux sont prévus dans le POT :

DOCKS

Ce site est localisé à proximité du canal à l'ouest du Pont Van Praet, à l'angle du Quai de l'Industrie et de l'Avenue de Lambermont.

Programme:

- un mix d'activités commerciales;
- une salle de 1.500 places avec des activités culturelles, des bourses et des festivités

La localisation en face du Domaine royal devrait inscrire le site comme une référence dans l'organisation d'évènement.

Mobilité :

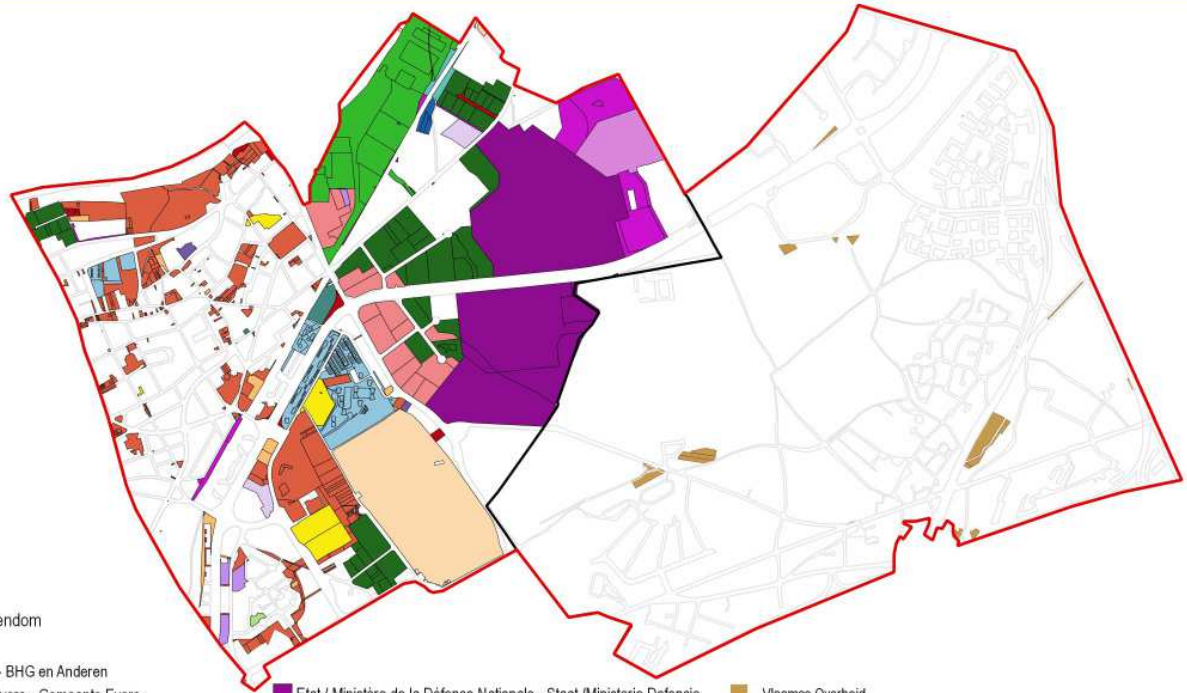
- pour une meilleure fluidité du trafic automobile, un rond-point ovale sera réalisé à hauteur du Pont Van Praet,
- la gare de Schaerbbek est située à 3min à pied;
- existence de 2 lignes de bus et de tram dans l'environnement immédiat du site. Ces lignes auront leur site propre et leur fréquence sera améliorée.
- à terme le RER et le métro desserviront le site et un waterbus sera mis en place;
- la mobilité douce sera encouragée et facilitée.

UPLACE

Ce site est localisé au viaduc de Vilvoorde à Machelen, dans la partie sud de la zone de reconversion de Vilvoorde-Machelen, entre l'avenue de Woluwe, la Nieuwbrugstraat, la Beaulieustraat et la Rittwegerlaan.

Programme:

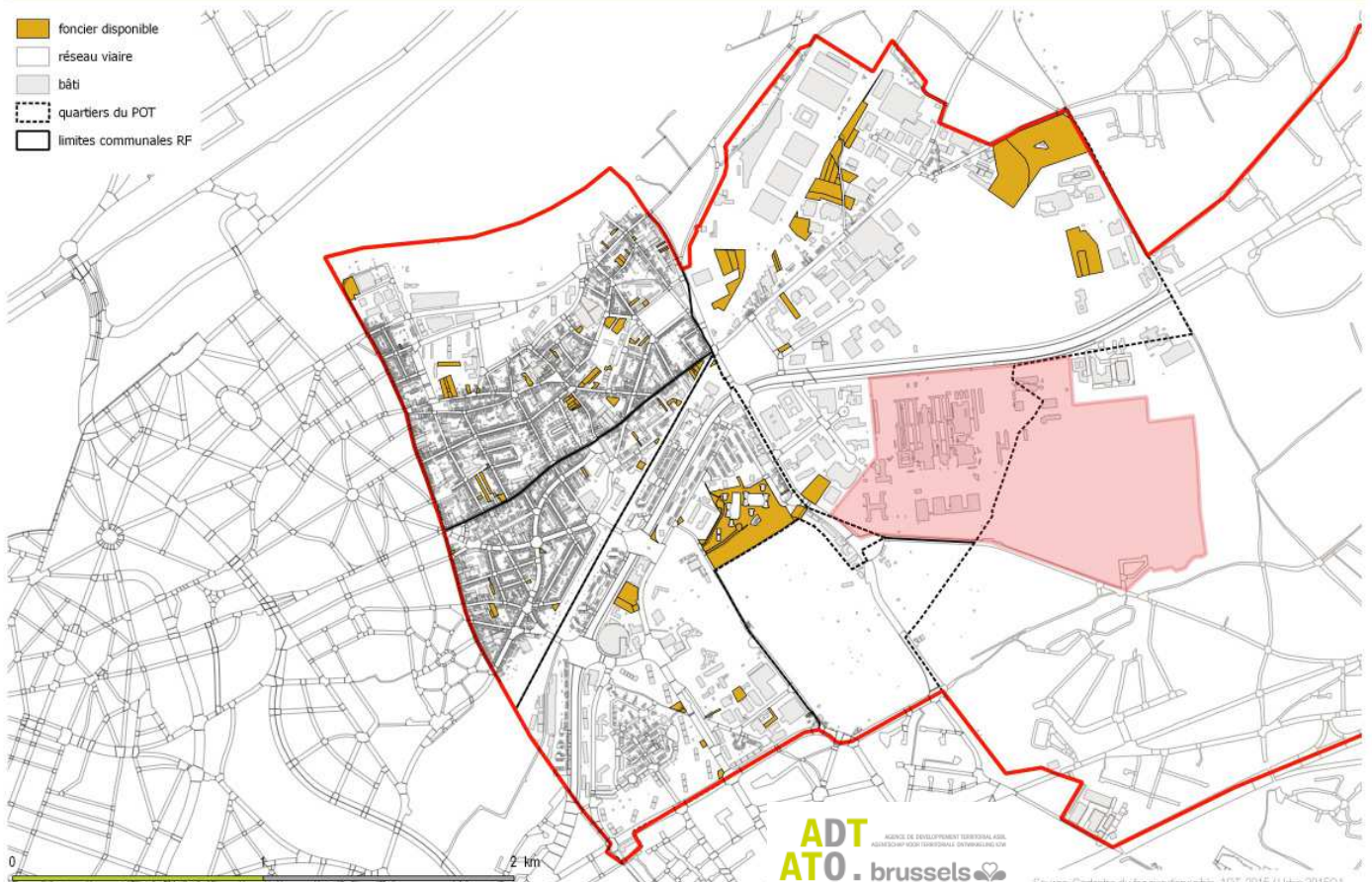
- Shoppingcentrum (55.000m²) avec des marques belges innovantes, des magasins «d'expérience» et des nouvelles marques pas encore présentes sur le marché belge;
- Culture et loisir (27.000m²): des activités sportives et de détente comme une plaine de jeux in door, un parc d'attraction, un centre de fitness, de wellness, de l'horeca, un cinéma next generation avec 10 salles et un théâtre de 3.000 places assises.
- Bureaux (40.000m²): situés dans la tour emblématique et dispersé sur le reste du site
- 6.000 places de parking sur site propre;
- Hôtel (20.000m²): 180 chambres;
- Espace public (50.000m²) : toitures vertes extérieures, places, rues, ...



Propriétés - Eigendom

- | | | |
|--|--|---|
| ■ RBC - BHG | ■ Etat / Ministère de la Défense Nationale - Staat / Ministerie Defensie | ■ Vlaamse Overheid |
| ■ RBC et Autre - BHG en Anderen | ■ Etat - Staat | ■ POT - TOP |
| ■ Commune d'Evere - Gemeente Evere | ■ Etat et Eurocontrol - Staat en Eurocontrol | ■ Limites régionales - Gewestelijke grens |
| ■ Commune d'Evere et Autre - Gemeente Evere en Anderen | ■ Communauté - Gemeenschap | ■ Blocs |
| ■ Ville de Bruxelles - Stad Brussel | ■ SNCB - NMBS | |
| ■ CPAS d'Evere - OCMW Evere | ■ Autre Etablissement Public Autonome - Gewestelijk Overheidsbedrijf | |
| ■ CPAS de Bruxelles - OCMW Brussel | ■ Autre Belge - Andere Belgische | |
| ■ SISP - OVM | ■ UE et Autre - EU en Anderen | |
| ■ CityDev | ■ Etat Etranger - Buitenlands Staat | |
| ■ STIB - MIVB | | |
| ■ Intercommunale | | |

ADT
ATO . brussels
AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
 AGENSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING NV
 Source: Cadastre fédéral 2014, UrbIS2014Q4, GRB
 Agentschap Facilitair Bedrijf



- foncier disponible
- réseau viaire
- bâti
- quartiers du POT
- limites communales RF

ADT
ATO . brussels
AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
 AGENSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING NV

Source: Cadastre du foncier disponible, ADT, 2015 / UrbIS 2015Q1

Mobilité :

Le trafic automobile sera amélioré par la rénovation de l'échangeur E19 et le Ring avec une nouvelle connexion avec l'avenue de Woluwe.

Un bus navette est mis en place entre la gare SNCB Vilvoorde-Uplace-Brussels Aéroport. A terme ce bus sera remplacé par une ligne de tram «Ring-tram», une ligne de tram pour le Brabant-Flamand

A hauteur de l'avenue de l'Eglise, une nouvelle gare ferroviaire est prévue, faisant partie du RER. Cette halte sera desservie par les lignes 25 et 26 vers Mechelen et Anvers au nord et Bruxelles, et Machelen, côté sud, avec une fréquence de 4 trains par heure pendant les heures de pointe, dans toutes les directions.

Le réaménagement des chemins piétons sera aussi amélioré.

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES ET FONCIER DISPONIBLE

< Carte ADT

bron:<http://www.uplace.eu/>

PROPRIÉTÉS ET FONCIER DISPONIBLE

Le Cadastre du foncier disponible recense les terrains et bâtiments vacants présents sur l'ensemble du territoire bruxellois. Il permet par ailleurs de connaître le type de propriétaires.

Au sein du POT, du côté bruxellois, on retrouve :

- de larges terrains appartenant à l'Etat fédéral localisés dans le quartier Industrie-OTAN, à l'arrière du futur bâtiment de l'OTAN;
- un ensemble de parcelles situées au nord du quartier Industrie-OTAN dont la STIB est propriétaire;
- des terrains de taille moyenne appartenant au privé localisés le long de la chaussée de Haecht correspondant à des terrains vagues ou aux espaces verts entourant les bâtiments d'entreprises;
- des petits terrains (parking, espaces verts) dispersés dans les quartiers Paix et Conscience appartenant à la Commune d'Evere ou à des privés;
- les parcelles entourant les cités de logement social de Germinal;
- des parkings dont l'emprise est surdimensionnée par rapport à leur utilisation, localisés dans les zonings industriels et le long du boulevard Léopold III.

La Commune d'Evere reste aussi propriétaire de nombreuses parcelles dans le quartier Léopold III.

Le POT est par ailleurs caractérisé par une vacance significative d'immeubles de bureaux (une trentaine d'immeubles au total, voir chapitre économie.), qui constitue aussi des opportunités foncières.

PRIORITÉS ET ENJEUX

- *Concurrence et doublons à éviter entre les différents projets régionaux et locaux bruxellois et flamands. Quel type de projet? Métropolitain ou local?*
- *Complexité du réaménagement d'une ZEMU dans un contexte périphérique. Étudier l'opportunité de la mixité tant horizontale que verticale dans la ZEMU dans les différents scénarios relatifs à l'urbanisation du site.*
- *Mobilisation des grandes réserves foncières disponibles.*
- *Opportunité de la maîtrise foncière publique pour faciliter les futurs aménagements prioritaires.*
- *Réaffectation des bureaux vacants en logements et en équipements (hors site DA VINCI).*

03 /
MORPHOLOGIE
URBAINE ET
ESPACES OUVERTS



CONSTATS

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

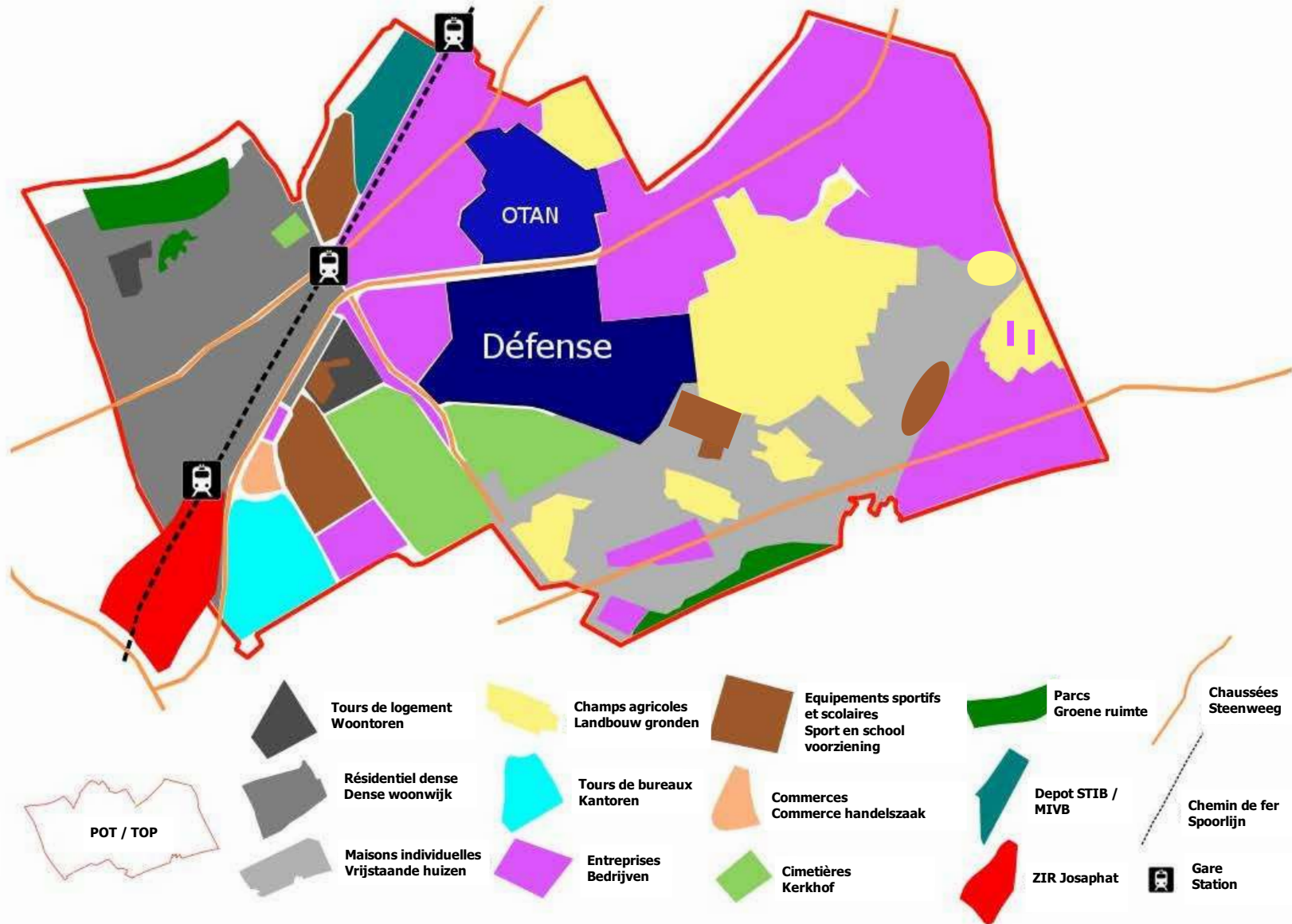
--> Un «patchwork» fonctionnel :

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

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

--> Des espaces ouverts:

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



Source: ADT, 2016

MORPHOLOGIE URBAINE

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

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

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

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

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

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

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

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

Au milieu de ces ruptures qui fendent le POT, l'on trouve encore des espaces libres, des espaces où rien n'est (encore) construit.



ADT
ATO . brussels 
AGENCE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
MAATSCHAPPIJ VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING IOM





En synthèse le POT est un ensemble de zones monofonctionnelles très contrastées:

- zone industrielle,
- zone d'habitat composée de noyaux d'urbanisation de type rural et d'une trame contemporaine,
- zone tertiaire,
- zone militaire,
- zone d'intérêt écologique et paysager,
- zone de loisirs.

MORPHOLOGIES DIFFÉRENTES
ET RUPTURES

< Photos ADT





STRUCTURE DES ESPACES OUVERTS (RÉGION FLAMANDE)

CONTEXTE

Vlaamse Landmaatschappij (VLM) mène actuellement un projet de rénovation rurale intitulé « Open ruimtenetwerk Woluwebekken¹ » avec pour objectif de constituer un réseau d'espaces ouverts au sein-même de la zone périurbaine.

PROBLÉMATIQUE

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

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

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

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

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



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

RÉSEAU D'ESPACES OUVERTS BASSIN DE LA WOLUWE

La vision suivante a été formulée dans le plan de politique pour le Woluweveld: « *D'une zone restante qui semble attendre d'être intégrée dans une solide affectation, nous transformons le Woluweveld en un espace ouvert de qualité en périphérie urbaine et doté de sa propre identité.* »

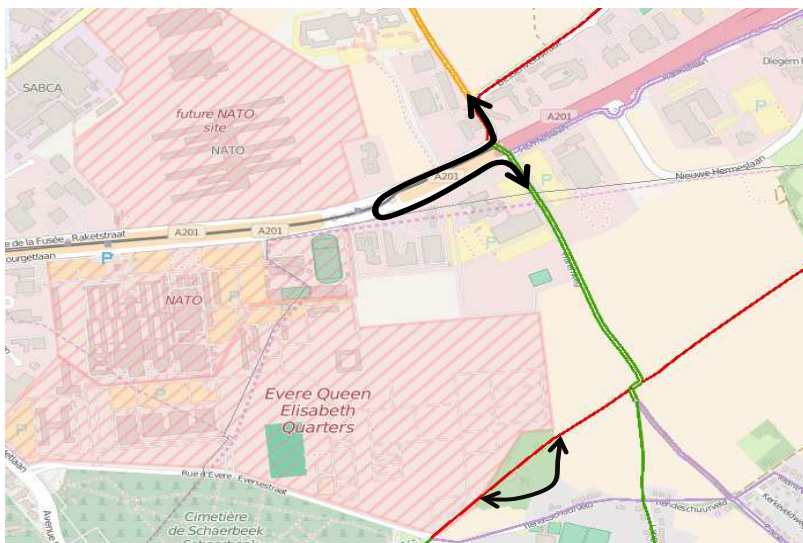
Le maintien de cet espace ouvert est très important, pas tant en raison de la pureté de la nature, mais pour la rareté des espaces ouverts de ce type dans la région, et certainement sur le Ring autour de Bruxelles (RO), mais aussi en raison du rôle important qu'ils peuvent jouer à différents niveaux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

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

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

Landinrichting Plateau van Moorsel, Openruimtenetwerk Woluwebekken

Huidige knelpunten aan de site



Cette zone offre de nombreuses possibilités sur le trajet domicile-lieu de travail des travailleurs qui souhaitent utiliser le vélo.

- Le tampon vert est prévu sur le site d'activités économiques.

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

Des connexions pour les cyclistes et les promeneurs peuvent aussi contribuer à rendre la région plus attrayante. Si l'on prévoit des pistes cyclables tant pour un usage récréatif que fonctionnel, pistes lentes ou pistes rapides, on pourrait convaincre les habitants et les visiteurs d'utiliser le vélo plutôt que la voiture.

CHEMINS VICINAUX ET VOIES PÉDESTRES

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

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

POINTS D'ATTENTION POUR LES LOISIRS SUR LE WOLUWEVELD

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

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

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

< source: VLM, november 2011

HST ROUTE BRUXELLES - LOUVAIN

< photo, ADT



Le Woluweveld propose également un musée local des outils agricoles : il se trouve près de l'église de Woluwe Saint Etienne, dans une authentique ferme. Ce musée est un complément important au Woluweveld, grâce à son lien étroit avec le passé agricole de la commune. Il est géré par la commune.



ESPACES OUVERT ET VERTS

BRUXELLES ENVIRONNEMENT

MAILLAGE VERT

Le maillage vert englobe dans le POT:

- espaces verts, friches ... ,
- espaces dédiés à l'utilisation temporaire ou transitoire.
- terres agricoles, potagers ...
- chemin de fer, ruisseaux, rues, ...
- espaces privés (intérieurs d'îlot, zones de jardins, ...)
- bâtiments (logements, entreprises, infrastructures collectives ...)
- ...

INDICATEUR	INDICATEUR	INDICATEUR	INDICATEUR	INDICATEUR
INDICATEUR 1	INDICATEUR 2	INDICATEUR 3	INDICATEUR 4	INDICATEUR 5
INDICATEUR 6	INDICATEUR 7	INDICATEUR 8	INDICATEUR 9	INDICATEUR 10
INDICATEUR 11	INDICATEUR 12	INDICATEUR 13	INDICATEUR 14	INDICATEUR 15
INDICATEUR 16	INDICATEUR 17	INDICATEUR 18	INDICATEUR 19	INDICATEUR 20
INDICATEUR 21	INDICATEUR 22	INDICATEUR 23	INDICATEUR 24	INDICATEUR 25
INDICATEUR 26	INDICATEUR 27	INDICATEUR 28	INDICATEUR 29	INDICATEUR 30
INDICATEUR 31	INDICATEUR 32	INDICATEUR 33	INDICATEUR 34	INDICATEUR 35
INDICATEUR 36	INDICATEUR 37	INDICATEUR 38	INDICATEUR 39	INDICATEUR 40
INDICATEUR 41	INDICATEUR 42	INDICATEUR 43	INDICATEUR 44	INDICATEUR 45
INDICATEUR 46	INDICATEUR 47	INDICATEUR 48	INDICATEUR 49	INDICATEUR 50
INDICATEUR 51	INDICATEUR 52	INDICATEUR 53	INDICATEUR 54	INDICATEUR 55
INDICATEUR 56	INDICATEUR 57	INDICATEUR 58	INDICATEUR 59	INDICATEUR 60
INDICATEUR 61	INDICATEUR 62	INDICATEUR 63	INDICATEUR 64	INDICATEUR 65
INDICATEUR 66	INDICATEUR 67	INDICATEUR 68	INDICATEUR 69	INDICATEUR 70
INDICATEUR 71	INDICATEUR 72	INDICATEUR 73	INDICATEUR 74	INDICATEUR 75
INDICATEUR 76	INDICATEUR 77	INDICATEUR 78	INDICATEUR 79	INDICATEUR 80
INDICATEUR 81	INDICATEUR 82	INDICATEUR 83	INDICATEUR 84	INDICATEUR 85
INDICATEUR 86	INDICATEUR 87	INDICATEUR 88	INDICATEUR 89	INDICATEUR 90
INDICATEUR 91	INDICATEUR 92	INDICATEUR 93	INDICATEUR 94	INDICATEUR 95
INDICATEUR 96	INDICATEUR 97	INDICATEUR 98	INDICATEUR 99	INDICATEUR 100

Le maillage vert est une stratégie intégrée pour le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts, de l'environnement et du cadre de vie urbain en général à Bruxelles. Les priorités régionales concernant le maillage vert sont :

- renforcer et mettre en oeuvre le maillage vert comme stratégie intégrée de développement des espaces verts;
- développer les maillages stratégiques dans la vision et cadre commun du maillage vert;
- relier le maillage vert bruxellois aux territoires extérieurs à Bruxelles.

Le POT (côté Bruxellois) se situe dans le croisement de deux axes verts: N-S: Moeraske -Val d'Or (Promenade Verte / O-E: Josaphat-Woluweveld.

Le cimetière de Bruxelles (et celui de Schaerbeek), en tant qu'espaces ouverts structurants forment un potentiel comme maillon important dans ce maillage vert.

Ils constituent des espaces le long desquels un réseau vert (les «doigts verts») peut être développé au regard de ses fonctions récréatives, écologiques et paysagères. Vu le caractère spécifique de ces zones, il convient de procéder avec prudence. Il s'agit d'une intégration sur le long terme, mais en impliquant rapidement les gestionnaires concernés.

CARTE CADRE DE VIE

< source PRDD, 2013

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

(voir aussi les remarques du Comité de pilotage en annexe)

DÉFIS

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

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

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

FONCTION AGRICOLE - CHAÎNE COURTE

Bruxelles-Environnement milite depuis un certain temps pour créer des opportunités de développement de l'agriculture lors du réaménagement des parties construites (base militaire), en prévoyant de nouvelles infrastructures (ou reconversion de structures existantes, hangars, par ex.) qui seraient utilisées pour l'agriculture ou la production/distribution/vente de produits alimentaires. Cela pourrait répondre au développement d'une nouvelle relation entre la ville et la campagne qui repose sur la fonction alimentaire.

Par ailleurs, Bruxelles-Environnement n'est pas partisan du développement de complexes de jardin(et)s populaires, mais bien du développement d'une agriculture innovante et professionnelle : à une échelle plus réduite et plus durable, orientée au maximum sur les chaînes courtes et avec une valeur économique ajoutée plus importante en matière de rentabilité et de degré d'emploi. Il y a ici certainement des situations win-win à en retirer au niveau social, économique et écologique.

GESTION

Selon Bruxelles-Environnement, il faut réfléchir à la gestion des espaces verts. Une typologie spécifique, quelque part entre la zone agricole et la ville dense, exige un modèle de gestion adapté. Il faut prévoir un plan paysager directeur (aménagement et gestion) afin que la qualité et la continuité puissent dès lors être garanties.

Vu la diversité potentielle des typologies vertes, le caractère transfrontalier du site et la multiplicité des autres développements urbains dans le périmètre, le modèle devra reposer sur des partenariats bien étudiés. Bruxelles-Environnement se propose de mener cette réflexion.

Un partenariat est aussi développé entre la Défense et Bruxelles-Environnement pour gérer de manière écologique certains espaces aux abords de la caserne Reine Elizabeth. Cela concerne des superficies assez modestes (environ 2,5 ha de pelouses reconverties en prairies fauchées). Des projets de réaménagement et de réaffectation pourraient très bien veiller à ce que cette fonction de support de biodiversité soit prise en compte, même si il y a un changement dans les superficies et leur localisation.

PRIORITÉS ET ENJEUX

- *Reconstruire une cohérence entre les différentes zones fonctionnelles: revalorisation, connexion, complémentarité, similitudes ou juxtaposition des grandes zones monofonctionnelles.*
- *Décloisonner le site de l'OTAN-Défense, et par conséquent chercher un lien avec les zones monofonctionnelles autour du site et au-delà de la frontière régionale.*
- *Créer un réseau d'espaces ouverts à partir d'une identité commune (que la population existante et future peut s'approprier). Intégration des cimetières dans un «réseau vert» et préservation du caractère «intime» de ces espaces. La liaison avec d'autres zones vertes paraît importante, le cimetière de Bruxelles et Schaerbeek pouvant être un maillon important du « réseau vert ».*
- *Développer le site de l'OTAN-Défense comme nouveau quartier durable.*
- *Le développement d'un pôle agricole diversifié sur le Woluweveld peut-il être envisagé afin de produire des denrées alimentaires pour la ville proche (cf. stratégie «good food», ex. Neerpede) et de rapprocher davantage producteurs et consommateurs ?*

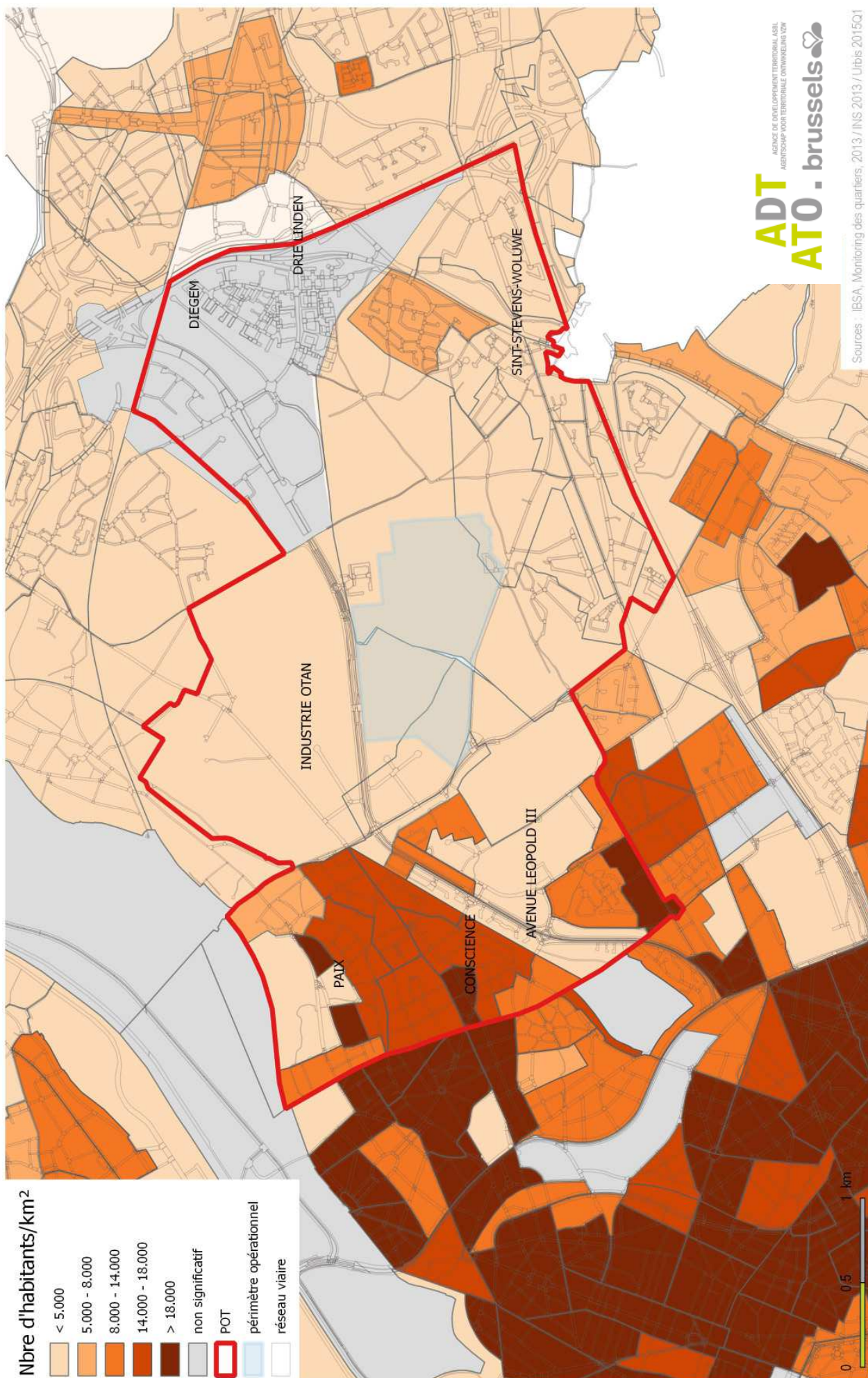
04 /
SOCIO -
DEMOGRAPHIE



CONSTATS

- *Un fort contraste est/ouest*
- *Une part des personnes âgées qui augmente*
- *Une part toujours significative des 0-3 ans*
- *Des ménages de taille plus importante*
- *Une part assez faible d'étrangers mais une arrivée récente de nouvelles populations européennes*
- *Une situation socioéconomique relativement bonne*
- *Un chômage persistant dans les quartiers de logement social, notamment chez les jeunes*

DENSITE DE LA POPULATION



SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIOECONOMIQUE

L'analyse conjointe de la situation sociodémographique des 2 régions a posé certaines difficultés. Les indicateurs, l'échelle et la temporalité peuvent parfois sensiblement varier: les données sont alors difficilement comparables ou ne peuvent être agrégées. C'est pourquoi, certains indicateurs sont parfois cartographiés sur une partie du POT.

Néanmoins, l'ensemble des données reçues figurent dans le diagnostic et sont analysées, soit à l'échelle des secteurs statistiques, soit à l'échelle des quartiers, soit à l'échelle communale.

Le POT compte 34.323 habitants (chiffres IBSA, INS 2013). La population est répartie de manière très inégale du fait de la diversité et de la multiplicités des fonctions urbaines présentes sur le territoire: résidentielle, économique, rurale, militaire.

Les quartiers de la Commune d'Evere sont les plus peuplés et comptent de 7.700 à plus de 12.000 habitants (le quartier Paix étant le plus peuplé). Le quartier Industrie-OTAN et les secteurs statistiques de la Commune de Zaventem sont, quant à eux, beaucoup moins habités: 291 habitants dans le quartier Industrie-OTAN et de 200 à 1.000 habitants pour les secteurs statistiques de la Commune de Zaventem. Au total, le quartier de Sint-Stevens-Woluwe est aussi peu habités, avec seulement 6.557 habitants.

DENSITE DE POPULATION

Les densités de population comprises dans le POT sont en moyenne plus faibles que les moyennes régionales ou communales (4.899 habitants/km² dans le POT coté bruxellois contre une moyenne de 7.157 habitants/km² en Région bruxelloise et 350 habitants/km² dans le POT côté flamand contre 1.131 habitants/km² pour Zaventem). Elles sont clairement marquées par une rupture entre l'Est et l'Ouest et par certaines spécificités territoriales en raison des valeurs extrêmes dans certains quartiers:

- à l'Ouest, les quartiers résidentiels urbains d'Evere sont beaucoup plus denses avec des valeurs supérieures à la moyenne régionale, notamment dans les quartiers Paix et Conscience qui comptent entre 10.000 et 16.000 habitants/km². La densification du sud d'Evere est rendu plus difficile du fait de nombreuses barrières physiques (difficultés de circulation entre est et ouest, cimetières à contourner,...)
- à l'Est, une large zone entourant le site de la Défense (Woluweveld et les quartiers d'habitations de Sint-Stevens-Woluwe) est très peu dense avec des valeurs qui oscillent entre 150 et 300 habitants/km², de même que les quartiers d'entreprises. On compte par exemple, seulement 120 habitants/km² dans le quartier Industrie-OTAN à Haren.
- quelques exceptions dans 1 secteur de Sint-Stevens-Woluwe et plus au sud du POT, où la densité varie entre 1.000 et 6.000 habitants/km².

DENSITE DE POPULATION PAR SECTEUR STATISTIQUE

< carte ADT



CROISSANCE DE LA POPULATION (EVERE)	2010-2015	2015-2020	2010-2020
0-3 ANS	10,35	1,37	11,72
+ 65 ANS	2,91	5,63	8,54

SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIOECONOMIQUE

L'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) centralise et coordonne les activités de nature statistique à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il collecte, traite, analyse et diffuse les données bruxelloises à caractère statistique. Il mène aussi des analyses socio-économiques et soutient le Gouvernement dans l'évaluation des politiques publiques.

> www.ibsa.irisnet.be

Le centre de documentation du Vlaamse rand est un centre de connaissance numérique sur la périphérie flamande. Des informations diverses sur les 19 communes périphériques autour de Bruxelles y sont rassemblées dans une banque de données exhaustive.

> www.docu.vlaamserand.be

CROISSANCE DE LA POPULATION EVEROISE PAR TRANCHES D'ÂGES 2010-2020

< source: *Monitoring des quartiers, 2013*

EVOLUTION DE LA POPULATION

La croissance de la population démontre une attractivité du POT pour un certain type de population.

L'étude du PPAS Da Vinci a mis en évidence que les quartiers bruxellois du POT ont connu, entre les années 90 et les années 2000, un accroissement du nombre de nouveaux arrivants venus du reste de la Région et de l'étranger. Cette situation était particulièrement marquée dans le quartier Léopold III. En revanche, les échanges avec la Flandre restent caractérisés par un nombre de départs des bruxellois supérieur au nombre d'arrivées.

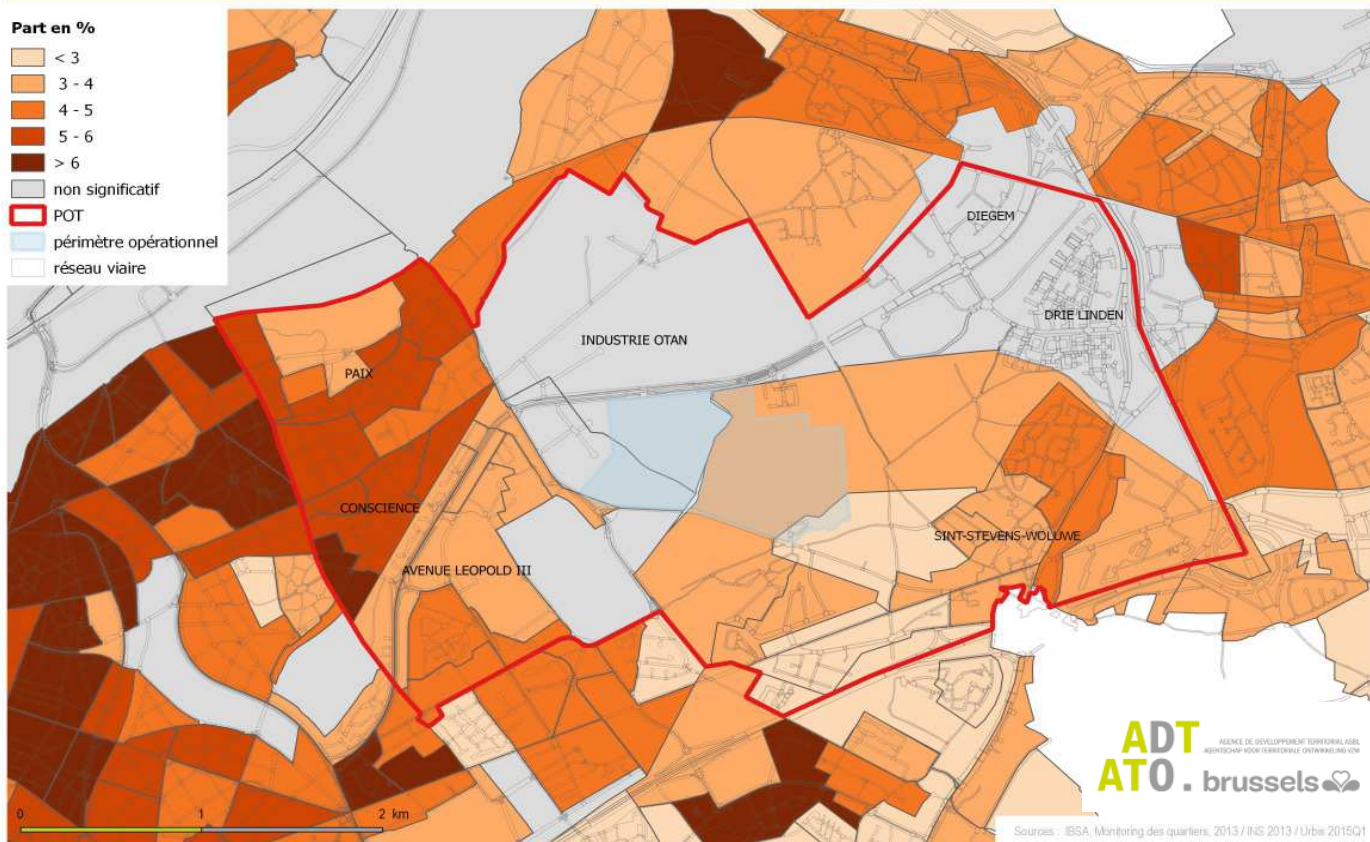
Lorsqu'on examine la croissance démographique (calculs IBSA 2010-2020) sur une période allant de 2010 à 2015, on constate que la commune d'Evere a connu une augmentation de sa population, à hauteur de 5,7%, comme pour le reste de la Région (7,6%). Pour les 5 prochaines années, l'IBSA prévoit la poursuite de cette croissance, à hauteur de 4,6% (5,1 pour la Région bruxelloise).

Du côté de la Région flamande, de 2010-2014 Zaventem connaît l'une des plus fortes croissances. La population aurait augmenté de 106,4% par rapport à 105,6% à Vilvoorde. Selon les projections du Vlaamse Rand Documentatiecentrum, il est prévu une augmentation de 5.000 personnes, d'ici 2030, pour la Commune de Zaventem, ce qui représente une augmentation de 15% en 15 ans.

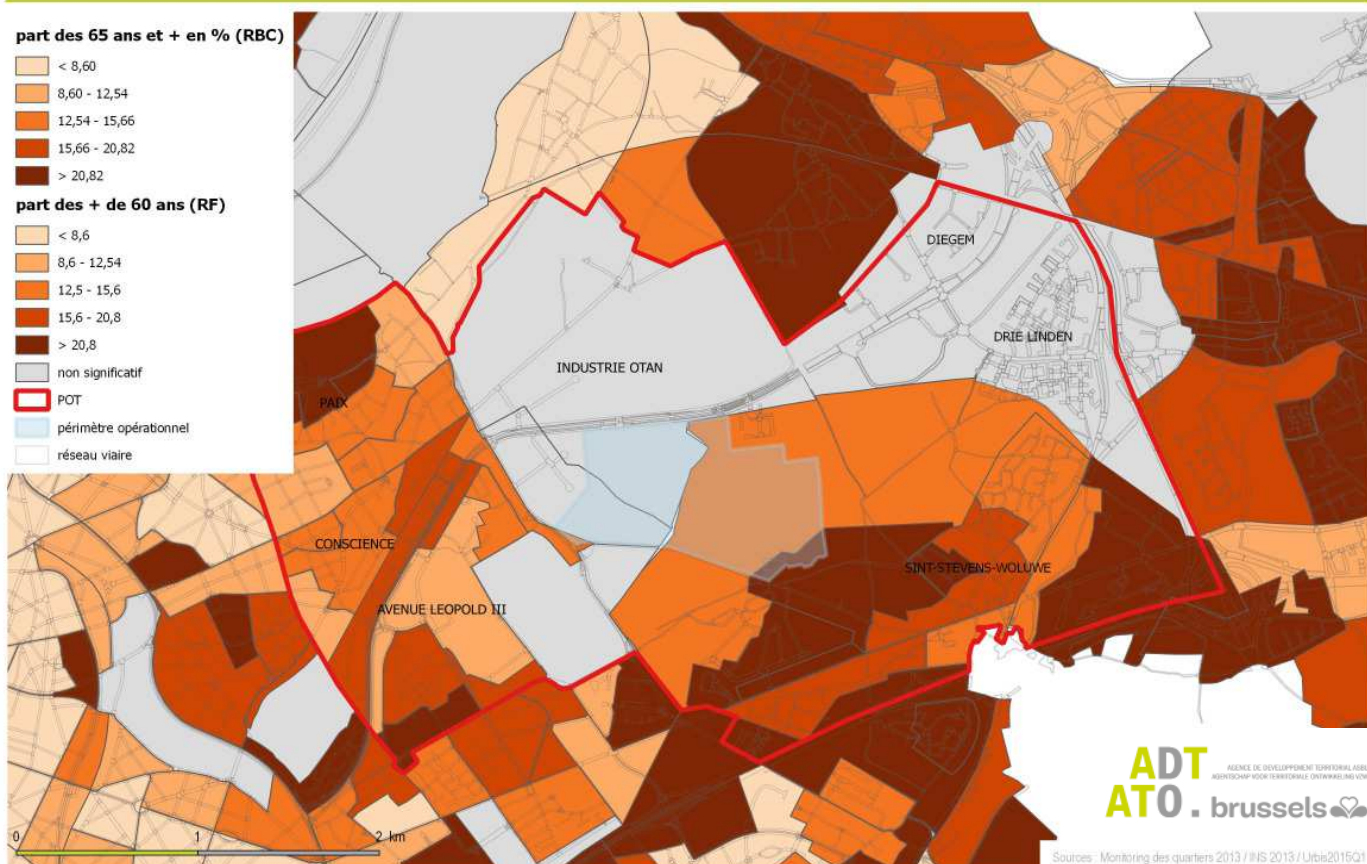
En raison des prix de l'immobilier nettement plus abordables, les quartiers du POT ont aussi connu ces dernières années un afflux important de ménages avec enfants issus de la classe moyenne (source: PPAS Da Vinci).

Si l'on regarde l'évolution de la population par tranches d'âge dans la Commune d'Evere et que l'on compare l'évolution de la petite enfance avec celle des personnes âgées, on remarque que la croissance des 0-3 ans était particulièrement importante de 2010 à 2015 (avec un taux de plus de 10,3%), au contraire des + de 65 ans (seulement +2,9%). Pour les cinq prochaines années, la tendance semble s'inverser avec une chute importante de la croissance des 0-3 ans et une augmentation plus significative des + de 65 ans, +1,3% contre +5,6%.

REPARTITION DES MOINS DE 3 ANS



REPARTITION DES PLUS DE 60 ET 65 ANS



SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIOECONOMIQUE

Néanmoins, la croissance des 0-3 ans reste plus importante que celles de personnes âgées pour l'ensemble de la période 2010-2020.

STRUCTURES PAR AGES :

REPARTITION DE LA POPULATION PAR CLASSES D'AGES EN 2013	% POT RBC
0-17 ANS (MOY. RBC : 22,5%)	23,8% 4,8 DE 0-3 ANS
18-64 ANS (MOY. RBC : 64,1%)	60,3% 8,5% DE 18-24 ANS
+ 65 ANS (MOY. RBC : 13,3%)	15,8% 5,2 DE + DE 80 ANS

source : Monitoring des quartiers, 2013

REPARTITION DES 0-3 ANS PAR SECTEURS

< carte ADT

PART DES 0-3 ANS DANS LA POPULATION TOTALE

En 2013, la part des 0-3 ans observée dans le POT est similaire à la part des 0-3 ans de la Région bruxelloise (4,8% contre 4,7%).

Néanmoins, les quartiers Paix et Conscience se distinguent en atteignant des taux supérieurs à 5%, (voire à 6% pour un secteur du quartier Conscience).

Les taux observés du côté de la Région flamande sont un peu plus faibles et tournent autour des 3%. Quelques secteurs comprennent une population plus jeune, à Sint-Stevens-Woluwe, avec des valeurs qui dépassent les 4%.

PART DES PLUS DE 60 ET 65 ANS DANS LA POPULATION TOTALE

Le POT est caractérisé par une présence significative de populations âgées.

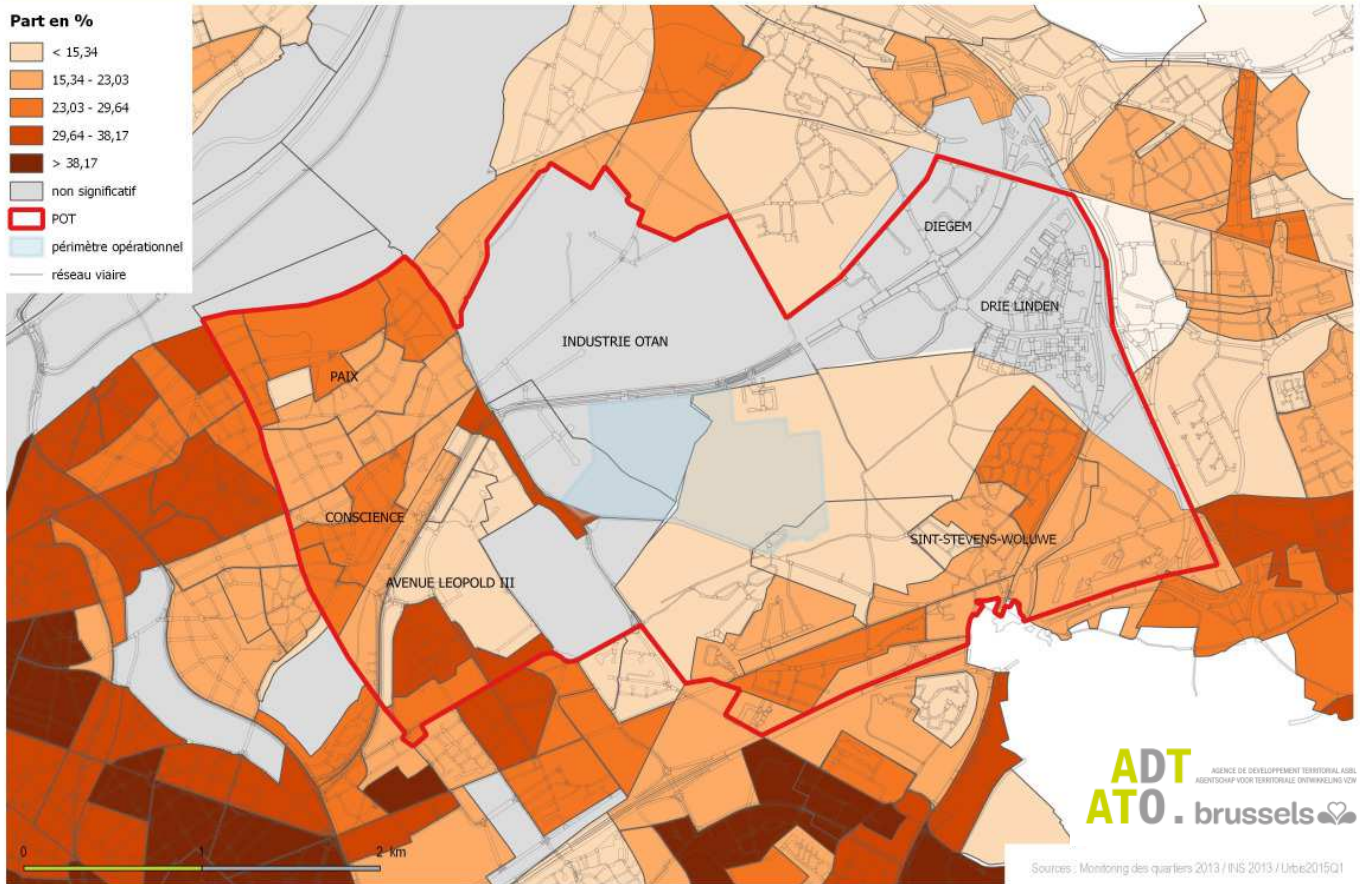
En moyenne, les plus de 60-65 ans représentent près de 19% de la population du POT (15,7% du côté bruxellois dont 5,2% ont plus de 80 ans et 21,6% du côté flamand). Pour la Commune de Zaventem, on compte en moyenne 16,6% de plus de 65 ans en 2013.

REPARTITION DES + DE 60/65 ANS PAR SECTEURS

< carte ADT

Ces populations âgées sont surreprésentées dans les quartiers résidentiels localisés autour des terres agricoles de Sint-Stevens-Woluwe et au sud du POT côté flamand (25 à 30%) et dans le quartier Léopold III (19%). On retrouve aussi quelques secteurs avec des taux de plus de 20% dans le quartier Paix.

REPARTITION DES ETRANGERS



SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIOECONOMIQUE

PART DES ETRANGERS DANS LA POPULATION TOTALE

En 2013, la part des étrangers dans l'ensemble du POT est relativement faible en comparaison avec la situation observée en Région bruxelloise. Elle atteint 22,8% en moyenne du côté bruxellois du POT (pour 33% en Région bruxelloise) et environ 17% du côté de la Région flamande (18% en 2010 pour la Commune de Zaventem).

Deux secteurs localisés dans le quartier Léopold III: les secteurs Bordet et Dupont, se démarquent néanmoins avec des taux supérieurs à 30%. Cette situation pourrait s'expliquer par la présence d'une population étrangère d'origine européenne dont les bureaux se sont installés à proximité.

Du côté flamand, ce sont les secteurs Rijmelgem et Hortensia qui comptent une part plus élevée d'étrangers (entre 26 et 28%).

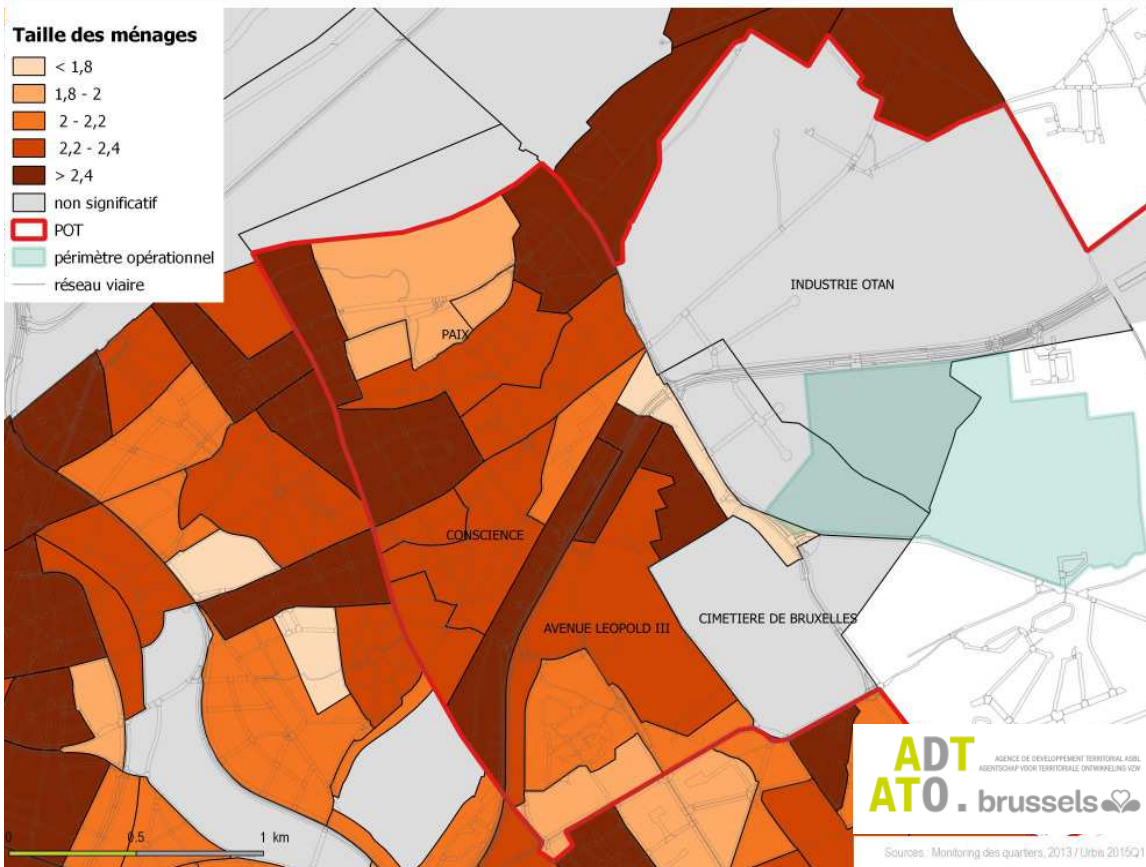
Parmi les «étrangers», les populations issues de l'Europe des 15 sont les plus représentées du côté everois, à hauteur de 8% en moyenne et jusqu'à 10,3% dans le quartier Léopold III. Viennent ensuite les populations des nouveaux pays membres de l'Union européenne (4,6%) qui sont surtout présentes dans le secteur Bon Pasteur (quartier Paix), à hauteur de 16,6%.

Pour la Commune de Zaventem, on constate que 10% des étrangers sont issus de l'Union européenne en 2013.

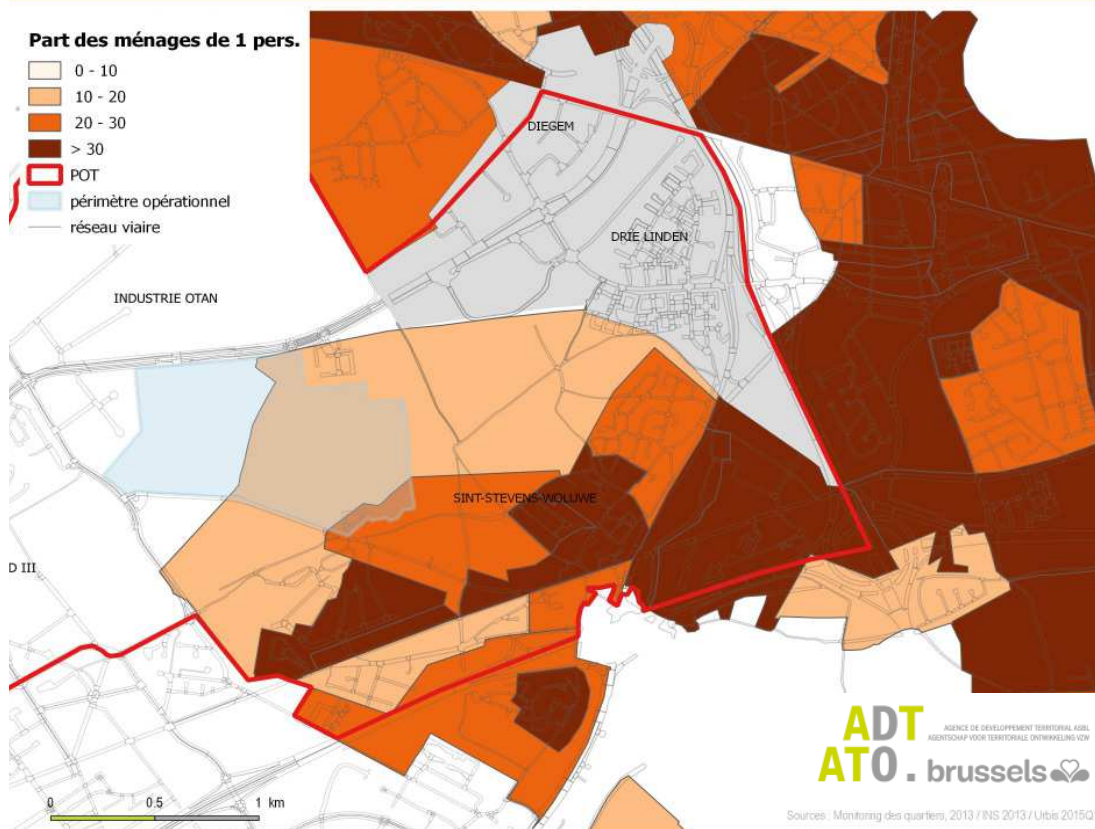
PART DES ETRANGERS DANS LA POPULATION TOTALE

< carte ADT

TAILLE DES MENAGES



TAILLE DES MENAGES



SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIOECONOMIQUE

TAILLE DES MENAGES

Les ménages se composent en moyenne de 2,2 personnes du côté everois (contre 2,1 en Région bruxelloise en 2013) et 2,4 personnes pour la Commune de Zaventem (en 2010).

Du côté everois, on retrouve les plus grands ménages dans le quartier Paix (2,3 personnes par ménage), et le long de l'Avenue Léopold III, correspondant aux secteurs où sont localisés les logements sociaux (les secteurs Germinal comptent plus de 2,4 personnes par ménages).

Les personnes isolées (de plus de 30 ans) sont par ailleurs fortement représentées dans le quartier Léopold III (39% des ménages en 2013 selon l'IBSA).

Du côté flamand, on retrouve plusieurs types de ménages:

- les zones plus rurales de Zaventem présentent surtout des ménages de plus de 3 personnes (40 à 50% des ménages) et des ménages de 2 personnes (30 à 35% des ménages).
- les zones plus villageoises et industrielles de Sint-Stevens-Woluwe comptent une part notable de ménages de 1 personne (30 à 40% des ménages).

NOMBRE DE PERSONNE PAR MENAGES PRIVES (RBC)

< carte ADT

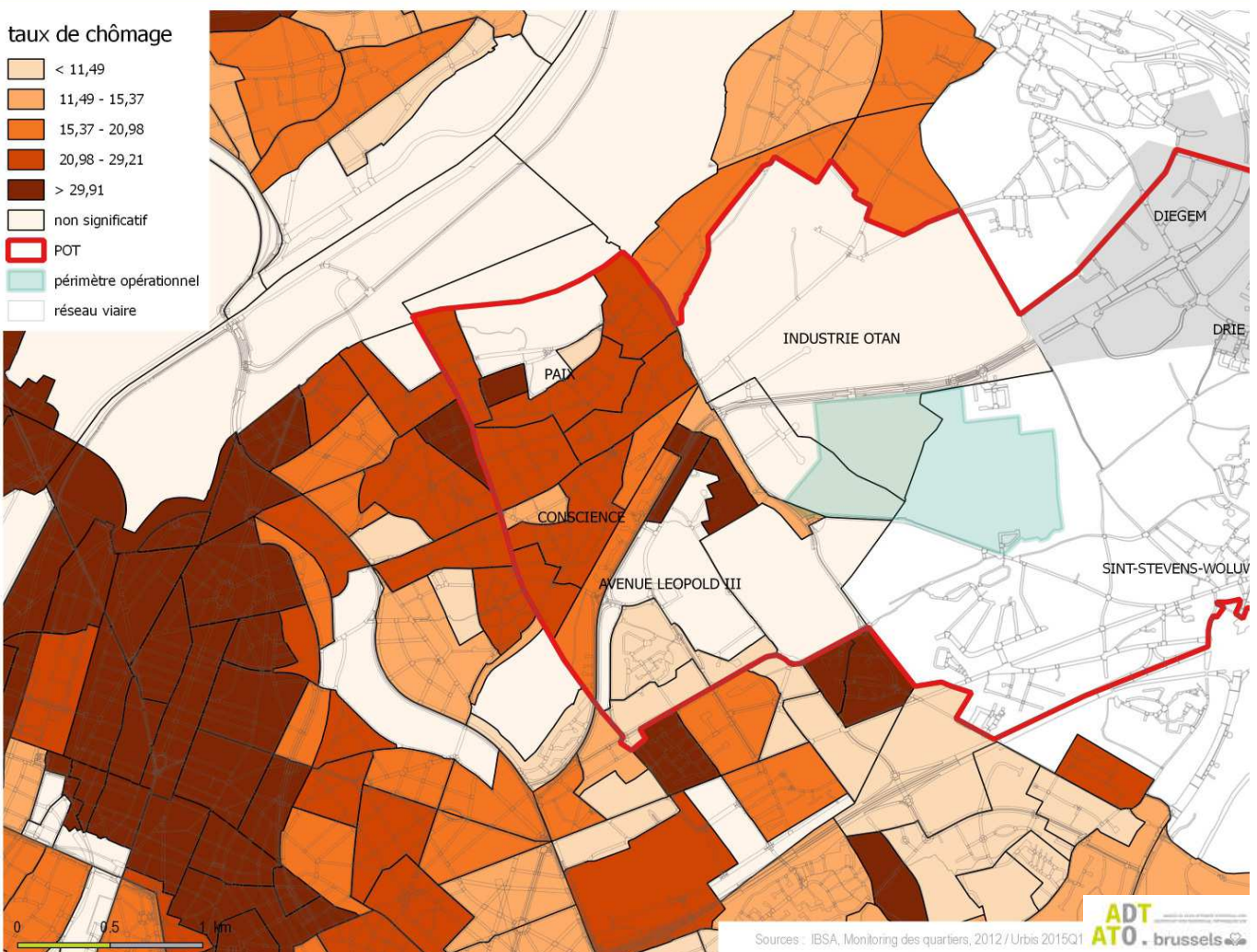
NOMBRE DE MENAGES DE 1 PERSONNE (RF)

< carte ADT

TAUX DE CHOMAGE

taux de chômage

- < 11,49
- 11,49 - 15,37
- 15,37 - 20,98
- 20,98 - 29,21
- > 29,91
- non significatif
- POT
- périmètre opérationnel
- réseau viaire



Sources : IBSA, Monitoring des quartiers, 2012 / Urbis 2015Q1

SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIOECONOMIQUE

NIVEAU DE VIE

Lorsqu'on examine les indicateurs d'emploi et de revenu, le niveau de vie des habitants du POT est globalement bon.

En 2012, le taux d'emploi dans le POT côté bruxellois s'élève à 51,7% en moyenne (49,2% en Région bruxelloise) et à 60,3% pour la commune de Zaventem.

La même année, le revenu moyen par habitant dans le POT côté bruxellois est proche de la moyenne régionale (12.896€ pour 13.311€). Le quartier Industrie-OTAN est celui qui compte les plus hauts revenus.

A Zaventem, le revenu moyen est beaucoup plus important et s'élève à 17.804€ (source : Documentatie Centrum Vlaamse Rand-DCVR).

Si l'on prend comme indicateur le revenu médian par déclaration, la situation s'inverse et le POT du coté bruxellois connaît une situation plus favorable que la Région bruxelloise (19.903€ pour 18.526€).

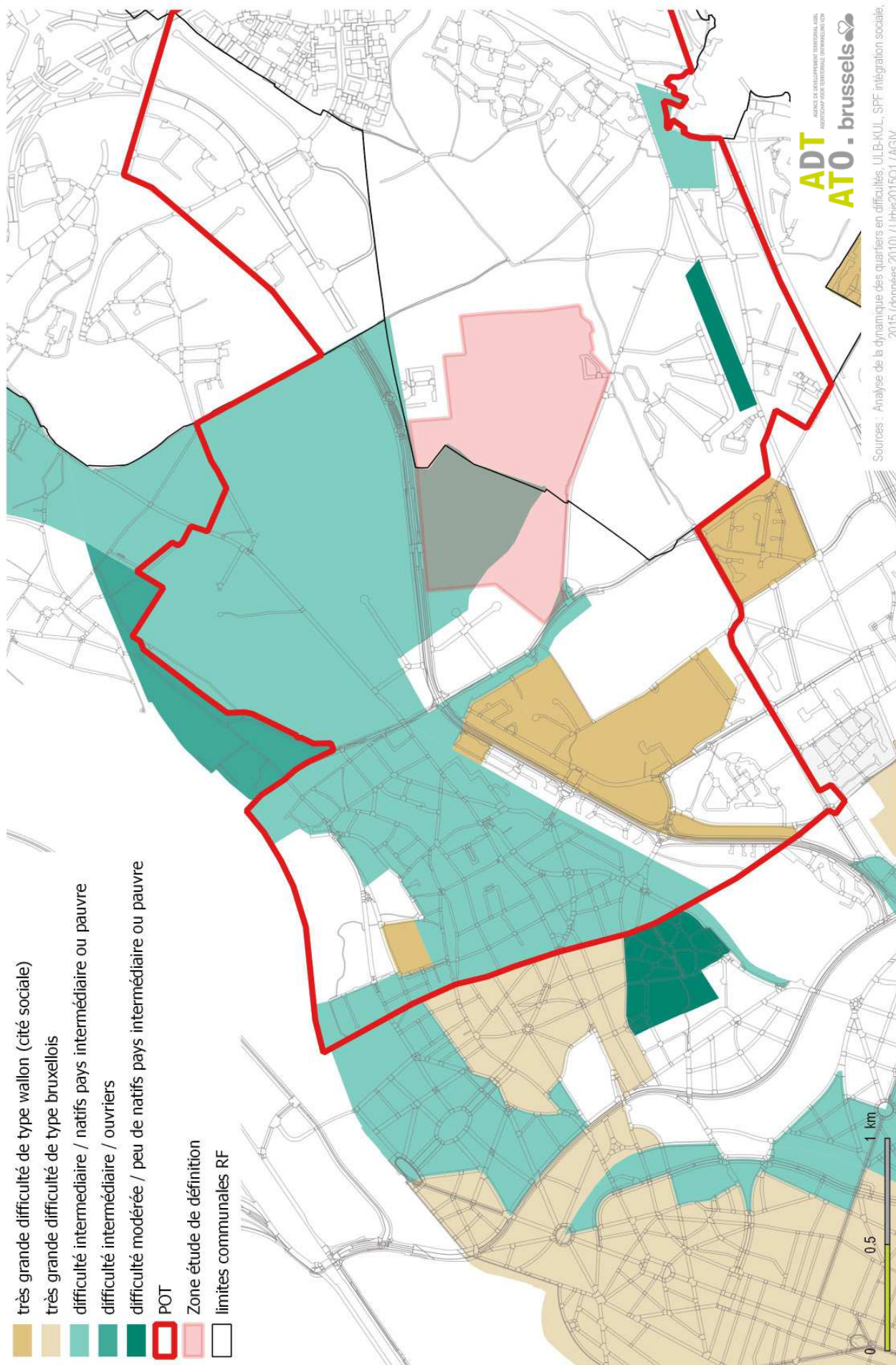
Parallèlement à ce contexte, les quartiers situés sur la Commune d'Evere connaissent un taux de chômage élevé. En 2012, il atteint 20,8% en moyenne (22% dans le quartier Paix et 21% dans le quartier Conscience). Ce chômage touche particulièrement les jeunes et se concentre dans les secteurs statistiques centraux d'Evere, où 36 à 45% des jeunes actifs se trouvent dans cette situation.

A l'échelle de la Commune de Zaventem, le taux de chômage s'élevait seulement à 8,1% en 2013 (source DCVR). Dans les secteurs du POT, le taux moyen de demandeurs d'emploi ne dépasse pas les 3% (source CENSUS).

TAUX DE CHOMAGE (RBC)

TYPLOGIE DES QUARTIERS EN DIFFICULTES

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



ADT
ATO - brussels

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

SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIOECONOMIQUE

L'étude «Dynamique des quartiers en difficultés dans les régions urbaines belges» a été réalisée en 2015 à la demande du SPP Intégration sociale (extrait Introduction p.4 de l'étude).

Cette étude se centre sur l'identification de zones des villes belges où se concentrent les difficultés socio-économiques. Elle actualise les études précédentes menées en ce sens en mobilisant d'autres données que celles des recensements (enquête socio-économique générale), désormais trop anciens. Un nombre limité d'indicateurs simples, disponibles annuellement et représentatifs des différentes dimensions des difficultés auxquelles peuvent faire face les espaces urbains sont utilisés afin d'obtenir un indice socio-économique synthétique à l'échelle des quartiers. Cet indice est la base principale de délimitation des quartiers défavorisés.

Les données dont dispose l'étude s'étalent sur une période allant de 2003 à 2010, permettant dès lors d'identifier les dynamiques des quartiers défavorisés et des différents aspects de leurs difficultés (chômage, revenus, importance des populations allochtones, etc.). Afin de comprendre ces dynamiques, l'étude a aussi cartographié et analysé les migrations, en distinguant les migrations extérieures et intérieures, et en prenant en compte le statut social des migrants.



PRECARITE

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

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

TYPOLOGIE DES QUARTIERS EN DIFFICULTÉS

PRIORITES ET ENJEUX

- Répondre aux éventuels nouveaux besoins de la population locale et aux demandes plus spécifiques au regard du type de population présentes dans le POT :

--> les personnes âgées : créer des logements et des services spécifiques ou développer des structures mixtes avec les populations jeunes, ...

--> la petite-enfance : créer de nouvelles places en crèches ?

--> les jeunes : créer de nouvelles écoles et de nouveaux équipements.

- Créer de nouveaux espaces verts et de loisirs
- Décloisonner le site de l'OTAN-Défense afin notamment d'assurer un lien économique, social et physique avec les quartiers du POT
- Redynamiser les quartiers résidentiels du POT flamand , à travers quelles fonctions ?
- Favoriser l'emploi des jeunes dans le POT

05 /
LOGEMENT



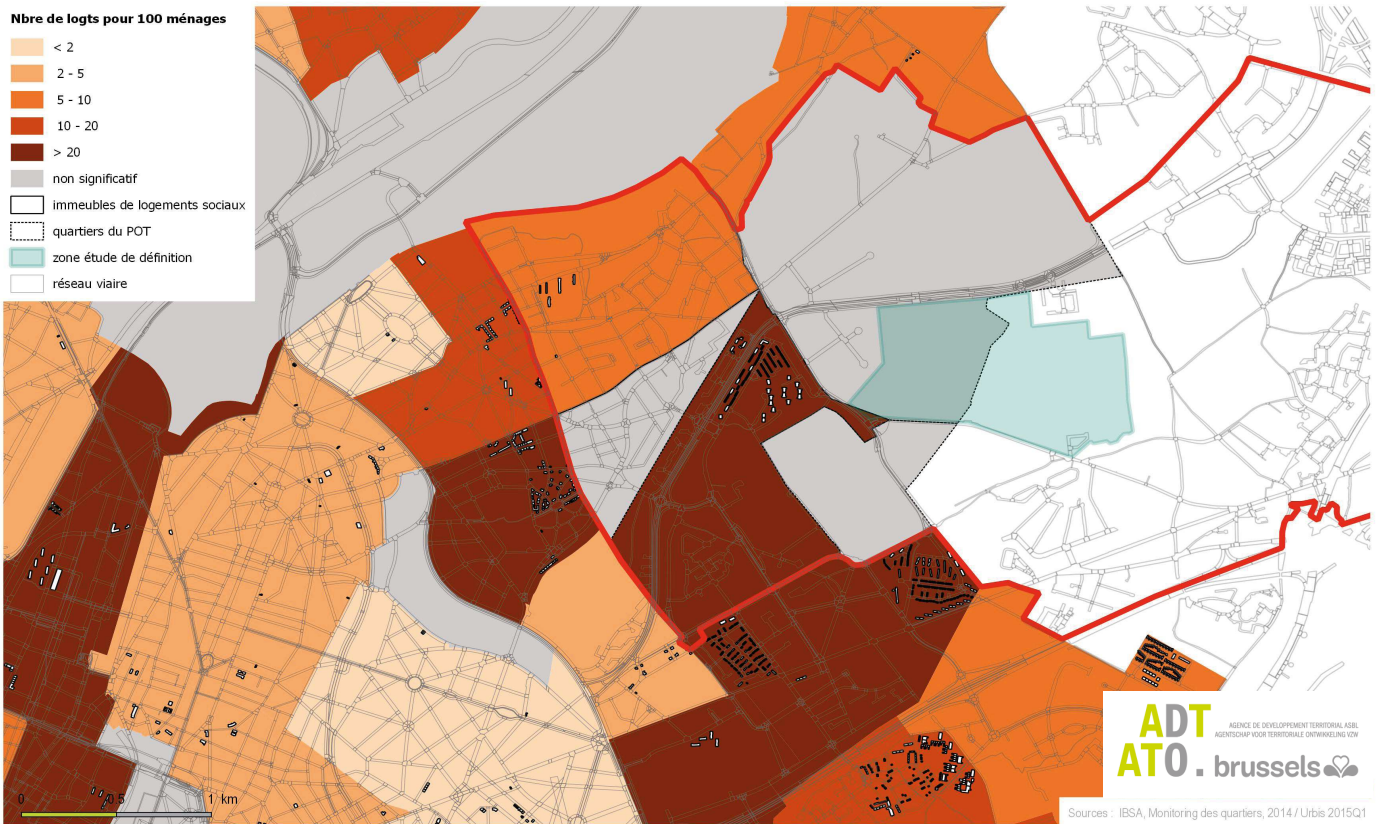
CONSTATS

- *La fonction logement tient une place importante.*
- *Une typologie variée de logements.*
- *Une part importante de logements sociaux.*
- *De grands quartiers résidentiels pavillonnaires.*
- *Une production dynamique de logements à l'Ouest.*
- *Des potentialités pour la reconversion de bureaux en logement.*

PART DES LOGEMENTS SOCIAUX

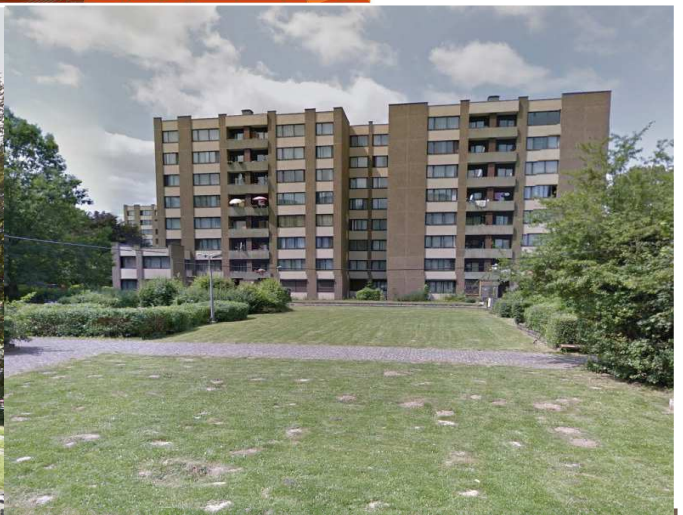
Nbre de logts pour 100 ménages

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- > 20
- non significatif
- immeubles de logements sociaux
- quartiers du POT
- zone étude de définition
- réseau viaire



ADT AGENSIE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
ATO AGENSCHAAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING VZW
 . brussels

Sources : IBSA, Monitoring des quartiers, 2014 / Urbis 2015Q1



TYPOLOGIE DU LOGEMENT

Le logement a une place importante dans les fonctions présentes dans le POT et se caractérise par une typologie assez variée, notamment du côté d'Evere. Le logement est aussi caractérisé par un fort contraste entre l'Est et l'Ouest du POT.

Hormis l'habitat classique bruxellois de type maison unifamiliale de 2 étages (subdivisée ou non) qui est assez répandu dans le centre d'Evere et le long des axes routiers locaux (chaussée de Louvain, de Haecht et en partie à Sint-Stevens-Woluwe), on retrouve certaines spécificités.

UNE PART IMPORTANTE DE LOGEMENT SOCIAL CÔTÉ BRUXELLOIS

NOMBRE DE LOGEMENT SOCIAL POUR 100 MÉNAGES ET LOCALISATION

< carte ADT

Comparé aux moyennes régionales et communales, le logement social y est fortement représenté : 9,6% en moyenne pour le POT côté bruxellois pour 7,2% en Région bruxelloise en 2014.

Les logements sociaux sont principalement concentrés du côté everois et notamment dans le quartier Léopold III avec 21,4 logements sociaux pour 100 ménages.

On retrouve les grandes cités de logement social (petites maisons individuelles et tours) de la SLRB «Everecity» (ex Germinal I et II), ainsi que différents bâtiments construits plus récemment.

Une autre cité de logement social, «Ieder Zijn Huis», est implantée dans le quartier Paix.

Du côté flamand, le logement social est très peu représenté avec seulement 3,7% pour la Commune de Zaventem en 2007 équivalent à 460 unités au total (source: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zaventem).

Néanmoins, la politique flamande du logement prévoit d'élargir l'offre en logement social. Le décret concernant la politique foncière «Grond en panden» du 27 mars 2009, impose à chaque commune un «objectif social obligatoire» («bindend sociaal objectief BSO»). Cet objectif correspond à une augmentation du nombre de logements sociaux locatifs de 1,6% par rapport au nombre de ménages au regard de la mesure de référence de l'offre en logement social (en date du 31/12/2007). L'objectif est plafonné à 9% de logements sociaux locatifs par commune.

PHOTOS LOGEMENTS SOCIAUX QUARTIER LEOPOLD III

< photos ADT, Google street view



TYPOLOGIE DU LOGEMENT

LOGEMENTS PAVILLONNAIRES, SINT-STEVENSWOLUWE

< photos ADT, Google street view

UNE FORTE PROPORTION D'HABITAT PAVILLONNAIRE DU CÔTÉ DE SINT-STEVENSWOLUWE

Selon des calculs réalisés par l'ADT (voir tableau ci-dessous), on constate que 29% du bâti présent à Sint-Stevens-Woluwe est composé par du logement de type lotissement.

TYPOLOGIE DES ZONES BATIES	M ²	%
Bâti dense de front de voirie	253307	10,4
Bâti moyennement dense non structuré	381952	16
Bâti moyennement dense très structuré (lotissement, cité...)	704500	29
Bâti moyennement dense, bâtiments de surface moyenne (bureaux...)	689412	28,5
Bâti moyennement dense, très structuré, bâtiments de haute taille (tour)	79264	3,2
Bâti moyennement dense, bâtiments de grande surface et parking (zone commerciale)	307103	12,7

source: calculs ADT sur base photo aérienne, 2016

Les anciens chemins de campagne ont été au fil des ans investis par de l'habitat résidentiel pavillonnaire (maisons de 3 à 4 façades, avec jardin).

Dans une moindre mesure, ce type de logement s'est aussi développé au sud du quartier Léopold III.

DES IMMEUBLES A APPARTEMENT (TOURS ET PETITS IMMEUBLES)

IMMEUBLES A APPARTEMENTS

< photos ADT

On observe plusieurs immeubles à appartements assez récents (80-90 et 2000), de taille moyenne (2 à 5 étages), mais aussi des tours de plus de 10 étages dans les quartiers Paix et Léopold III. On retrouve aussi quelques immeubles de ce type du côté de Sint-Stevens-Woluwe.

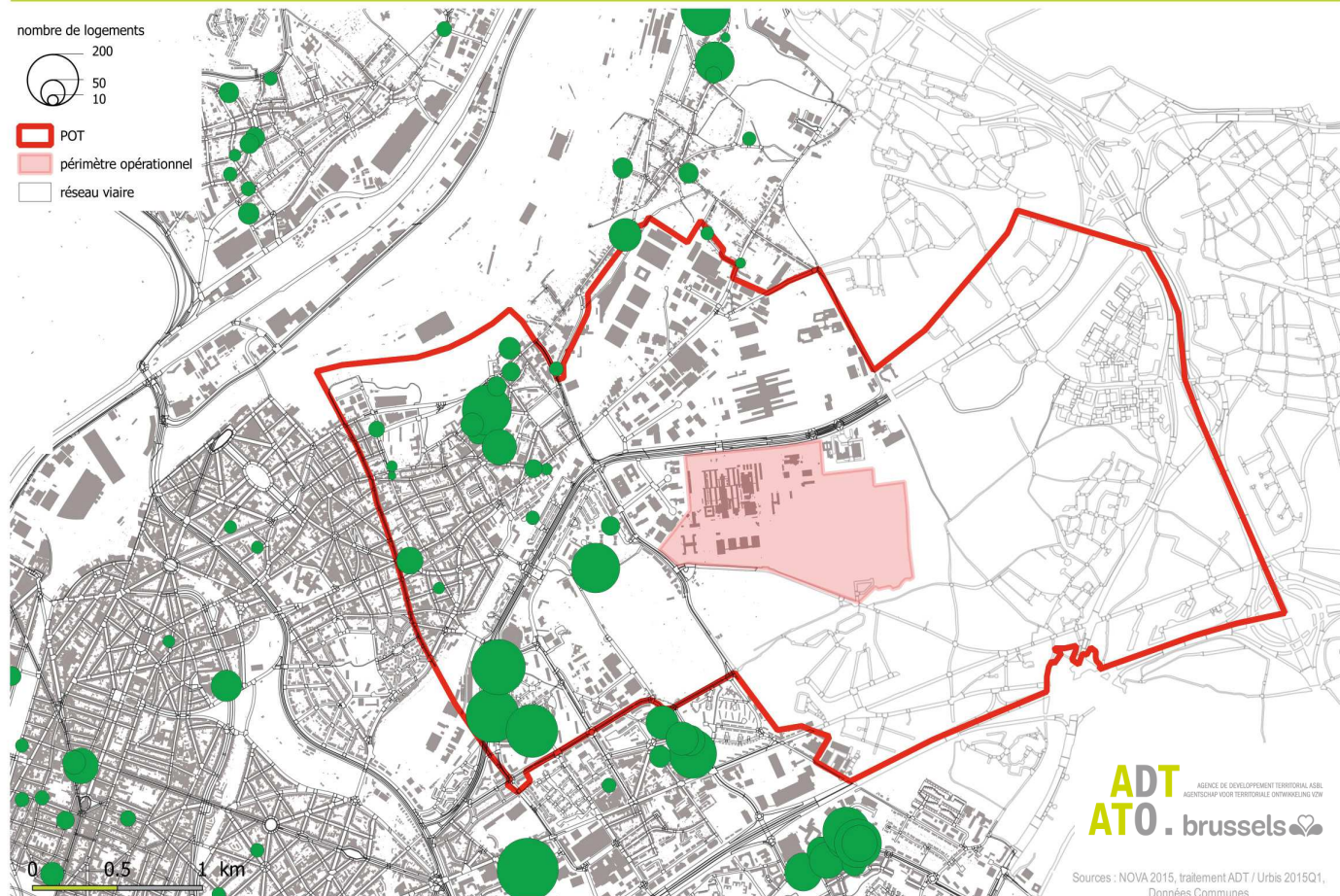
Les logements de grande taille ne sont pas suffisants. On les retrouve seulement dans le logement de type social. De plus, le nombre de maisons unifamiliales a tendance à diminuer du fait des subdivisions.

UNE PRODUCTION DYNAMIQUE

Depuis 2010, 25 projets de logements ont été programmés dans le POT (voir carte projets de logements, source NOVA 2015 et rencontres communes). Ces projets sont exclusivement localisés du côté bruxellois.

Au total, ce sont près de 1.400 logements (en comptant +/- 2 personnes par ménages cela équivaut à près de 3.000 habitants supplémentaires) qui sont et seront construits pendant la période 2010-2020.

PROJETS DE LOGEMENTS DEPUIS 2010



SAMENVATTING BSO GEMEENTE ZAVENTEM				
BESTAAND				
Sociale huurwoningen volgens de nulmeting 31/12/2007		460		
Aandeel sociaal huuraanbod volgens de nulmeting		3.71%		
Huishoudens op 01 januari 2008		12.388		
TE VERWEZENLIJKEN			Gerealiseerd sinds nulmeting	Nog te realiseren tegen 2020
Sociale koopwoningen (bijkomend te realiseren tegen 2020 volgens de verdeling van de deputatie van Vlaams-Brabant op 19 april 2012)	Publieke sector minimum	97	0	97
	Privé sector maximaal	21	0	21
Sociale kavels (bijkomend te realiseren tegen 2020 volgens de verdeling van de deputatie van Vlaams-Brabant op 10 december 2009)		5	0	5
Sociale huurwoningen (bijkomend te realiseren tegen 2020 volgens het wijzigingsdecreet van 23 december 2011)		218	23	195
				Op stapel
				110

PROJETS DE LOGEMENT

PROJETS DE LOGEMENTS DANS LE POT DEPUIS 2010

< carte et photos ADT v



Ces opérations immobilières représentent avant tout des immeubles à appartements, de 10 à plus de 200 logements.

- 5 projets dépassent les 100 logements (1 dans le quartier Paix et 4 dans le quartier Léopold III) dont 2 comptent plus de 200 logements;
- 16 projets comptent entre 10 et 50 logements, principalement dans le quartier Paix;
- 1 seul projet de petite taille est prévu dans le quartier Industrie-OTAN;
- 305 logements sociaux sont réalisés ou programmés par la SLRB;
- 1 projet de logements moyens acquisitifs de 35 unités sera réalisé par Citydev.

Sur la totalité des logements prévus, plus de 1.000 sont construits par le secteur privé. Les 2 plus gros projets privés seront réalisés dans le cadre de la reconversion d'immeubles de bureaux, rue de Genève dans le quartier Léopold III (ces opérations sont toujours accompagnées par la réalisation de commerces en rez-de-chaussée).

Dans ces opérations on retrouve aussi des logements de standing destinés à accueillir de nouvelles populations de type « eurocrates ».

Si l'on regarde les projets prévus au-delà du POT, au sud d'Evere et à Haren, qui pourraient avoir un impact sur les nouveaux services dont les populations arrivante auront besoin, on peut ajouter plus d'un millier de logements supplémentaires (une centaine de logements déjà construits et plus de 500 logements projetés à Haren et près de 600 logements créés ou programmés dans le sud d'Evere).

Du côté du POT flamand, aucun projet de logement n'est prévu. Pour la Commune de Zaventem (hors POT), 195 logements sociaux seront réalisés d'ici 2020 (110 logements sont en cours). A cela s'ajoutent 40 logements de type maison individuelle, destinés à l'accueil de militaires.

Il est à noter par ailleurs que les projets de logement entraînent souvent d'importantes modifications de la circulation et de la morphologie urbaine. Les nombreuses barrières urbaines qui y sont présentes accentuent les difficultés de réalisation de ce type de projets.

Aujourd'hui différents projets de logement se réalisent indépendamment du futur développement du site de l'OTAN-Défense. Il est à noter que la création de liens directs avec ces projets déjà réalisés deviendra plus compliquée par la suite.

PROJETS DE LOGEMENTS A ZAVENTEM

< source: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zaventem

PRIORITES ET ENJEUX

- *Augmenter la production de logements :*
 - *cibler les logements moyens et privés.*
 - *cibler les logements pour personnes âgées ou les logements intergénérationnels.*
 - *s'assurer d'un logement qualitatif.*
- *Préserver les maisons unifamiliales pour répondre aux besoins en grands logements.*
- *Conserver le caractère résidentiel et les espaces ouverts de Sint-Stevens-Woluwe et concentrer le développement de la fonction logement dans les zones résidentielles déjà existantes.*

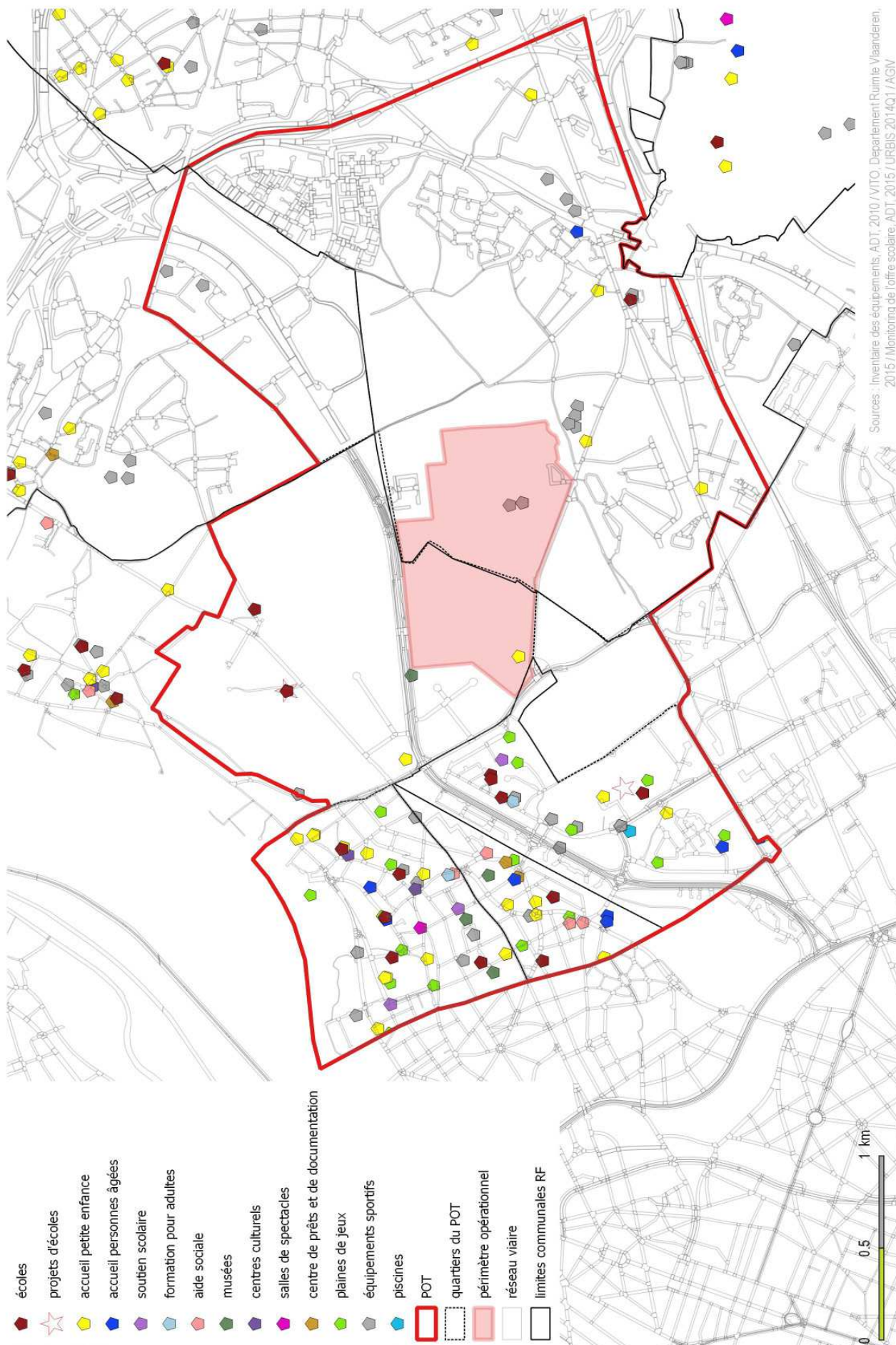
06 /
EQUIPEMENT



CONSTATS

- *Un fort contraste Est/Ouest dans l'offre quantitative en équipements, notamment socioculturels.*
- *Une offre suffisante du côté bruxellois pour couvrir les besoins actuels, hormis en places d'accueil de la petite enfance.*
- *Une offre potentielle de reconversion de bureaux en équipements.*
- *Une qualité de certains équipements à améliorer.*
- *De nombreuses structures d'accueil pour personnes âgées.*
- *Un manque d'équipements culturels au sud du POT.*

EQUIPEMENTS ET SERVICES A LA POPULATION



L'OFFRE EN EQUIPEMENTS

Du côté bruxellois, l'offre quantitative en équipement de base (écoles, crèches, sportifs,...) apparaît comme satisfaisante. Par contre, à l'échelle du POT il existe un contraste très net entre l'offre du côté Ouest (très urbanisé) et celle du côté Est (moins dense). Le caractère fortement résidentiel de Sint-Stevens-Woluwe et la présence de grandes zones d'activités à Diegem et dans le quartier Industrie-OTAN expliquent en partie cette situation.

A cela s'ajoute une demande croissante en logements et en équipements notamment pour les adolescents et pour les seniors dans le quartier de Haren, qui se trouve à proximité directe du POT.

LES EQUIPEMENTS DE L'OTAN-DEFENSE

Bien que les sites actuels de l'OTAN-Défense soient principalement occupés par des bureaux, ils disposent aussi de divers services et d'équipements :

- sur le site de l'OTAN, on retrouve de nombreux équipements sportifs: bowling, squash, piscine,... Ces équipements restent cependant réservés au personnel de l'OTAN et devraient être démolis, puis reconstruits lors de son déménagement sur le nouveau site (un supermarché, une pharmacie, des commerces et des services horecas sont aussi présents sur le site).

Selon le PPAS Da Vinci, ces installations limitent l'influence bénéfique de l'OTAN sur le commerce avoisinant et, de manière plus générale, sur la vie urbaine environnante puisqu'ils n'incitent pas les employés du site à utiliser les équipements extérieurs.

- dans le quartier Reine-Elisabeth, on retrouve un complexe sportif, une chapelle, une bibliothèque, une crèche. Ces équipements sont réservés aux employés du site de la Défense mais peuvent sous certaines conditions être accessibles, notamment aux écoles.

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

LES EQUIPEMENTS ET SERVICES A LA POPULATION



L'OFFRE EN EQUIPEMENTS

L'OFFRE SCOLAIRE

Du côté bruxellois, 13 écoles (7 francophones et 6 néerlandophones) sont présentes dans le POT, dont 2 écoles secondaires (1 francophone et 1 néerlandophone).

Du côté flamand, le POT compte seulement 1 école d'enseignement fondamental localisée à Sint-Stevens-Woluwe (aucune école dans le quartier de Diegem). Cependant, selon le schéma directeur de Haren, beaucoup d'équipements scolaires sont localisés aux abords du POT, ce qui permet d'accroître l'offre de proximité. La commune de Zaventem compte 6 écoles d'enseignement fondamental, situées dans les noyaux villageois et 3 écoles secondaires. La Commune de Machelen compte 4 écoles primaires dont 2 sont relativement proches du site (environ 3 à 4 km) ainsi qu'une école secondaire technique et professionnelle. Haren compte 3 écoles fondamentales.

Aucune école ne se trouve à proximité immédiate de l'ancien site de l'OTAN. Pour accéder à l'école la plus proche, il faut souvent parcourir au moins 1 km. De plus, d'importantes «barrières urbaines» (zoning industriel, grand axe routier, cimetière,...) limitent l'accès vers ces implantations scolaires.

LES PROJETS D'ÉCOLES

Selon l'étude du PPAS Da Vinci, le taux d'occupation des écoles (du côté bruxellois) atteint pratiquement son maximum. Les infrastructures sont en effet utilisées à plus de 95 % de leur capacité.

Selon le Monitoring de l'offre scolaire, entre 2010 et 2016, 596 places supplémentaires ont été créées ou sont programmées dans le fondamental (dont 371 sont réalisées en structures modulaires). Ces places sont réparties sur 5 écoles, dont 3 sont localisées dans le quartier Léopold III.

D'ici 2020, 550 places fondamentales supplémentaires sont prévues dans le POT : 350 dans le quartier Léopold III et 200 dans le quartier Industrie-OTAN (450 places secondaires seront aussi créées à Haren, hors POT).

Parmi les nouvelles places, 150 places maternelles d'enseignement spécialisé ont été créées dans le quartier Léopold III.

EQUIPEMENTS SCOLAIRES EXISTANTS

< photo ADT, Google street view



	Pop.scolaire.fond 2013	Places 2013	Besoins 2013	Places créées / programmées 2014-2020	Places 2020	Besoins 2020
Paix	1689	1401	-288	0	1401	-288
Conscience	1015	1320	305	0	1320	305
Industrie-Otan	40	422	382	50	472	432
Avenue Léopold III	940	353	-587	675	1028	88
TOTAL POT bruxellois	3684	3496	-188	725	4221	537

Année scolaire 2014-2015

Nbre d'inscrits écoles Zaventem (proche POT)	1843
Nbre d'inscrits école dans le POT (coté Flandre)	527
Nbre total d'inscrits Zaventem (POT et à proximité)	2370

L'OFFRE EN EQUIPEMENTS

Les écoles sont majoritairement localisées dans les quartiers centraux. Une nouvelle école fondamentale francophone s'est toutefois implantée dans le quartier Industrie-OTAN (71 places sont déjà ouvertes). L'«école des Etoiles» a été réalisée via la reconversion d'un immeuble de bureau en équipement scolaire, pour le réseau libre non confessionnel. Le projet intègrera prochainement une école secondaire.

Ce type d'opération peut particulièrement se développer dans ce quartier où la vacance de bureaux est élevée et permet d'offrir un potentiel important de reconversion (voir carte de la vacance, chapitre Economie).

LES BESOINS FUTURS

La confrontation du nombre de nouvelles places scolaires programmées d'ici 2020 avec la population en âge de fréquenter une école fondamentale, montre que dans l'ensemble, les besoins seront comblés par les projets réalisés, notamment par les 675 places créées dans le quartier de l'avenue Léopold III.

Néanmoins, dans le détail, on constate que le quartier Paix gardera un déficit de 288 places en 2020 si aucun autre projet n'est programmé.

Ainsi malgré les écoles existantes et le nombre non négligeable de places programmées, l'offre n'est pas répartie de manière optimale.

La qualité de l'offre scolaire pose aussi question du fait de la suroccupation des établissements.

L'évaluation des besoins futurs ne prend pas en compte l'arrivée de nouveaux habitants (+/- 3.000 habitants supplémentaires sont envisagés) du fait de la construction de nombreux logements dans le POT (voir carte des projets de logement, chapitre Logement) et la programmation de logement lors du réaménagement du site de l'OTAN-Défense. A cette demande potentielle calculée sur les projections démographiques doit alors s'ajouter un nombre non négligeable de demandes en places supplémentaires.

ECOLE DES ETOILES, RECONVERSION DE BUREAUX EN EQUIPEMENT SCOLAIRE

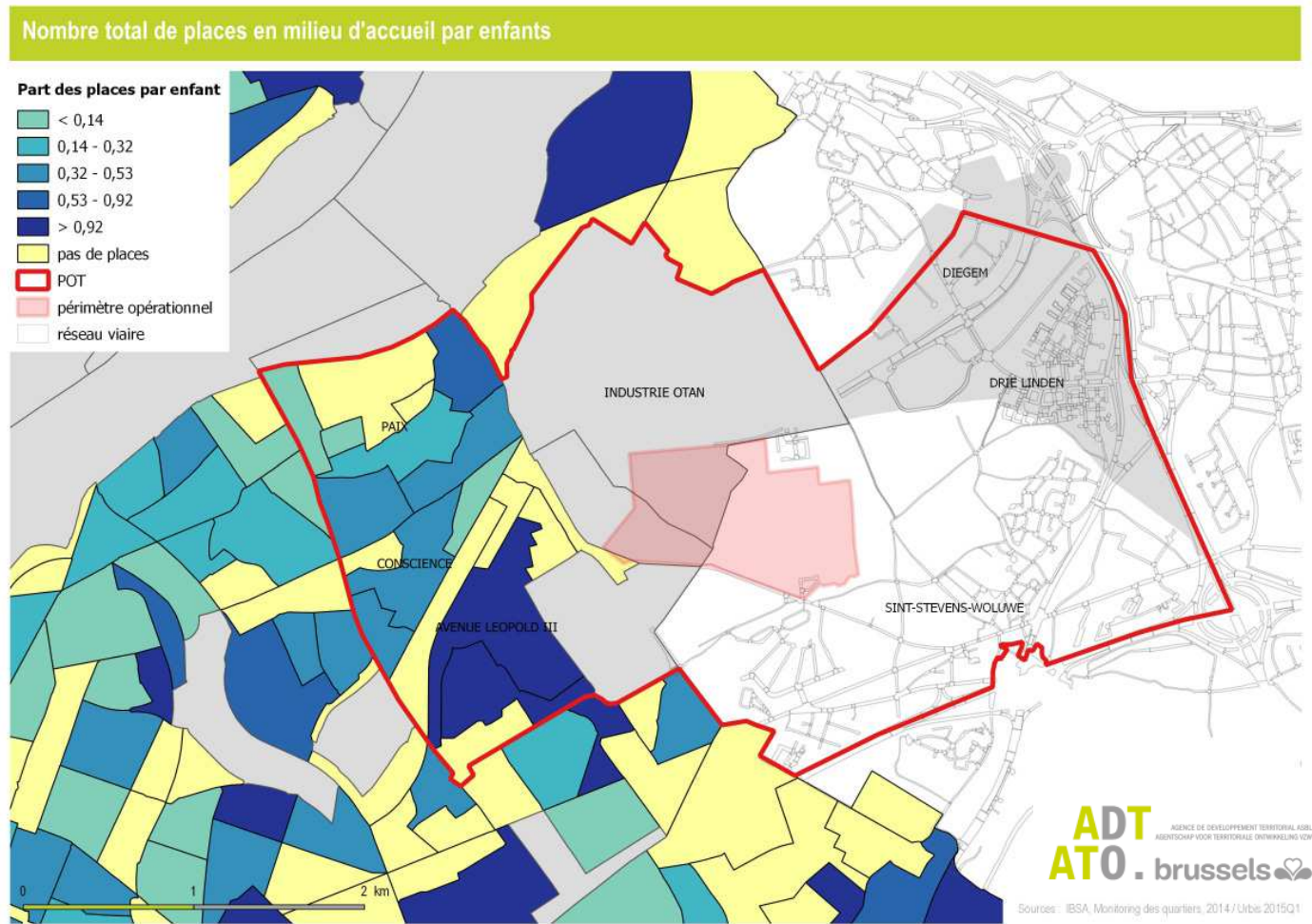
< photo ADT

BESOINS EN PLACES SCOLAIRES FONDAMENTALES D'ICI 2020 (COTE BRUXELLOIS) (valeurs négatives = déficit)

< Monitoring de l'offre scolaire, 2015

NOMBRE D'INSCRITS DANS LES ECOLES (COTE FLANDRE)

< Onderwijsstatistieken, Vlaanderen.be



L'OFFRE EN EQUIPEMENTS

L'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

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

Les quartiers du POT comptent 18 établissements d'accueil de la petite enfance (dont 14 dans les quartiers everois et 4 à Sint-Stevens-Woluwe).

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

En 2014, le taux de couverture du POT côté bruxellois est au-dessus de la moyenne régionale avec un taux moyen de 40% (source IBSA).

Néanmoins, lorsqu'on examine dans le détail la situation des différents quartiers, on constate que les quartiers Conscience et Paix connaissent des taux inférieurs à 30% (respectivement 28 et 29%), correspondant à des besoins d'environ 30 places par quartier). Le quartier Léopold III atteint, quant à lui, un taux supérieur à 60%.

Dans ces quartiers, certains secteurs statistiques (voir secteurs en jaune pâle sur la carte) ne comptent aucune place pour l'accueil de la petite enfance (il s'agit des secteurs Bon Pasteur et Blocs Saint-Vincent dans le quartier Paix et des secteurs situés au nord du quartier Léopold III). Dans le quartier Léopold III, l'offre est concentrée dans seulement 2 secteurs (bleu très foncé sur la carte) tandis que les autres n'ont aucune place (par exemple, les secteurs Germinal I et II).

NOMBRE DE PLACES D'ACCUEIL PAR ENFANTS

< carte ADT



L'OFFRE EN EQUIPEMENTS

L'ACCUEIL POUR LES PERSONNES ÂGÉES

La récente croissance des populations âgées de plus de 60 ans (et notamment les plus de 80 ans), pose la question du besoin accru en structures adaptées à leur accueil.

A Bruxelles, la moyenne régionale de lits disponibles pour l'accueil des personnes âgées est de 8,8 lits pour 100 personnes.

Le POT est assez bien fourni en équipements d'accueil pour personnes âgées. On dénombre 6 établissements au total : 5 établissements du côté d'Evere (équivalent à 512 lits au total) et 1 à Sint-Stevens-Woluwe.

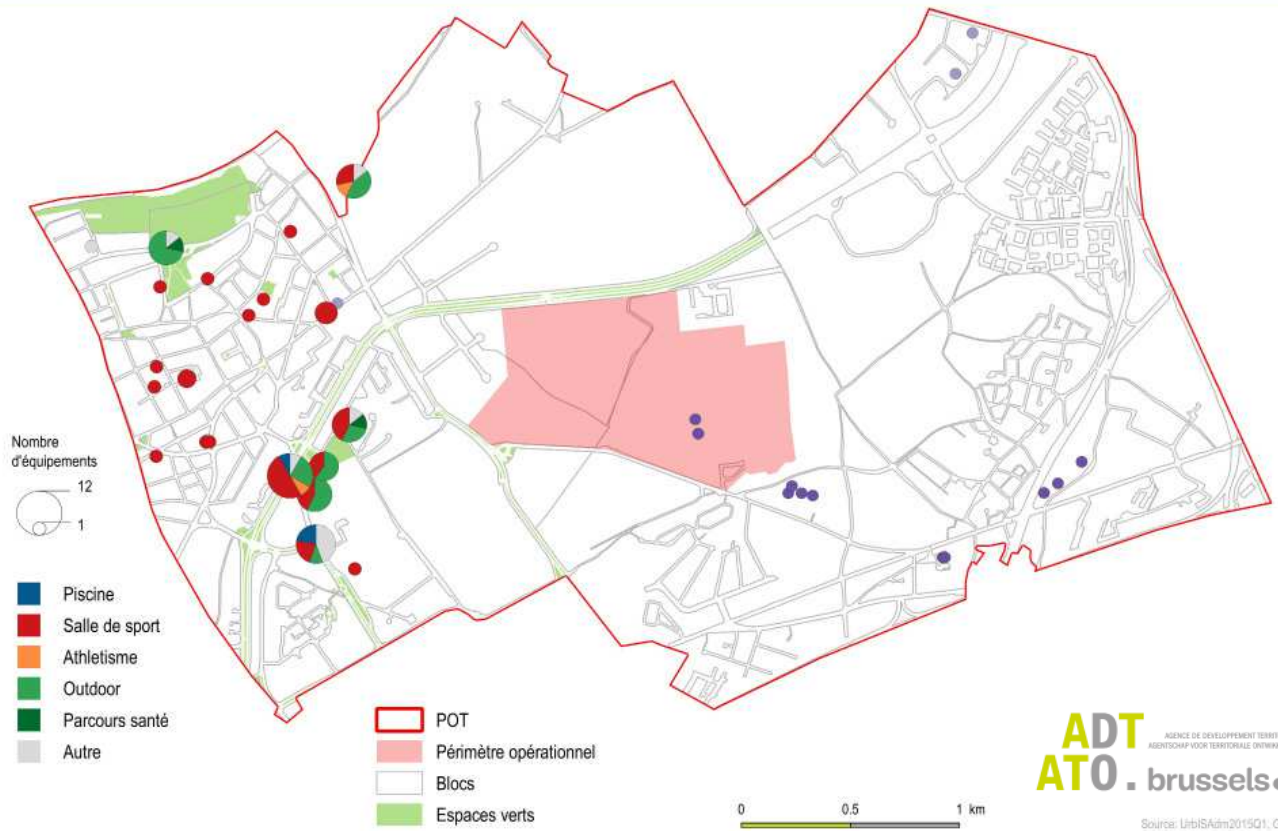
De nouveaux projets ont vu le jour récemment et la demande semble aujourd'hui satisfaite.

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

MAISON DE REPOS

< photo ADT

EQUIPEMENTS SPORTIFS



L'OFFRE EN EQUIPEMENTS

L'OFFRE SPORTIVE ET RECREATIVE

En matière d'équipements sportifs, le POT présente une offre assez variée et répartie de manière un peu plus équilibrée que les autres équipements.

Si l'on détaille l'offre, on retrouve :

- un grand complexe sportif avec un terrain de foot, de tennis, d'athlétisme, une salle multisports ainsi qu'une piscine de 25 m dans le quartier Léopold III;
- plusieurs terrains outdoor dans le quartier Léopold III et un parcours santé;
- une dizaine de salle de sports et un centre de fitness dans les quartiers Paix et Conscience;
- un équipement multisports dans le quartier Industrie-OTAN (salle de sports, athlétisme et terrain outdoor);
- 11 équipements du côté flamand : 2 fitnesscentrum à Diegem et 9 salles de sports à Sint-Stevens-Woluwe.

Le POT compte aussi 15 plaines de jeux et 4 skatepark, tous localisées dans les quartiers everois du POT. Les quartiers Industrie-OTAN et les quartiers de Diegem et de Sint-Stevens-Woluwe n'ont aucun équipement de ce type.

Le Woluweveld qui est très fréquenté par les joggeurs et les promeneurs tout au long de la semaine, peut aussi être identifié comme un équipement sportif et récréatif.

Selon l'analyse du maillage jeux de Bruxelles-Environnement, réalisée en 2015, la Commune d'Evere n'est pas une zone prioritaire pour la création de plaines de jeux, mais la qualité de certaines d'entre elles doit être améliorée (4 au total).

Le quartier Paix est par contre considéré comme prioritaire pour la création d'agora-space et de skatepark. Il faudrait en créer 2 au total. Les autres agora-spaces présents dans le quartier Léopold III devraient être rénovés.

Du côté de Haren, selon le schéma directeur et au regard de l'essor démographique, il existe un manque de structures sportives et récréatives destinées aux adolescents, tel un skatepark. L'étude de Bruxelles-Environnement précise que 2 infrastructures de ce type devraient effectivement être prioritairement installées à Haren.

TYPOLOGIE DE L'OFFRE SPORTIVE

< carte ADT

EQUIPEMENTS SPORTIFS

< photos ADT et Triton asbl



L'OFFRE EN EQUIPEMENTS

L'OFFRE CULTURELLE

L'offre en équipements culturels reprend les musées, les bibliothèques, les centres culturels et les salles de spectacles.

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

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

LES ÉQUIPEMENTS SOCIAUX

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

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

Ce type d'offre est inexistant dans le quartier Industrie-OTAN et du côté flamand.

LES EQUIPEMENTS D'UTILITÉ PUBLIQUE

Il est à noter par ailleurs qu'un projet de crématorium est prévu à proximité du cimetière de Bruxelles (voir carte projets, chapitre Planologie). La Région souhaiterait aussi transformer la déchetterie communale en déchetterie régionale (le projet est actuellement hors du POT mais se pose la question de l'opportunité de créer ce type d'équipement dans les espaces disponibles du POT).

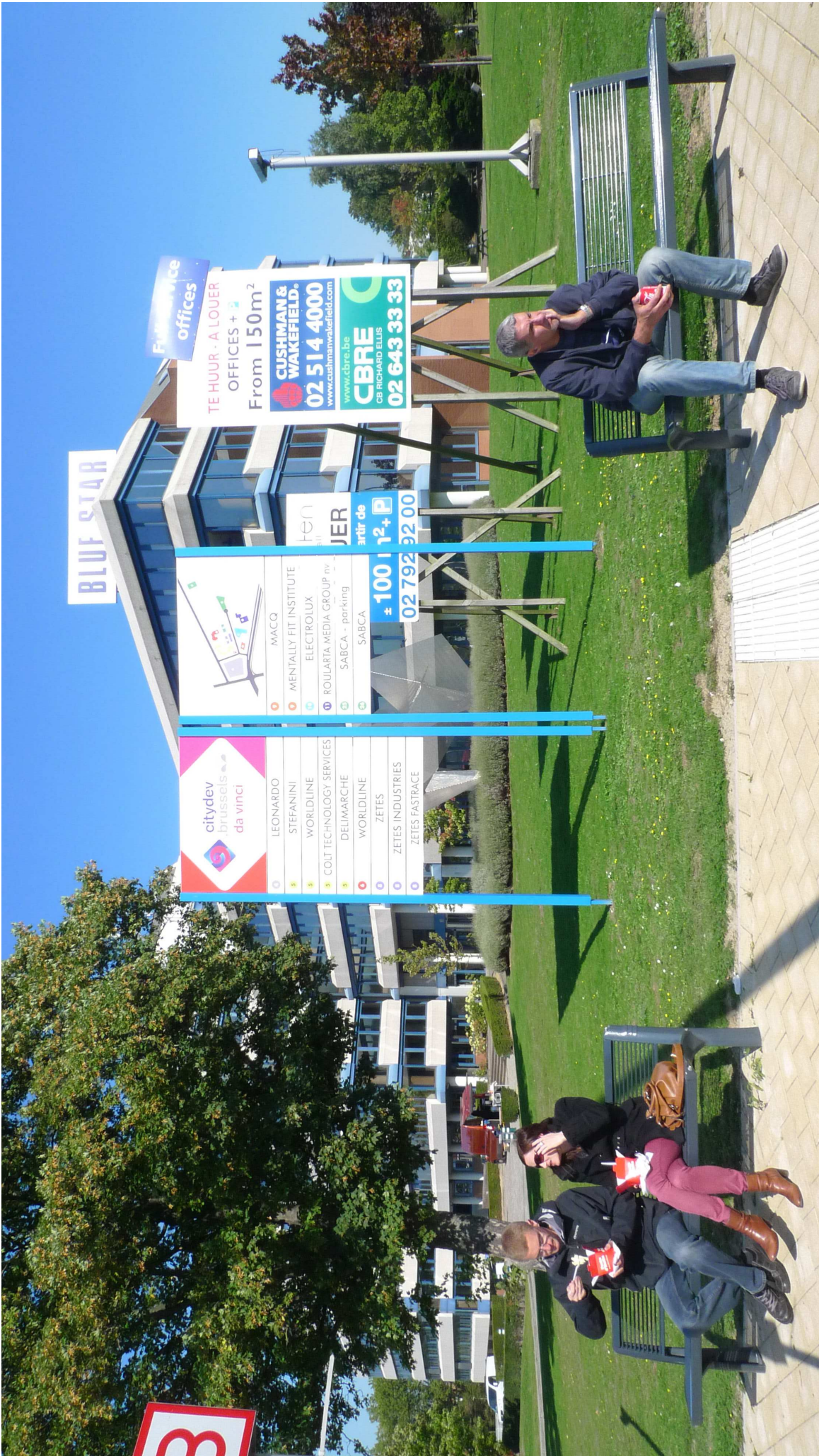
EQUIPEMENTS SOCIOCULTURELS

Ici se pose également la question de l'accessibilité de ces nouveaux équipements.

PRIORITÉS ET ENJEUX

- *Accroître l'offre en services et en équipements sociaux et culturels à destination des personnes âgées, mais aussi pour l'ensemble de la population dans le sud d'Evere et éventuellement à Sint-Stevens-Woluwe.*
- *Prendre en compte les nouveaux besoins en équipements en lien avec les projets de logement et le développement de la ZEMU (potentiellement 3.000 à 4.000 nouveaux habitants) : sportifs, pour la petite enfance, éventuellement scolaires (adaptés aux nouvelles populations, type expatriés).*
- *Ouvrir les équipements (sportifs, crèches, bibliothèques, horeca, ...) de la Défense à la population locale.*
- *Réfléchir aux incidences de l'implantation de nouveaux équipements en termes de circulation et de besoins en parkings.*
- *Créer un grand équipement structurant pour dynamiser le site (par exemple, une Cité de l'aéronautique en lien avec le patrimoine aérien du site, ...)*
- *Mener une analyse sur les besoins en équipements du côté de Sint-Stevens-Woluwe afin d'évaluer l'opportunité de diversifier l'offre.*

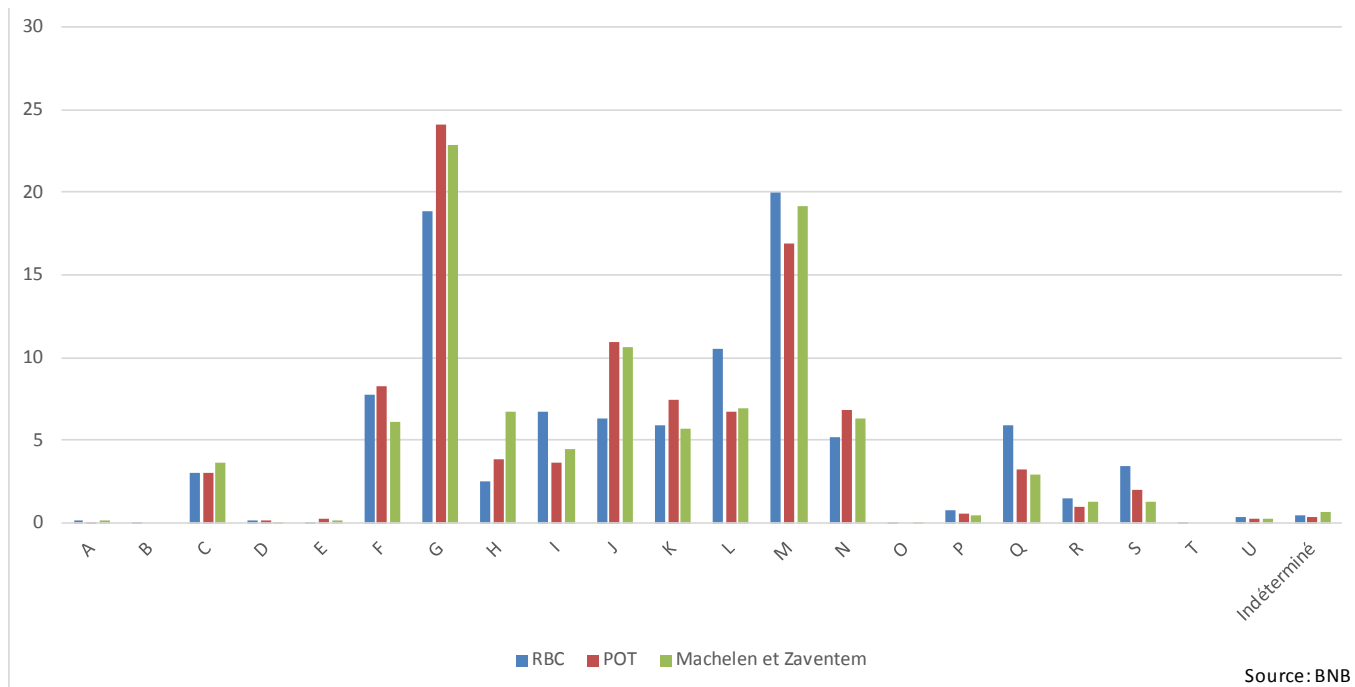
07 /
ÉCONOMIE



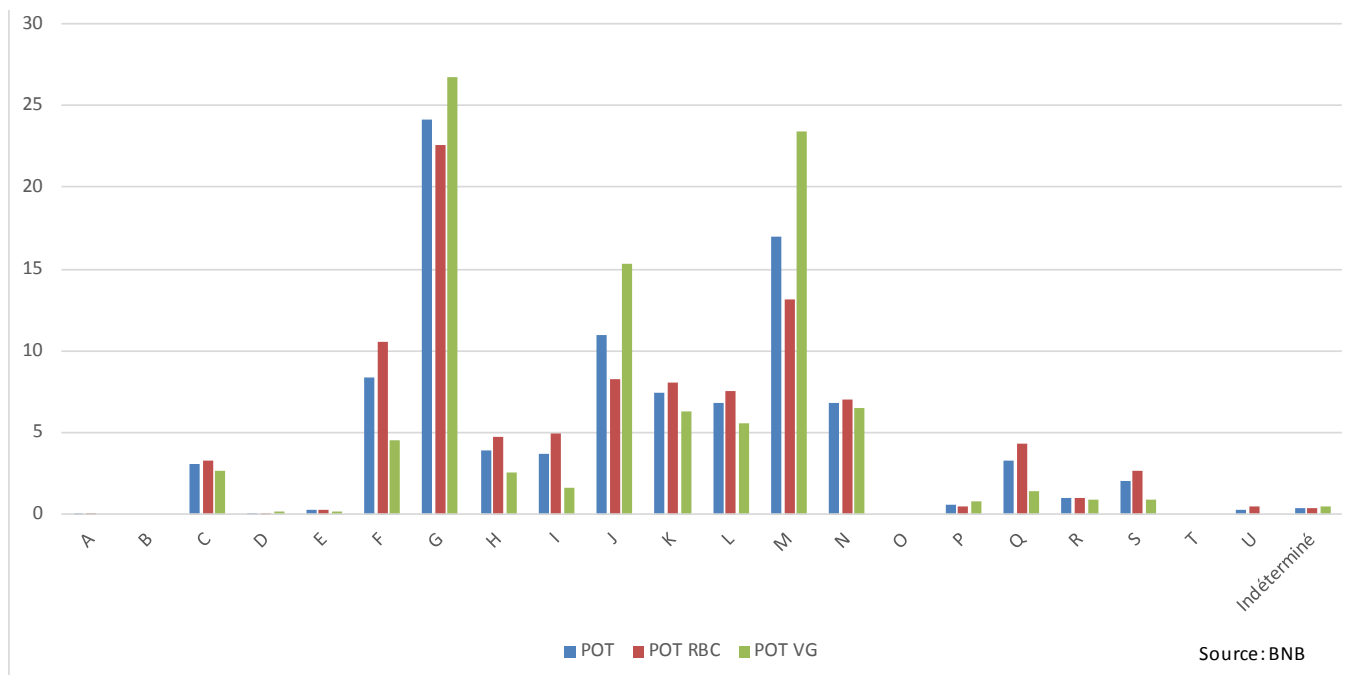
CONSTATS

- *Le POT connaît une dynamique économique importante tant que du côté Bruxellois, que du côté flamand en raison de la présence de grands groupes industriels et de sa position stratégique dans l'espace régional, en entrée de ville et à proximité de Brussels Airport.*
- *Des zonings d'entreprises qui accueillent des secteurs très différenciés (pas de stratégie sectorielle).*
- *Le POT connaît des problèmes de vacance de bureaux: taux d'innoculation élevé, vacance de long terme, vétusté et inadaptation à la demande actuelle.*
- *Les activités commerciales sont peu représentées dans le POT. Il est néanmoins pas opportun d'implanter un centre commercial dans ce périmètre vu l'offre importante, existante ou en projet au Nord de Bruxelles (NEO, U PLace, ...).*
- *Le secteur de l'agriculture est encore actif dans le Woluweveld.*

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



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



ANALYSE SECTORIELLE

SITUATION EXISTANTE

Section Intitulé

A Agriculture, sylviculture et pêche

B Industries extractives

C Industrie manufacturière

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

E Production et distribution d'eau; assainissement, gestion des déchets et dépollution

F Construction

G Commerce; réparation de véhicules automobiles et de motocycles

H Transports et entreposage

I Hébergement et restauration

J Information et communication

K Activités financières et d'assurance

L Activités immobilières

M Activités spécialisées, scientifiques et techniques

N Activités de services administratifs et de soutien

O Administration publique

P Enseignement

Q Santé humaine et action sociale

R Arts, spectacles et activités récréatives

S Autres activités de services

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

U Activités extra-territoriales

DYNAMIQUE SECTORIELLE

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

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

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

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

Les entreprises dans les secteurs de la construction (F), transport et entreposage (H), hébergement et restauration (I), activités financières et assurance (K) et immobilières (L) sont plus nombreuses du côté Bruxellois.

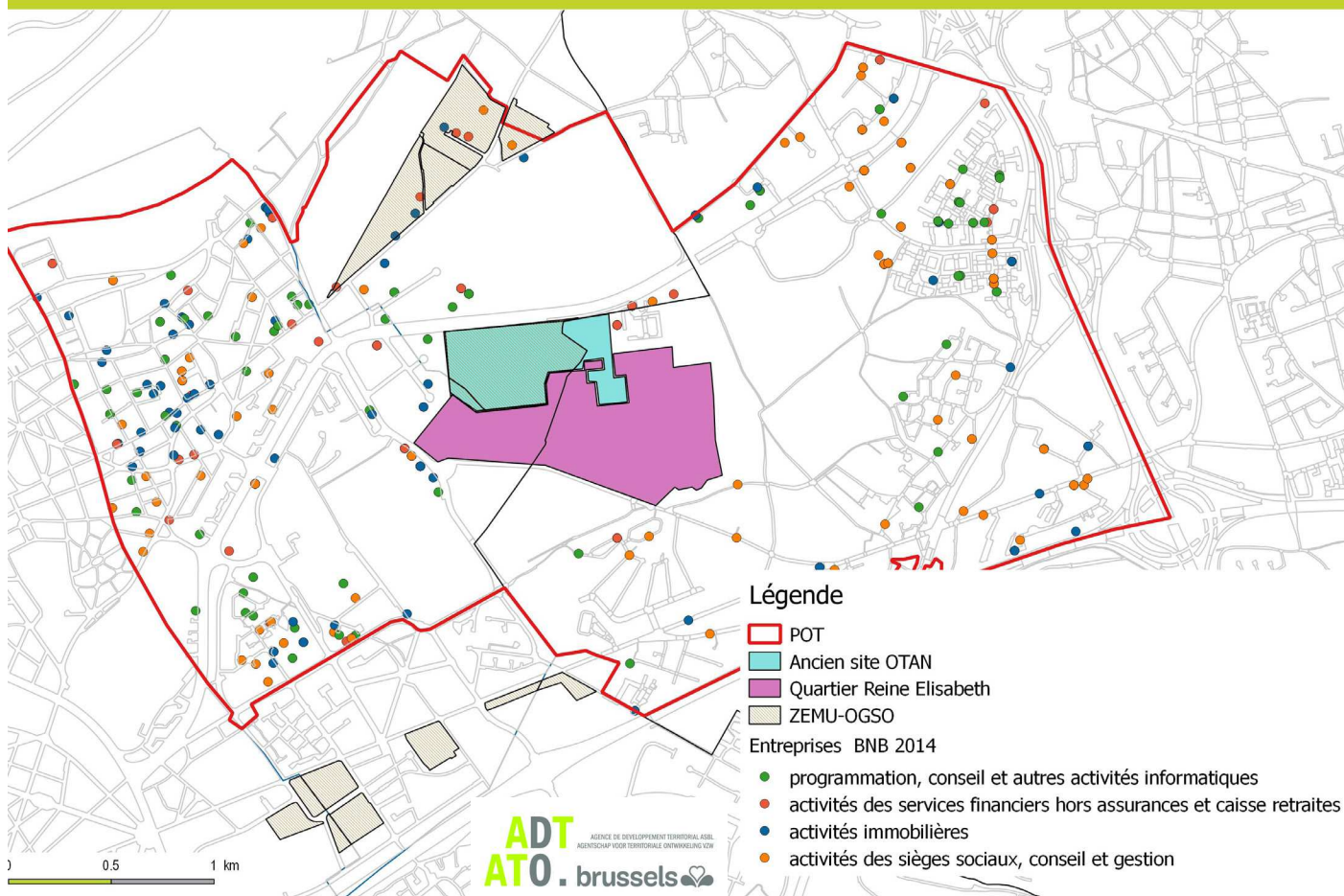
Trois entreprises de construction aéronautique et spatiale sont présentes sur les territoires de la ville de Bruxelles et Zaventem, dont l'entreprise SABCA¹ (2 pôles d'activités) et ASCO Industries.



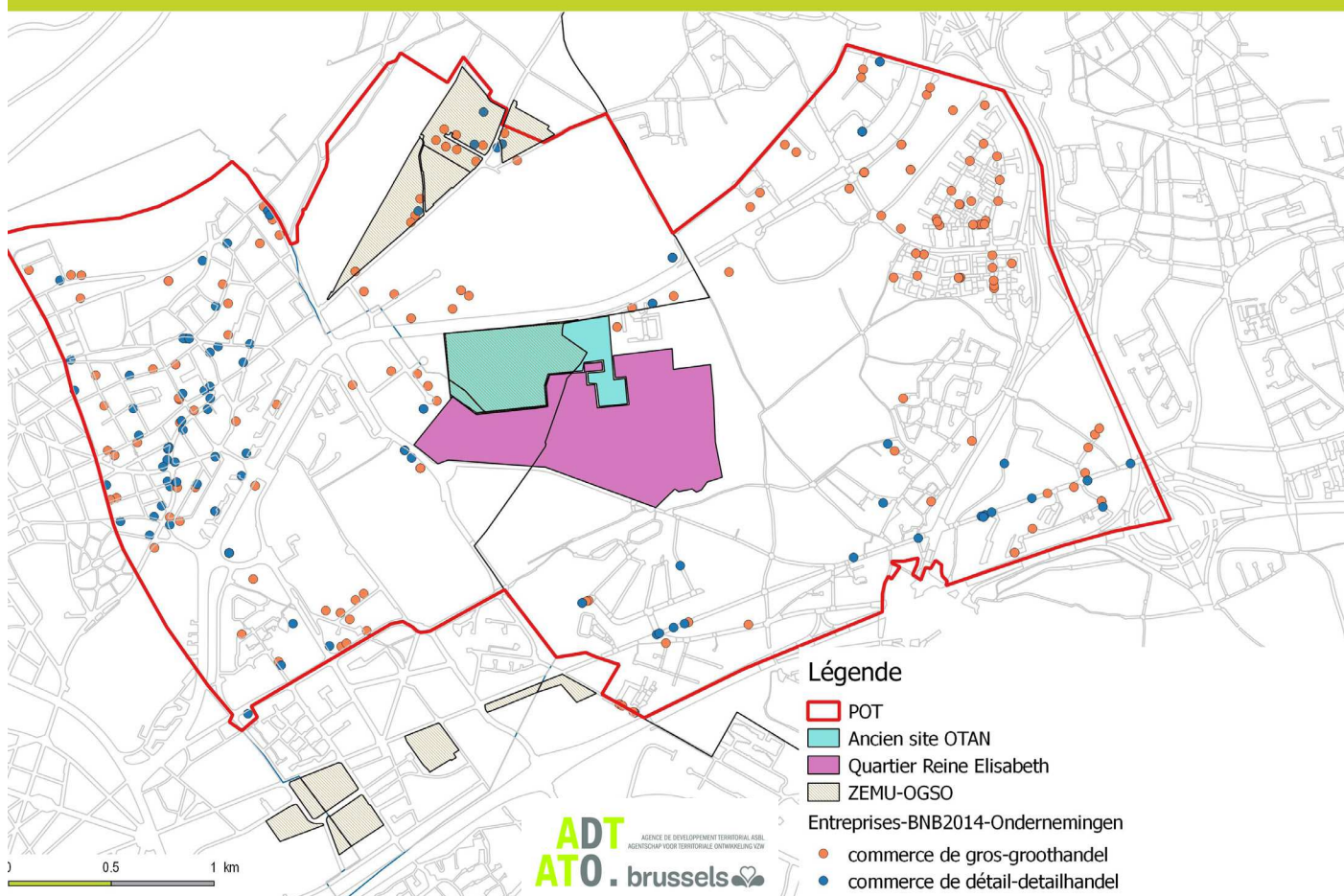
< Source: données banque nationale, 2013

1 SOCIÉTÉ ANONYME BELGE DES CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES

ENTREPRISES BNB, 2014: Secteurs et divisions les plus représentées



COMMERCES DE GROS ET DE DETAIL/GROOT-EN DETAILHANDEL



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

- 46: commerce de gros (G)
- 47: commerce de détail (G)
- 62: programmation conseil et autres activités informatiques (J)
- 64: activités des services financiers hors assurance et caisse retraite (K)
- 68: activités immobilières (L)
- 70: activités des sièges sociaux, conseil et gestion (M).

Les entreprises présentes actuellement sur le site sont assez diversifiées avec la présence de services du type déménageur, grande surface, téléphonie, fablab,... Dans la pratique ceci constitue un véritable atout. Ces entreprises sont complémentaires et créent aussi des synergies en terme de mobilité et d'équipements.

Le Gouvernement, dans sa Déclaration de politique générale, énonce le souhait de mener une réflexion sur la possibilité d'implanter un pôle de compétence numérique et digitale le long du Boulevard Leopold III et de créer ainsi plus de cohérence¹.

Toutefois, pour certaines entreprises, les emphytéoses courent jusqu'en 2035, il n'est donc pas évident selon Citydev de développer un tel cluster à court terme. Da Vinci pourrait accueillir des activités économiques d'une autre nature en deuxième ligne et le pôle de compétence numérique plus à front de boulevard.

LANDBOUWFUNCTIE EN CIRCULAIRE ECONOMIE

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

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

¹ CET OBJECTIF DOIT ÊTRE ÉTUDIÉ ET CONFIRMÉ DANS UNE ÉTUDE DE FAISABILITÉ, EN LIEN AVEC LA DÉFINITION PROGRAMMATIQUE FUTURE DU SITE DE LA DEFENSE.



ZONINGS D'ENTREPRISES

LE SITE DA VINCI

CARACTÉRISTIQUES

ZONE 1, 2, 3,4: ZONING
D'ENTREPRISES CITYDEV DA VINCI

Le site a une superficie de 38,3 hectares, compte environ 42 d'entreprises, 6.000 emplois et la proportion d'employés bruxellois est estimée à 40% (source Citydev, 2015).

ZONE 5 ET ZONE 6: PÉRIMÈTRE
OPÉRATIONNEL (ANCIEN OTAN ET
QUARTIER REINE ÉLISABETH)

LES AMBITIONS DE CITYDEV

Citydev a les ambitions suivantes pour la zone:

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

Source: PPAS DA VINCI

ZEMU

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

P O I N T S N É V R A L G I Q U E S

- site qui date de 1975 et qui commence à être dépassé ;
- grandes parcelles sous-occupées ;
- très faible densité (superficie au sol/superficie du terrain) ;
- pas de BBP → les affectations en ZIU ne permettent pas le b2b²
- mobilité et réaménagement des possibilités de parking
- pas assez vert.

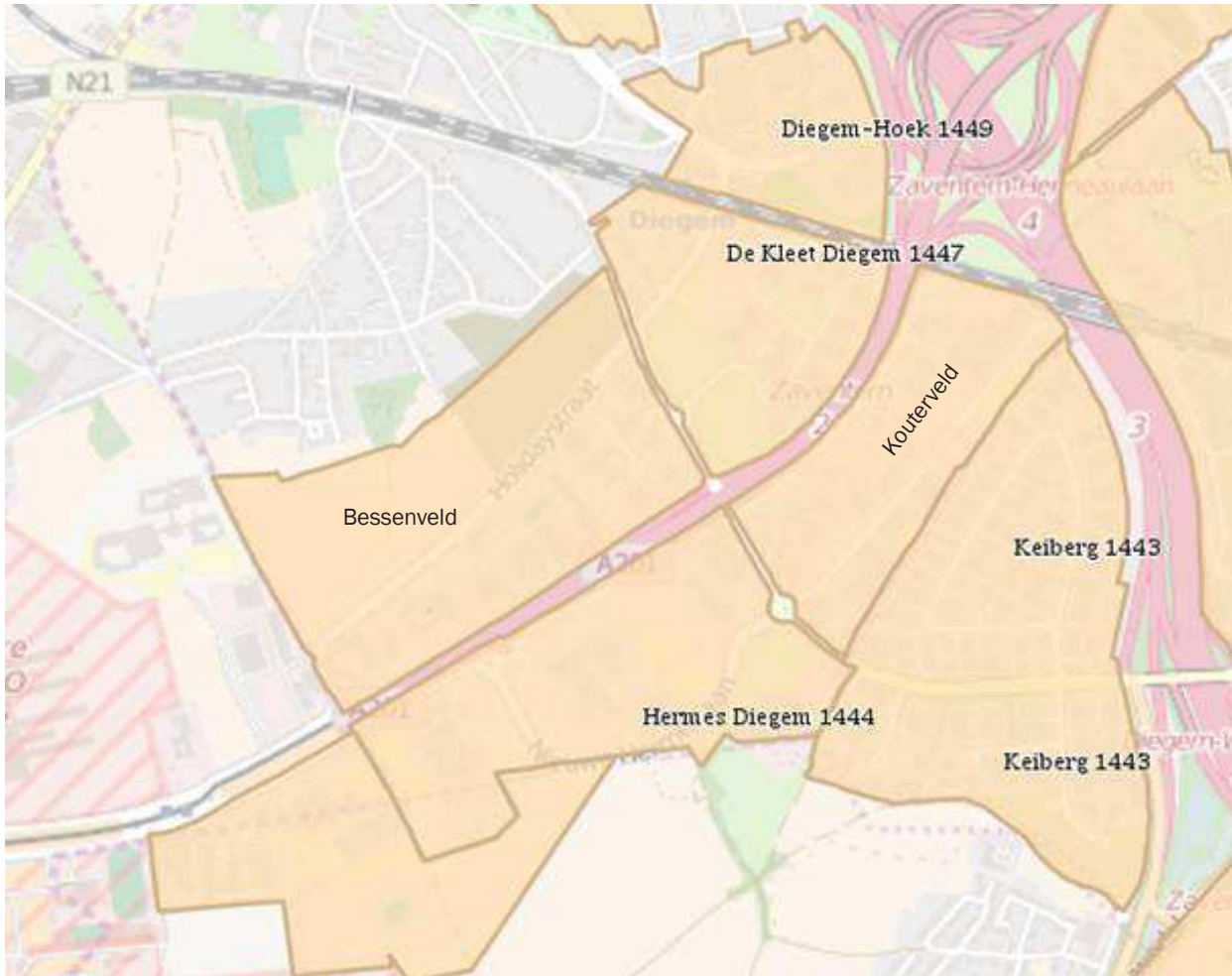
P O I N T S F O R T S

- accessibilité multimodale
 - proximité de l'OTAN et de Brussels Airport
- par ailleurs plus difficile du fait de la multiplicité des propriétaires.

Source : Citydev, 2016

¹ DE LA PART DE CITYDEV AU REGARD DES VOLONTÉS D'EXTENSION DU ZONING DA VINCI

² CITYDEV DEMANDE DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PPAS DE POUVOIR Y ACCUEILLIR ÉGALEMENT DES ACTIVITÉS « BTOB, DANS L'OPTIQUE D'UNE DENSIFICATION DU SITE.)



LES SITES DE KLEET, BESSEVELD, KOUTERVELD, HERMES, BOURGET, KEIBERG:

CARACTÉRISTIQUES

D'après le plan régional, cette zone est destinée aux bureaux et services de haute qualité, quartiers généraux, en lien à la présence de l'aéroport. Selon les affectations juridiques¹ du sol, la relation avec l'aéroport peut aussi bien concerner un lien physique qu'un lien d'image.

Les sites d'activités économiques existants se différencient les uns des autres. Ainsi à Hermes Diegem, des acteurs importants sont présents, tels que 3M et ExxonMobil, mais des parties importantes du site ne sont pas mises à profit. Sur Bessenveld, on trouve des grandes entreprises comme Capgemini, Canon, Deloitte,... mais aussi plusieurs hôtels; un projet est également en cours pour des appartements 'pilotes' (voir chapitre Planologie).

ESTIMATION DES BESOINS EN SITES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN RÉGION FLAMANDE

Il ressort d'un rapport d'analyse « Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen in het Vlaams Gewest » (Estimation des besoins en sites d'activités économiques en Région flamande) que les sites concernés appartiennent à :

- Cluster 3 (jaune) : économie urbaine : Valeurs moyennes pour la répartition de l'emploi entre les secteurs, avec présence supplémentaire du secteur des soins et de l'enseignement. Emploi industriel aussi, et ce dans des entreprises relativement grandes.
- Cluster 5 (brun) : portes régionales : Grande importance des gros sites d'activités économiques, forte représentation d'emplois dans le commerce de gros et la logistique.

On notera entre autres dans le rapport d'analyse l'augmentation progressive de l'emploi salarié dans 'la

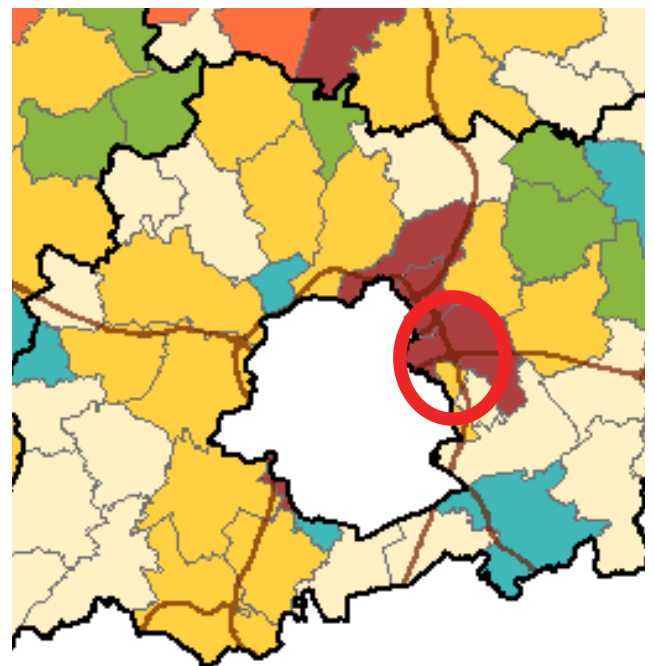
¹ D'UNE PART, LES ACTIVITÉS AYANT UN LIEN PHYSIQUE PEUVENT ÊTRE DES ACTIVITÉS DE TRANSFORMATION OU DE COMMERCE DE BIENS QUI REQUIÈRENT UN TRANSPORT PAR AVION.

D'AUTRE PART, UN GRAND NOMBRE DE DÉPLACEMENTS DE PERSONNES NÉCESSITE LA PROXIMITÉ DE L'AÉROPORT, COMME LES QUARTIERS GÉNÉRAUX D'ENTREPRISES ET DE MULTINATIONALES, LES SALONS ET CONGRÈS À ORIENTATION INTERNATIONALE, LES HÔTELS À VOCATION INTERNATIONALE.

LES ACTIVITÉS LIÉES À L'IMAGE CONCERNENT DES ENTREPRISES QUI, EN RAISON DE LEUR IMAGE, RECHERCHENT UNE PROXIMITÉ À L'AÉROPORT ET À BRUXELLES EN TANT QUE CENTRE DE DÉCISION ADMINISTRATIF ET ÉCONOMIQUE (GRANDS COMPLEXES DE BUREAUX, SIÈGES DE SOCIÉTÉS, ADMINISTRATIONS, CENTRES DE DISTRIBUTION, ENTREPRISES DE HAUTE TECHNOLOGIE). LORS DE L'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE, ON TIENDRA COMPTE DES QUALITÉS PAYSAGÈRES ET NATURELLES DU TERRAIN ET DE L'ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT, MAIS AUSSI DU DÉSENCLAVEMENT DE LA ZONE VIA LES TRANSPORTS EN COMMUN.



ESTIMATION DES BESOINS POUR LES
SITES ECONOMIQUES EN REGION
FLAMANDE



logistique et le commerce de gros' entre 2000 et 2010. Elle ne se prolonge peut-être pas à Halle-Vilvoorde, qui a même connu une baisse absolue (malgré son degré de spécialisation). Cela est dû à la perte d'emplois dans plusieurs grandes entreprises logistiques internationales dans la région de l'aéroport.

Dans la partie est de la périphérie autour de Bruxelles, on a autorisé moins de superficie pour le stockage/l'industrie entre 2009 et 2011, comparativement à la période 2000-2011. Et ceci contrairement à la périphérie ouest de Bruxelles (qui a connu une augmentation entre 2009 et 2011).

POINTS NÉVRALGIQUES DES SITES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN FLANDRE DANS LE POT

MOBILITÉ:

- La zone de groupement de bureaux se situe à un endroit hautement stratégique, à proximité de l'aéroport, du ring de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Les grandes infrastructures et dispositifs de mobilité sont : le tram 62 et son terminus à Eurocontrol, les bus 12 et 21 au départ de Bruxelles et à destination de l'aéroport, la gare RER de Diegem, les entrées et sorties du Ring de Bruxelles, la liaison routière (Avenue Léopold III, A201) avec l'aéroport.
- Les zones sont fortement orientées sur la voiture. La nouvelle ligne du tram 62 améliore l'offre de transports en commun, mais s'arrête à la frontière régionale. Il y a deux lignes de bus directes au départ de Bruxelles. La proximité de la gare RER de Diegem, Zaventem et un peu plus loin la gare ferroviaire de l'aéroport offre un potentiel supplémentaire pour l'usage des transports en commun.
- Autre point névralgique important: les possibilités de traverser les zones et la mauvaise qualité ou la présence fragmentaire de trottoirs et de pistes cyclables. Les zones ont chacune été développées séparément et reliées aux autres zones et routes via l'infrastructure routière. Les trottoirs et pistes cyclables ne sont pas suffisamment présents. Il n'y a pas de système propre pour la structure des chemins. Une meilleure qualité de la structure logique des chemins pourrait améliorer et sécuriser les liaisons avec les jonctions des transports en commun (gare, ligne de tram).

CLUSTER 3 (GEEL): ECONOMIE URBAINE

CLUSTER 5 (BRUIN): PORTES RÉGIONALES

RELATION AVEC L'AÉROPORT :

- Le masterplan pour l'aéroport se fait attendre, vision peu claire de la zone aéroportuaire, peut donner lieu à une concurrence avec les zones de bureaux avoisinantes ;
- Accessibilité améliorée entre l'aéroport et d'autres villes comme Malines, Anvers, Louvain. Les entreprises s'y installent en raison de la liaison rapide avec l'aéroport.

GESTION/MANAGEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES :

- Pas de gestion ou management commun des sites d'activités économiques dans ces zones, contrairement au site Da Vinci où Citydev prévoit une gestion commune;
- Infrastructures dépassées (voiries, égouts, ...);
- Prix élevés, beaucoup sont la propriété de promoteurs immobiliers/investisseurs ;
- Peu d'équipements présents. Il s'agit de zones très mono-fonctionnelles. Quelques hôtels liés à l'aéroport brisent ce modèle;
- Immobilier dépassé : préférence pour les nouvelles constructions à d'autres endroits, donnant lieu à de nombreux déménagements des entreprises entre les zones.

(Source : POM Vlaams Brabant en Agentschap innoveren en ondernemen, Vlaamse Overheid, 2016)

LES EMPLOIS DANS LE POT

EMPLOI, EMPLOYÉS ET SERVICES AUX EMPLOYÉS

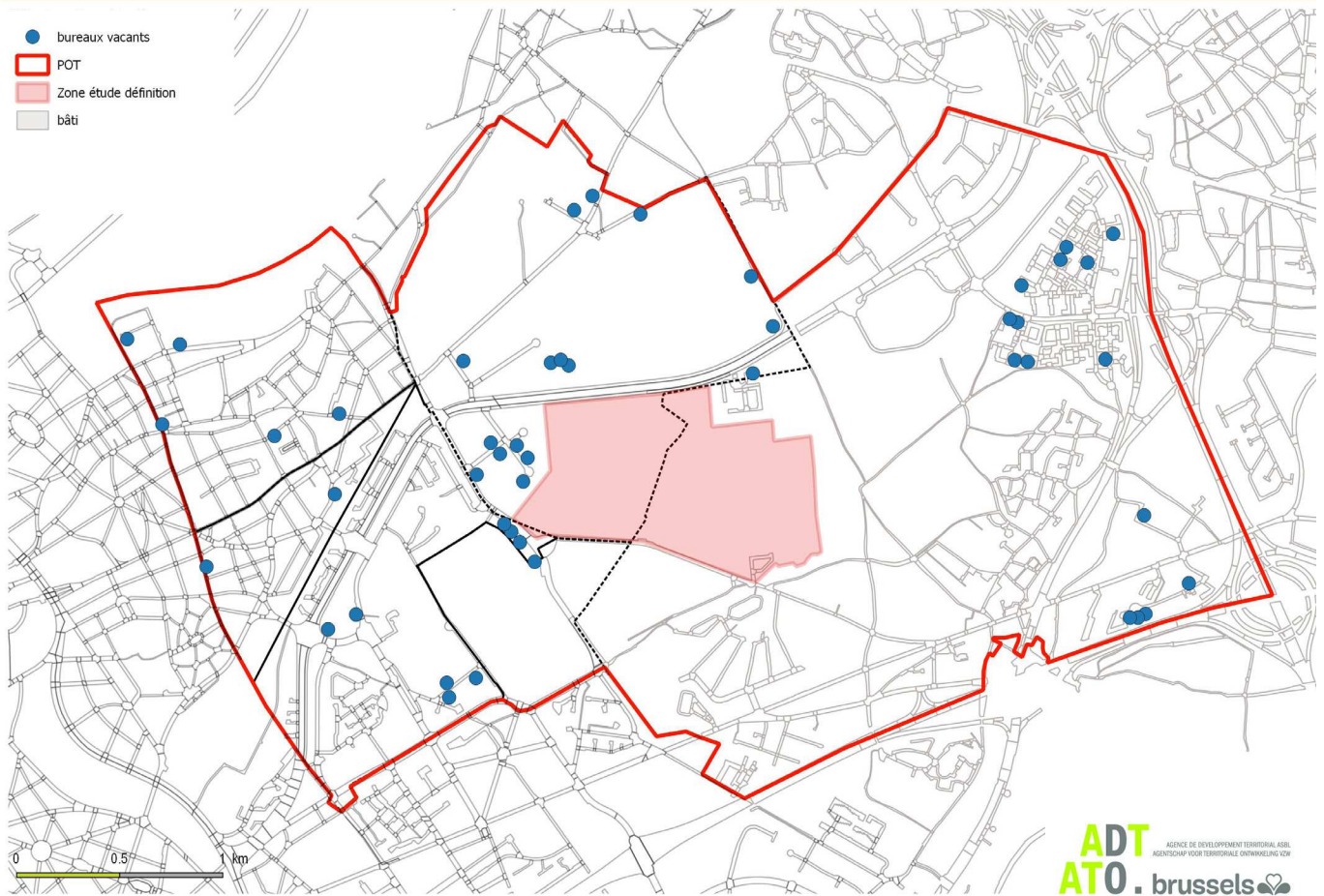
Les principales entités pourvoyeuses d'emplois sur le périmètre du PPAS Da Vinci et ses abords en Région de Bruxelles-Capitale sont:

- la Défense: 3.724 employés dans les différents bâtiments (administration, logistique, HORECA,...), dont 3.544 postes de travail dans les bâtiments administratifs;
- l'OTAN compte +/- 4.000 employés;
- Le parc Da Vinci regroupe 7.232 employés (+654 employés à la SABCA);
- les entreprises à Zaventem et Machelen comptent entre 13.600 et 30.000 employés avec en plus 3 entreprises avec plus de 1.000 employés.

La majorité des employés sur Da Vinci (31%) vient du Brabant Flamand et de la Région de Bruxelles-Capitale (26,2%), 43% viennent du reste du pays (source: PPAS Da Vinci).

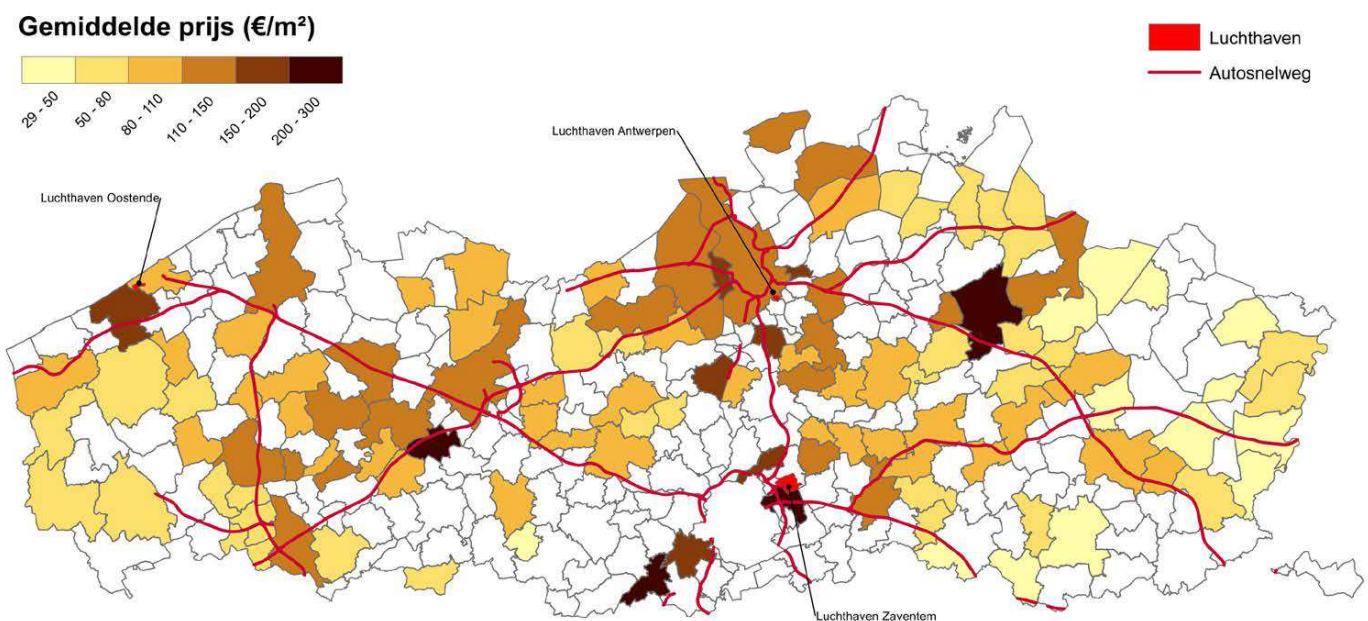
Zaventem et Machelen voient arriver chaque jour un grand nombre de navetteurs bruxellois (l'aéroport international, les pôles d'emploi situés en Région Flamande,...).

VACANCE DES BUREAUX



	location d'immeuble	vente de terrain
région bruxelloise	100 à 150€/m ²	275 à 300€/m ²
région flamande	120€/m ²	150 à 200/m ²

PRIX ACTUELS EN REGION FLAMANDE



source : agenschap ondernemen

LE PROBLÈME DE LA VACANCE DES BUREAUX

LA VACANCE DES BUREAUX

< Carte ADT

Sources: *inventimmo 2015, RWO 2016*

Une des problématiques structurelles du POT est le problème de la vacance des bureaux, que ce soit du côté bruxellois ou du côté flamand. Selon l'Observatoire des bureaux, le taux de vacance pour la 2ème couronne nord-est de la Région de Bruxelles-Capitale s'élevait à 11,7% en 2014 (contre 8,2% pour la total de la Région). Il était de 30 à 37% à Zaventem et Machelen en 2013.

Plus précisément, on compte dans le POT près de 50 bureaux vacants (32 du côté bruxellois en 2015 et 15 du côté flamand en 2016), dont une grande partie est localisée dans le zoning de Citydev à Bruxelles et dans le secteur de Zaventem Industrie du côté de la Flandre (voir carte de la vacance).

Les raisons de la vacance sont principalement liées à la vétusté et à l'inadaptabilité des bâtiments construits dans les années 70-80 (trop grands, pas assez flexibles,...) face aux demandes actuelles. Ce phénomène de la vacance a amené les acteurs économiques à davantage s'orienter, depuis une dizaine d'années, vers la rénovation ou la reconversion (notamment vers l'hôtelier, du côté de la Région flamande). Les nouvelles implantations, quant à elles, diminuent.

La gestion des bâtiments, la revente ou la location est par ailleurs plus difficile du fait de la multiplicité des propriétaires.

PRIX DE L'IMMOBILIER ET DES TERRAINS

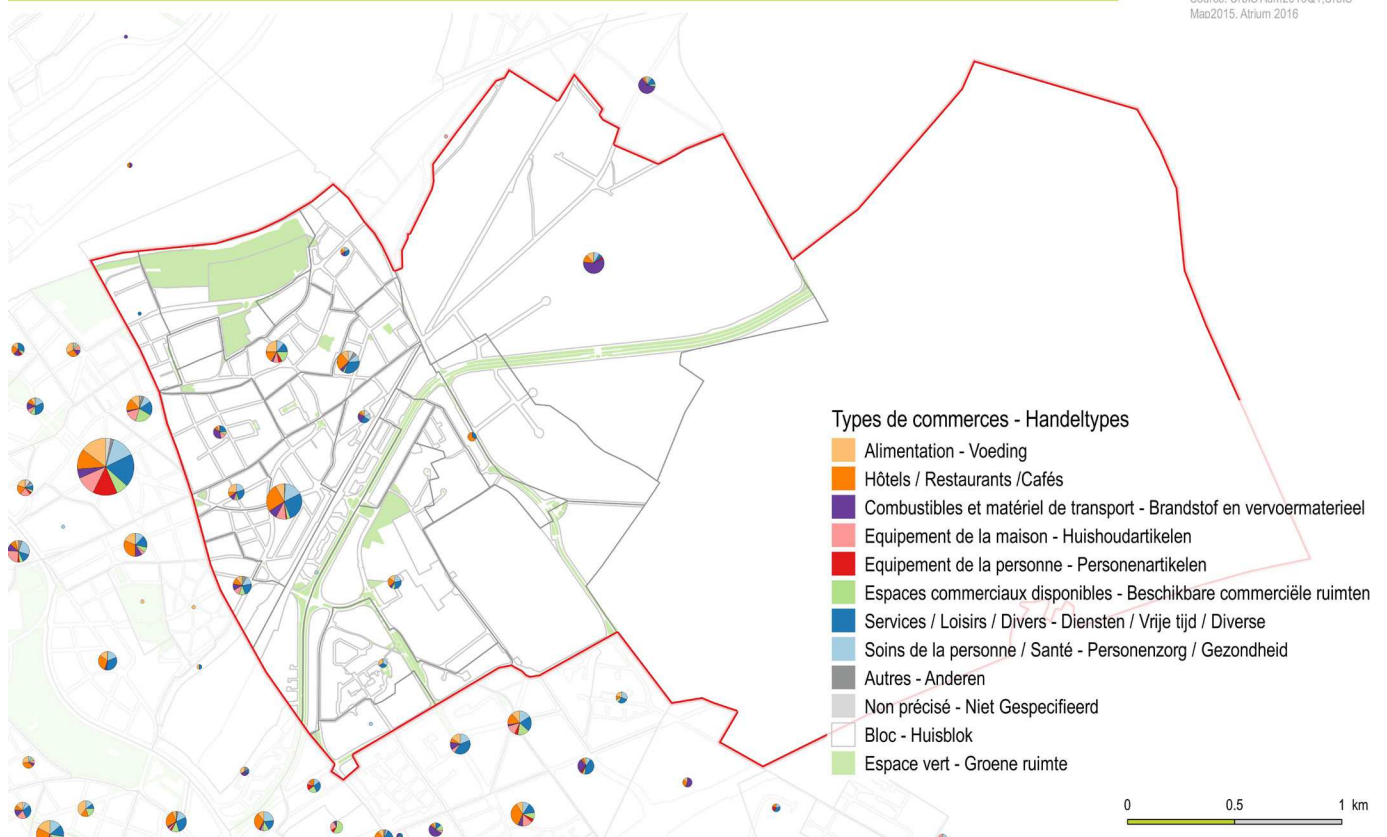
Une concurrence des prix significative existe des 2 côtés du POT (voir tableau ci-contre, source Observatoire des bureaux, Ruimte Vlaanderen, 2014). Plus on se rapproche de Bruxelles, plus les prix augmentent. A cela s'ajoute un régime de taxation différencié (31,6% du côté de la 2ème couronne bruxelloise pour 9,6% du côté de la périphérie flamande).

On observe également certains déménagements vers la périphérie flamande. Cette situation s'explique par l'écart des prix de vente ou de location ou de la proximité de l'aéroport, mais également pour des raisons plus individuelles, qui sont liées à l'environnement, au cadre urbain, aux services aux entreprises,...



STRUCTURE COMMERCIALE - COMMERCIELE STRUCTUUR

ADT
ATO . brussels
AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL / AGENSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING VAN
Source: UrbIS Adm.2016Q1,UrbIS
Mao2015, Atrium 2016



LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

LES COMMERCES

- Sur le site Da Vinci (Citydev)

Un nouveau Decathlon s'est installé et a ouvert récemment à hauteur de Bordet.

Sur le site Da Vinci les commerces sont peu présents: ils ne représentent en effet qu'1% des surfaces bâties hors-sol et 3% des emprises au sol (PPAS Da Vinci). Les commerces sont principalement localisés le long de la Chaussée de Haecht et l'Avenue J. Bordet, un centre commercial Delhaize (à l'Est), et Aldi et le Colruyt d'Evere à l'Ouest. En plus des deux grandes surfaces alimentaires, on dénombre ainsi quatre établissements horeca.

- sur le site de l'OTAN

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

- dans le reste du POT

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

Sur les secteurs jouxtant le périmètre, l'offre de commerces reste relativement faible par rapport à la moyenne bruxelloise, en particulier dans les quartiers «Avenue Léopold III» et «Haren», où on dénombre respectivement 2,82 et 1,75 commerces pour 1.000 habitants, alors que la moyenne est de 4,28 pour l'ensemble de la Région Bruxelloise. Seul le quartier Conscience s'approche de ce chiffre avec une offre de 4,03 commerces pour 1.000 habitants.

* Decathlon

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

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

Ce magasin Decathlon, ouvert en janvier 2014, offre dans un premier temps 9.000 m² de surface de vente, ce qui en fait le plus grand magasin Décathlon de Belgique. Cette surface pourra être étendue à 11.000 m² par la suite.

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

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

STRUCTURE COMMERCIALE - TYPES DE COMMERCES

< Carte ADT

Source: Baromètre Atrium 2016



- à Evere

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

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

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

- en Flandre

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

En bordure de l'E40 à Zaventem, on retrouve en particulier des commerces de vêtements, The Shopping Outlet offre 2.000 m² de magasins d'usines. Sont également implantés à cet endroit des commerces d'équipement de la maison (Ikea en particulier) dont la zone de chalandise englobe l'Est de la Région bruxelloise. Plusieurs activités commerciales du type horeca sont situées dans le noyau villageois de Zaventem.

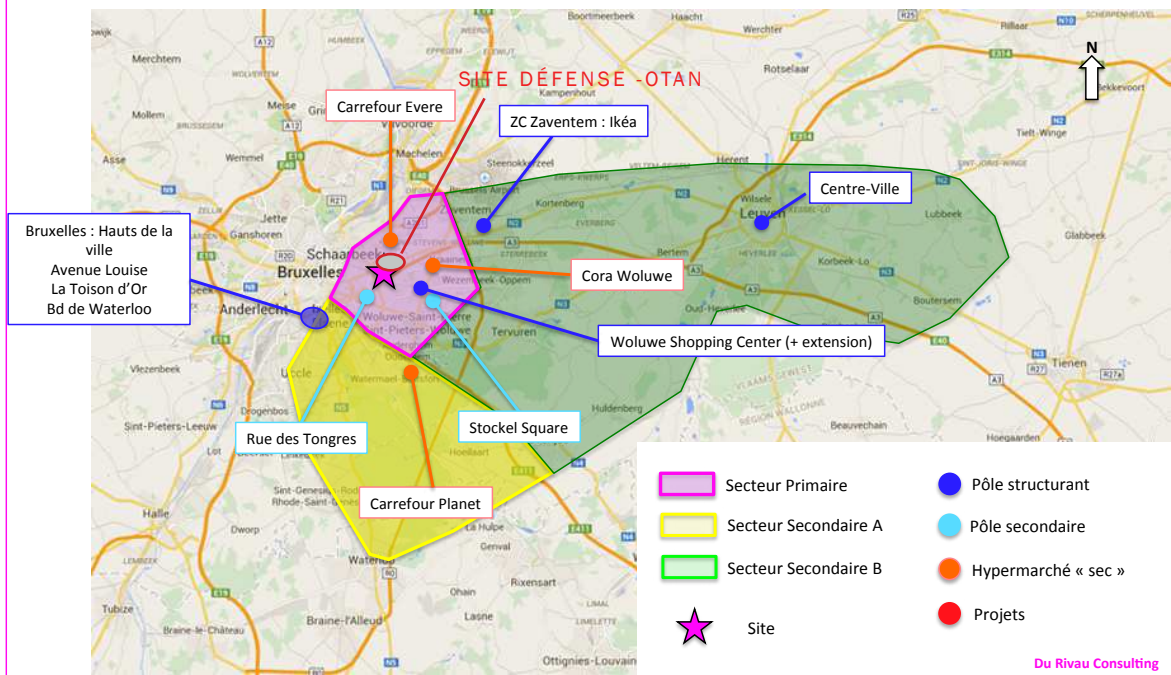
(source: Baromètre ATRIUM, 2014 et étude d'incidence Decathlon)



OPTION 1 : ENSEMBLE COMMERCIAL TYPE "LIFESTYLE"

L'ENVIRONNEMENT COMMERCIAL

PROJET MEDIAPARK – BRUXELLES : CONCURRENCE PRINCIPALE

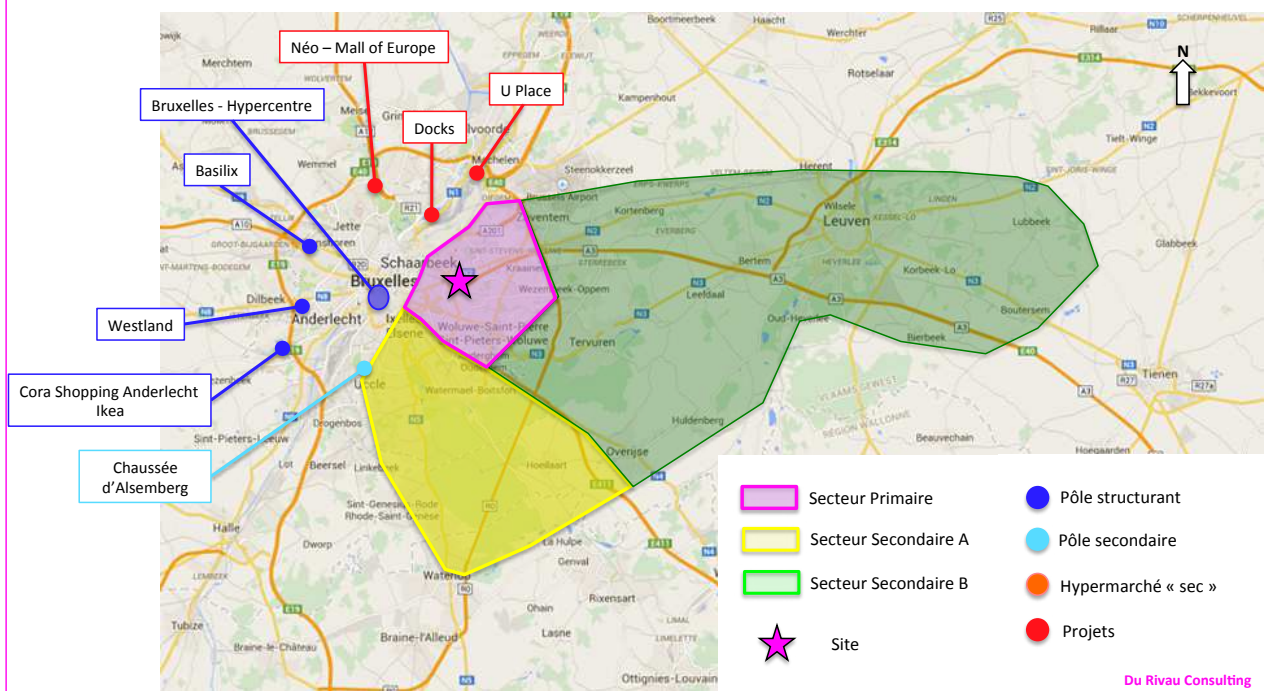


OPTION 1 : ENSEMBLE COMMERCIAL TYPE "LIFESTYLE"



L'ENVIRONNEMENT COMMERCIAL

PROJET MEDIAPARK – BRUXELLES : CONCURRENCE HORS ZONE DE CHALANDISE



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

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

La première carte ci-contre, décrit la zone de chalandise¹ du projet «Mediapark», s'étendant vers l'Est de Bruxelles. Elle montre que l'offre est suffisante et à proximité de la zone en projet.

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

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

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

Source: Du Rivau Consulting, Décembre 2014

1 AFIN DE MESURER LA PÉNÉTRATION PRÉVISIBLE, PLUS AU MOINS VARIABLE DU PROJET COMMERCIAL SUR LES HABITANTS DE LA ZONE DE CHALANDISE, CELLE-CI A ÉTÉ SUBDIVISÉE EN TROIS SECTEURS DISTINCTS:

LE SECTEUR PRIMAIRE COUVRE UN RAYON DE 2 À 9KM POUR DES TEMPS DE TRAJETS MOYEN DE 5 À 10 MINUTES DAS DES CONDITIONS NORMALES DE TRAFIC;

LE SECTEUR SECONDAIRE A CORRESPOND À CELUI SUR LEQUEL LE PROJET COMMERCIAL DEVRAIT AVOIR UNE INFLUENCE MOINDRE COMPTE TENU DE LA PROXIMITÉ DE L'OFFRE DES HAUTS DE LA VILLE ET DE L'HYPERCENTRE DE BRUXELLES À L'OUEST;

LE SECTEUR SECONDAIRE B CORRESPOND À CELUI SUR LEQUEL LE PROJET AURA UN TAUX DE PÉNÉTRATION PLUS IMPORTANT, NOTAMMENT DANS SA PARTIE EST, COMPTE TENU DE LA FAIBLESSE DE L'APPAREIL COMMERCIAL (UN SEUL PÔLE STRUCTURANT: LE CENTRE VILLE DE LOUVAIN).

PRIORITÉS ET ENJEUX

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

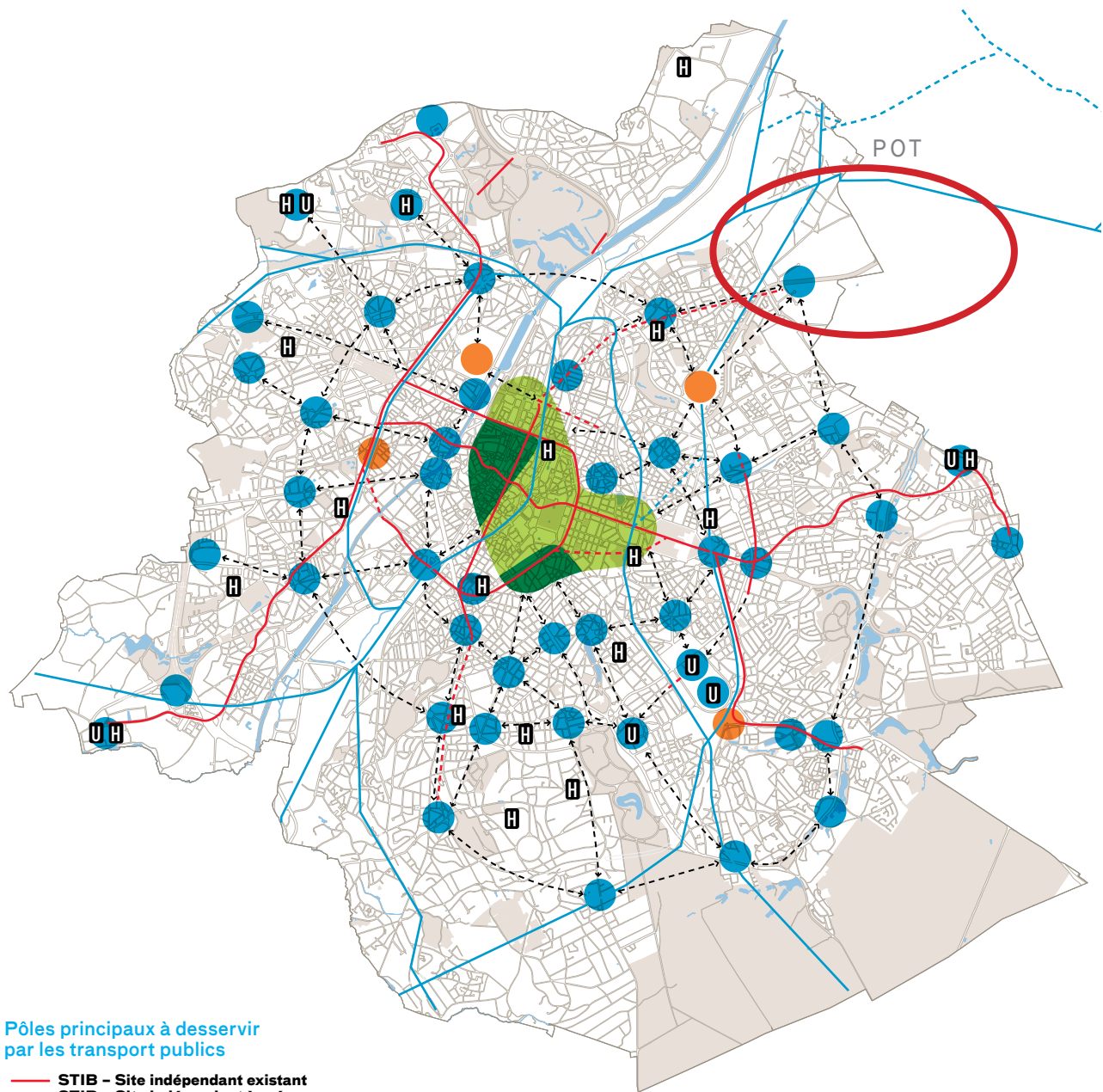
08 /
M O B I L I T É



CONSTATS

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

- *Le POT est caractérisé par une forte présence des infrastructures routières d'importance intra-régionale. On observe de ce fait une importante pression automobile.*
- *L'avenue Léopold III traverse l'ensemble du POT et constitue une liaison entre la Région de Bruxelles -Capitale et la Région Flamande. On observe toutefois une absence de liaison marquante nord-sud dans le quartier Industrie-OTAN.*
- *Les liaisons en transports en commun se situent surtout entre le site de la Défense et le centre de Bruxelles et entre le site de la Défense et l'aéroport de Bruxelles. Il n'existe pas de connexion entre la Défense et le noyau de Sint-Stevens-Woluwe, ni avec le centre de Zaventem.*
- *La Région Bruxelloise, via la STIB, mène des actions pour mieux desservir le POT en transports en commun de haute qualité: prolongation du tram 62 jusqu'à la Région Flamande, aménagement du Boulevard Léopold III, prolongement du métro Nord,...*
- *Une prolongation complémentaire du tram 62 est également prévue jusqu'à l'aéroport pour connecter la Région à Brussel Airport.*
- *Certains liens manquants dans les trajets pour la mobilité active doivent être rétablis.*



Pôles principaux à desservir par les transport publics

- STIB – Site indépendant existant
- - - STIB – Site indépendant à créer
- SNCB existant
- - - SNCB à créer
- - - - Un réseau tram/bus performant et fiable est nécessaire là où le métro n'est pas faisable
- Centre de l'agglomération
- Pôles secondaires
- ZIR et zones levier principales
- H Hôpital ou clinique importants
- U Université

MOBILITÉ

PLAN STRATÉGIQUE IRIS 2

LE PLAN IRIS 2

Le plan IRIS 2 est un document stratégique d'orientation de déplacement à l'horizon 2018¹.

Bordet y est repris comme un pôle secondaire à desservir en transports en commun.










Le plan IRIS 2 programme la création d'un parking de persuasion à Bordet, justifié par l'accessibilité via l'A201 et par le futur RER, ainsi que par diverses lignes à haut niveau de service.

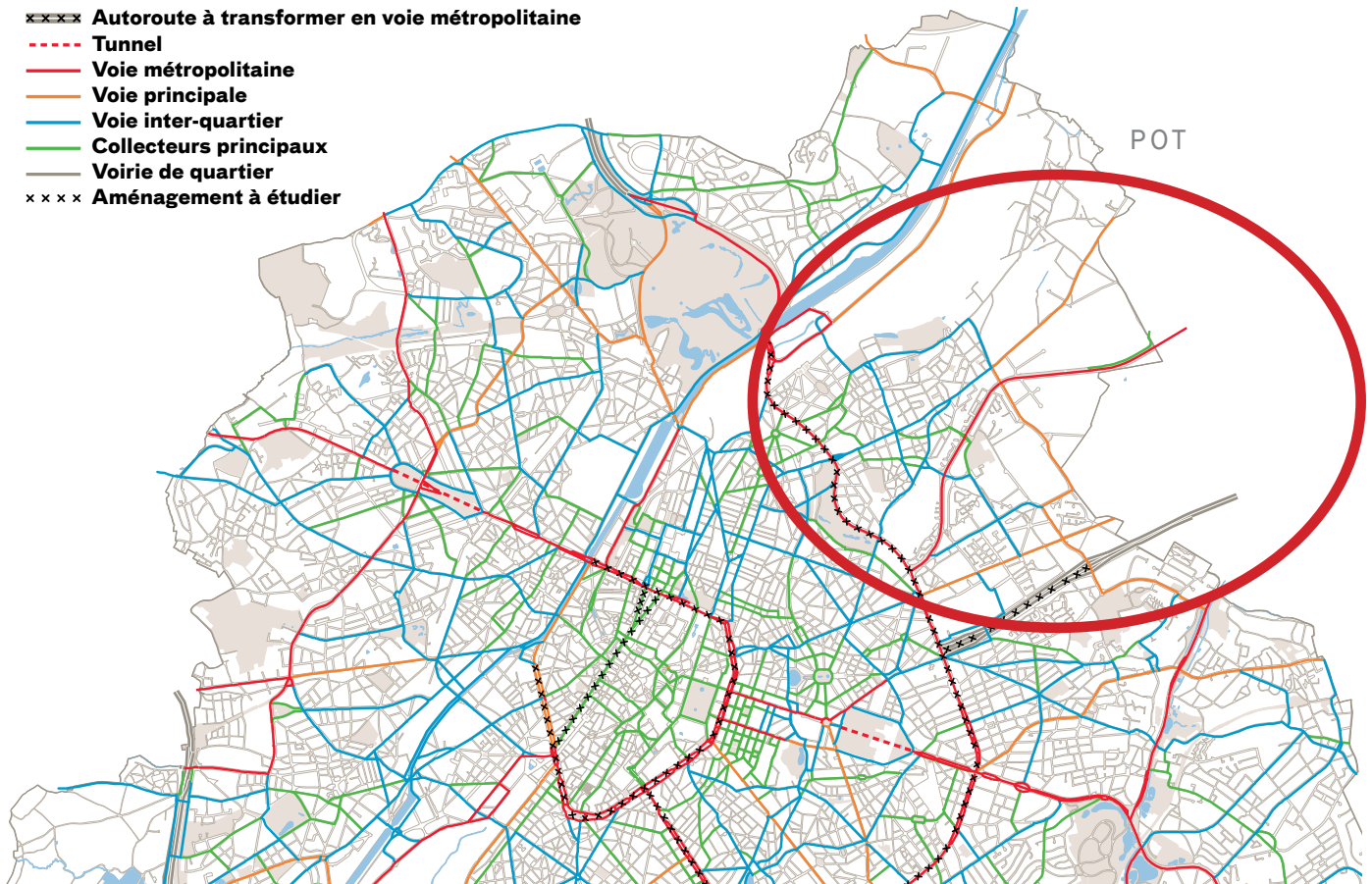
PÔLES PRINCIPAUX À DESSERVIR PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

Carte: Pôles principaux à desservir par les transports publics (Plan IRIS 2)

¹ IL A COMME PRINCIPAUX OBJECTIFS DE:
 RESTAURER LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS;
 FAVORISER LES TRANSPORTS PLUS DOUX;
 FAIRE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE PREMIÈRE CLASSE LA PIERRE
 ANGULAIRE DU DÉPLACEMENT À BRUXELLES;
 ENCOURAGER UNE UTILISATION RATIONNELLE DE LA VOITURE (VOITURE
 PARTAGÉE, TAXI COLLECTIF);
 PROPOSER UN SYSTÈME ROUTIER HIÉRARCHISÉ;
 APPLIQUER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT COORDONNÉE ET RÉGU-
 LATRICE;
 PLANIFIER LA MOBILITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE;
 DÉLIVRER UNE INFORMATION MODERNE ET EN TEMPS RÉEL SUR LA
 MOBILITÉ;
 OPTIMISER LA LOGISTIQUE ET LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES.

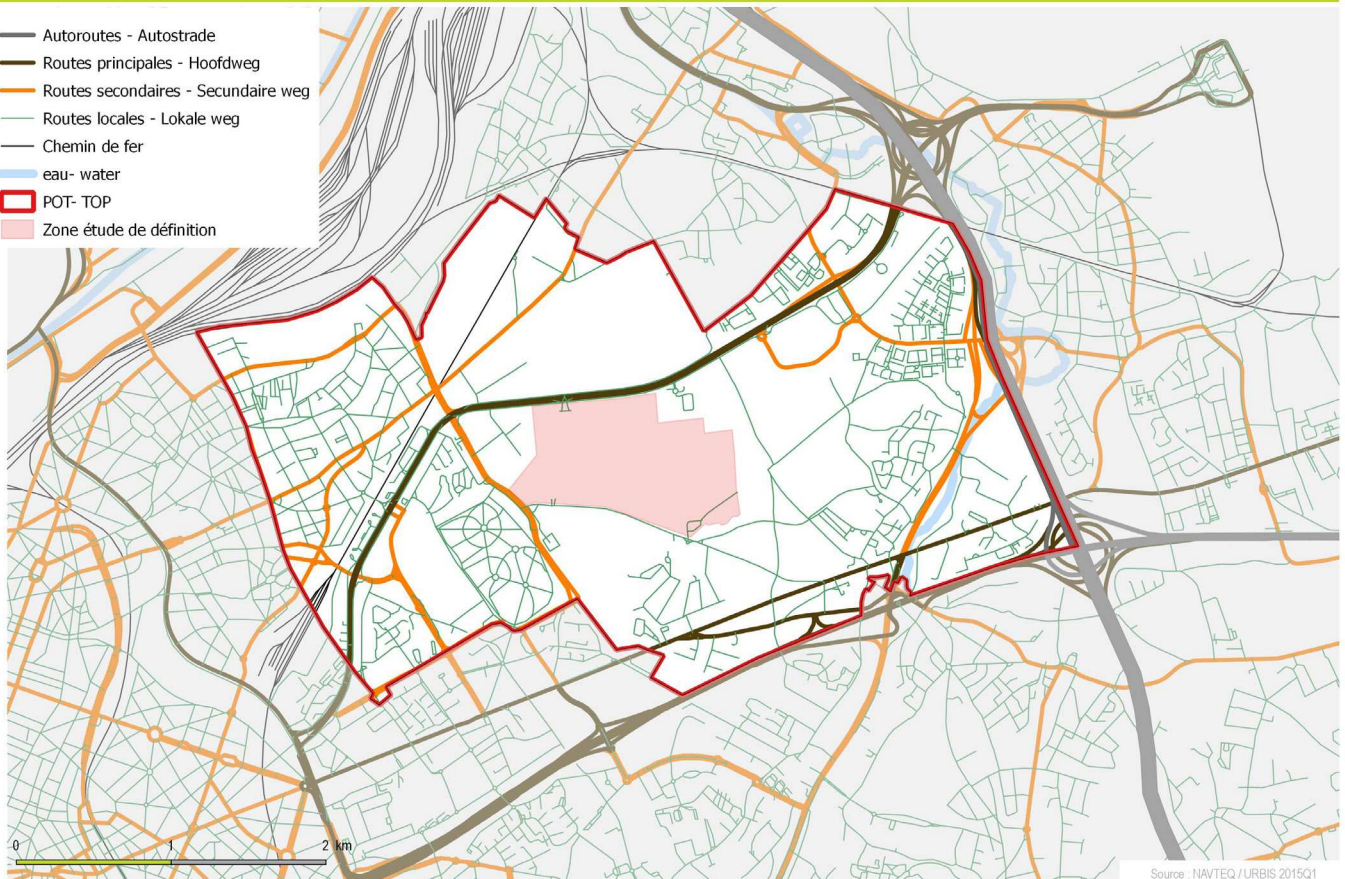
La spécialisation des voiries

-  Autoroute
-  Autoroute à transformer en voie métropolitaine
-  Tunnel
-  Voie métropolitaine
-  Voie principale
-  Voie inter-quartier
-  Collecteurs principaux
-  Voirie de quartier
-  Aménagement à étudier



HIERARCHIE DE LA VOIRIE - WEGEN HIERARCHIE

-  Autoroutes - Autostrade
-  Routes principales - Hoofdweg
-  Routes secondaires - Secundaire weg
-  Routes locales - Lokale weg
-  Chemin de fer
-  eau- water
-  POT- TOP
-  Zone étude de définition



Source : NAVTEQ / URBIS 2015Q1

MOBILITÉ

SITUATION EXISTANTE

STATUT DES VOIRIES SUR LE PÉRIMÈTRE

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

- le RING, au nord est du POT.
- les routes principales (ou dénommées métropolitaines dans le plan IRIS 2) comme le Boulevard Léopold III/avenue du Bourget, l'avenue Bordet et la chaussée de Louvain. L'avenue Léopold III traverse l'ensemble du POT et permet une liaison entre la Région Bruxelles Capitale et la Région Flamande.
- le tronçon de la chaussée de Haecht qui se retrouve dans le POT est une route secondaire.

LA SPÉCIALISATION DES VOIRIES

< carte Plan Iris II

On remarque une absence de liaison marquante nord-sud dans le quartier Industrie-OTAN.

LA SPÉCIALISATION DES VOIRIES

< source: Navteq



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



MOBILITÉ

SITUATION EXISTANTE

TRANSPORTS EN COMMUN

photo ADT

N° ligne	Sens	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h
L33xx	Hal	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Vilvorde		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
L34xx	Hal	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Malines	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
L35xx	Bruxelles Luxembourg	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Malines		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fréquence par direction: 1 train/heure

source: Etudes d'incidences

DECATHLON à Bordet

TRANSPORTS PUBLICS

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

STIB/De LIJN

Les liaisons en transports en commun sont principalement développées entre le site de la Défense et le centre de Bruxelles et entre le site de la Défense et l'aéroport de Bruxelles. il n'existe pas de connexion entre la Défense et le noyau de Sint-Stevens-Woluwe, ni avec le centre de Zaventem.

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

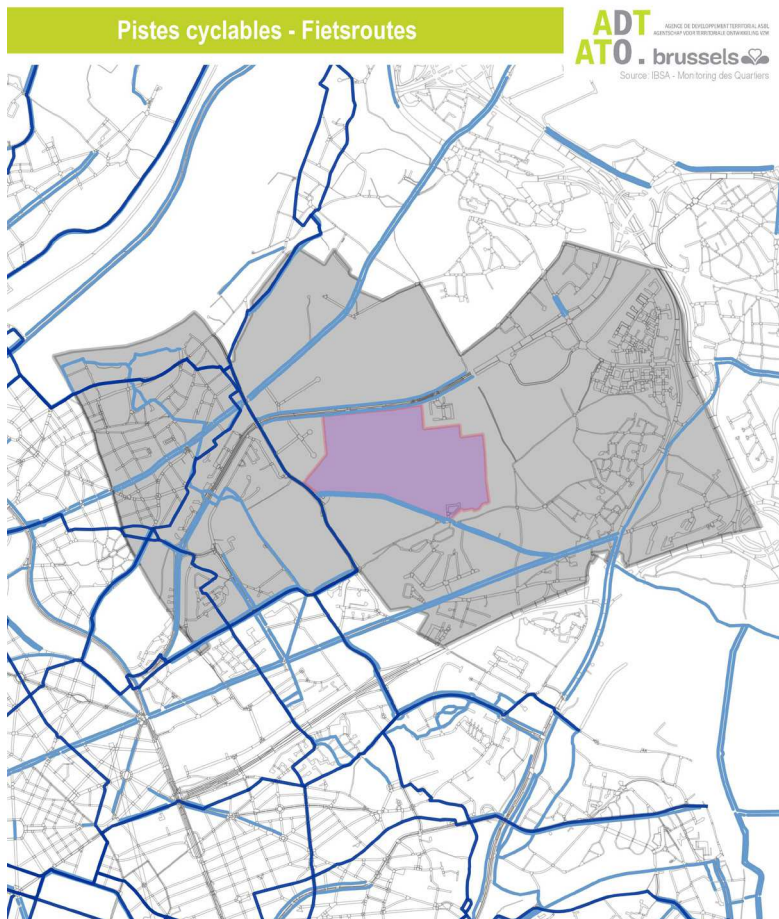
La ligne 62 n'offre qu'une seule desserte et implique donc la nécessité de se rabattre vers d'autres lignes. Par ailleurs le tram, ne circulant qu'en surface, même en site propre, croise des carrefours ce qui réduit tend à réduire sa performance, en comparaison avec le métro.

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

SNCB

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

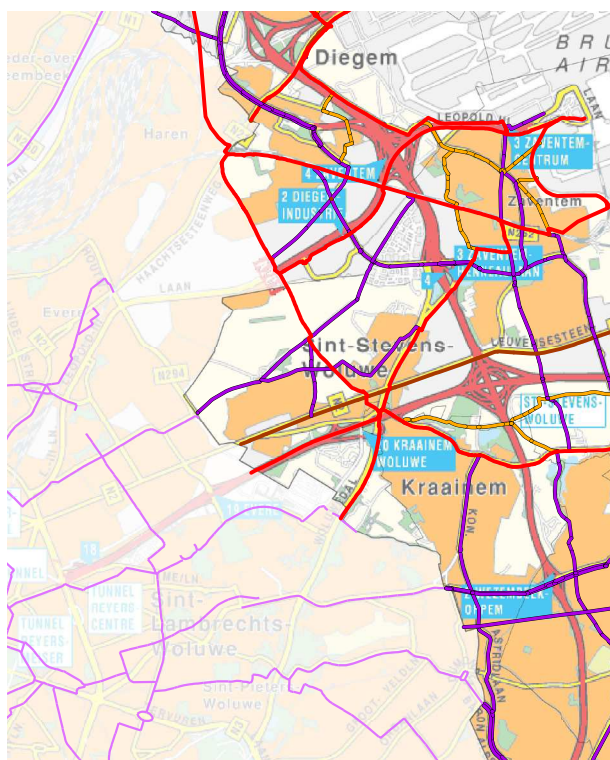
Dans le cadre du Plan de déplacement des entreprises réalisé par la Région (Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité), une série de remarques et de recommandations ont été émises par rapport aux transports en commun: fréquence faible, horaires calqués sur la tranche 9h-17h, pas ou peu d'accessibilité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



- Pistes cyclables
- Itinéraires cyclables régionaux
- Zone étude de définition
- POT

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Gemeente Zaventem



Legende
Functioneel fietsroutenetwerk 2016

- fietsnelweg
- hoofdroute
- functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute
- functionele fietsroutes in BHG en aangrenzende provincies
- gemeentegrens

auteur: ruimte/ mobiliteit
datum: januari 2016

bron:
- NAVSTREETS Raster, 2014.3. (NAVTEQ)
- Voorlopig referentiebestand gemeentegrenzen, toestand 22/05/2003 (AGV)
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Vlaanderen, zoals goedgekeurd door deputatie op 26 januari 2016 (Provincie Vlaams-Brabant).
- Gewestelijke Fietsroutes, Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Mobil Brussel, versie januari 2014.



Goedgekeurd door deputatie op 14 januari 2016.

MOBILITÉ

MOBILITÉ ACTIVE

< PISTES CYCLABLES ET ICR EN RBC

< source:

CYCLISTES ET PIÉTONS EN RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE

Les éléments de la mobilité douce du côté Bruxellois sont:

- une station villo à Bordet, on ne retrouve pas de stations villo vers le Nord, ni vers l'Est;
- présence de l'itinéraire cyclable régional 1a et 1b;
- la promenade verte longe le cimetière de la Ville de Bruxelles au sud et fait la connexion avec le Moeraske à Schaerbeek.

RÉSEAU FONCTIONNEL DE VOIES CYCLABLES EN FLANDRE

Le réseau fonctionnel de voies cyclables du côté flamand se compose comme suit :

- le réseau cyclable provincial (fonctionnel) traverse le Woluweveld via la Zaventemsebaan. Le réseau cyclable provincial longe aussi la Woluwelaan, la Chaussée de Louvain, la H. Henneulaan.
- actuellement il n'y pas de piste cyclable le long de la Henneulaan.
- le Woluweveld constitue la liaison entre la route TGV supralocale et une route de la région bruxelloise. Cette voie cyclable bruxelloise commence à la fin de la Kleine Everse weg et se poursuit jusqu'à la Grand-Place de Bruxelles.
- la Zaventemsebaan est actuellement partiellement interrompue par un bois sur le domaine militaire et se termine sur la Henneulaan. Pour cette raison elle n'est pas utilisable par les cyclistes.
- le prolongement de la Harenweg est la voie vers Woluwé-Saint-Etienne. Cette voie est peu utilisée par les cyclistes pour le moment, en raison du mauvais revêtement et de la barrière de l'A201.

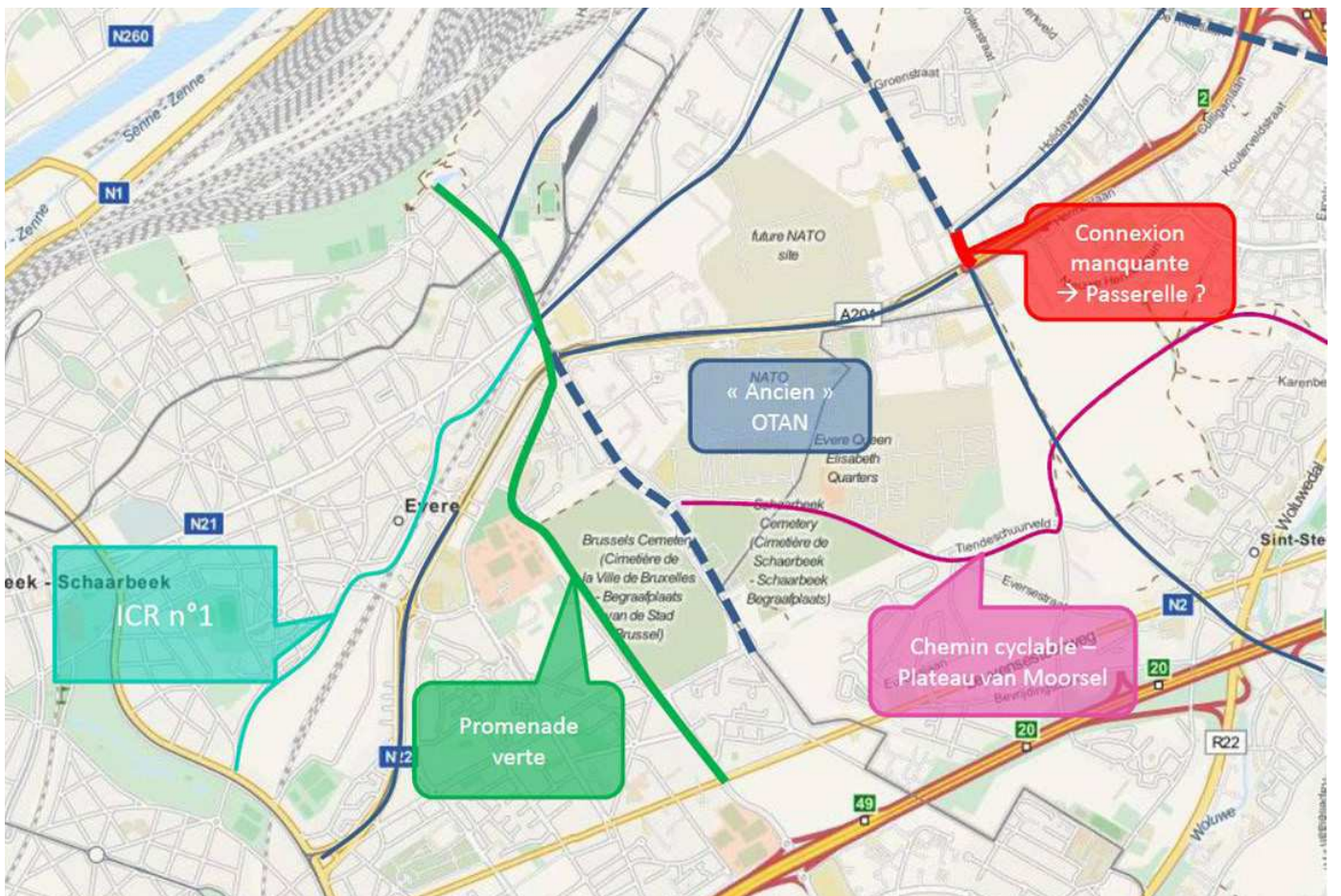
RÉSEAU CYCLABLE TRANSRÉGIONAL

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

La voie cyclable supralocale qui longe le TGV devrait, à l'avenir, pouvoir remplir une fonction de voie cyclable rapide dans ce RER Vélo. La collaboration entre les deux régions est essentielle dans ce projet.

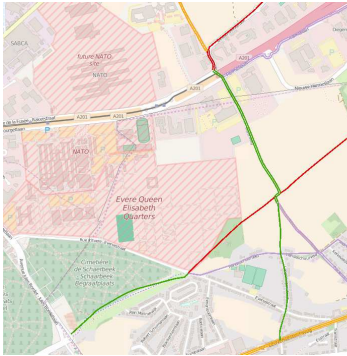
RÉSEAU FONCTIONNEL DE VOIES CYCLABLES

< source: *proviince Brabant Flamand*



Pour ces raisons, le trafic cycliste autour du Woluweveld et le Morenveld est l'un des principaux domaines d'action pour le futur développement d'un RER Vélo.

Voici quelques points d'action stratégiques pour la circulation des cyclistes et des piétons dans la région :



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

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

- Traversée R0 et Zaventemse baan

Le R0 est un point névralgique connu pour la mobilité douce.

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

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

VOIES CYCLISTES ET PÉDESTRES RÉCRÉATIVES

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

< TRANSREGIONAAL
FIETSROUTENETWERK

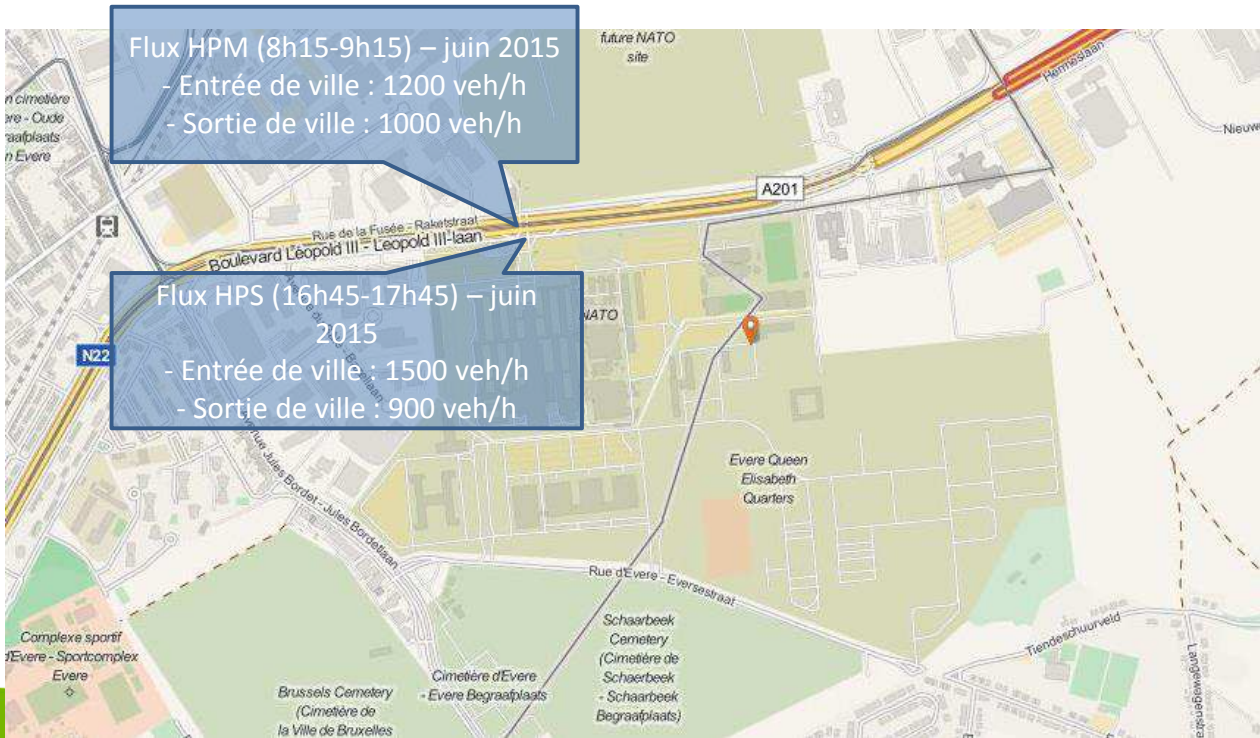
< FUNCTIONEEL
FIETSROUTENETWERK

< RECREATIEF
FIETSROUTENETWERK

copyright ADT

< LOCALISATION ICR RBC,
PROMENADE VERTE ET
PROJETS CYCLABLES RBC

Boulevard Léopold III



FLUX DE VOITURES

COMPTAGES - BOULEVARD LÉOPOLD III

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

- Flux heure de pointe matin
On compte 1.200 véhicules/heure en entrée de ville et 1.000 véhicules/heure en sortie de ville.
- Flux heure de pointe soir
On compte 1.500 véhicules/heure en entrée de ville et 900 véhicules/heure en sortie de ville.

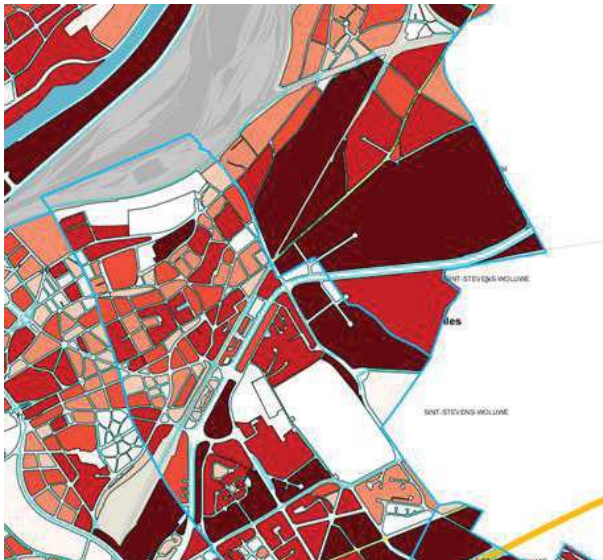
COMPTAGES - SITUATION A201 (DIEGEM INDUSTRIE)

En date du 15 juin 2015, entre 8h45 et 9h15, sur l'A201 venant du R0 et les boucles de circulation Diegem-Industrie direction Bruxelles (boucles 133802, 133804 et 133805) on dénombre un passage de 2.500 véhicules, sans compter les boucles de sortie.

On peut en conclure que la voiture prend une place très importante dans le POT, ce périmètre étant une porte d'entrée de la Région. Les zonings d'entreprises installés dans le POT sont quant à eux des pôles d'emploi importants pour la Région bruxelloise et pour la Flandre.

COMPTAGES BOULEVARD LÉOPOLD III, BRUXELLES MOBILITÉ, 2015.

< Source: Bruxelles Mobilité 2015.



PLACES DE PARKING

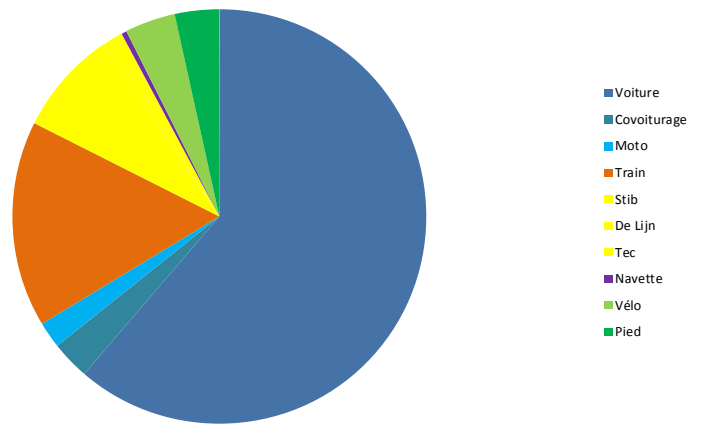
Le POT côté bruxellois est bien fourni en «places de parking hors voirie, par bloc/îlot». Certains blocs dans le quartier Défense Da Vinci ont même un nombre de places de parking compris entre 500 et 10.000 unités.

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

COMPTAGE R0

< source : MWV, 2015

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



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

PLAN DE DÉPLACEMENTS GRANDES ENTREPRISES

Près de 61% des navetteurs des grandes entreprises implantées sur le bord de la Région de Bruxelles-Capitale viennent en voiture au travail, environ 16% en train, 10% en transports en commun (dont 8% avec la STIB et les 2% restants avec De Lijn et les TEC). Quatre pour cent rejoignent leur lieu de travail à pied et 4% en vélo. L'usage de la voiture est donc fortement représenté chez ces utilisateurs dans le POT.

**Suggestions pour les navetteurs :*

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

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

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

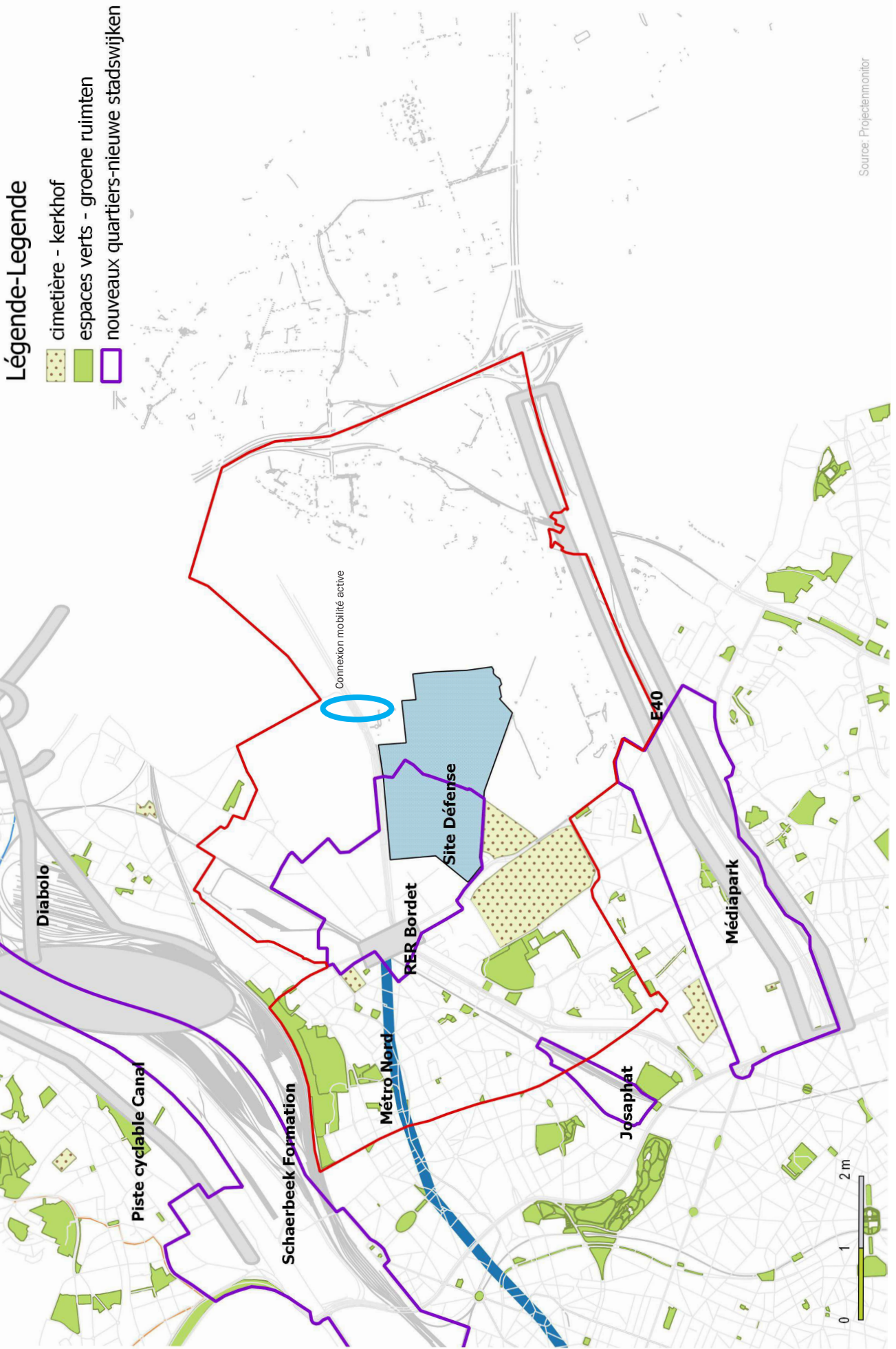
« Prévoir de meilleurs transports en commun en dehors des heures de pointe. »

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

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

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

LOCALISATION PROJETS MOBILITE



LES DIFFÉRENTS PROJETS DE MOBILITÉ DANS
LE POT SONT LES SUIVANTS :

- Réaménagement complet de l'avenue Léopold III
(coté région bruxelloise)
- Mise en service du diabolo
- Mise en place du RER
- Projet métro nord
- Park and ride bordet
- Reamenagement R0 (flandre)

COUPE DU TUNNEL- DOORSNEDE VAN DE TUNNEL
BOULEVARD LÉOPOLD III

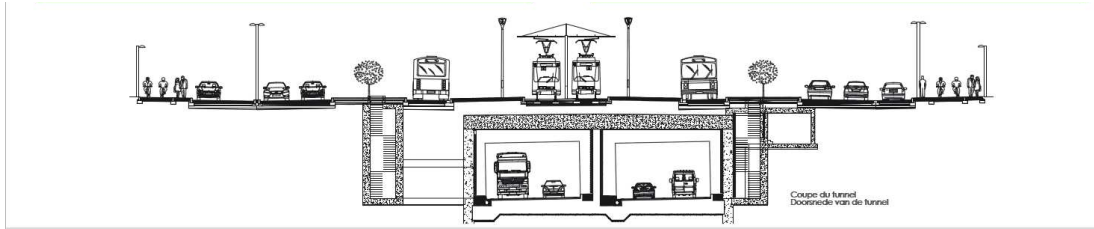


PHOTO BOULEVARD LÉOPOLD III À HAUTEUR DE DA VINCI



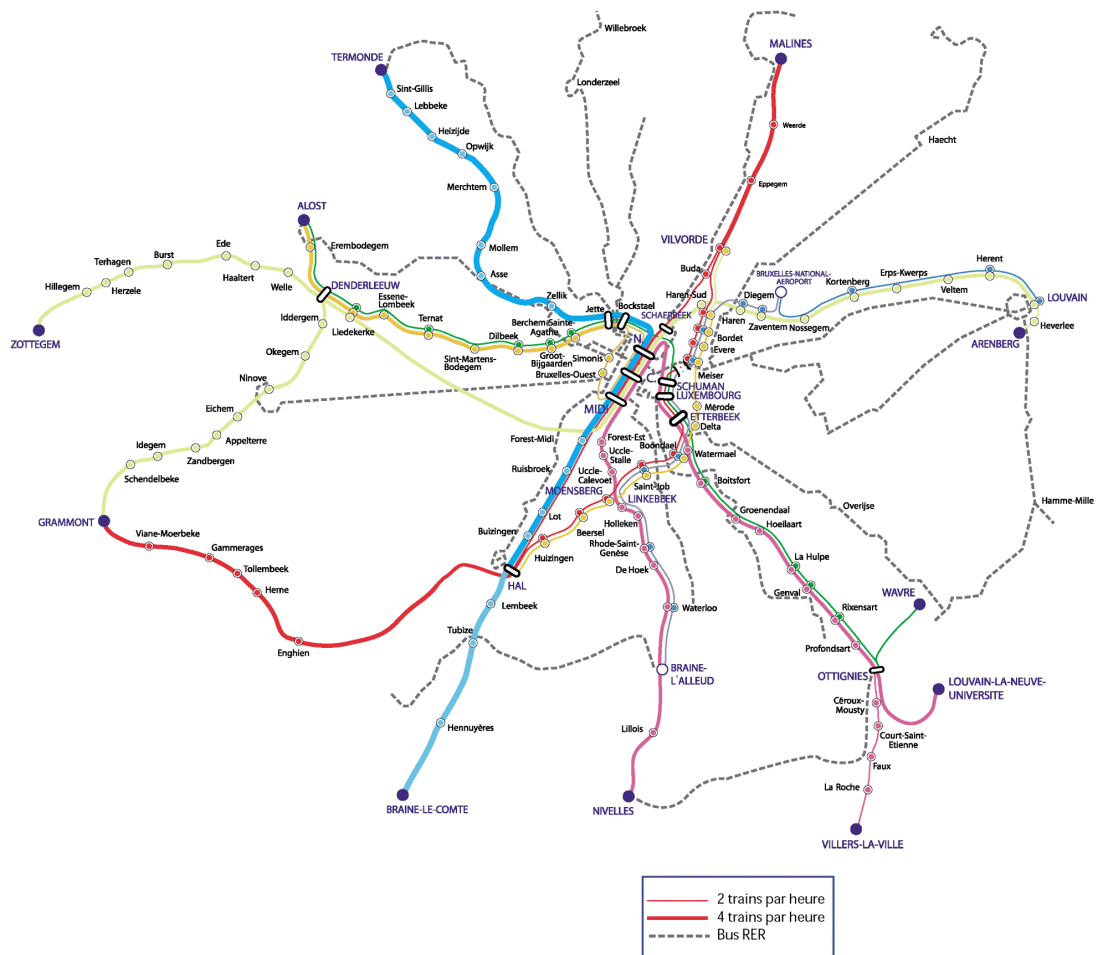
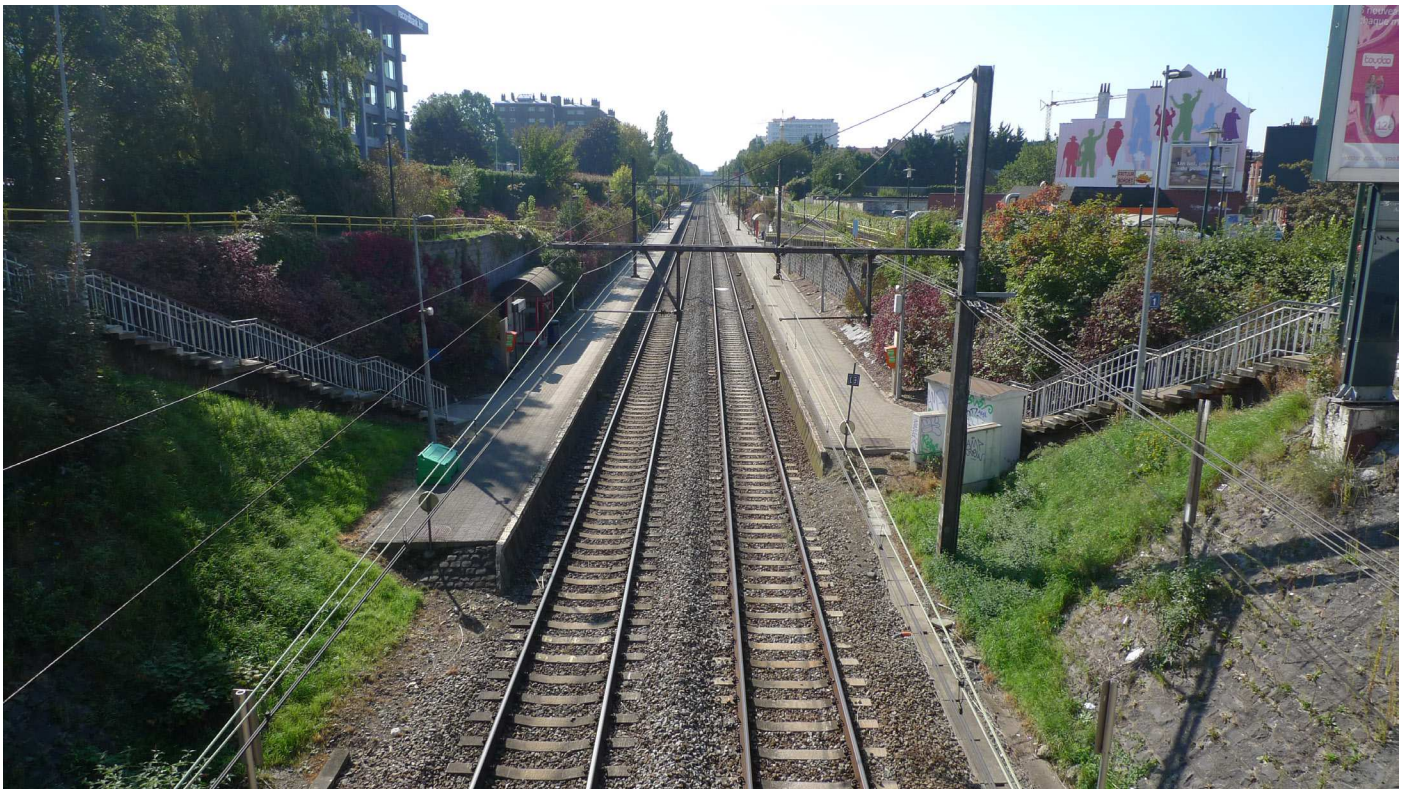
PROJETS DE MOBILITÉ RÉALISÉS RÉCEMMENT

RÉAMÉNAGEMENT COMPLET DE L'AVENUE LÉOPOLD III

Les travaux du boulevard Léopold III ont été finalisés en avril 2014.

Ils peuvent être synthétisés comme suit:

- améliorer l'accessibilité des quartiers avoisinants pour tous les modes de transport (piétons, cyclistes, transports en commun, voitures);
- rééquilibrer l'offre en termes de moyens de transport dans le POT (à ce jour presque exclusivement axée sur l'automobile), au profit des modes doux et des transports en commun;
- séparer le trafic de transit du trafic à destination. Cette séparation est assurée par la création d'un tunnel routier 2 x 2 bandes au dessus duquel deux ronds-points sont aménagés pour assurer la distribution au niveau local;
- prévoir l'implantation, au sud du boulevard Léopold III, du site propre pour la future ligne de tram, ainsi que le pôle d'échange situé à hauteur du futur site de l'OTAN et le terminus à hauteur d' Eurocontrol;
- résoudre les problèmes de congestion routière dans la perspective de l'extension prévue des installations de l'OTAN et des nouvelles activités économiques le long de l'A201.



PROJETS DE MOBILITÉ: FERROVIAIRES

MISE EN SERVICE DU « DIABOLO »

L'objectif principal du projet Diabolo est de désenclaver la circulation ferroviaire autour de Brussels Airport en la détournant en partie de Bruxelles. Avec le Diabolo, l'aéroport sera directement relié aux lignes SNCB Malines/Anvers et Louvain/Liège.

Cette future desserte de la gare de Brussels Airport est intéressante pour les utilisateurs des terrains d'entreprises dans le POT, qui est facilement accessible depuis l'aéroport en bus (De Lijn et STIB), et dans le futur avec le tram.

< photo gare Bordet actuel

A MOYEN TERME : MISE EN SERVICE DU TRAIN «S»

L'exploitation du train «S» améliorera l'accessibilité du POT. Le projet de RER concerne notamment la ligne 26 traversant Evere et Haren, passant par les gares de Diegem, Zaventem et Brussels Airport.

La ligne 26 constituerait l'armature d'une ligne de rocade reliant Hal à Vilvoorde, avec des cadences de 4 à 6 trains par heure, dans les 2 sens. Dans ce cadre, la construction du tunnel Schuman-Josaphat permettrait de créer une capacité supplémentaire pour le réseau ferré bruxellois, permettant des gains de temps pour les relations ferroviaires entre le quartier européen et les axes Malines/Hasselt, Louvain/Liège et Brussels Airport.

RER

< sources SNCB

LE METRO LIGNE 3

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

Rapidité

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

Vitesse commerciale : 30 km/h

Gare du Nord – Bordet : 15 min

Meilleure liaison

Moins d'isolement de certains quartiers sans offre satisfaisante

Confort

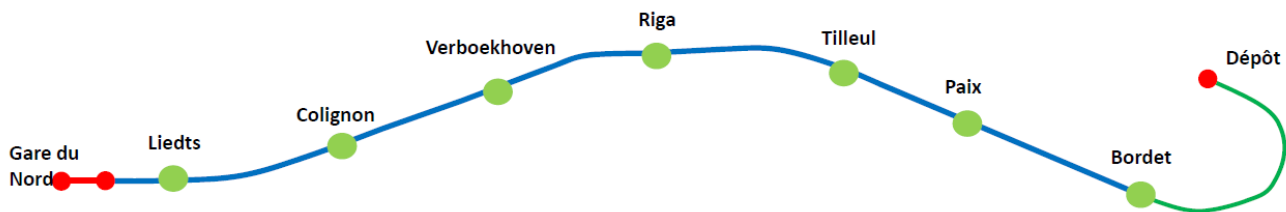
Moins de perturbations dues au trafic en surface, confort des véhicules, meilleur accès en chaise roulante et avec poussettes, escalators, ascenseurs, intermodalité confortable entre bus et tram...

Meilleure fréquence

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

Augmentation de la capacité

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

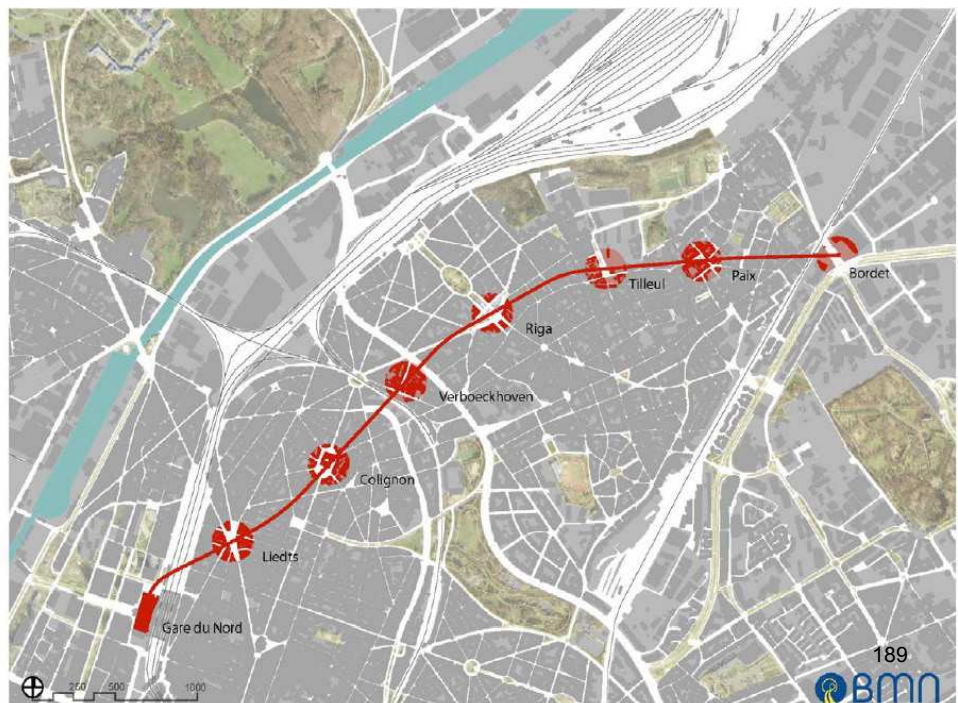


Sur Schaerbeek

- Liedts
- Colignon
- Verboekhoven
- Riga

Sur Evere/ Ville de Bxl

- Tilleul
- Paix
- Bordet



PROJETS DE MOBILITÉ: TRANSPORTS EN COMMUN

LE PROJET « METRO NORD »

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

TRACÉ MÉTRO NORD

< source: *Beliris, Bureau Metro Nord-Noord*

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

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

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

Timing :

mi-2016: finalisation des études détaillées

fin 2016: introduction des permis

2019: début des travaux

2024: mise en service

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

TRACÉ MÉTRO NORD

< source: *Beliris, Bureau Metro Nord-Noord*



PROJETS DE MOBILITÉ: PARKING DE TRANSIT BORDET

CONTEXTE

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

LOCALISATION

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

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

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

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

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

PROJETS DE MOBILITE : REAMENAGEMENT RING 0 (REGION FLAMANDE)

TRAVAILLER SUR LE RING EN SEPARANT LES DIFFERENTS TRAFICS ROUTIERS

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

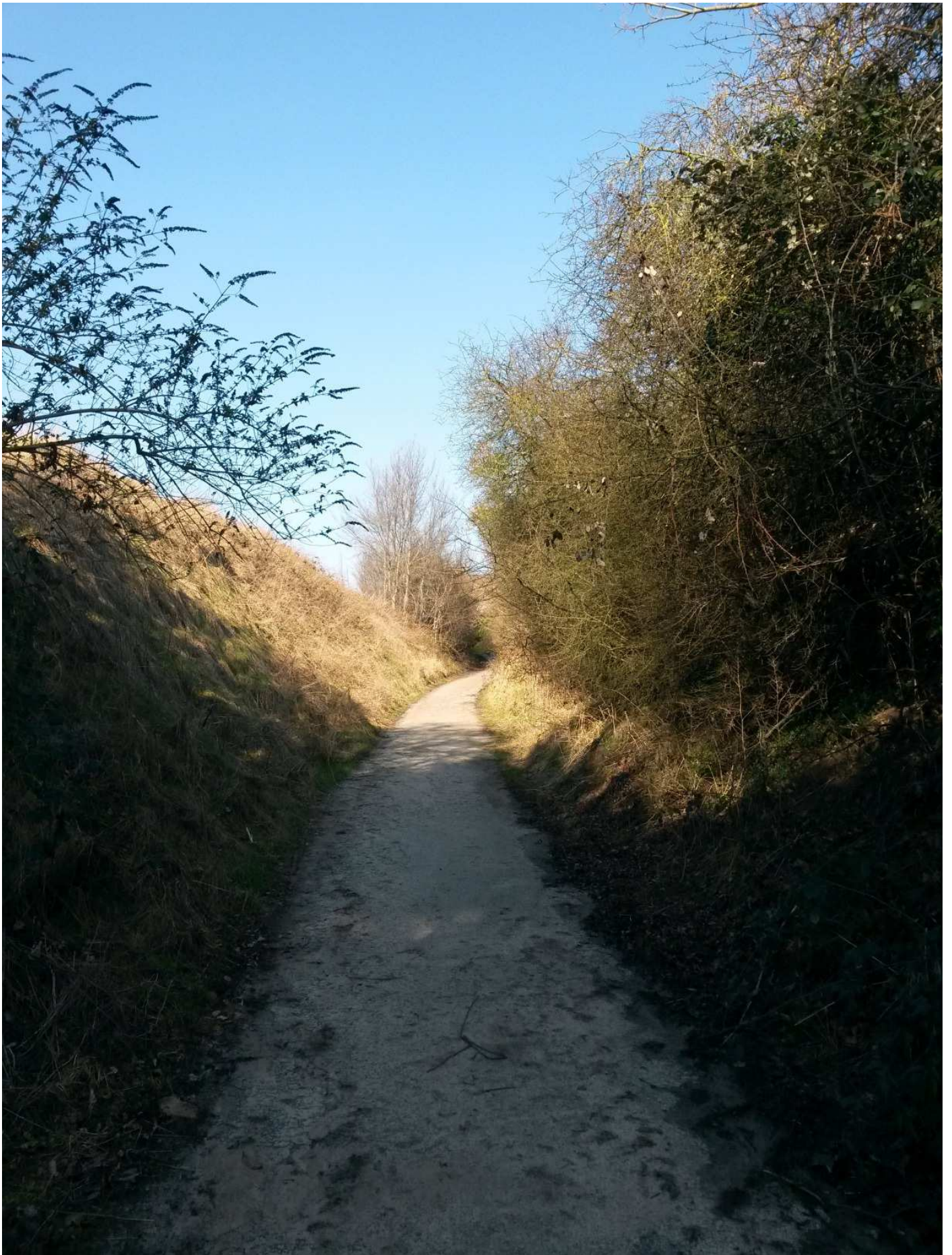
Il s'agit quand même d'une zone où le trafic est saturé. Tous les nouveaux développements doivent être connectés aux transports en commun.

Le préprojet est en phase de finalisation, et est attendu pour le printemps 2016. Tous les autres processus (RIE + PES + obtention du permis) suivent leur cours. Pour l'heure, ce projet n'est pas encore repris dans le budget de la Région flamande.

PRIORITÉS ET ENJEUX

- *Étudier et prendre en compte les effets sur la mobilité lors de la définition de la programmation du périmètre opérationnel.*
- *Promouvoir le réseau de transports en commun existant auprès des «utilisateurs» présents dans le POT et améliorer certaines connections en dehors des heures de pointe. Offrir des alternatives en transport public qui soient lisibles et accessibles.*
- *Densifier autour des noeuds de transports en commun (Bordet), compte tenu des investissements réalisés dans les transports publics, en mixant la fonction logement avec le bureau, peut rendre plus efficiente l'utilisation des transports en commun.*
- *Prise en compte de la bonne desserte en transports en commun le long du site (boulevard Léopold III) pour développer les fonctions appropriées.*
- *Les projets d'accessibilité routière au site doivent prendre en considération l'implantation des transports en commun de l'Avenue Léopold III.*
- *Une fois que le programme sera établi pour le site Défense OTAN, une vision plus détaillée des stratégies liées aux transports en commun sera nécessaire sur les TC pour desservir le site.*
- *Améliorer le maillage actuel des déplacements doux, grâce à l'ouverture du site de l'OTAN-Défense.*
- *Une vision globale intégratrice est très importante. Offrir au boulevard Léopold III un véritable statut de nouvelle entrée de ville est un concept visuel et fonctionnel nécessaire.*
- *L'infrastructure de mobilité doit être intégrée dans le paysage de telle manière qu'elle ne domine pas le cadre de vie et de travail. Une bonne qualité paysagère est porteuse d'une image forte et renforce l'attractivité du territoire.*
- *Créer les liens manquants pour les piétons et cyclistes. Reflexion globale de la traversée pour l'usager active entre Bordet et la frontière régionale pour éviter des détours à pieds sur les deux cotés du boulevard.*

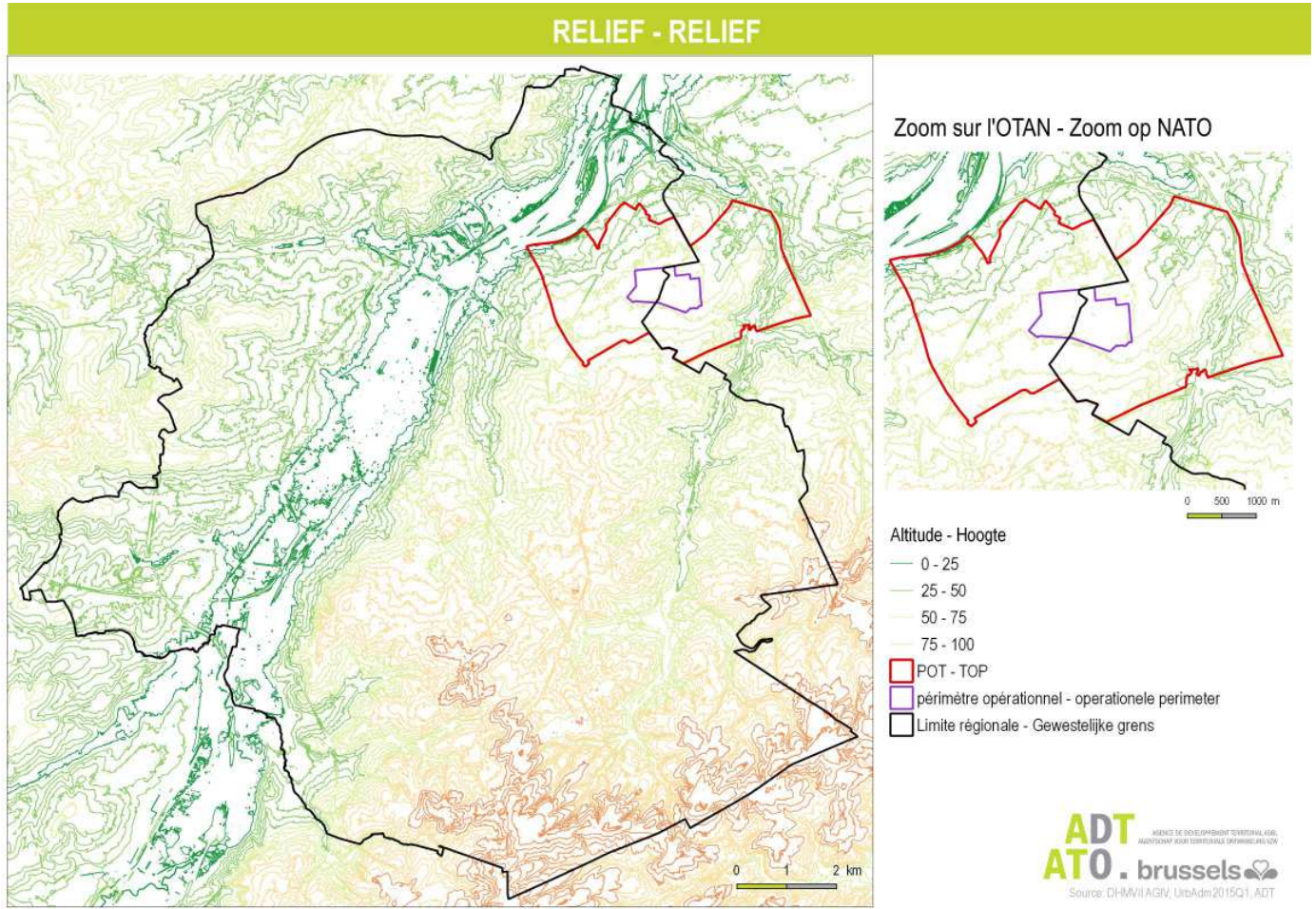
09 /
ENVIRONNEMENT



CONSTATS

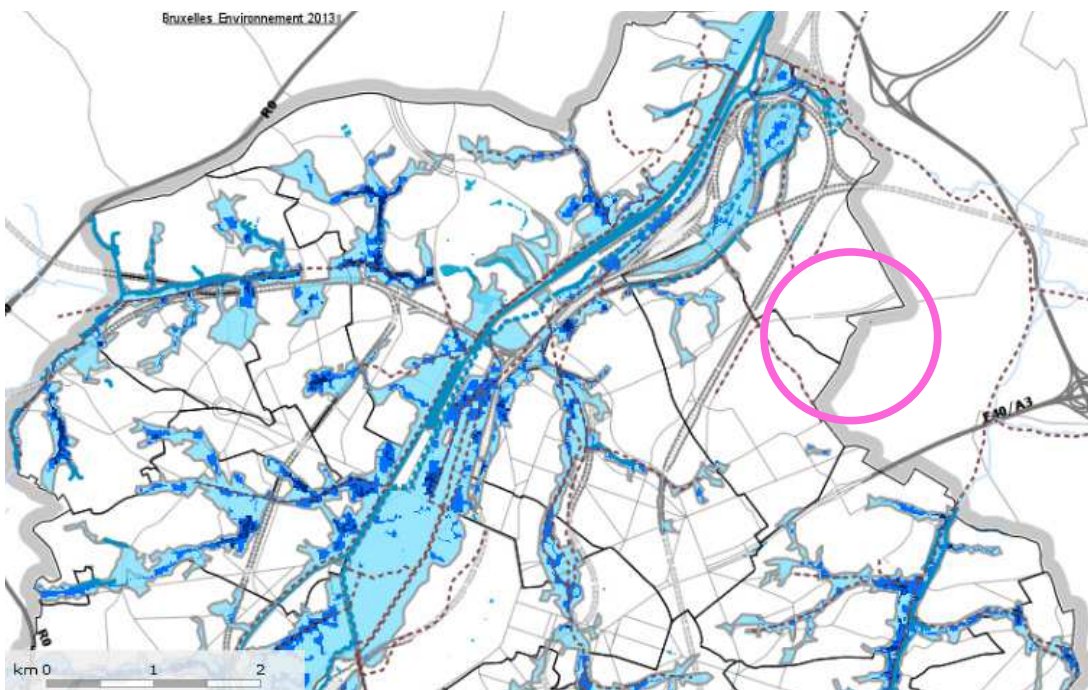
LE SITE DE LA DÉFENSE EST SITUÉ SUR UN PLATEAU, EXPOSÉ AUX NUISANCES SONORES ET À LA POLLUTION DE L'AIR

- *La zone se trouve sur le Plateau brabançon, entre la Woluwevallei et la Zennevallei.*
- *L'assainissement du sol est limité à certains points déterminés sur le site de la Défense.*
- *Le POT se trouve dans une zone exposée au bruit, à exposition multiple, de 60-65 dB. Les nuisances sonores sont essentiellement provoquées par le trafic aérien et routier et dépassent les niveaux sonores imposés par l'OMS.*
- *Le POT est confronté à une pollution de l'air par dioxyde d'azote, principalement le long des grands axes routiers.*



EAU

Aléa d'inondation



ENVIRONNEMENT

TOPOGRAPHIE

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

Cependant, au fil des ans, un certain nombre d'interventions artificielles ont été opérées, modifiant profondément les processus naturels originaux (ex. le rehaussement du zoning industriel dans la zone inondable de la Senne et de la Woluwe).

Les faibles différences de hauteur sur le plateau lui-même peuvent être attribuées à l'urbanisation de la zone.

< Carte ADT

HYDROGRAPHIE

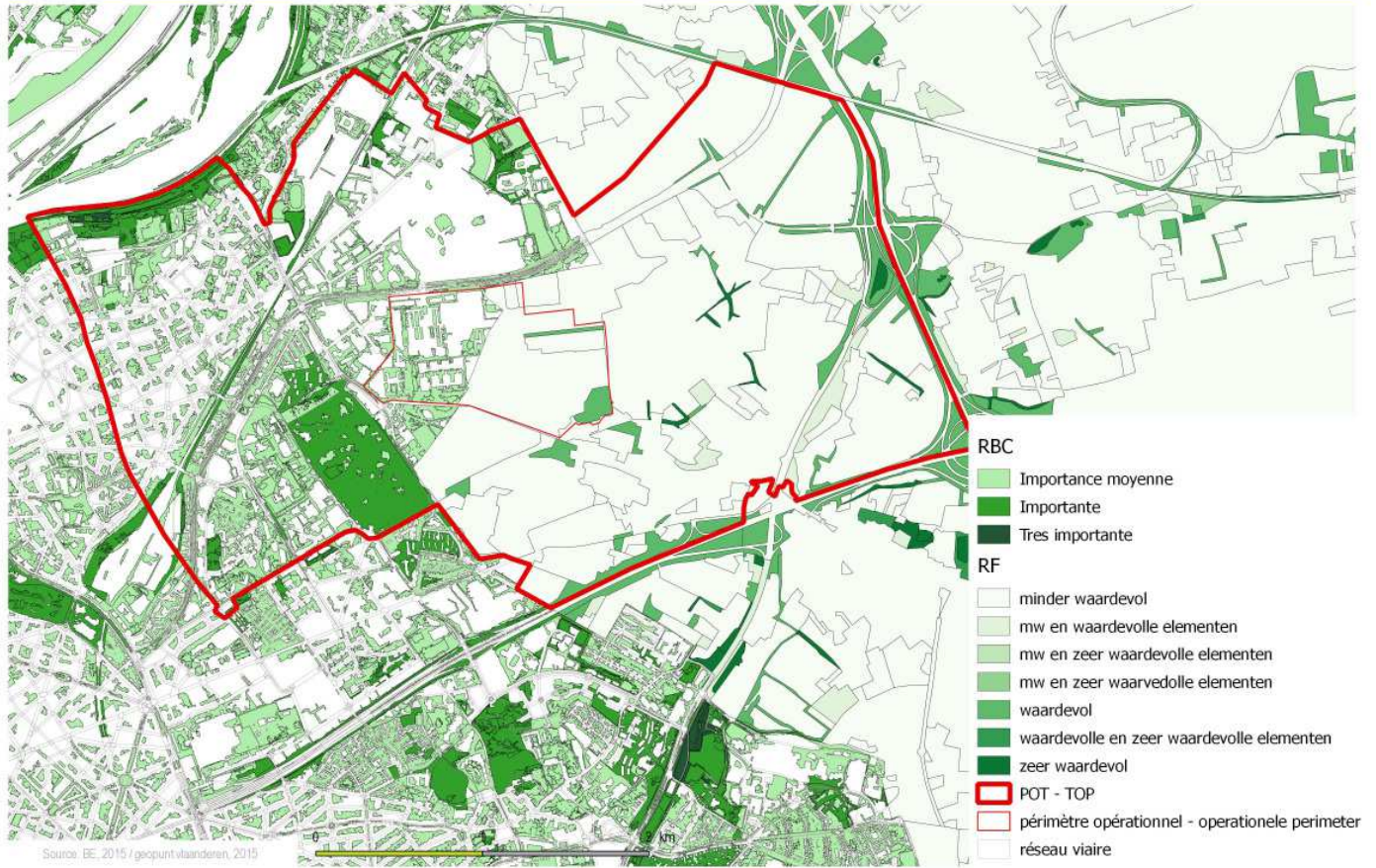
Les zones des vallées sont vulnérables en raison de la composition de leur sol. Pourtant, sur le plateau du POT, en amont de la zone inondable, les inondations sont rares. Ceci ne signifie pas néanmoins qu'une trop forte minéralisation du plateau n'aurait pas une implication sur l'inondation des vallées.

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

ALÉA D'INONDATION

< Bruxelles Environnement, 2013

VALEUR ECOLOGIQUE - ECOLOGISCH BELANG



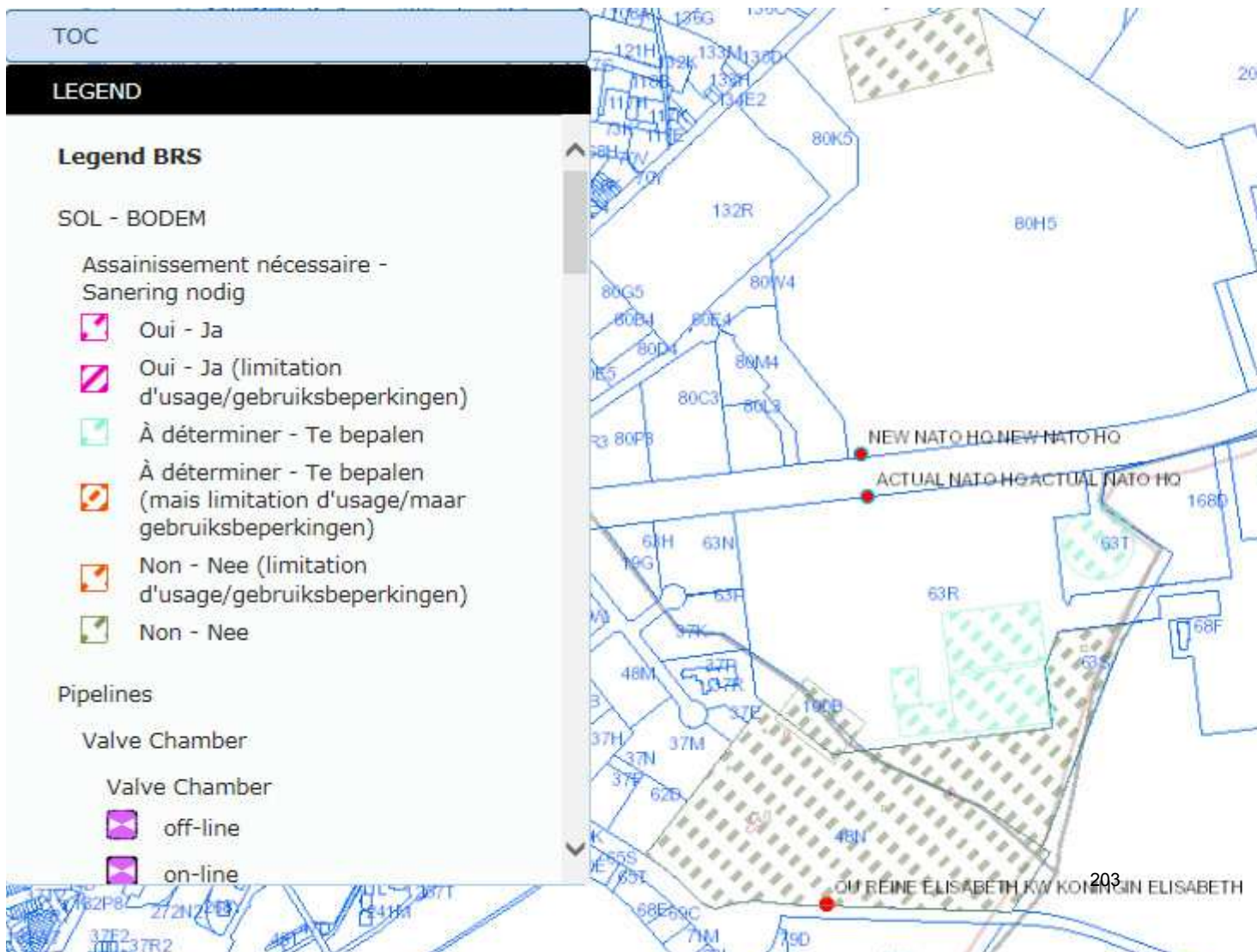
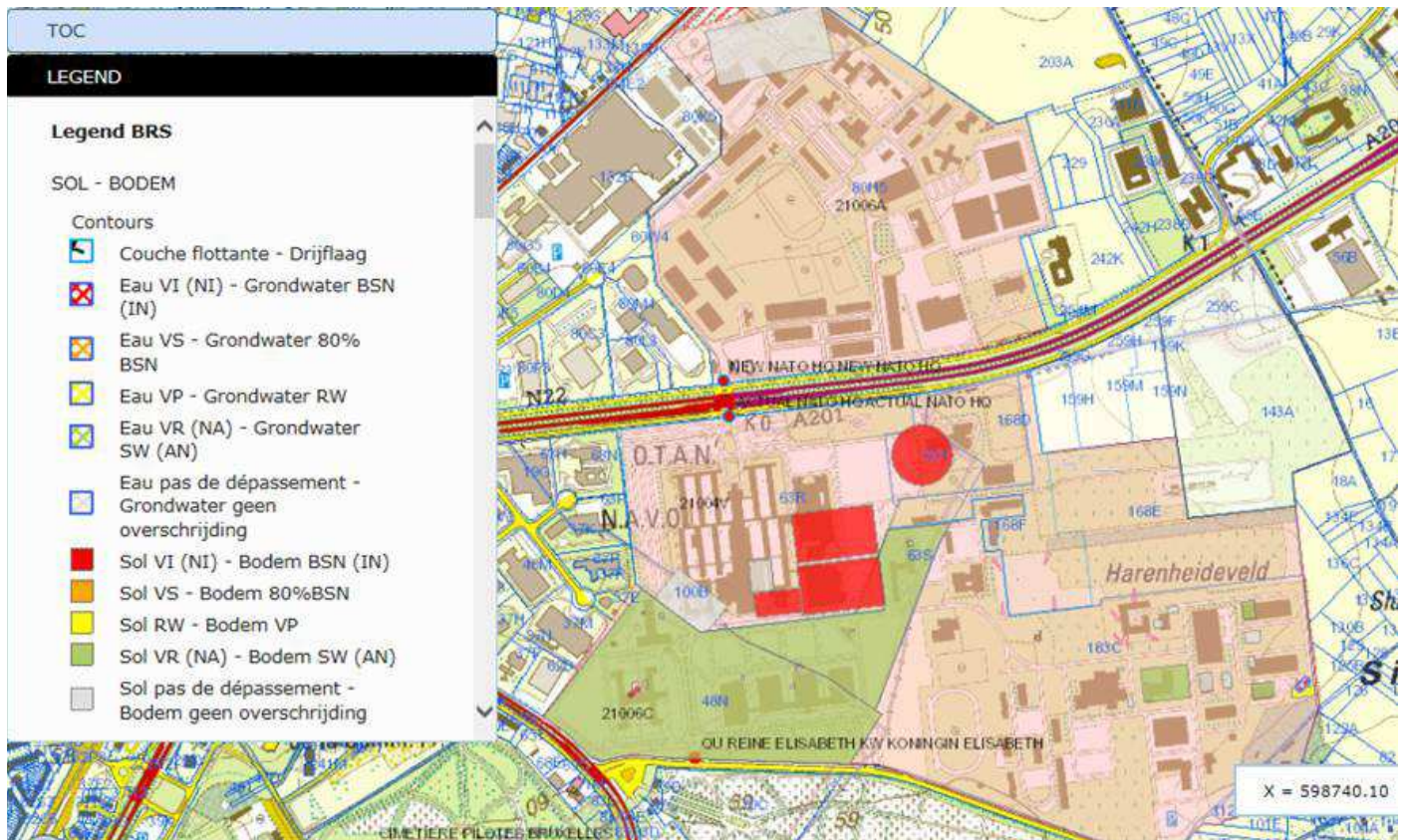
ENVIRONNEMENT

RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

Différents espaces verts dans le POT et ses environs ont une valeur écologique importante.

Le réseau vert est constitué d'espaces tant privés que publics comme le Cimetière de Bruxelles, le Moeraske, la vallée de la Woluwe, les chemins creux, les liaisons ferroviaires.

CARTES À ADAPTER



ENVIRONNEMENT

POLLUTION DU SOL

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

0. Parcelles potentiellement polluées: tout terrain où une activité à risque ou une pollution a été ou est présente. Il y a deux cas possibles: la parcelle n'a jamais fait l'objet d'une reconnaissance de l'état du sol (RES, équivalent de l'OBO (Oriënterend Bodemonderzoek), première étape des études de sol) ou elle a fait l'objet d'une RES mais une activité à risque a perduré après cette RES (une nouvelle pollution est donc potentiellement possible).

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

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

3. Parcelle polluée sans risque: une RES ainsi qu'une étude détaillée et une étude de risque ont été réalisées et il y a des dépassements des normes d'intervention mais aucun assainissement n'est nécessaire (toutefois des restrictions d'usage sont possibles).

4. Parcelle polluée en cours de traitement: une RES a montré des dépassements des normes d'intervention, et soit des études complémentaires sont nécessaires (études détaillées, projet d'assainissement...), soit un assainissement est nécessaire.

Source: Défense, 2016

- *Nouveau QG OTAN: catégorie 1 et 0 superposées.*

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

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

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

Une étude détaillée est en cours dans plusieurs zones car des pollutions dépassant les normes d'intervention ont été trouvées. Il suffit d'une zone polluée pour que toute la parcelle cadastrale soit en catégorie 4. Comme des activités à risque sont toujours en exploitation, le risque perdure et le site se trouve également en catégorie 0.

- *Quartier Reine Elisabeth, partie Flandre:*

Une pollution au niveau du parc à conteneurs nécessite une BBO et peut-être un assainissement. Cette BBO est programmée pour le 2ème semestre 2016.

< Source: Défense, 2015



Inventaire

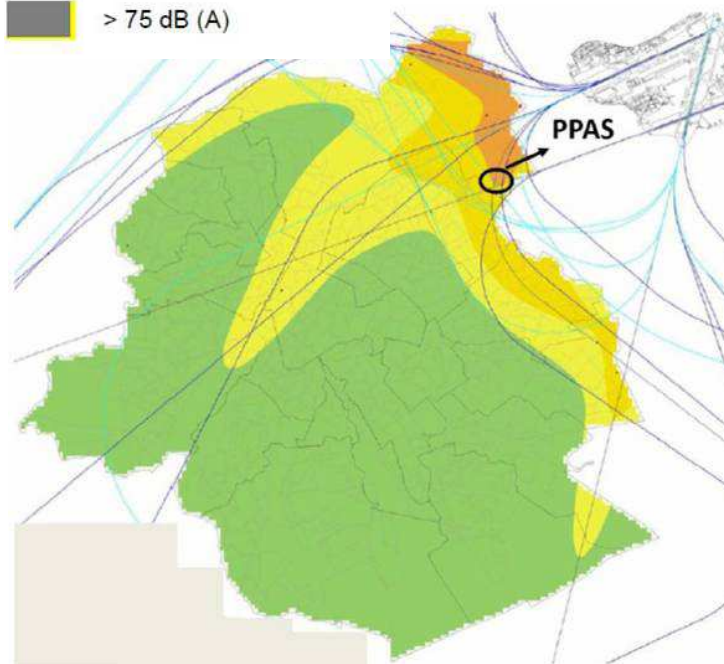
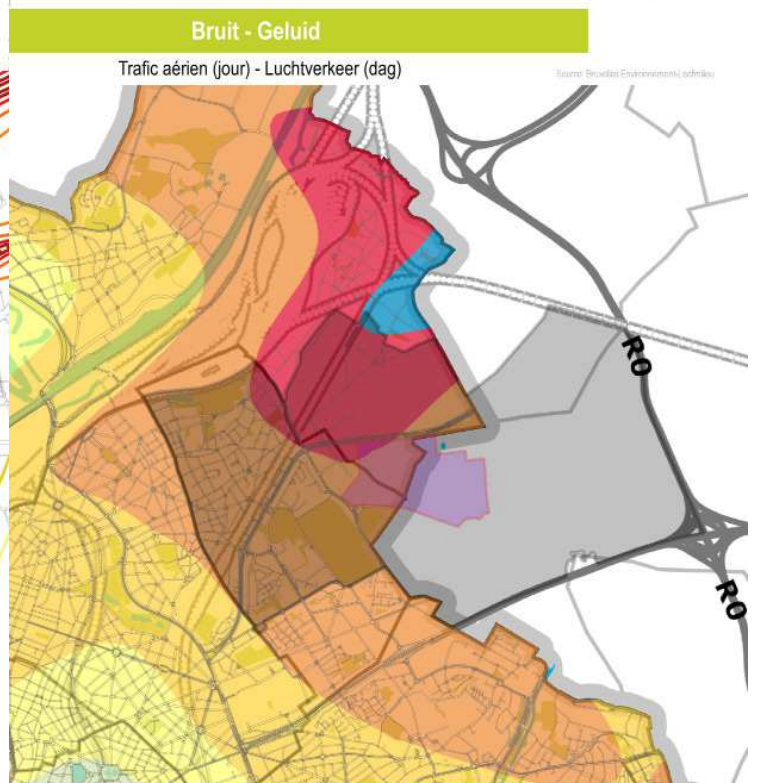
Inventaire sol

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

source: Bruxelles Environnement, 2016

En ce qui concerne les situations des études de sol:

- Nouveau QG OTAN: une RES a été faite pour la demande de permis. Il n'y a pas de pollution du sol.
- Ancien QG OTAN: Après la RES, une étude détaillée a été commencée pendant l'été 2015. L'ensemble des pollutions sont déjà délimitées, sauf pour une zone (2 forages encore nécessaires). Les pollutions sont d'ampleur limitée.
- Quartier Reine Elisabeth, partie Bruxelles: Une RES et une étude détaillée ont été réalisées début 2015. Une petite pollution (près du bloc 4) et la pollution plus importante des citernes (du bloc 1) doivent être assainies. Il s'agit de mazout dans les deux cas. Fin 2015, la firme de livraison de mazout a aggravé la pollution au bloc 1 par un débordement de la citerne provisoire de mazout. Une nouvelle étude détaillée est donc nécessaire. Un projet d'assainissement global sera commandé en 2016 une fois cette nouvelle étude terminée.
- *Quartier Reine Elisabeth, partie Flandre*: Une pollution au niveau du parc à conteneurs nécessite une BBO et peut-être un assainissement. Cette BBO est programmée pour le 2ème semestre 2016.



BRUIT

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

TRAFIC AÉRIEN

Le POT se situe à proximité de Brussels Airport, et se trouve plus précisément sous les routes aériennes de décollage, ce qui occasionne d'importantes nuisances sonores.

Les nuisances sonores en journée provoquées par le trafic aérien dans le POT se trouvent entre 55 et 60 dB, tandis qu'elles se situent entre 45 et 50 dB pendant la nuit.

Source : Bruit routier, Carte stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles-Environnement et Gouvernement flamand, Service de l'Environnement, de la Nature et de l'Energie (Air, Nuisances, Gestions des risques Environnement et Santé / Les nuisances de service).

La Région bruxelloise applique une politique préventive d'aménagement du territoire qui ne peut être efficace que si le bruit est suffisamment stable, ce qui passe par une distribution stable des trajectoires de vol et mouvements d'aéronefs et donc des accords sur l'exploitation et l'utilisation de l'aéroport à long terme. Ce qui n'est pas le cas actuellement.

La Région flamande estime, dans son projet de plan d'actions contre le bruit dû au trafic aérien (actuellement en cours d'adoption), qu'il existe une zone de bruit élevé plus ou moins stable sur son territoire dans laquelle elle peut développer une politique de planification territoriale adaptée (à savoir éviter les développements futurs de fonctions sensibles au bruit et la mise en place de nouvelles fonctions résidentielles ou autres, sensibles au bruit dans cette zone sans installations adéquates structurelles (isolation acoustique et installations de ventilation à isolation phonique).

Cette zone est définie par les contours de bruit répondant aux seuils suivants:

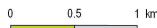
- $L_{den} > 65\text{dB(A)}$
- $L_{night} > 55\text{dB(A)}$.

Le POT n'est pas concerné par ces niveaux sonores là pour le bruit du trafic aérien. Cependant, cela n'empêche nullement une construction de répondre aux normes d'isolation acoustique en vigueur (NBN S01-400), que ce soit pour l'isoler du bruit aérien ou routier entre autres.

Bruit - Geluid



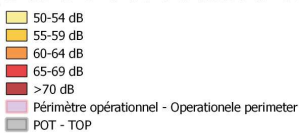
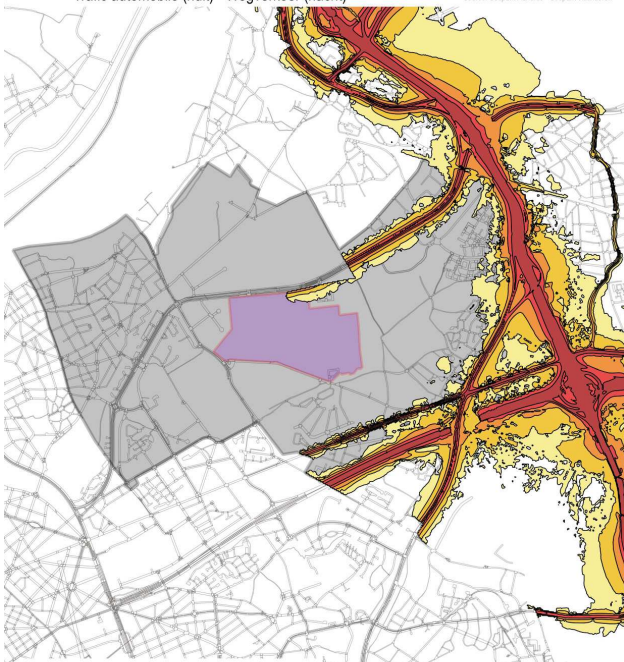
Trafic automobile (jour) - Wegvekeer (dag)



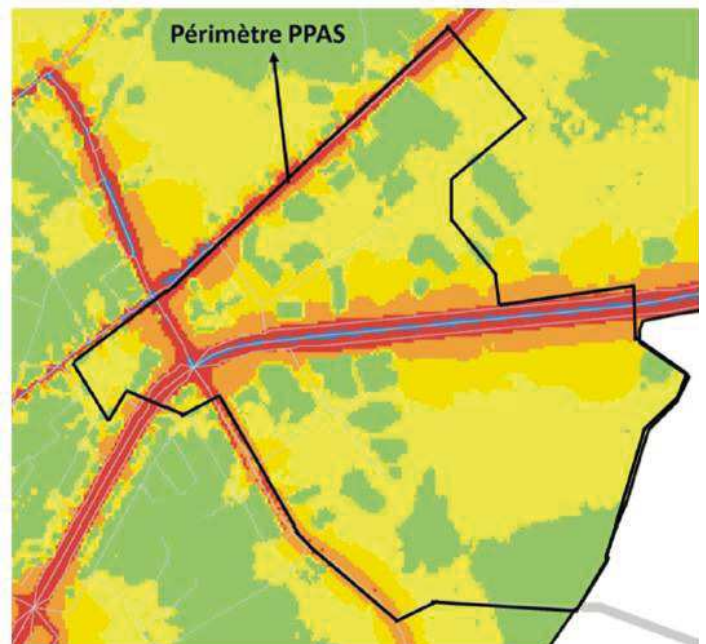
Bruit - Geluid



Trafic automobile (nuit) - Wegvekeer (nacht)



Trafic routier de nuit



TRAFIC ROUTIER

Le trafic routier a un impact important sur les nuisances sonores dans la Région.

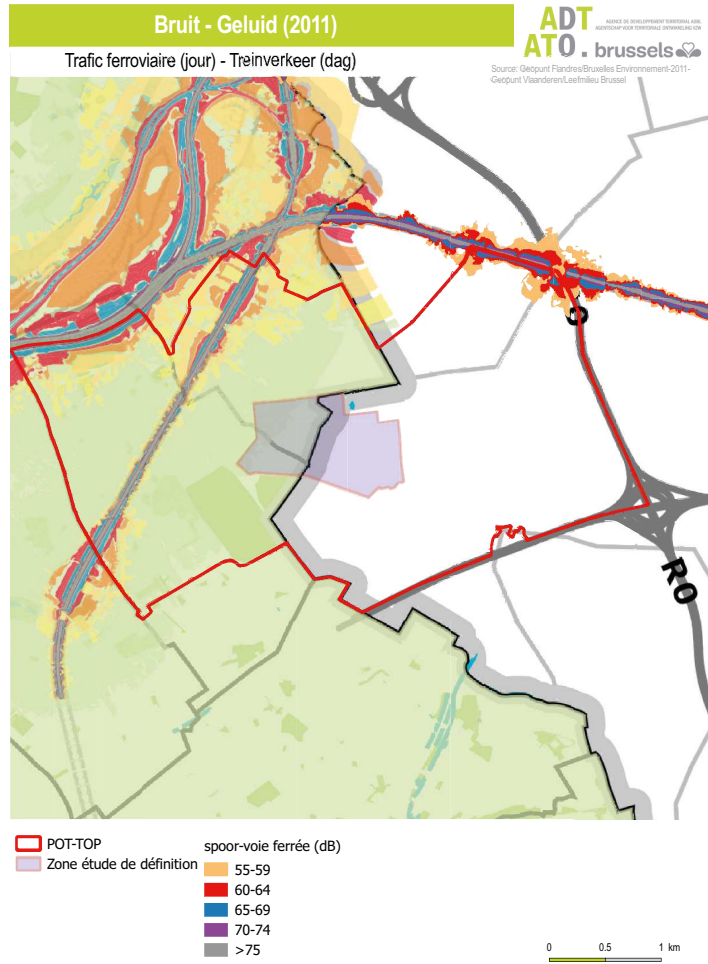
Concernant le POT, celui-ci se situe au milieu d'un réseau routier très dense. C'est essentiellement l'environnement direct des routes et surtout à proximité des grands axes que les nuisances sont les plus fortes. Le volume atteint des valeurs jusqu'à 75 dB. Les valeurs les plus élevées ont été mesurées à proximité immédiate de l'Avenue Léopold III. Les niveaux sonores sont principalement élevés dans cet environnement parce qu'il y a peu de barrières acoustiques.

Source : Bruit routier, Carte stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles-Environnement et Gouvernement flamand, Service de l'Environnement, de la Nature et de l'Energie (Air, Nuisances, Gestions des risques Environnement et Santé / Les nuisances de service).

Il y a une différence claire entre les nuisances sonores en journée et pendant la nuit. Surtout sur le site de la Défense (et même le périmètre opérationnel). Ceci s'explique par le fait que la nuit il y a nettement moins de trafic routier. Les niveaux sonores se situent en moyenne 10 dB plus bas qu'en journée (entre 55 et 65 dB).

Le développement de mesures pour réduire la vitesse des véhicules à moteur en ville contribue à améliorer le climat sonore aux alentours.

Pour préserver l'environnement bâti des nuisances sonores, l'aménagement de zones tampons peut aussi être une solution. La situation des bâtiments les uns par rapport aux autres est très importante d'un point de vue acoustique. Ainsi, placer près de l'autoroute des hauts bâtiments dont l'affectation est moins sensible constitue une protection contre le bruit pour la zone et les bâtiments se trouvant derrière.



TRAFIC FERROVIAIRE

L'influence du trafic ferroviaire est très limitée dans le POT. Le trafic ferroviaire se situe à l'ouest (le long du site Josaphat) et au nord-est du POT mais son influence n'atteint pas le POT. La nuit, le transport de marchandises est source de nuisances.

C'est principalement dans l'environnement immédiat des voies ferrées que le niveau sonore dépasse 70 dB, et que l'on peut alors parler de nuisances sonores graves. Les lignes de chemin de fer se trouvent en contrebas et les talus forment une barrière naturelle contre la propagation du bruit.

Source : Bruit routier, Carte stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles-Environnement et Gouvernement flamand, Service de l'Environnement, de la Nature et de l'Energie (Air, Nuisances, Gestions des risques Environnement et Santé / Les nuisances de service).

Carte de multi-exposition – indicateur global en semaine

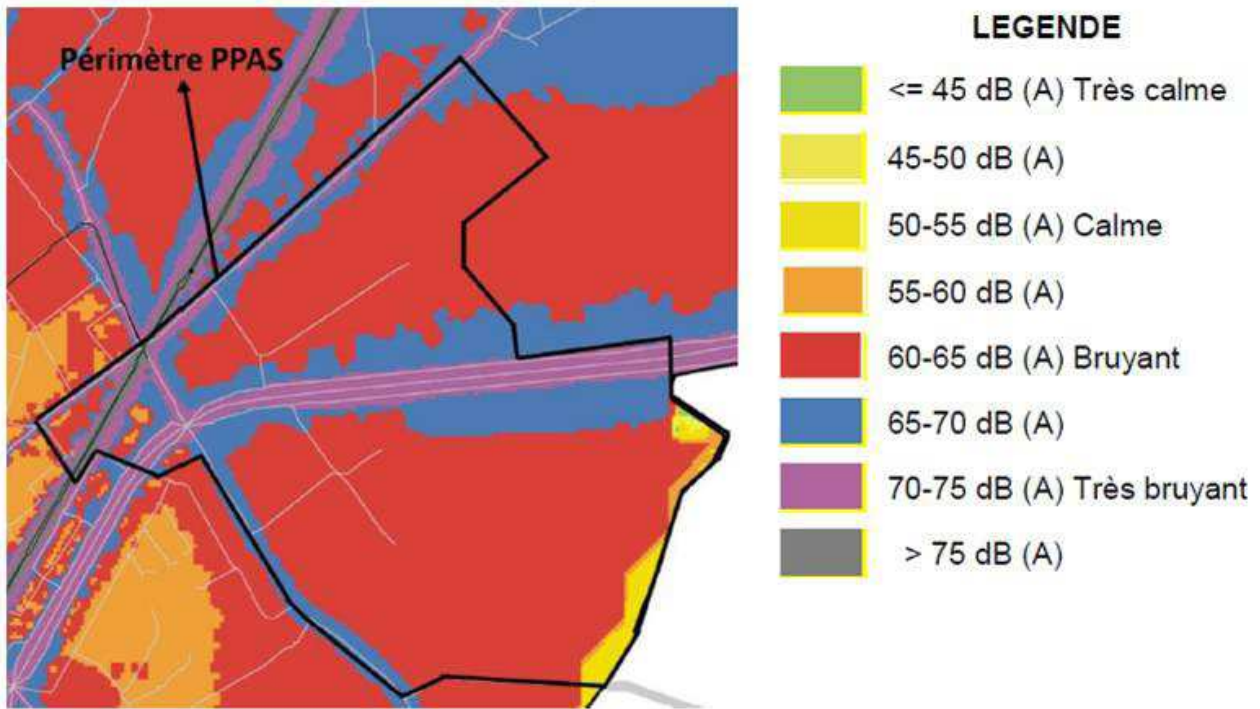


Figure 6 : Carte de multi-exposition (indicateur global) - 2006 (publié en 2010)
Source : IBGE

MULTI-EXPOSITION

Pour chacun des types de transports le nombre de dB dans le POT se situe au-dessus de la valeur seuil imposée par l'Organisation Mondiale de la Santé. Selon ce seuil, le niveau sonore en dehors des habitations peut être de maximum 55 dB le jour et de seulement 40 dB la nuit.

La majeure partie du POT se situe dans la catégorie 60-65 dB (bruyant) dans les sites d'activités économiques et en partie sur le site de la Défense, côté bruxellois.

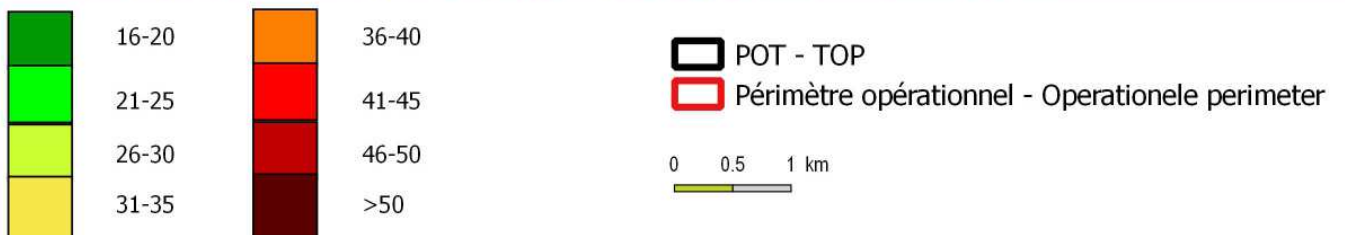
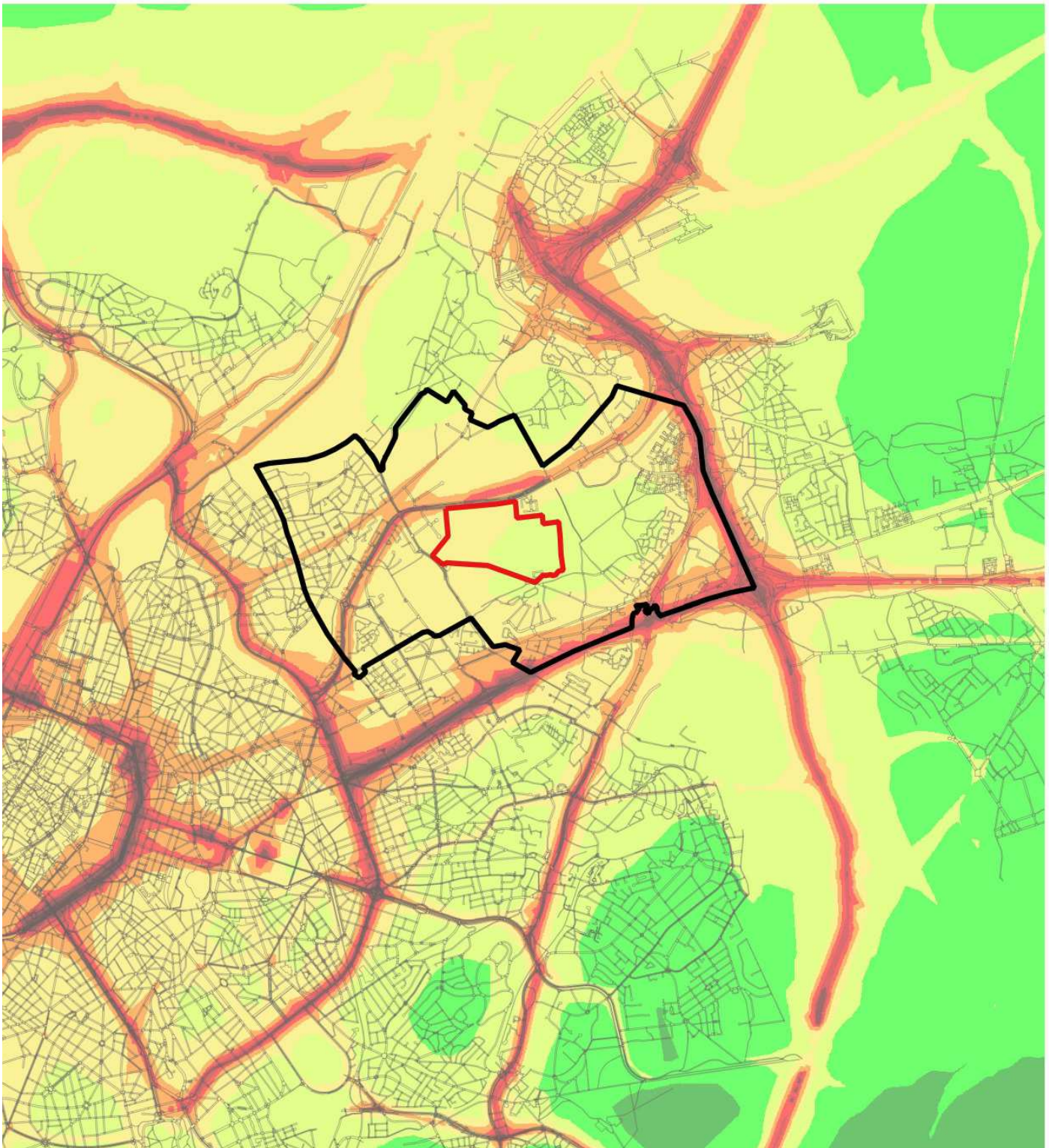
Le long des axes routiers les nuisances sonores sont de l'ordre de 65-70 dB (très bruyant).

La majorité des nuisances sonores est provoquée par le trafic routier et aérien. La part du trafic ferroviaire est limitée. En combinant les nuisances sonores des différents modes de transport, il est clair qu'il faut prendre des mesures pour augmenter la qualité de vie des habitants et des travailleurs.

Source : Bruit routier, Carte stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles-Environnement et Gouvernement flamand, Service de l'Environnement, de la Nature et de l'Energie (Air, Nuisances, Gestions des risques Environnement et Santé / Les nuisances de service).

QUALITE DE L'AIR (2014) - LUCHTKWALITEIT (2014)

NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) Moyenne - Gemiddeld



QUALITÉ DE L'AIR

** Le dioxyde d'azote (NO₂) est un gaz irritant, qui peut affecter les voies respiratoires et, dans des cas extrêmes, provoquer un œdème pulmonaire. Les enfants et les personnes asthmatiques sont les plus fragiles.*

Ces concentrations peuvent varier d'un jour à l'autre ou en fonction de la saison. Les valeurs de NO₂ sont la conséquence des moteurs diesel et l'apport en particules fines suite aux mouvements dans les masses d'air. Malgré l'amélioration des valeurs, les limites d'émission sont toujours dépassées. Aujourd'hui les émissions atmosphériques sont tellement élevées qu'elles entraînent divers coûts externes. Ainsi la qualité de l'air a une influence sur la santé.

L'importance de cette influence dépend du degré d'exposition aux polluants, de l'âge, de l'état de santé général et d'autres facteurs. L'environnement subit aussi des effets indésirables. Étant donné que le vent transporte avec lui des substances polluantes, la pollution de l'air peut aller jusqu'à plusieurs kilomètres de distance. Il y a aussi les pluies acides dont la composition modifie les caractéristiques du sol et qui constituent dès lors une menace pour les plantes et les animaux. La Région de Bruxelles Capitale avait déjà formulé différents objectifs pour 2010 dans le « Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique », qui déjà donné lieu à une amélioration de la qualité.

Source : « Bruxelles Environnement (2002) Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique 2002-2010. Région de Bruxelles-Capitale .

Ces vingt dernières années, on a pu observer une amélioration de la qualité de l'air à Bruxelles. Le taux de NO₂ continue cependant d'être une préoccupation pour la qualité de vie générale des Bruxellois. Cette problématique reste dès lors un défi majeur dont il faut tenir compte dans le cadre du projet du site de la Défense.

La carte donne un aperçu de la moyenne annuelle du taux de NO₂ en Région de Bruxelles-Capitale et a été établie sur la base de l'interpolation des stations de mesure en Flandre et dans les régions avoisinantes. L'air autour des axes routiers est très fortement pollué.

Il apparaît donc clairement sur la carte que la circulation routière porte la plus grosse responsabilité de la pollution de l'air ambiant dans le POT. Le périmètre territorial d'observation se situe dans la classe dont les rejets moyens par an s'élèvent à 26-35µg/m³ NO₂. Cette valeur se trouve en dessous du seuil autorisé par l'UE (40µg/m³).

Le long de l'Avenue Léopold III cette valeur peut être largement supérieure en raison de la forte concentration du trafic automobile (la valeur dépasse le seuil imposé par l'Union européenne).

Pour cette raison, il est recommandé, lors du réaménagement du site de la Défense, de tenir compte du fait que les activités résidentielles et les activités de vie sont situées le plus loin possible de cette concentration en NO₂. On pourrait envisager de créer un grand ruban vert autour des nouvelles fonctions, ce qui permettrait de neutraliser la pollution de l'air.

< Source: IRCEL

PRIORITÉS ET ENJEUX

- *La préservation et la valorisation du potentiel des lieux à haute valeur écologique: chemin de fer, cimetière, terrains agricoles, chemins creux,... Créer des zones tampons sur les zones d'entreprises?*
- *Les enjeux quant à la programmation de la zone et sa planification/organisation: mesures à prendre pour utiliser le relief existant (fossés, pièces d'eau,..), pour retenir les eaux, pour infiltrer les eaux de pluie et pour lutter contre l'imperméabilisation, etc.. Le développement du site ne doit pas avoir d'effets néfastes sur la pollution de l'eau.*
- *La nuisance sonore et la pollution de l'air auxquelles le site est exposé (trafic routier et aérien) oriente l'implantation d'équipements et d'activités économiques le long du boulevard Léopold III et d'éventuels nouveaux logements plutôt au sein du quartier Reine Elisabeth. Une réflexion doit être menée sur l'opportunité du type de logements à réaliser.*
- *Une réflexion doit également être menée sur les mesures à prendre pour atténuer le bruit et pour neutraliser la pollution de l'air.*