

# *Rapport sur les Incidences Environnementales*

*Résumé non technique*

Plan Régional de  
Développement Durable

# Résumé non-technique

---

## Objectifs du résumé non-technique

Le présent document vise à présenter l'évaluation environnementale du Plan régional de développement durable (PRDD) d'une manière accessible et compréhensible pour le grand public. Son objectif est de donner une vue d'ensemble du processus d'évaluation tout en mettant l'accent sur ses résultats de manière structurée et claire. Le présent document met l'accent sur la facilité d'appropriation des informations fournies afin de répondre aux besoins de la consultation et de l'information publiques.

Le fil conducteur du présent document consiste en :

- Une brève présentation de l'objet et du champ du Rapport sur les incidences environnementales
- Une présentation des tendances et des enjeux de la situation environnementale en Région de Bruxelles-Capitale
- Une synthèse des principales incidences environnementales estimées du PRDD

Les informations détaillées et complètes peuvent être retrouvées au sein du rapport principal. Pour guider tout lecteur désirant consulter l'ensemble du Rapport sur les incidences environnementales, des renvois systématiques sont intégrés au sein des différentes parties de ce résumé non-technique.

## 1. Le Rapport sur les incidences environnementales (RIE) du Plan régional de développement durable (PRDD)- objet et méthodologie

### Objet et champ

La législation européenne et régionale exige que les plans et programmes à incidences sur l'environnement fassent l'objet d'une évaluation environnementale pendant leur élaboration et avant leur adoption<sup>1</sup>. La législation européenne recommande que l'évaluation environnementale se fasse le plus en amont possible des plans et programmes. Elle indique cependant également que l'évaluation doit être adaptée au niveau du plan, et que des évaluations plus spécifiques et plus détaillées sont réalisées en aval, dans le cadre de l'exécution du plan.

Le résultat de cette évaluation du Plan régional de développement durable (PRDD) de la Région de Bruxelles-Capitale est le rapport sur les incidences environnementales qui étudie les effets significatifs sur l'environnement naturel et urbain des mesures prioritaires prévues dans le plan. Le PRDD est un plan global stratégique : la plupart des programmes mesures et projets qu'il évoque feront l'objet d'évaluations des incidences plus détaillées ultérieurement, lors de l'examen des permis d'urbanisme liés à la réalisation des projets..

Le champ thématique de cette étude couvre les incidences du plan sur l'environnement et ses aspects prévus par la directive européenne précitée. L'étude n'a donc pas pour objet principal d'évaluer la durabilité du PRDD en lien avec les deux autres piliers du développement durable (économique et social). Néanmoins, toutes les mesures du PRDD visent à rencontrer les 6 défis identifiés comme principaux enjeux régionaux. L'objet du RIE est limité aux incidences sur l'environnement des propositions du projet de PRDD.

Le champ géographique du rapport se situe à l'échelle régionale et les incidences probables du plan concernent principalement cette échelle. Néanmoins, les problématiques environnementales dépassent les frontières et constituent des thématiques privilégiées pour le développement de synergies et de coopérations transrégionales. Le PRDD consacre d'ailleurs un chapitre à la coopération métropolitaine. A cet égard, l'évaluation réalisée au travers du RIE tient compte des problématiques environnementales communes à l'aire métropolitaine et recherche des perspectives de coopération transrégionale pour dégager des solutions permettant l'amélioration de la situation environnementale sur l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine<sup>2</sup>.

### Méthodologie

L'étude a été conduite par ADE, un bureau d'études spécialisé dans le domaine de l'évaluation des politiques et programmes publics avec l'appui de l'expertise thématique d'un pool d'experts.<sup>3</sup>

Pour commencer, le processus d'évaluation environnementale a établi un diagnostic de la situation environnementale bruxelloise et de ses enjeux. Son résultat est l'Etat initial de l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale qui se décline en neuf compartiments – Air, Biodiversité, Bruit, Eaux, Energie – Climat, Mobilité, Patrimoine, Population, bien-être et santé, et Sols. Pour chacun de ces

---

<sup>1</sup> Evaluation environnementale stratégique, Directive EES 2001/42/EC et COBAT, article 18.

<sup>2</sup> L'aire métropolitaine correspond au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et de celui des provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon. La 6<sup>ème</sup> réforme de l'Etat a créé une « Communauté métropolitaine de Bruxelles », organe de concertation pour les matières d'importance transrégionale.

<sup>3</sup> Pool d'experts spécialisés : VUB - *Analytische en milieuchemie* (eau), CLIMACT (climat-énergie), ECONOTEC (air), SITEREM (sols), RHEA (biodiversité), ASM-Acoustics (bruit), STRATEC (mobilité).

compartiments de l'environnement, le contexte et les principaux enjeux ont été identifiés et les tendances ont été relevées, sur base d'une analyse AFOM-SWOT<sup>4</sup> et à l'aide des indicateurs plus spécifiques.

Par la suite, une analyse a été conduite portant sur le contexte politique, stratégique et réglementaire dans lequel s'insère le PRDD, tant au niveau régional que national, européen et global. Dans ce cadre, une série de plans et de programmes ont été étudiés (planification environnementale, textes transversaux liés à l'environnement, etc.) du point de vue des éléments de cohérence et de compatibilité du PRDD à leur égard.

Le RIE se base sur une compréhension du PRDD et des modifications qu'il a subies au cours de sa genèse, y compris celles qui ont été engendrées par les interactions systématiques entre les auteurs du rapport environnemental et les auteurs du plan. Dans ce cadre, plusieurs rencontres entre les évaluateurs, les experts thématiques associés et les autorités régionales ont été réalisées. Cette forme de collaboration constructive a permis d'identifier, à un stade précoce de la conception du plan, les incidences notables négatives du plan sur l'environnement ainsi que de renforcer les mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation prévues par le PRDD.

Enfin, l'évaluation des incidences proprement dite a été réalisée en utilisant une matrice des incidences permettant d'estimer les effets notables probables sur l'environnement du PRDD, tout en tenant compte du contexte changeant et des conditions de mise en œuvre. Cette démarche consiste en deux étapes :

- l'évaluation a priori de l'influence significative des mesures du PRDD sur chaque compartiment de l'environnement (*screening*);
- l'évaluation approfondie de l'effet, de la probabilité d'occurrence, de la portée et de la permanence de chaque incidence (*testing*).

Sur base d'indicateurs spécifiques, des scénarios ont été développés. Afin de faciliter leur compréhension, ces scénarios accompagnent les résultats de l'analyse des incidences. Les scénarios sont formulés à partir de la situation environnementale actuelle, tout en tenant compte des pressions de facteurs liés au développement urbain – démographie, mobilité, comportements, etc. – ainsi que des possibilités d'action existantes. Trois valeurs ont permis l'établissement de ces scénarios :

- la valeur actuelle issue de l'état de l'environnement ;
- la valeur cible issue de la législation et/ou la planification internationale, européenne, nationale ou régionale en la matière, ou de la volonté politique exprimée dans l'accord de Gouvernement 2009-2014 ;
- la valeur d'inertie concernant l'évolution de la situation si le PRDD n'est pas mis en œuvre.

La couleur du scénario illustre sa nature :

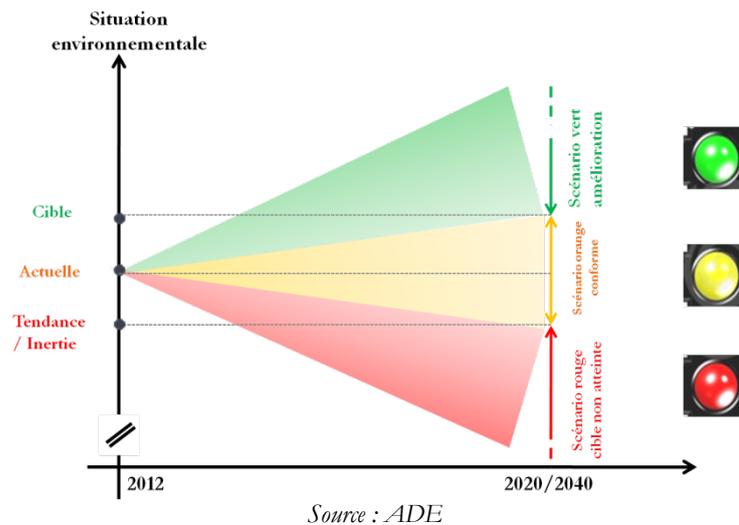
- le vert désigne une amélioration,
- l'orange traduit la conformité par rapport aux normes<sup>5</sup>
- le rouge pointe une cible non atteinte.

### Figure 1: Illustration schématique de la logique des scénarios proposée

---

<sup>4</sup> AFOM : Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces ; SWOT : Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threat

<sup>5</sup> Ce scénario doit cependant constituer un point d'attention et faire l'objet d'une vigilance particulière dans la mise en œuvre du plan en ce qui concerne les projets précis et territorialisés. Ce scénario articule donc la conformité stratégique et la vigilance opérationnelle.



Il faut noter que l'amélioration des aspects environnementaux se rapporte principalement à ce qui est exigé au niveau stratégique global ou spécifique (obligation internationale ou engagement régional envers un certain objectif). Le RIE tient également compte de l'évolution contextuelle dans laquelle le Plan s'inscrit et à laquelle il souhaite répondre. Les tendances d'inertie liées au contexte en dehors de la mise en œuvre du PRDD sont également intégrées dans l'analyse<sup>6</sup>.

## 2. Présentation du contenu du PRDD

A travers l'accord de Gouvernement 2009-2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a affirmé sa volonté d'élaborer un nouveau Plan régional de développement durable. La « Déclaration d'intention de modification totale du PRD » de 2009 marque le début de la procédure d'élaboration et énonce les grands axes du futur PRDD, basés sur les nouveaux défis auxquels fait face la Région de Bruxelles-Capitale :

- Le défi de l'essor démographique ;
- Le défi de l'emploi, de la formation et de l'enseignement ;
- Le défi environnemental ;
- Le défi de la lutte contre la dualisation de la ville et la pauvreté ;
- Le défi de la mobilité ;
- Le défi de l'internationalisation.

Au terme de sa procédure d'approbation, le PRDD remplacera le Plan Régional de Développement (PRD), adopté en 2002.

### 1. Méthodologie d'élaboration du projet de PRDD.

L'élaboration du PRDD a démarré par un processus consultatif et participatif constitué de deux phases :

- un Etat des lieux
- une phase prospective

<sup>6</sup> Pour ce faire une trame d'évolution ou *baseline* a été définie, qui permet de comparer la situation environnementale dans la Région à l'horizon 2020 avec et sans la mise en œuvre de l'ensemble des actions prioritaires prévues par le Plan.

### a. L'Etat des lieux

Afin de dresser un état des lieux de la Région, un questionnaire d'évaluation a été rédigé et transmis par la Direction Etudes et Planification (DEP) de l'AATL et par l'Agence de Développement Territorial (ADT) aux différents départements de l'administration régionale et aux organismes d'intérêt public ou para-régionaux. Le questionnaire a permis de disposer d'un bilan des politiques sectorielles mises en place depuis 2000. Ce bilan a été complété par les différents « états des lieux » (rapports annuels et mémorandums, travaux de la CRD, états généraux...) dressant la situation de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'Etat des lieux ainsi réalisé constitue une base de travail pour le déroulement du processus participatif.

### b. La phase prospective

La phase prospective s'est basée d'une part sur un processus participatif et de consultation et d'autre part sur une série d'études thématiques destinées à alimenter le projet de PRDD. Cette phase prospective s'est clôturée à la fin de l'année 2011.

#### *Le Processus participatif*

Cette phase s'est concrétisée par la mise en place d'ateliers thématiques qui correspondent aux 6 défis, regroupant les « forces vives » de la Région (acteurs publics, académiques, membres de la société civile, acteurs privés...). Ces ateliers se sont déroulés entre avril et décembre 2011 et ont été organisés en trois étapes :

- définition d'une **vision** de la Région à l'horizon 2040
- définition d'**axes stratégiques**
- proposition d'une série d'**actions**

Parallèlement à ces ateliers, un panel de citoyens a été invité à réfléchir aux axes stratégiques et aux propositions d'actions.

#### *Études réalisées dans le cadre du PRDD*

Afin de nourrir la réflexion sur l'élaboration du projet de plan, une série d'études ont été lancées dans le cadre du PRDD :

- Etude Hinterland : étude dressant un état des lieux de l'espace métropolitain (cartographie et données statistiques, grands projets en cours).
- Bruxelles-Métropole 2040 : il s'agit d'une étude qui a permis de proposer trois visions territoriales de l'aire métropolitaine à l'échelle 2040 et de proposer une série de mesures concrètes à mettre en œuvre à court et moyen termes pour réaliser ces visions à long terme.
- Diverses études ont été lancées portant sur les thématiques suivantes : la reconversion des bureaux en logements, les immeubles élevés en Région de Bruxelles-Capitale, la densification, l'amélioration des espaces publics, les terrains disponibles pour la réalisation d'équipements scolaires,....

L'élaboration du projet de PRDD s'est ensuite basée sur l'ensemble de ces éléments, de même que sur un processus itératif permettant d'intégrer, en cours de rédaction du projet de plan, les recommandations du rapport sur les incidences environnementales.

## **2. Le projet de ville**

Le PRDD vise à doter la Région d'un projet de Ville qui réponde aux nouveaux défis régionaux identifiés.

L'ambition de ce projet de ville est de transformer ces défis en opportunité d'actions. Pour ce faire, la Région doit se donner des objectifs prioritaires et identifier là où ils peuvent être réalisés territorialement.

**Le PRDD propose donc 4 objectifs prioritaires et 5 leviers d'action territoriale.**

### **2.1. Les Objectifs du PRDD**

Les objectifs prioritaires sont orientés à la fois sur la nécessaire attractivité de Bruxelles, sur l'amélioration du cadre et des conditions de vie de ses habitants, sur la réponse aux enjeux environnementaux, mais aussi sur le renouveau économique de Bruxelles au travers de sa vocation internationale, et par la mise en place de nouvelles filières d'économie urbaine et son adaptation aux nouvelles exigences environnementales.

Ces objectifs doivent être pensés comme complémentaires et s'inscrivent dans l'objectif de durabilité, en vue d'établir un projet de Ville socialement équitable, économiquement efficace et environnementalement soutenable.

***Les quatre objectifs prioritaires fondateurs du projet de Ville sont :***

#### **Priorité 1. Une production ambitieuse de logements adaptés :**

La volonté est de produire suffisamment de logement pour répondre aux besoins liés à l'essor démographique, à savoir une production annuelle moyenne de 6.000 logements dont un peu plus de 20 % devront être produits par les opérateurs publics (avec pour ces logements, une proportion de 60 % accessibles aux revenus sociaux et 40% aux revenus moyens).

Pour ce faire, le projet de PRDD identifie 3 stratégies d'action :

##### **1. Mobiliser le potentiel de production de logements.**

L'objectif est de produire un parc de logements suffisant pour répondre à l'essor démographique à l'horizon 2020.

Pour ce faire le PRDD a quantifié les ressources régionales, il s'agit :

- des grands projets urbains sur les friches ferroviaires ou industrielles ;
- des nouvelles urbanisations dans le cadre d'extensions urbaines en seconde couronne ;
- de la reconversion de sites industriels inoccupés et de bureaux désaffectés, de l'occupation des étages au-dessus des commerces ;
- de la construction de bâtiments élevés.

L'ensemble de ces éléments représente un potentiel d'accueil de 124.000 habitants supplémentaires d'ici 2020.

##### **2. Développer un parc suffisant de logements à finalité sociale**

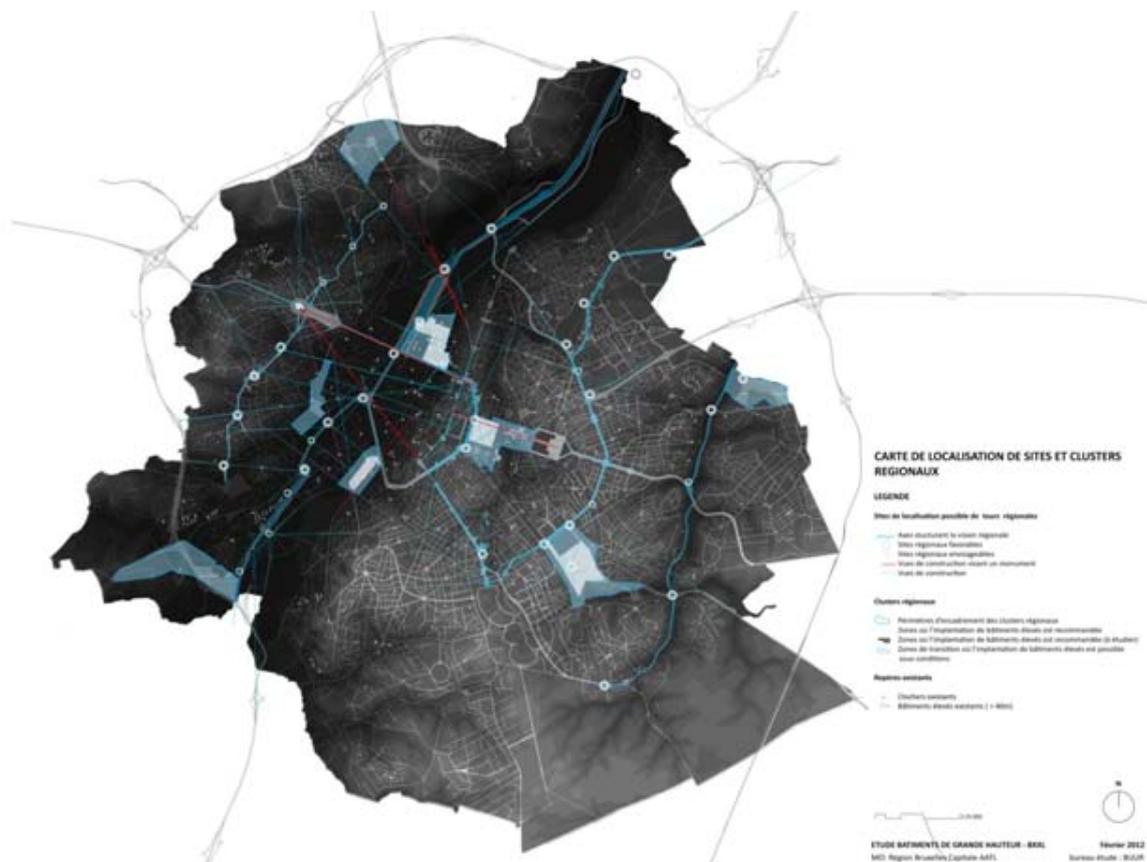
L'objectif est d'augmenter le parc de logements publics de 9.500 logements à l'horizon 2020.

Pour parvenir à développer un parc de logement adapté aux besoins de la population bruxelloise, la Région devra d'une part encadrer les prix sur le marché privé et d'autre part se doter d'un cadre financier pluriannuel afin d'amplifier et diversifier la production publique de logements (logement acquisitif et locatif, social et moyen, rénovation et construction neuve). La Région doit également augmenter sa maîtrise foncière publique. Le PRDD propose à cet égard la création d'une plateforme opérationnelle réunissant les différents acteurs de l'aménagement du territoire, qui prévoit un opérateur foncier d'une part et un opérateur de développement d'autre part.

### 3. Maîtriser la densité

La densification proposée par le PRDD se fera en relation directe avec l'amélioration des transports publics. Deux approches complémentaires sont mises en avant par le PRDD :

- la densification du tissu existant, sans mettre en cause la spécificité des différentes formes urbaines (ordre fermé, semi-ouvert et ordre ouvert). Les possibilités de densification préconisées sont donc différentes en fonction de la typologie de l'habitat mais aussi en fonction de facteurs tels que la proximité du transport public, la largeur existante entre fronts bâtis, la présence de patrimoine, le degré de verdurisation, la proximité des espaces verts publics et la dimension des parcelles et taille des îlots ;
- le renforcement de la structure urbaine : cela comprend la densification le long des espaces ouverts (parcs, espaces publics linéaires (boulevards, avenues plantées)). Il s'agit ici de considérer les bâtiments élevés comme une opportunité de valoriser la ville et renforcer le caractère métropolitain de certains espaces. Le PRDD fixe les principes d'implantation d'immeubles de grande hauteur afin qu'ils renforcent adéquatement la structure urbaine et détermine les sites potentiels pour les futurs bâtiments élevés.



- Cinq axes sont identifiés pour des tours iconiques isolées.
- Sept périmètres sont retenus pour des tours iconiques groupées.

### **Priorité 2. Le développement d'équipements et d'un cadre de vie agréable et attractif ;**

L'ambition du projet de PRDD est de mettre en œuvre une répartition spatiale qui garantisse à chaque habitant-où qu'il vive- d'avoir un accès facile aux services et équipements qui constituent l'atout majeur de la vie en ville. Les priorités identifiées par le PRDD sont les réponses aux besoins suivants :

- besoins en matière d'accueil de la petite enfance (atteindre en 2014 le taux de couverture minimum de 33% préconisé par l'Europe-) soit de l'ordre de 500 places de crèches nouvelles par an.
- la création de 14.800 places en écoles maternelles et primaires d'ici 2020, en plus des 14 600 déjà programmées (les besoins pour le secondaire sont évalués à 12 500 places supplémentaires).
- La création de 12.500 places pour le secondaire, toujours d'ici 2020
- besoins en matière d'écoles (le PRDD identifie 120 sites propices au développement d'infrastructures scolaires);
- besoins en matière d'équipements sportifs et récréatifs (le PRDD identifie 5 pôles récréatifs de niveau régional à créer) ;
- besoins en matière d'équipements culturels ;
- besoins en matière de commerces de proximité (commerces de proximité et noyaux d'identité locale).

Outre l'accessibilité piétonne aux équipements et infrastructures de quartiers, le PRDD prévoit également l'amplification des équipements de rayonnement international (stade, musée d'art moderne et contemporain, Maison de la diversité et Musée de l'histoire européenne). Ces équipements doivent également être tournés vers la population bruxelloise.

En matière d'espaces publics, la volonté est de créer des espaces publics de qualité qui soient synonymes de rencontres, de vivre ensemble, de convivialité et d'ouverture. Cette stratégie passe par 4 axes d'interventions :

- l'amélioration de la qualité de l'espace public dans tous les quartiers ;
- l'augmentation de l'emprise de l'espace public dans les quartiers denses (notamment via les Contrats de quartier durable) ;
- la création d'espaces verts dans les quartiers déficitaires ;
- le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux.

### **Priorité 3. Le développement de l'économie urbaine**

Le PRDD propose des mesures visant à poursuivre l'accroissement quantitatif et qualitatif de l'offre de formation, de qualification et de valorisation des compétences des Bruxellois en fonction des filières d'emplois adéquates.

Afin d'investir dans les secteurs d'emploi porteurs pour l'économie régionale, les outils suivants sont développés:

- lancement d'un pôle de compétence dans le secteur des métiers industriels ;
- lancement d'un pôle de compétence dans le secteur des métiers des TIC (technologies de l'information et de la communication) ;
- poursuite de l'alliance Emploi-Environnement ;
- mobiliser les Fonds structurels européens pour valoriser le développement économique.

Par ailleurs, la question de la **mixité urbaine** est centrale et la localisation des fonctions économiques fortes fait l'objet d'une attention particulière dans le PRDD. Le PRDD met en avant la nécessité de trouver de nouvelles formes urbaines de cohabitation privilégiant la mixité.

3 secteurs clés font l'objet d'une attention spécifique :

Le secteur tertiaire :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- privilégier l'implantation des grands bureaux près des gares principales ;</li> <li>- privilégier un axe de redéveloppement en liaison avec l'aéroport (le boulevard Léopold III) ;</li> <li>- reconvertir les bureaux vides et obsolètes en logements et équipements.</li> </ul>
Les activités productives et logistiques :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maintenir certaines zones économiques « monofonctionnelles » afin d'y accueillir les activités économiques incompatibles avec l'habitat (particulièrement à l'avant-port) ;</li> <li>- introduire la cohabitation entre les entreprises et les autres fonctions (dans les ZEMU notamment) en favorisant l'implantation d'entreprises compatibles avec l'habitat.</li> </ul>
Le commerce :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- combler le déficit d'offre commerciale dans le Nord de Bruxelles au travers du projet NEO sur le plateau du Heysel.</li> </ul>

Les activités à rayonnement régional et international sont également développées, principalement dans le secteur du tourisme (développement de grands équipements culturels ou sportifs, d'infrastructures commerciales et de congrès) ou de l'économie de la connaissance (dans les Campus universitaires notamment).

#### **Priorité 4. La mobilité comme facteur de développement urbain**

Le PRDD met l'accent sur la **multi-modalité** et le concept de « **Ville de proximité** ». Cela nécessite d'une part l'amélioration des transports publics à toutes les échelles (internationale, métropolitaine et régionale) et le développement systématique des modes actifs, et d'autre part une rationalisation de l'usage de la voiture (réaménagements en parkways des pénétrantes autoroutières à grands gabarits, nouveaux parkings intermodaux de dissuasion...).

Du point de vue territorial, cette multi-modalité permet de planifier la densification des activités et fonctions urbaines autour des nœuds multimodaux de transport tout en facilitant le développement multipolaire du territoire. A cette fin, le PRDD propose une **hiérarchisation des nœuds de transport public**, définissant 6 niveaux d'accessibilité (1 excellent, 2 très bonne, 3 bonne, 4 moyenne, 5 faible, 6 inter modalité inexistante). L'objectif du PRDD est qu'en 2040 tous les nœuds de transport atteignent un niveau d'accessibilité de bon à excellent (dont 80% d'ici 2020). Les pôles de développement identifiés par le PRDD seront localisés à proximité d'un nœud de transports publics performants (1, 2 et 3).

Le PRDD exprime également la volonté de rationaliser la **logistique et la distribution urbaine**. En plus du site de Schaerbeek-Formation, maillon essentiel de l'armature logistique, plusieurs Centre de distributions urbaines (CDU) sont à envisager.

## 2.2. Les leviers d'actions territorialisés :

*Une structuration du territoire est proposée qui identifie des leviers d'action pour mettre en œuvre les objectifs prioritaires dans leur dimension territoriale. Il s'agit de :*

### 1. Construire l'organisation multipolaire et mosaïque

Le PRDD localise des pôles de développement et propose une stratégie d'action pour mettre en place la Ville de proximité. La carte 01 « Projet de ville » localise ces différents pôles (Figure 1).

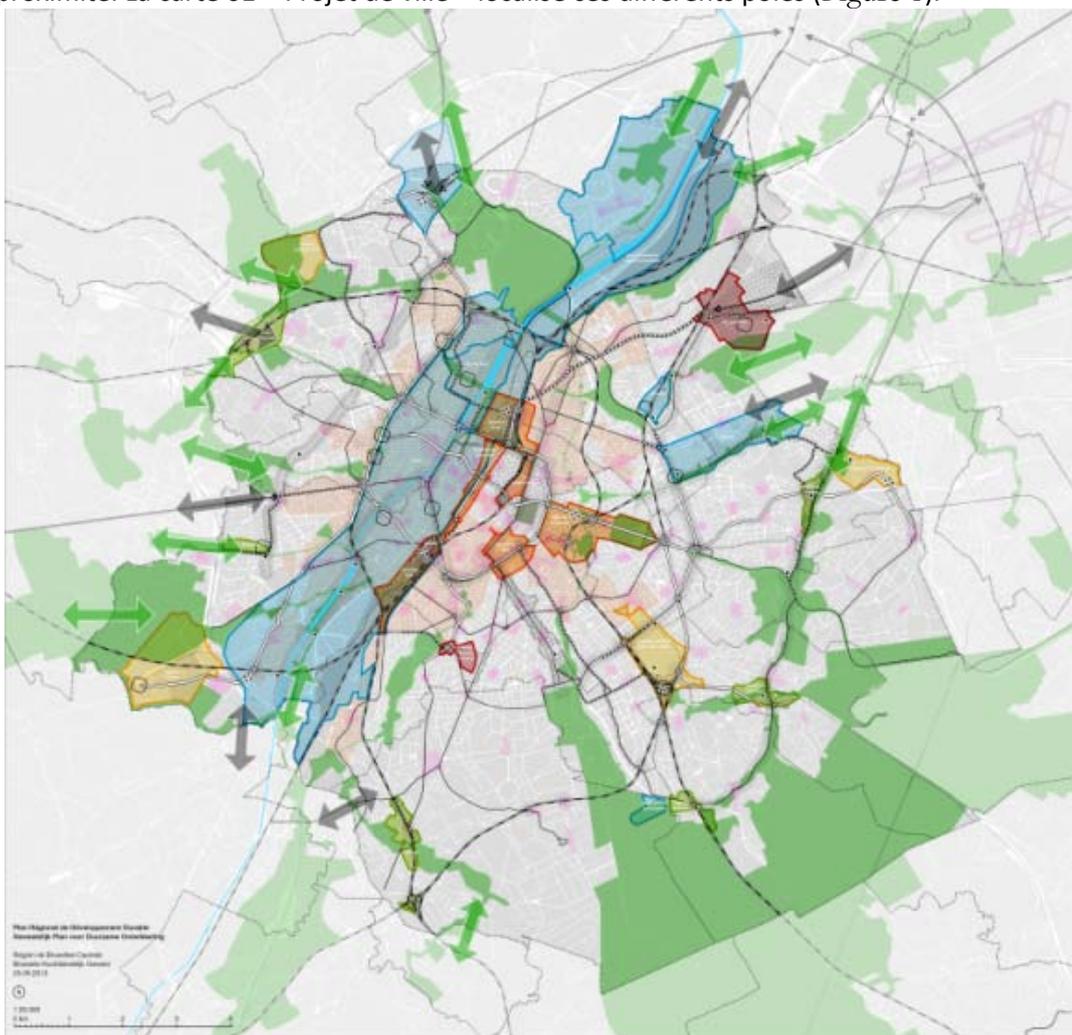


Figure 2: Carte 01-Projet de ville

Une des conditions sous-jacentes du développement multipolaire est le **rééquilibrage du territoire**, notamment via la définition d'une nouvelle aire d'intervention pour la rénovation urbaine dans les zones les plus défavorisées de la Région : la Zone de Rénovation Urbaine (ZRU). Celle-ci est représentée en jaune dans la Figure 2. Il s'agit d'une actualisation de l'ancien Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) sur base de nouveaux critères (revenus, taux de chômage, densité de population).

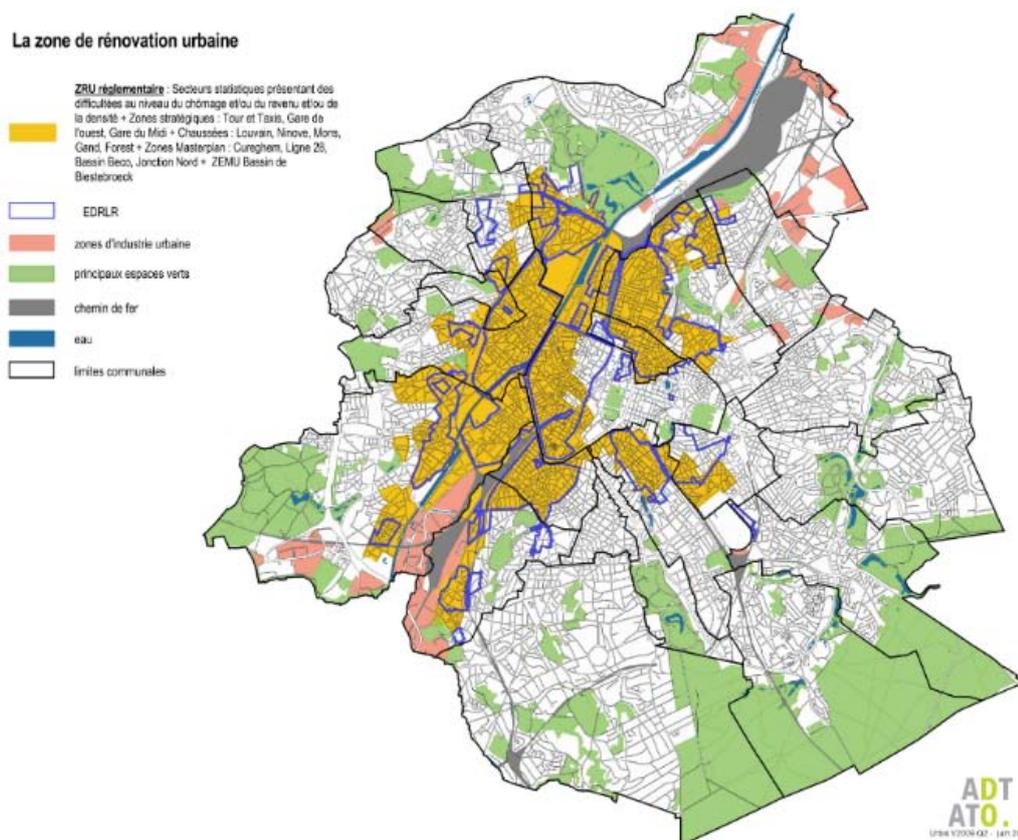


Figure 3: la zone de rénovation urbaine (ZRU)

Le rééquilibrage du territoire passe également par la réduction du déficit en espaces verts dans les quartiers denses, notamment via la création de nouveaux espaces verts publics (Tour et Taxis, porte de Ninove, Tivoli, Josaphat, Reyers...) et en renforçant le caractère vert des intérieurs d'îlots (voir levier d'action relatif au maillage vert).

Afin de traduire concrètement la **ville de proximité** et le développement mosaïque, le PRDD propose de se baser sur les « **Noyaux d'identité locale** » et sur le développement d'un « **Maillage piéton** ».

Les noyaux d'identité locale sont l'élément structurant de la ville de proximité. Il s'agit d'un centre de focalisation de la vie locale (accès aux équipements, services de proximité, espaces publics ouverts et inclusifs). Le PRDD propose de travailler avec les communes afin d'améliorer les qualités fonctionnelles, urbaines, architecturales ou esthétiques de ces noyaux lorsque celles-ci sont insuffisantes.

En ce qui concerne l'identification de **pôles de développement**, le PRDD articule le développement multipolaire en 3 volets :

**a. une concentration de l'action publique régionale dans 7 pôles de développement prioritaires.**

Pour ces pôles, le projet de PRDD définit une série d'actions prioritaires à mener à court et moyen termes, les principales d'entre elles sont reprises dans le tableau ci-dessous :

Reyers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre du projet urbain du Schéma directeur actualisé, via un partenariat (charte de coopération) entre la Région, la commune de Schaerbeek, la RTBF et la VRT ;</li> <li>- Amélioration de la mobilité (transformation de l'entrée de l'E40 en Parkway).</li> </ul>
--------	--

Josaphat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- adoption d'un Plan directeur qui fixera les options programmatiques et urbanistiques pour la réalisation d'un quartier mixte durable ;</li> <li>- mise en œuvre d'un pôle multimodal autour d'une gare RER.</li> </ul>
Heysel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mise en place d'une structure publique de réalisation du projet NEO (Région + Ville de Bruxelles). Le projet NEO prévoit la réalisation d'un centre international de congrès, une salle de spectacle, un centre commercial, minimum 750 logements, et un pôle récréatif et de loisirs ;</li> <li>- amélioration de la mobilité du site (prolongation du tram 9 depuis l'UZ-VUB de Jette, ligne 7, prolongation du tram depuis l'arrêt Esplanade, nouveau dépôt STIB).</li> </ul>
Tour et Taxis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre la création de logements (y compris 30% de logements publics) ;</li> <li>- Amélioration de la mobilité via la réalisation de la passerelle Picard que devra emprunter le futur tram desservant le site ;</li> <li>- réalisation des parcs prévus par le schéma directeur ;</li> <li>- mise en œuvre du projet pilote LaMiLo « Last mails logistics » (Centre de distribution urbaine) au centre TIR.</li> </ul>
Schaerbeek Formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre d'une plateforme logistique performante au Nord ;</li> <li>- Développement à l'avant-port d'un terminal Roll on-Roll-off (RO_RO) spécialisé dans le secteur de la vente de véhicules de seconde main ;</li> <li>- Amélioration de la mobilité (mise en service de la gare RER Schaerbeek voyageurs, nouvelle route industrielle, ...)</li> </ul>
Le Canal	<p>Utiliser le levier du Plan Canal pour augmenter la densité et améliorer l'intégration urbaine des différentes activités/fonctions au travers de projets concrets tout le long du canal. 6 zones témoins ont été identifiées comme prioritaires et dans lesquelles ces principes doivent être mis en œuvre prioritairement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bassin de Biestebroek ;</li> <li>- ZEMU Birmingham ;</li> <li>- Le centre TIR ;</li> <li>- Le bassin Vergote ;</li> <li>- Le quartier Heyvaert ;</li> <li>- La zone Buda.</li> </ul>
L'Hippodrome de Boitsfort	<ul style="list-style-type: none"> <li>- développement d'un pôle récréatif régional.</li> </ul>

#### b. L'identification de pôles de développement spécifiques

Les campus universitaires	<p>Améliorer la collaboration entre les entreprises, les universités/centres de recherche et les pouvoirs publics afin de soutenir l'Économie de la connaissance et les nouvelles technologies.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campus Erasme (biotechnologie, médical et paramédical, pharmacie)</li> <li>- Campus VUB-Laerbeek (biomédical, pharmacie...)</li> <li>- Campus La Plaine ULB-VUB + Delta (sciences, ingénierie)</li> <li>- Campus UCL de Woluwe (médical et paramédical, biotechnologie, pharmacie).</li> </ul>
Les sites désaffectés à reconvertir	<ul style="list-style-type: none"> <li>- le site des prisons de St Gilles et Forest : réalisation d'une étude de définition pour la reconversion en un quartier</li> </ul>

	<p>urbain mixte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le site de l'ex-OTAN : nouveau quartier Urbain mixte sur la ZEMU.</li> </ul>
<p>Les pôles de seconde couronne à densifier (sites à développer par les communes).</p>	<p>Les nouvelles infrastructures de déplacement et l'intensification de leur exploitation permettent d'envisager des densifications d'emplois et de logements dans les pôles suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Moensberg et Calevoet à Uccle</li> <li>- Westland à Anderlecht</li> <li>- Porte d'Ostende à Berchem-Ste-Agathe</li> <li>- Gare de Boitsfort à Watermael-Boitsfort</li> <li>- Hermann Debroux à Auderghem</li> <li>- Roodebeek à Woluwe St Lambert.</li> </ul>

### c. Le renforcement des pôles de la centralité métropolitaine

Le centre permet d'apporter la majorité des réponses au défi international du PRDD et cela, tant d'un point de vue institutionnel qu'à destination des Bruxellois.

Il s'agit des pôles suivants :

- Quartier Européen : mise en œuvre du Schéma Directeur et du projet urbain Loi (suppression du trafic de transit rond-point Schumann, mixité fonctionnelle avec des logements, du commerce et des équipements, plan de mobilité et amélioration des espaces publics,..)
- le quartier de la Gare du Midi (plan directeur en cours visant à la restructuration de la gare et des cheminements, développement des quartiers avoisinants, revitalisation commerciale, ouverture vers le centre-ville,..);
- Le Haut de la ville (liaisons Toison d'Or-Bvd de Waterloo, amélioration des espaces publics, renouveau commercial etc..);
- Les Boulevards du Centre (zone de confort piéton, réduction de la vitesse et du trafic,..) ;
- Le quartier de la Gare du Nord ;
- La cité administrative (schéma directeur en voie de réalisation, chantiers en cours).

## **2. Construire le paysage, la nature en réseau**

La présence et la qualité de la nature en ville revêtent une importance fondamentale dans le PRDD. Afin de préserver et développer les espaces verts et la nature, le PRDD met en œuvre 3 stratégies :

### **Stratégie 1 : le maillage vert**

Le maillage vert est une stratégie intégrée pour le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts. Les fonctions du maillage vert sont multiples : socio-récréative, écologique, environnementale, paysagère, culturelle et patrimoniale.

L'intégration du maillage vert dans l'espace urbain est primordiale et ne concerne pas uniquement les espaces verts au sens strict. Un des principes fondateurs du maillage vert est en effet de rechercher et de créer des continuités entre les espaces verts pour les assembler en réseau. Il s'agit donc d'améliorer ces connexions en mettant à profit des espaces associés aux voies de communication (voies de chemin de fer,..) et aux bâtis (intérieurs d'îlots, espaces résiduels,..) comme éléments de liaison.

Les priorités du PRDD sont :

- renforcer et mettre en œuvre le maillage vert comme stratégie intégrée de développement des espaces verts ;

- développer les maillages stratégiques (maillage bleu, maillage écologique et maillage socio récréatif) dans le cadre commun du maillage vert ;
- relier le maillage vert bruxellois aux territoires extérieurs à Bruxelles.

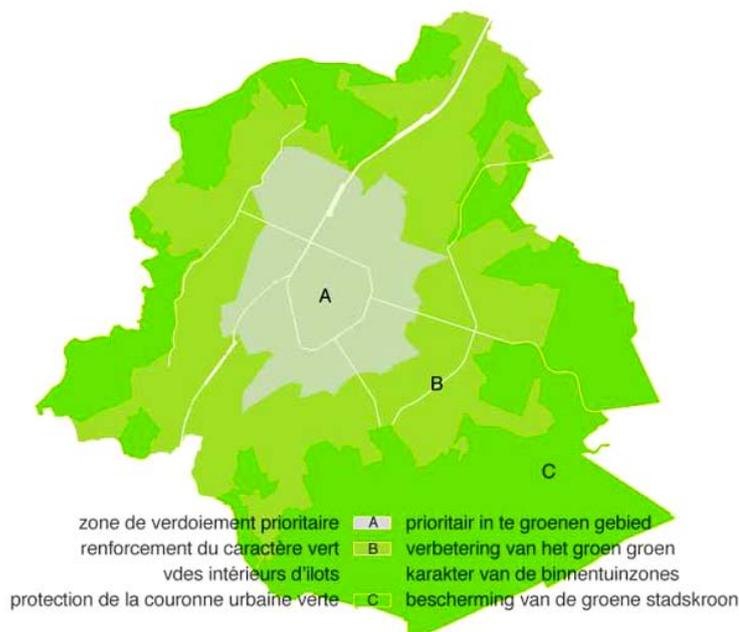


Figure 4: Les différentes zones de verdoiemment du maillage vert

L'objectif global est le maintien de la superficie d'espaces verts accessibles par nombre d'habitant, malgré la densification de l'habitat à venir. Il s'agit néanmoins de moduler les stratégies d'intervention en fonction des spécificités du cadre urbain :

Quartiers déficitaires (principalement quartiers centraux et de première couronne, zone A et B) :	Créer de nouveaux espaces verts (Tour & Taxis, Reyers, Porte de Ninove, Josaphat, Gare de l'Ouest, ...) et renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlots.
Seconde couronne (zone C)	Préserver la qualité de l'offre en espaces verts

### Stratégie 2 : le renforcement et l'intégration environnementale des voiries régionales

Le réaménagement des voiries régionales qui structurent le territoire est une opportunité pour renforcer leur caractère vert et contribuer à l'amélioration du cadre de vie urbain.

### Stratégie 3 : la protection de la biodiversité

Afin de lutter contre la fragmentation des espaces verts et renforcer leur connectivité, essentielle à la biodiversité, le PRDD propose deux outils :

#### 1. les zones de protection et de revalorisation des sites semi-naturels

Les sites semi-naturels représentent une grande valeur patrimoniale, sociale et écologique pour la Région. Il est essentiel de gérer et de préserver ces espaces de manière à ce que la densification du logement à leurs abords ne nuise pas à leurs qualités intrinsèques.

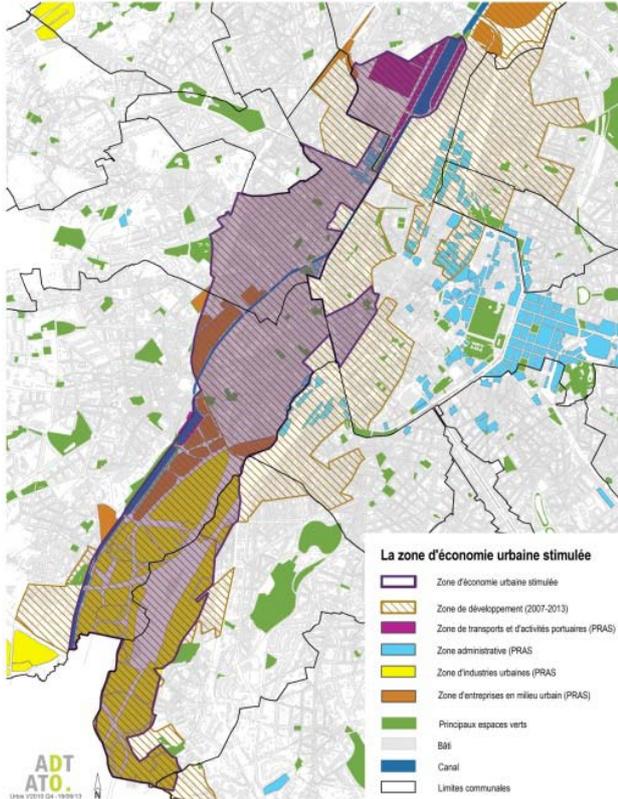
La carte 02-Cadre de vie du PRDD identifie ces zones, par exemple celle de la Pede à Anderlecht.

## 2. les zones de renforcement de la connectivité du réseau écologique

Le PRDD identifie sur la carte 02 (cadre de vie) les zones qui doivent faire l'objet d'un renforcement de la connectivité, particulièrement entre les zones Natura 2000 où devraient être instaurés des corridors écologiques reposant sur les parcs publics, les espaces verts privés, le maillage bleu...

## 3. Construire l'armature du développement économique

Le PRDD identifie des axes de développement économique et des zones stimulant l'emploi local tels que les ZEMU (zone d'entreprise en milieu urbain) et la ZEUS (zone d'économie urbaine stimulée).



La ZEMU est un nouveau type de zone créé par le PRAS démographique afin d'y développer une mixité fonctionnelle (avec le maintien et le développement d'activités économiques compatibles avec les autres fonctions urbaines).

La **Zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS)** est un nouvel outil destiné à développer l'emploi de proximité. Il s'agit d'un périmètre d'incitation à l'embauche, au sein duquel l'engagement de chômeurs résidant dans les quartiers compris dans la zone est favorisé (voir périmètre mauve dans la figure ci-joint).

Le PRDD identifie par ailleurs différents axes de développement économiques reliant plusieurs pôles spécialisés dans les mêmes secteurs, afin d'y renforcer la mise en réseau :

- l'axe du canal (mixité fonctionnelle) ;
- l'axe Gare de l'ouest-Simonis-Bockstael (dédié aux équipements collectifs, dans une zone aujourd'hui déficitaire) ;
- la petite ceinture est (pôles tertiaires principaux) ;
- l'axe reliant le campus de la plaine à Reyers (économie de la connaissance et nouvelles technologies) ;
- l'axe reliant Reyers à l'aéroport (redéploiement d'une fonction administrative internationale spécifique).

Les attractions touristiques et culturelles sont également mises en réseau par des axes destinés à valoriser les institutions existantes mais également à mieux répartir l'offre touristique et culturelle sur l'ensemble du territoire régional. Les axes identifiés sont d'une part un axe Est-Ouest allant de l'avenue de Tervuren au canal et un axe Nord-Sud longeant le canal. La logique d'axe est complétée par le développement de pôles touristiques et culturels existants qui contribuent au développement multipolaire (alentours de Flagey, le Wiels...).

D'autre part, une **structure commerciale hiérarchisée** (Figure 4) est mise en œuvre afin de favoriser un développement équilibré d'une offre commerciale diversifiée : du liseré de noyau commercial au shopping center en passant par les pôles de commerces de proximité.

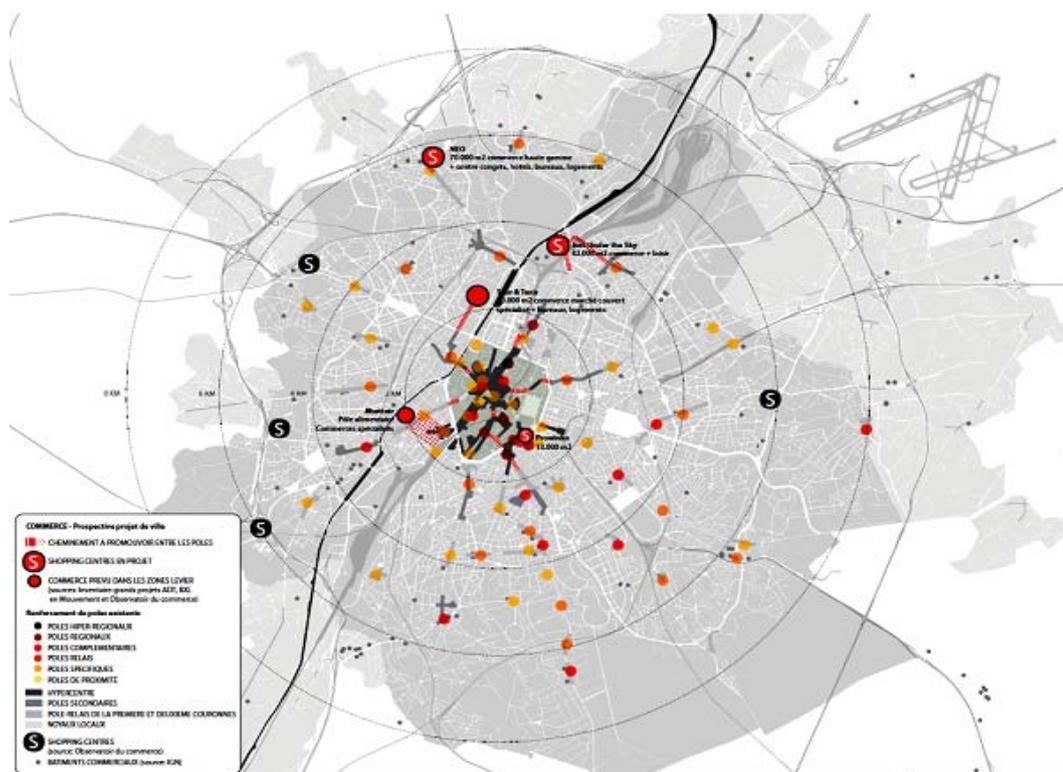


Figure 5: Structure commerciale

Enfin, l'armature logistique de la Région repose principalement sur 3 sites de développement économique :

- le pôle portuaire : à renforcer au nord du pont Van Praet afin d'y accueillir de manière optimale les activités économiques non compatibles avec l'habitat. Les activités économiques compatibles avec l'habitat (et utilisant la voie d'eau là où c'est possible) seront accueillies dans la partie centrale du canal.
- Schaerbeek formation : plateforme logistique et multimodale
- Un Centre de distribution urbaine au centre TIR

#### **4. Une structure de mobilité durable comme armature des déplacements**

Le PRDD propose un réseau de transports performant à horizon 2020 et 2040. L'armature des déplacements repose à la fois sur la performance des transports publics et sur le développement des modes actifs. L'ambition de réduire de 20% le trafic privé (voitures X km parcourus) suppose un transfert modal qui nécessite une augmentation de l'offre de transports publics de 50 % à l'horizon 2018 et de 95% à l'horizon 2040 (en tenant compte également de l'augmentation de la population).

##### Les transports publics

En ce qui concerne les transports publics, le réseau mis en place par le PRDD :

- est hiérarchisé sur le territoire en répondant à 2 objectifs : la densification du territoire et le développement multipolaire de la ville ;
- garantit un niveau d'accessibilité minimum et suffisant dans toutes les parties du territoire, en corrigeant les inégalités actuelles (avec des objectifs d'accessibilité pour les nœuds de transports publics) ;
- connecte les pôles de développement avec l'hypercentre et connecte les pôles entre eux ;

- s'appuie sur le réseau des gares comme lieux d'intermodalité.

A l'horizon 2020, l'amplification de l'offre de transports publics repose principalement sur :

- un réseau structurant SNCB qui comprendra la mise en service de 42 gares ou haltes RER ;
- une extension du Métro vers le nord, de la Gare du Nord à Bordet
- l'automatisation des lignes de métro 1 et 5 (permettant de doubler les fréquences)
- la prolongation du Tram 94 le long du boulevard de la Woluwe ;
- la tramification du bus 71 de Delta à la porte de Namur ;
- la mise en service d'un tram vers Tour et Taxis au départ de la gare du Nord.

Le PRDD souligne également l'intérêt des lignes de trams interrégionales prévues par De Lijn pour l'accessibilité en faveur des Bruxellois, des pôles d'emplois de la périphérie. Le tracé de ces lignes devra faire l'objet d'une concertation interrégionale.

A l'horizon 2040, le PRDD retient notamment la nécessité d'étudier les possibilités d'extension du métro vers le Sud et l'automatisation des lignes 2 et 6.

#### a. les modes actifs

Afin de faire augmenter les parts de déplacement des modes actifs à l'horizon 2020 à 12% pour les déplacements à vélo intra-bruxellois et 30% pour les déplacements à pied intra bruxellois, le PRDD prévoit différentes actions :

- améliorer l'espace public ;
- mettre en œuvre le maillage piéton ;
- instaurer des zones de confort piéton (réduction de l'emprise de la voiture, maîtrise du stationnement en voirie dans certains espaces publics que le PRDD identifie) ;
- poursuivre le développement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) ;
- mettre en œuvre un réseau RER vélo ;
- généraliser l'usage des vélos en libre-service sur tout le territoire régional.

### **5-Construire le développement territorial dans sa dimension métropolitaine**

La concertation métropolitaine dispose, depuis la sixième réforme de l'Etat, d'un nouveau cadre institutionnel : la « Communauté métropolitaine de Bruxelles ».

Le PRDD identifie les enjeux à concerter dans le cadre de cette communauté :

Le développement du logement	- répartition de l'essor démographique et de la production de logement.
Un cadre de vie de qualité	- mise en œuvre de zones interrégionales de coopération paysagère (concrétisation d'un réseau continu d'espaces ouverts entre la ville et sa périphérie) ; - coopération en matière culturelle et récréative (mise en réseau de l'offre touristique de l'aire métropolitaine).
Un développement métropolitain concerté de l'attractivité économique	- <b>secteur tertiaire</b> : concertation quant à l'affectation de pôles de bureaux, notamment le long du Boulevard Léopold III ; - <b>logistique et industrie</b> : concertation pour un système logistique métropolitain où les centres de distribution urbaine seront planifiés à l'échelle de la métropole ;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- le <b>commerce</b> : spécialisation, marketing concerté des centres commerciaux et recherche de complémentarité ;</li> <li>- <b>économie de la connaissance</b> : liens avec les pôles universitaires situés à proximité de Bruxelles (Leuven et Louvain-la-Neuve) ;</li> <li>- les grands <b>équipements</b> : concertation pour la réalisation du projet de stade au parking C du Heysel.</li> </ul>
La mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vision ambitieuse et commune entre les Régions, notamment en dotant la Communauté métropolitaine d'un organe permanent sur ce thème ;</li> <li>- évolution de l'offre ferroviaire : concertation avec les Régions et le fédéral ;</li> <li>- offre interrégionale des transports publics régionaux : intégration billettique et tarifaire, coordination des horaires... ;</li> <li>- maîtrise de la mobilité routière : concertation sur les thèmes suivants : le Ring (RO), la tarification routière, le secteur des taxis, l'offre de Parkings de dissuasion, l'infrastructure dédiée aux modes actifs et le transport des marchandises.</li> </ul>

Par ailleurs, le PRDD plaide pour un réinvestissement de l'Etat fédéral dans sa capitale et notamment pour les trois domaines spécifiques suivants :

- l'accueil des visiteurs étrangers dans les gares principales bruxelloises ;
- les Institutions scientifiques fédérales ;
- la politique immobilière de la Régie des bâtiments.

### 3. Chapitres thématiques

#### 1. « Des logements de qualité pour tous »

L'accroissement démographique et l'évolution des caractéristiques socioéconomiques de la population bruxelloise (natalité forte, modification de la composition des ménages, immigration internationale, augmentation du nombre de personnes précarisées) influent sur la demande de logements tant d'un point de vue quantitatif (besoins de plus de logements de manière générale et de plus de logements financièrement accessibles) que d'un point de vue qualitatif (augmentation des besoins en petits et grands logements), ainsi que sur leurs modes d'occupation (location / acquisition).

Face à ce contexte démographique, économique et social, la Région doit tout d'abord produire plus de logements (42.000 à l'horizon 2020), et en particulier du logement public afin d'atteindre un taux de construction de **20% de logements publics**. Cet objectif sera atteint entre autres par la mise en œuvre d'une politique foncière volontariste ainsi que par le développement de nouveaux partenariats avec le secteur privé.

Parallèlement, compte tenu de l'augmentation des coûts du logement (acquisitif comme locatif), la Région se doit de garantir l'accessibilité financière du logement privé, notamment en créant et promouvant des logements abordables à l'acquisition.

L'aide à l'acquisition passe aussi par une adaptation des dispositifs d'aide au logement aux caractéristiques de la classe moyenne (par exemple, en étendant jusqu'à 40 ans l'âge requis pour bénéficier des aides au logement destinées aux « jeunes »).

L'amélioration de la qualité du logement est également un objectif important, en particulier dans un objectif de réduction de la précarité énergétique.

Enfin, la Région entend développer de nouvelles formes d'habitat et d'accès au logement (intergénérationnel, habitat groupé, community land trust...), ainsi que de nouvelles formules d'accompagnement des personnes qui visent à adapter le logement aux nouveaux profils et attentes des Bruxellois.

La problématique de l'habitat ne se cantonne plus uniquement au logement mais s'élargit aux questions liées à l'offre en équipements (surtout les écoles et les crèches) et à la qualité de vie dans les quartiers. Si elle veut offrir un logement pour et adapté à tous et maintenir son attractivité, la Région doit mettre en œuvre une politique globale combinant une meilleure accessibilité au logement et un cadre de vie répondant aux attentes de ses habitants.

#### 2. « Déployer la vocation économique de Bruxelles »

Bruxelles est une des Régions les plus riches économiquement d'Europe. Toutefois, les fractures sociales se sont accentuées par un découplage accru entre la croissance économique d'un côté et l'emploi de l'autre.

Bruxelles, comme toutes les grandes villes, doit redéployer son économie et renforcer sa compétitivité en prenant en considération ses atouts mais aussi les enjeux de durabilité (économique mais aussi sociale et environnementale). Ainsi, Bruxelles doit devenir une « **Smart City** », c'est-à-dire une ville « intelligente », où le développement économique assure une haute qualité de vie à ses habitants, où la création de richesses s'appuie sur un environnement préservé grâce à une gestion efficace des ressources, et où les infrastructures (transport, énergie, eau, déchets) reposent sur des systèmes qui utilisent les technologies de l'information et des communications (TIC). La durabilité économique ne se résume pas à des aspects technologiques, mais comprend également de nouvelles formes de production et de consommation :

services de proximité, circuits courts, cradle to cradle, réparation et récupération,... C'est en s'inscrivant résolument dans des choix d'avenir que l'économie bruxelloise pourra fournir les emplois de demain.

Dans cette perspective, le développement de l'économie bruxelloise nécessite de :

- renforcer l'attractivité économique et la compétitivité de Bruxelles par le soutien au déploiement d'une économie urbaine durable, fondée sur la connaissance, l'innovation et les services à haute valeur ajoutée. Objectif : **doubler le budget régional de la recherche et de l'innovation d'ici 2020 (+ 10% par an)** pour atteindre l'objectif européen des 3% du PIB.
- soutenir les secteurs porteurs pour la ville : secteur des TIC, secteur vert, secteur blanc, secteur de l'alimentaire et métiers de bouche, commerce/HORECA, secteur non-marchand et économie sociale.
- soutenir les fonctions économiques à Bruxelles dans leurs dimensions spatiales (régionale, métropolitaine et internationale, locale), notamment en développant les pôles d'activités économiques-clés de la Région, en renforçant les coopérations à l'échelle métropolitaine, et en soutenant l'économie de proximité et l'économie résidentielle.
- capitaliser sur les atouts de métropole et de capitale fédérale, européenne et internationale dotée d'un patrimoine historique reconnu et d'un rayonnement culturel important : ceci passe notamment par un soutien à la fonction internationale de Bruxelles, au secteur financier, aux secteurs publics (fédéral, régional, communautaire, local), aux secteurs des « MICE », du tourisme et des loisirs, aux secteurs créatifs et de la culture.
- améliorer la gouvernance et l'efficacité des leviers publics

Par ailleurs, une économie dynamique et durable repose sur des politiques en termes d'enseignement et de formation qui vise à améliorer les compétences et les qualifications de la population active.

### 3. « Augmenter l'emploi des Bruxellois »

Bruxelles constitue aujourd'hui le premier bassin d'emplois du pays mais présente paradoxalement un taux de chômage très élevé, notamment chez les jeunes.

La priorité pour Bruxelles est donc de relever le défi de l'emploi et de diminuer son taux de chômage.

- stimuler et développer l'emploi dans les secteurs forts et porteurs d'emplois pour les Bruxellois, y compris par le levier de l'activité des organisations publiques et dans les filières mises en valeur par le Pacte de croissance urbaine durable (PCUD) et l'Alliance Emploi-environnement. Cet objectif suppose également d'agir pour maintenir sur le territoire régional, ou à proximité, des activités économiques dont les emplois sont en adéquation avec le profil de la main-d'œuvre bruxelloise ;
- redéployer et investir massivement dans l'offre de formations : la Région veillera ainsi à développer des pôles de compétence regroupant en priorité les acteurs de l'emploi et de la formation ; et de manière plus générale, la Région renforcera ses collaborations avec les deux autres Régions, les Communautés et les Commissions communautaires afin de favoriser les synergies nécessaires entre l'enseignement, la formation et l'emploi ;
- favoriser la mise à l'emploi des jeunes et intensifier les mesures favorisant leur insertion professionnelle : la Région poursuivra et renforcera encore l'accompagnement des jeunes demandeurs d'emploi ;
- poursuivre le développement du service public de l'emploi afin d'offrir un service efficace, sur mesure et performant à l'égard des demandeurs d'emploi et des employeurs. La Région devra notamment intensifier sa collaboration avec les deux autres Régions en matière d'emploi et améliorer la mobilité entre Bruxelles et sa périphérie afin de permettre aux demandeurs d'emploi bruxellois d'avoir plus facilement accès aux offres d'emploi dans la zone métropolitaine bruxelloise ;

- veiller à la qualité de l'emploi et renforcer l'égalité des chances, en renforçant l'engagement régional de lutte contre les discriminations à l'embauche, en stimulant l'emploi des femmes et en luttant contre le travail au noir ;
- mettre en place un Périmètre d'incitation à l'emploi (la Zone d'économie urbaine stimulée : ZEUS) avec des aides spécifiques pour les entreprises qui engagent localement dans cette zone.

Pour que Bruxelles puisse agir réellement sur la politique de l'emploi, il est primordial d'améliorer la politique de l'enseignement, c'est pourquoi le PRDD aborde également cette thématique essentielle pour l'avenir de son territoire et de ses habitants.

#### **4. « Pour un développement environnemental de la Région bruxelloise »**

En souscrivant à l'objectif de **réduire de 30% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025** (par rapport à 1990), la Région marque son ambition de faire partie du peloton de tête des métropoles mondiales en matière de politique environnementale, et plus largement de développement durable. Cela passe par une prise en compte des thématiques environnementales dans l'ensemble des politiques publiques de la Région, afin d'obtenir un bon équilibre entre les 3 piliers du développement durable : le social, l'économique et l'environnemental.

De manière générale, la politique environnementale de la Région doit s'articuler autour d'un double objectif : améliorer la qualité de vie et améliorer la gestion des ressources.

L'amélioration du cadre de vie passe par :

- la réduction des nuisances (sonores, ondes électromagnétiques). Objectifs : **réduction de 15% du nombre de ménages exposé à un niveau de bruit nocturne supérieur à 55 dB(A) d'ici 2025 et de 30% pour le bruit nocturne supérieur à 65 dB(A)**.
- l'amélioration de la qualité de l'air (via une **réduction de 20% des déplacements automobiles – en 2018 par rapport à 2001**, au bénéfice des modes actifs et transports en commun).
- le développement de la nature en ville et la préservation de la biodiversité, en garantissant la conservation des espaces à caractère naturel et leur fonction écologique.

Une meilleure gestion des ressources se traduit à la fois par une plus grande maîtrise de la demande en ressources naturelles et en énergie, un traitement plus durable des rejets et des pollutions, et une production accrue d'énergie renouvelable.

Pour cela, la Région s'engage à :

- renforcer sa politique de durabilité des bâtiments (objectif : **taux de rénovation énergétique des bâtiments existants de 3% par an**).
- promouvoir une gestion durable de l'eau, en protégeant les ressources en eau, en assurant la qualité environnementale du réseau hydrographique, en luttant contre les inondations (par exemple via une augmentation des surfaces perméables). Objectifs : **réduction annuelle de consommation d'eau de 2% par habitant ; 100% des eaux usées traitées ; 45% du sol régional imperméabilisé d'ici 2020**.

- traiter de manière plus efficace encore ses sols pollués, notamment en améliorant l'information sur la qualité des sols pollués et en continuant d'assurer le financement des opérations de dépollutions.
- mettre en œuvre une politique de prévention et de gestion durable des déchets, en promouvant une réduction à la source (objectif de -10% pour 2020), en favorisant la réutilisation et le recyclage, ainsi qu'en mettant en place un système de tarification incitative. Objectif : **réduction globale de 10% des déchets ménagers pour 2020 ; taux de 50% de «déchets municipaux » recyclés pour 2020.**
- promouvoir une « alimentation durable », en favorisant la consommation en circuits courts

Les instruments (fiscaux et autres) incitant à des comportements bénéfiques à l'environnement ne doivent néanmoins pas être source d'inégalités sociales afin de garantir l'égalité d'accès à ses biens de première nécessité (eau, chauffage etc.). Ces financements devront donc prévoir des correctifs sociaux qui maintiennent cependant le caractère incitatif des mesures envisagées.

La politique environnementale doit ainsi activement contribuer à faire de Bruxelles une « ville durable » dans ses aspects environnementaux, c'est-à-dire une ville qui, en rationalisant ses flux, en maintenant ses espaces naturels et en diminuant ses rejets, permet d'accueillir une population croissante dans un cadre urbain amélioré et de répondre aux enjeux climatiques (pollution de l'air, réchauffement climatique) et énergétiques (raréfaction du pétrole,...) d'aujourd'hui.

## 5. « Une mobilité durable au service des Bruxellois »

L'enjeu de la mobilité est essentiel en vue de faire de Bruxelles une ville durable plus attrayante pour mieux vivre, travailler et investir. C'est notamment grâce à la mise en œuvre d'une mobilité durable que l'on atteindra l'objectif de l'accord de Gouvernement de **réduire les émissions de CO2 de 30% en 2025** (par rapport à 1990).

La Région entend développer la ville des courtes distances et garantir l'accessibilité de tous aux fonctions urbaines en priorité via le transport public et les modes actifs par rapport à l'accessibilité en voiture.

À cet égard, le premier objectif vise à planifier la mobilité de manière cohérente en lien avec l'aménagement du territoire de l'échelle locale à l'échelon métropolitain, notamment en privilégiant la concentration et la densification des fonctions, tout en améliorant leur mixité (concept de la « ville de proximité »), spécifiquement aux abords des nœuds de transport public et des lieux bien équipés pour l'utilisation des modes actifs. Cet objectif sera poursuivi en assurant un développement polycentrique de la ville et une meilleure coordination entre niveaux de pouvoir, en particulier entre Bruxelles et sa zone métropolitaine.

En effet, certaines problématiques (RER, nouvelles lignes de transport public interrégionales, « Park and Ride », optimisation du Ring, tarification kilométrique intelligente...) ne pourront être traitées qu'en concertation avec les autres Régions et le Fédéral, notamment à travers la Communauté métropolitaine créée le 19 juillet 2012. Dans ce cadre, la Région sera particulièrement attentive à ce que le développement du RER favorise également la mobilité intra-bruxelloise.

Le second objectif pour développer une mobilité durable est de favoriser les modes de transports les moins polluants pour le transport des personnes.

Cela suppose une amélioration de l'offre et de la qualité des transports publics, grâce à l'augmentation et l'extension du service métro, trams et bus, en permettant aux trams et aux bus d'être libérés de la congestion routière, et en améliorant la coordination entre les différents opérateurs de transports.

Objectifs : extension du métro Nord jusqu'à Bordet et étude de la poursuite, automatisation des lignes 1 et 5 en vue de doubler leur capacité, extension des lignes de tram et mise en œuvre du programme Avanti destiné à libérer du trafic les transports publics.,

Si le développement des transports publics demeure la première priorité de la Région, il faut également encourager les modes de déplacement actifs, en améliorant les conditions d'utilisation de la marche et du vélo, notamment lors du réaménagement des espaces publics. Objectif : **20 km de zones piétonnes ou semi-piétonnes d'ici à 2018 et 60 km en 2040 ; 66% des voiries de quartier en «zone 30 » à l'horizon 2016 et 100% en 2020 ; 100% de voiries cyclables à l'horizon 2018.**

Le développement des transports publics et des modes actifs doit s'accompagner d'une rationalisation de l'usage de la voiture individuelle (réduction du nombre de km parcourus en voiture de 20% à l'horizon 2018, de 50% à l'horizon 2040), via des mesures fiscales et le développement d'alternatives réalistes (voiture partagée, taxis...), mais aussi en rationalisant les capacités routières et en organisant le stationnement (**réduction de 16% des places de stationnement non réglementées en voirie avec compensation hors voirie pour les résidents**).

Le but final est de favoriser le transfert modal de la voiture vers les modes de transports durables et d'évoluer vers une multi-modalité maîtrisée, c'est-à-dire où chaque mode de transport est utilisé en complément des autres, en fonction des besoins, des types de trajet, des moments de la journée ou de la semaine, et du profil des personnes concernées.

Objectifs en termes d'évolution des parts modales :

Parts modales en heure de pointe du matin (6h00 à 10h00)	2001	2010 <sup>1</sup>	2020 <sup>2</sup>	2040
--	------	-------------------	-------------------	------

#### Déplacements intra-bruxellois

Marche	25%	32%	30% <sup>3</sup>	33%
Vélos	1,5	4%	12% <sup>4</sup>	14% <sup>7</sup>
Transport public	28,5%	34%	34% <sup>5</sup>	34%
Voitures	45%	30%	24% <sup>6</sup>	19%
	100%	100%	100%	100%

#### Déplacements navetteurs vers BXL

Marche	3%	6,5%	6%	6%
Vélos et rationalisation	1%	1%	2%	4%
Transport public	34%	46,5%	55%	57%
Voiture	62%	46%	37%	33%
	100%	100%	100%	100%

<sup>1</sup> Sources 2001 : Mobel, 2010 : Beldam, avec corrections de Bruxelles-Mobilité.

<sup>2</sup> Source : scénario 2A du plan Iris 2 dit « volontariste, avec tarification routière ».

<sup>3</sup> Lorsque la part du vélo augmente fort, celle de la marche diminue parce que le vélo est utilisé aussi pour des déplacements faits précédemment à pieds.

<sup>4</sup> Part modale du vélo de 12% des 69% que représentent les déplacements mécanisés, soit 17,4%. Valeur comprise entre les 15% du Scénario 2A d'Iris 2 et les 20% constituant l'objectif du plan Iris 2.

Au niveau du transport de marchandises, tenant compte d'une croissance significative de la demande, l'objectif est d'optimiser la logistique et la distribution des marchandises, avec un soutien fort au développement du canal. La Région entend ainsi favoriser le groupage ou la mutualisation des transports de marchandises, en organisant une structure de distribution urbaine (avec une plateforme centrale à Schaerbeek-formation et divers CDU).

Cela devra notamment se traduire par une rationalisation du nombre de kilomètres camions ou camionnettes parcourus sur le territoire régional (**réduction de 20% des kilomètres parcourus pour les livraisons à l'horizon 2020**) ainsi qu'un transfert modal vers l'eau et le rail. Le développement de la voie d'eau requiert un renforcement de la fonction portuaire (pôle d'excellence logistique, nouveaux services et types de transport par voie d'eau, optimisation des terrains en bordures du canal...).

## **6. « Une politique de rénovation urbaine orientée vers la création de quartiers durables intégrant le socioéconomique et l'environnemental »**

En quelque 20 ans, la politique de rénovation urbaine de la Région, à travers les « Contrats de quartier », a permis de restaurer progressivement une véritable qualité de vie dans les quartiers les plus précarisés du territoire bruxellois. L'inégalité de revenus entre les quartiers bruxellois continue cependant de se creuser et on assiste à la poursuite de la dualisation socio-spatiale entre des quartiers précarisés situés principalement dans la zone du canal et des quartiers aisés situés sur les territoires du Sud et de l'Est. L'observation de cette situation confirme non seulement la nécessité de continuer à intervenir de manière prioritaire dans les zones centrales de la ville, mais aussi celle d'« actualiser » les outils de rénovation urbaine.

La réorganisation des outils de rénovation urbaine prendra la forme d'un plan opérationnel, le « Plan Guide Rénovation urbaine », qui prend en compte une échelle plus large que celle des quartiers permettant non seulement la poursuite de la rénovation urbaine à l'échelle des quartiers mais également de lancer une dynamique de couture entre ceux-ci.

A l'échelle locale, les Contrats de quartiers durables seront poursuivis et renforcés, et réalisés exclusivement sur le territoire de la ZRU.

A une échelle plus large, le « Plan Guide Rénovation urbaine », en accord avec les politiques régionales d'aménagement du territoire, permettra d'articuler les interventions de rénovation urbaine entre les quartiers, de renforcer les partenariats entre les acteurs publics (SDRB, SLRB, Plateforme territoriale opérationnelle...), mais aussi entre les acteurs publics et privés actifs sur les zones les plus fragilisées du territoire. Ainsi, les projets de la SDRB, des Contrats de Quartiers durables, du FEDER contribueront entre autres aux objectifs du Plan Guide, sur les parties de territoire où celui-ci s'applique.

La seconde évolution de la politique de rénovation urbaine consiste à renforcer la transversalité des interventions de rénovation urbaine.

En effet, les enjeux de la dualisation socio-économiques, de l'essor démographique et de l'environnement confirment la nécessité de renforcer la transversalité des opérations de rénovation urbaine, en agissant simultanément sur les dimensions du logement, de l'activité économique et commerciale locale, de l'espace public et des équipements.

Cette vision permet d'envisager la mise en place d'une véritable politique de quartiers durables, sur les quartiers bâtis, que ce soient des projets publics ou privés, des actions agissant sur les « briques » ou des interventions de sensibilisation, le tout dans une vision cohérente et planifiée de l'action urbaine.

-

## **7. « Bruxelles, métropole internationale et Capitale de l'Europe »**

Capitale belge et européenne, Bruxelles est un pôle économique et politique majeur en Europe, reconnu à l'échelle mondiale. La place de Bruxelles sur l'échiquier européen s'accompagne d'une internationalisation importante de sa population dans un environnement urbain à taille humaine.

La Région doit renforcer la vocation européenne de Bruxelles en améliorant l'intégration des institutions européennes et internationales. Il s'agit de faire du quartier européen un quartier vivant, mixte et de qualité, mais aussi d'instaurer un dialogue, un lien social entre les personnes qui travaillent dans la « sphère européenne » et l'ensemble des Bruxellois. Bruxelles, Capitale de l'Europe et de ses institutions, doit ainsi devenir la Capitale des Européens.

Par ailleurs, la Région bruxelloise doit avoir les moyens d'affronter la concurrence internationale propre aux grandes villes. Pour cela, elle doit améliorer sa compétitivité et son attractivité sur la scène internationale en investissant dans certains secteurs économiques bien positionnés sur le marché mondial, en consolidant son accessibilité et en renforçant sa politique touristique et de loisirs. Elle doit ainsi s'affirmer comme une grande ville de congrès internationaux et développer une offre touristique plus intégrée qui s'appuie sur les atouts patrimoniaux et culturels de la ville.

Mettre en valeur la particularité de l'internationalisation bruxelloise passe aussi par la mise en évidence de sa diversité sociale et culturelle, de son cosmopolitisme, porteur de multilinguisme, de tolérance dans l'universalisme, autant d'atouts dont, Bruxelles peut tirer profit sur la scène internationale.

Ainsi, compte tenu de la nature à la fois marquée et complexe de l'internationalisation bruxelloise, la Région doit, conformément au Plan de Développement International (PDI), renforcer et valoriser la dimension internationale présente à Bruxelles, d'une part, et en faire bénéficier l'ensemble des Bruxellois, afin que la ville conserve sa qualité de vie et ses particularités, d'autre part.

## **8. « Une ville sûre pour tous »**

La sécurité est une préoccupation majeure des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'accord sur la 6<sup>ème</sup> réforme de l'Etat de décembre 2011 prévoit d'octroyer à la Région certaines compétences liées à la sécurité et à la prévention. De plus, dès 2012, un crédit complémentaire de 30 millions d'euros a par ailleurs été octroyé à la Région dans le cadre du Fonds « Sommets européens ».

Compte tenu de ces nouvelles potentialités, le Gouvernement bruxellois souhaite renforcer son action en faveur d'une politique de la sécurité et de la prévention la plus intégrée possible en s'attaquant prioritairement au sentiment d'insécurité et aux nuisances quotidiennes et en traitant le problème de la délinquance juvénile.

Ces objectifs impliquent :

- de développer une approche transversale et coordonnée des politiques de sécurité et de prévention à travers un Plan régional de sécurité (défini à partir notamment des évaluations, des constats et conclusions du diagnostic régional établi par l'Observatoire bruxellois pour la Prévention et la Sécurité).
- d'augmenter la capacité opérationnelle de la police locale, notamment en faisant en sorte que les agents de prévention disposent des ressources nécessaires (en temps et en moyens matériels et humains) pour remplir leur mission de base, à savoir, une action de proximité (présence en rue importante, mais aussi dans les gares et les transports publics).

De plus, la sécurité étant un droit individuel mais aussi une condition du vivre-ensemble, elle passe également par un sentiment d'appartenance à une même collectivité urbaine et par la pratique d'un certain

sens civique. Tous les leviers relevant des compétences régionales, qui permettent de développer le sentiment d'appartenance régional (tout en valorisant la diversité bruxelloise) et le respect des personnes et des biens tant communs que privés, seront activés par le Gouvernement.

## **9. « Une Région créatrice de lien social »**

L'avenir de la Région de Bruxelles-Capitale doit se construire sur des bases sociales solides, qui prennent en considération les principes de solidarité et d'égalité sans lesquels tout développement urbain serait hypothéqué.

La situation socio-économique de la Région prend néanmoins place dans un contexte paradoxal : parmi les villes les plus riches d'Europe, Bruxelles abrite un nombre important de personnes vivant sous le seuil du risque de pauvreté et est marquée par une forte dualisation socio-spatiale.

C'est en général l'accumulation de différents facteurs (chômage, difficulté d'accès au logement et aux soins de santé, environnement urbain dégradé, faible mobilité,...) qui plonge un individu ou une famille dans une situation dite de précarité, de pauvreté, voire de grande pauvreté.

Etant donné l'interdépendance et la multiplicité des facteurs qui sont à l'origine des situations de pauvreté, la réponse des autorités publiques face à ces situations ne peut être que transversale et engage la responsabilité de tous les pouvoirs publics : l'Etat fédéral, les Communautés, les communes, mais aussi la Région. Il s'agit donc dans un premier temps de renforcer la collaboration entre les différentes autorités intervenant sur le territoire régional en matière d'actions sociales et de lutte contre la pauvreté.

La Région dispose en effet de leviers d'action, notamment en matière d'emploi, d'aménagement du territoire, de mobilité ou encore de logement, et qui sont en partie repris dans le « Plan d'action bruxellois de lutte contre la pauvreté » (conjoint au Gouvernement bruxellois et aux 3 Collèges des Commissions communautaires). La mise en œuvre de ce « Plan d'action bruxellois de lutte contre la pauvreté » constitue donc la ligne de conduite à suivre.

La Région devra développer en particulier une politique d'inclusion sociale à destination des publics les plus précarisés et fragilisés (personnes handicapées, personnes âgées, justiciables, sans-abris, jeunes, femmes). La lutte contre les violences intrafamiliales et liées à l'honneur, les violences sexuelles, l'homophobie ainsi que la prise en compte de la problématique de la prostitution feront l'objet d'une attention particulière.

## **10. « Réaffirmer le rôle de l'école comme base du développement urbain »**

L'enseignement, bien que n'étant pas une compétence régionale, est une thématique prioritaire pour l'avenir de la Région dans la mesure où l'enseignement est à la base du processus de développement économique, social et environnemental de la Région. En outre, le rôle des communes en tant que pouvoir organisateur, notamment dans l'enseignement fondamental, implique aussi la Région dans la mesure où une partie de son budget est destinée aux pouvoirs locaux.

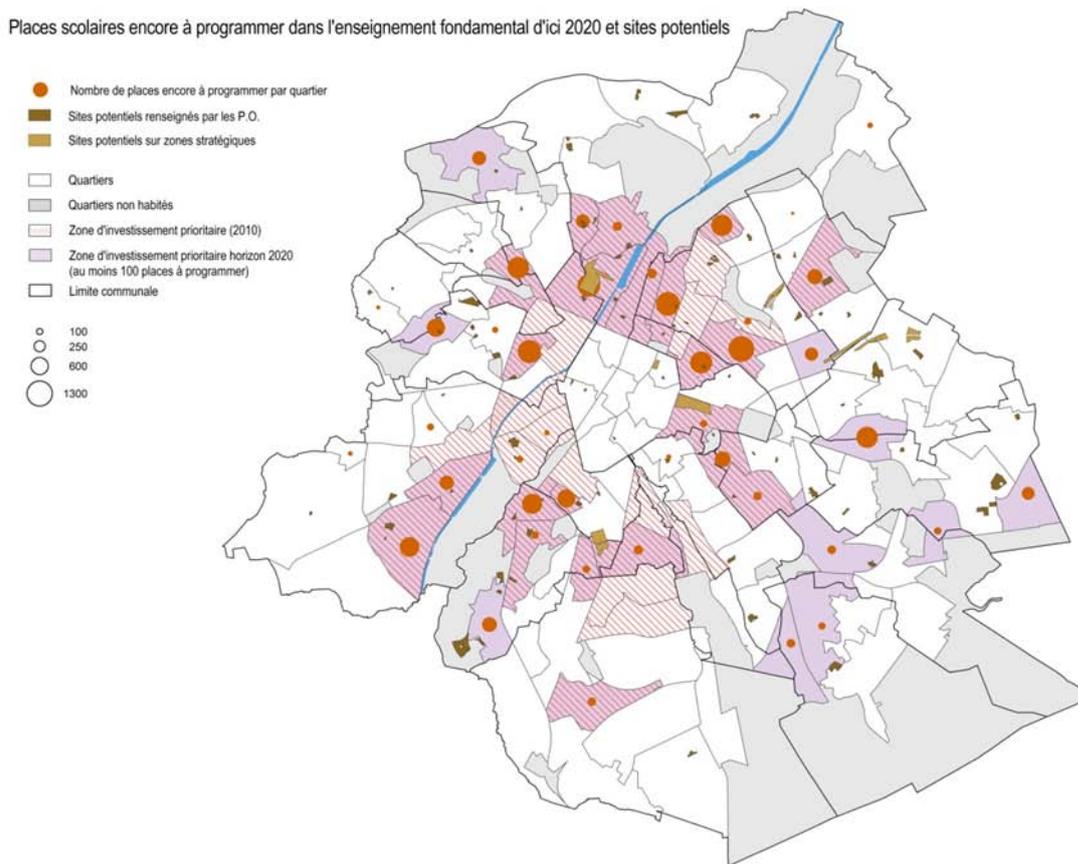
Cependant, la scolarité à Bruxelles est en grande difficulté, tant au niveau individuel (réussite scolaire des élèves, fréquentation,...) qu'au niveau des dynamiques socio-territoriales. L'école ne garantit pas à tous les jeunes Bruxellois une formation qui leur permette d'accéder à un emploi.

Face à ce constat alarmant, la Région a mis en place une série de dispositifs complémentaires aux actions des Communautés afin de lutter contre le décrochage et l'échec scolaires, ainsi que de favoriser un accès égal à un enseignement de qualité. La Région s'engage à poursuivre son action de soutien aux filières et aux écoles en difficulté, afin d'aider tous les jeunes Bruxellois à sortir du système scolaire avec un diplôme qui

facilite leur insertion socio-professionnelle et afin de combattre la dualisation sociale et territoriale du système scolaire. Ainsi, la Région agit pour l'insertion socioprofessionnelle des jeunes en renforçant le lien entre l'enseignement, la mise à l'emploi et à la formation, notamment à travers les engagements pris dans le cadre du « New deal » et de l'Alliance emploi-environnement.

Dans les prochaines années, la Région doit participer à une dynamique collective autour des questions liées à l'école, et peut, à son niveau, contribuer à améliorer la coordination entre les différents acteurs concernés par l'enseignement, mais également entre l'école, en tant qu'« équipement » et les autres domaines de l'action publique (aménagement du territoire, mobilité, logement...). Dans cette optique et dans le respect du cadre institutionnel, la Région entend soutenir les efforts entrepris par les Communautés et les communes pour affronter les problèmes auxquels le monde de l'éducation est aujourd'hui confronté.

Par ailleurs, face à la croissance actuelle de la population bruxelloise et aux prévisions démographiques des prochaines années, il est impératif de créer de nouvelles places dans les écoles. La Région s'est saisie de cette question avec force. Elle poursuivra son engagement en vue d'assurer une meilleure adéquation entre l'offre et la demande scolaires à l'échelle de quartiers, d'une part en renforçant les écoles existantes via sa politique de planification urbaine (urbanisme, rénovation urbaine, mobilité, infrastructures, sécurité etc.), d'autre part en soutenant la création de nouvelles écoles via l'aide aux communes et les dotations aux commissions communautaires, mais aussi via la mobilisation de ses réserves foncières. **Objectif : création de 28.500 places supplémentaires dans l'enseignement fondamental pour 2020.**



La croissance démographique pose aussi le problème du manque d'enseignants qui se fait de plus en plus sentir à Bruxelles. La Région peut contribuer à apporter des solutions pour faire face à la pénurie d'enseignants via ses compétences en matière d'emploi.

## **11. « Le patrimoine, le rayonnement d'une identité urbaine »**

Depuis l'adoption d'une législation patrimoniale régionale spécifique en 1993, la notion de patrimoine a largement évolué. Elle s'est diversifiée et même étendue. Il est aujourd'hui admis que la ville dans son ensemble (et pas uniquement les éléments classés) est un patrimoine en soi qui mérite une attention particulière. Il s'agit maintenant de faire évoluer les outils de gestion de notre patrimoine en fonction de cette vision globale du patrimoine afin d'atteindre une réelle politique de conservation intégrée. Les outils réglementaires mais aussi informatifs et d'assistance technique doivent ainsi prendre en considération l'ensemble du patrimoine bâti et vert, y compris le patrimoine urbain non-protégé dans tous les quartiers et de sensibiliser la population à ces enjeux.

Parallèlement à ses fonctions culturelles intrinsèques, le patrimoine se révèle être un formidable levier socio-économique dans la mesure où la conservation et la restauration des bâtiments à valeur patrimoniale engendrent une activité économique dans les domaines des travaux publics, de l'artisanat, des technologies, de la formation, du tourisme... Le rôle de la Région est de soutenir et de mettre en lien ses différents métiers du patrimoine, de la connaissance à la mise en œuvre.

Au-delà des bâtiments iconiques, l'ensemble de la qualité patrimoniale de la Région, y compris ses parcs, contribue à son attractivité tant touristique que résidentielle, économique et culturelle. C'est pourquoi le patrimoine doit être davantage valorisé pour en faire un vecteur d'identité et d'attractivité, ce, grâce à une meilleure intégration dans les politiques relatives au tourisme, à l'aménagement du territoire, à l'environnement et à l'espace public. Le Centre d'interprétation de l'Art nouveau sera un élément essentiel de cette valorisation.

Enfin, il existe une certaine tension entre la volonté de préserver le patrimoine et la volonté d'encourager la transformation et le développement de la ville pour en assurer sa durabilité, son expansion, sa nécessaire densification. Ainsi, les actions de conservation et de valorisation du patrimoine doivent s'articuler avec les exigences actuelles du développement durable et concilier respect du patrimoine et densification du bâti. Inversement, les politiques actuelles de développement urbain ont tout intérêt à tirer parti des richesses du patrimoine existant (notamment en matière de rationalisation de l'usage des ressources ou de densification). Le patrimoine n'est pas seulement une question de conservation, mais est aussi une question de production : il s'agit de créer ce qui sera le patrimoine de demain en encourageant dans les constructions actuelles la qualité architecturale et l'innovation.

## **12. « Promouvoir l'identité culturelle de Bruxelles »**

Face aux défis que la Région doit relever, la culture constitue un levier de développement important. La Région de Bruxelles-Capitale, tout en respectant les compétences des pouvoirs organisateurs, souhaite être un acteur central des dynamiques et des projets culturels. En effet, en tant que Capitale de la Belgique et de Capitale européenne, la Région de Bruxelles-Capitale peut jouer davantage sa « carte culture » en misant sur des ressources locales et patrimoniales non-délocalisables.

Dans le respect des compétences propres à chaque institution, la Région de Bruxelles-Capitale veut favoriser la coordination entre les acteurs principaux de la culture via la mise en place d'une Task-force (Région, Communautés, Commissions communautaires, Fédéral) dans le but commun de renforcer le secteur culturel sur le territoire bruxellois. La « Task force » s'appuiera sur le travail de l'Intendant, une nouvelle figure qui deviendra l'interlocuteur de première ligne des différents acteurs publics et privés pour l'organisation de projets culturels à Bruxelles.

A travers cette « Task force » et cet intendant, la Région de Bruxelles-Capitale souhaite :

- mettre en œuvre d'une stratégie de communication au niveau régional qui fasse la promotion des

- atouts culturels de la Région de manière transversale ;
- mettre en œuvre d'une stratégie de communication et d'investissement pour le secteur des industries créatives et culturelles (design, mode, multimédia, architecture, cinéma,...) ;
- soutenir la candidature de Bruxelles comme Capitale européenne de la culture 2020, projet phare susceptible de lancer les bases de la coordination entre les différentes autorités ;
- mettre en place d'un guichet régional qui facilite l'accès à l'information et aux financements.

Il s'agit par ailleurs de promouvoir la culture au niveau des différentes politiques régionales, via des dispositifs de coopération, en particulier pour les politiques relatives à l'aménagement du territoire, à la mobilité, au tourisme, au développement économique, à l'emploi, à l'enseignement et au patrimoine. L'objectif transversal est qu'en soutenant la culture via ses compétences, la Région contribue à son développement urbain et au rayonnement de Bruxelles.

En matière d'aménagement du territoire, le développement d'une vision spatiale de la culture permettrait de mieux organiser territorialement les équipements culturels et ainsi d'améliorer leur intégration urbaine et leur contribution au développement socio-économique de la ville et des quartiers. Cette vision spatiale devra notamment renforcer l'axe culturel et touristique Est-Ouest et l'axe culturel et créatif Nord-Sud, intégrer l'échelle métropolitaine et prendre en compte la question des équipements « errants » dans le développement des zones stratégiques.

Un objectif parallèle est de dresser un diagnostic des équipements, et de proposer des orientations stratégiques pour l'avenir, afin d'améliorer l'offre d'équipements culturels sur base des pratiques culturelles actuelles et des besoins futurs de la population.

Enfin, l'un des enjeux poursuivis par la Région est de faire de la culture un élément fédérateur de la population bruxelloise. La Région se doit d'encourager les projets tels que « Corsaires TV », « la Zinneke Parade », « Festival Kanal » et Park Design qui démontrent que les pratiques artistiques peuvent être au service de la population locale dans une dynamique participative en diffusant une image du territoire positive, dynamique, jeune et accueillante. Le rôle de la culture dans le développement social, ainsi que dans le développement du sens civique, doit passer entre autres par un renforcement des liens entre l'école et les politiques socio-culturelles.

### **13. « Gouvernance et citoyenneté urbaine »**

La qualité de l'action des pouvoirs publics à l'égard des citoyens passe par une plus grande transversalité entre les différentes politiques menées par les acteurs publics, afin de tenir compte des nombreuses interdépendances entre les matières et de la nécessité de développer des politiques cohérentes à Bruxelles. Cette cohérence doit être recherchée à la fois :

- au niveau intra-régional, entre les différentes politiques publiques bruxelloises via un décloisonnement entre les acteurs publics concernés, notamment à travers la systématisation du recours à des contrats de gestion et d'administration pour les institutions publiques, la rationalisation des entités opérationnelles publiques (en les regroupant sous des plateformes thématiques : plateforme économique, territoriale, emploi-formation, patrimoine, logement), et le partage de services et d'équipements.
- entre les politiques régionales et les initiatives menées localement, au niveau des communes, des zones de police, et des quartiers, via le renforcement des outils de collaboration relatifs aux grands projets régionaux, une amélioration des outils de contractualisation existants et de la répartition des compétences entre Région et communs, et la mise en place d'un « pooling » communal. Il s'agit aussi d'associer les citoyens au développement local (via un renforcement de la participation citoyenne et une amélioration de l'accueil des primo-arrivants)
- au niveau des politiques régionales et communautaires, grâce à un renforcement des liens avec la

Fédération Wallonie-Bruxelles, la Commission communautaire francophone (COCOF), la Vlaamse gemeenschapscommissie (VGC) et la Vlaamse gemeenschap (VG) ;

- au niveau suprarégional, en lien avec les pouvoirs fédéral, européen et les autres entités régionales (ou communales), afin que les problématiques bruxelloises qui dépassent le cadre régional soient traitées à l'échelle de la Communauté métropolitaine.

L'efficacité de l'action publique régionale nécessite également un **renforcement des outils de planification, d'aide à la décision et d'évaluation à l'échelle régionale.**

Ainsi, pour garantir une planification cohérente, la Région devra :

- améliorer la cohérence entre les plans stratégiques généraux et les plans sectoriels
- veiller à l'articulation entre les plans régionaux et les plans communaux
- traduire les principes généraux du PRDD dans les autres plans stratégiques (principe de la ville de proximité et des distances courtes, définition des densités, critères de durabilité, principe de mixités fonctionnelle et sociale, règles d'implantation des immeubles élevés, normes de qualité pour les espaces publics, qualité architecturale et urbanistique...)
- et par conséquent, adapter les outils de mise en œuvre des plans stratégiques (PRAS, PPAS, RRU, Cobat, RIE, permis d'urbanisme...) afin de permettre le développement d'un urbanisme de projet.

En lien avec la planification, la Région doit veiller à faciliter la connaissance de son territoire et de ses politiques via le développement de ses outils statistiques, d'observation, de veille et d'évaluation. Cette activité de connaissance doit également être utile pour évaluer l'action régionale, et accompagner une culture des résultats et du suivi des performances. Ainsi, des mécanismes de suivi et d'évaluation propres aux contrats de gestion seront généralisés ; un tableau de bord de la situation générale de la Région sera réalisé et mis à jour régulièrement ; le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PRDD seront assurés ; le contrôle de tutelle sera poursuivi.

Enfin, pour mener toutes ses politiques à bien et relever les défis d'une métropole du 21<sup>ème</sup> siècle, la Région se doit **gérer de manière optimale ses moyens budgétaires.**

Outre l'optimisation de ses recettes existantes (qui nécessite des réflexions et études approfondies sur la fiscalité immobilière, le financement des services publics, et les politiques fiscales en général), la Région entend trouver de nouvelles sources de financement, notamment :

- le recours à des leviers de financement alternatifs tels que des cofinancements publics (Beliris) ou la mise en œuvre de partenariats publics-privés, principalement pour le financement des grands projets d'infrastructures ;
- une réforme cohérente et coordonnée de la fiscalité routière entre les 3 régions, afin de favoriser un usage rationnel de la voiture en ville, ainsi que pour assurer de nouvelles recettes pour le budget régional ;
- le recours au mécanisme des certificats verts et blancs au bénéfice de l'incinérateur de NOH en vue de financer des politiques nouvelles en faveur du tri et du réemploi notamment.

La Région devra également veiller à la bonne mise en œuvre du transfert de compétences prévu par la VIème réforme de l'Etat, et des nouveaux moyens budgétaires qui lui sont alloués dans ce cadre.

### 3. La situation environnementale à Bruxelles – tendances et enjeux

Le rapport sur les incidences environnementales du PRDD se base sur une connaissance détaillée de la situation environnementale actuelle de la région de Bruxelles-Capitale. Des informations précises ont été recherchées afin de mettre en évidence les évolutions récentes (entre 1990 et 2012 en fonction de la disponibilité des données) des composantes de l'environnement naturel et urbain, notamment l'air, la

biodiversité, le bruit, l'eau, le climat-énergie, la mobilité, le patrimoine, la santé et le bien-être et enfin, les sols.

Pour chaque composante, des indicateurs ont été retenus. L'analyse des tendances se base sur une approche par scénario, tandis que l'identification des enjeux relève d'une démarche systématique d'identification des forces/faiblesses et des opportunités/menaces caractéristiques de la région bruxelloise. Chaque aspect de l'environnement est présenté en fonction des tendances et des enjeux pour la Région.

L'information détaillée figure dans la Partie 3 *Etat initial de l'environnement*, ainsi que dans la partie 5 *Mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan*, du Rapport principal.

### 3.1 La qualité de l'air

Entre 2000 et 2009 on observe un maintien de la concentration en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) à un niveau relativement constant à certains endroits critiques. Ce niveau est supérieur à la norme européenne<sup>7</sup> actuellement en vigueur. De même, la part de NO<sub>2</sub> émis par le trafic automobile est en augmentation, en conséquence de l'utilisation accrue du diesel dans le parc automobile et du fret routier.

D'autre part, les émissions d'oxydes d'azote hors transports observent une baisse significative en RBC depuis 1990.

Depuis 1997, on constate également une baisse relativement importante du nombre de jours de dépassement en termes de concentration en particules fines dans l'air ainsi qu'une amélioration de la situation. Depuis 2005, une certaine stabilisation semble s'installer, malgré certaines années atypiques comme 2003 et 2010.

Les enjeux clés pour la région en matière de qualité de l'air sont :

- *l'effet de la pollution atmosphérique sur la santé, l'environnement et le climat. Malgré les améliorations enregistrées, les particules fines, le dioxyde d'azote ainsi que l'ozone troposphérique constituent toujours un problème pour la qualité de l'air.*
- *l'influence significative des secteurs de la mobilité/transports et du logement sur la qualité de l'air, notamment dans un contexte bruxellois de forte croissance démographique ;*
- *la pollution de fond et transrégionale. Etant donné les flux de masses d'air entre Régions voisines (notamment le trafic du Ring autour de Bruxelles), les effets des politiques de chaque Région doivent être pris en compte.*

### 3.2 La biodiversité

Les espaces verts ou assimilés (friches, jardins privés) occupent un peu plus de la moitié du territoire régional, mais cette proportion a diminué de 5% entre 1990 et 2011. La répartition des espaces non bâtis reste très inégale, le centre étant peu verdurisé, alors que la périphérie forme une véritable ceinture verte. Les zones les plus déficitaires se situent autour du canal.

En Région de Bruxelles-Capitale, une espèce végétale sur dix est répertoriée comme vulnérable ou menacée sur l'ensemble de la flore.

---

<sup>7</sup> Valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup> (moyenne annuelle) à ne pas dépasser à partir de 2010, Directive 2008/50/CE

Certains espaces verts bruxellois sont actuellement menacés, notamment par la pression sur le foncier, mais la majeure partie des zones de haute valeur biologique bénéficient d'un statut de protection, parfois accompagné d'une gestion spécifique en faveur de la biodiversité.

Les enjeux clés pour la région en matière de biodiversité sont liés à :

- *l'essor démographique et la pression foncière sur la biodiversité, principalement en ce qui concerne les superficies d'espaces non-bâti et les nuisances urbaines.*
- *la connectivité entre espaces verts qui est à valoriser tant au sein de la région qu'avec ses régions voisines*
- *l'évolution des mentalités qui peut mener à des orientations, actions et choix de gestion plus ou moins favorables à la nature, tant dans le domaine public que privé.*

### 3.3 Le bruit

Les nuisances sonores sont essentiellement dues au trafic routier, aérien et ferroviaire, ainsi qu'aux activités socio-économiques telles que les chantiers, les événements ou l'HoReCa. C'est le trafic routier (proximité des grands axes, vitesse) qui est la première source de gêne sonore, suivie par le trafic aérien (niveau sonore spécifique légèrement à la hausse, de nuit comme de jour). Le bruit dû au trafic ferroviaire concerne les parties Nord-est et Sud-est du territoire (densité du réseau) tandis que les transports ferroviaires urbains (trams et métros) ont un impact moins important mais touchant un territoire plus étendu.

En Région de Bruxelles-Capitale, le bruit est très diversement ressenti selon les quartiers avec une insatisfaction grandissante en se rapprochant du centre. La sensation de gêne est en augmentation, même s'il s'agit de perceptions non-nécessairement liées aux niveaux sonores réels.

Les enjeux clés en matière de bruit sont liés :

- *à l'évolution des sources structurelles de nuisance sonore (différentes formes de trafic) qui est fonction de l'évolution démographique et urbanistique de la ville et de l'intensité de la mobilité interne et externe ;*
- *à la perception objective et subjective des nuisances par la population.*

### 3.4 L'eau

En vertu du principe d'évaluation de référence européenne, la qualité écologique globale des cours d'eau en Région de Bruxelles-Capitale est actuellement « médiocre ». Toutefois l'évolution des marqueurs biologiques se stabilise, voire s'améliore.

Par ailleurs, le principal cours d'eau à Bruxelles - la Senne - est actuellement de mauvaise qualité physico-chimique, liée non seulement au contexte de forte densité urbaine et de faible débit, mais également à son état en amont de la région.

La restauration du réseau hydrographique se caractérise par une tendance à l'amélioration dans le cadre des projets actuels et futurs de reconnexion de certains des cours d'eau et, dans une moindre mesure, par leur remise à ciel ouvert.

Les principaux enjeux en matière d'eau dans la région sont liés à la pression démographique avec des effets potentiels sur les éléments suivants :

- *la demande en eau de consommation ;*
- *les rejets d'eaux usées et donc la qualité de l'eau, tant biologique, écologique que physico-chimique ;*
- *les capacités de traitement tertiaire des eaux usées ;*

- *l'imperméabilisation des surfaces due à l'urbanisation, combinée à des problèmes d'ordre hydrologique avec des conséquences potentielles en matière de débits et d'inondations ;*
- *l'intégration de l'eau en ville dans ses fonctions écologiques et sociales.*

### 3.5 Le changement climatique et l'utilisation des énergies

La consommation globale d'énergie a augmenté en RBC entre 1990 et 2005, essentiellement dans les secteurs tertiaire et résidentiel et dans une moindre mesure, dans les transports. Le logement est le premier secteur consommateur d'énergie. Dans un contexte d'augmentation des prix et d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, cette augmentation est relativement modérée, sans tendance claire et avec des fluctuations (*liées à la consommation de combustibles de chauffage selon les variations climatiques annuelles*). Une tendance à la baisse, est néanmoins à noter depuis 2005.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont quant à elles relativement stables depuis 1990 avec certaines fluctuations liées aux variations annuelles de température (*émissions accrues lors d'années froides dues aux consommations de combustibles de chauffage dans les bâtiments*). Les émissions provenant du transport restent stables, malgré une augmentation du trafic entre 1990 et 2005. Les émissions de GES en provenance de l'industrie diminuent. Les secteurs résidentiel et tertiaire (bâtiments) représentent la principale source d'émissions directes de GES (70%) avant les transports (20%), l'incinération des déchets, les gaz fluorés et l'industrie.

Les enjeux climatiques en RBC sont liés:

- *aux émissions de gaz à effet de serre (GES) concernant la consommation énergétique (de combustibles fossiles), plus particulièrement dans les secteurs des bâtiments, des transports et de la consommation électrique.*
- *à la forte corrélation entre le climat et les sources urbaines de GES, dans un contexte de forte croissance démographique et d'attractivité de Bruxelles, qui rendrait ces défis d'autant plus critiques.*
- *à la collaboration et au partage de l'effort entre les différentes Régions en termes de contributions aux émissions de GES. Les effets globaux sur le climat sont de première importance et doivent être une préoccupation commune à ces entités.*

### 3.6 La mobilité

Le volume du trafic routier a augmenté entre 1990 et 2005, pour connaître ensuite une stabilisation. Dans un contexte de forte attractivité économique, la congestion du réseau routier augmente et des risques de saturation des transports publics apparaissent.

Les enjeux déterminants en matière de mobilité sont liés à :

- *la congestion de la circulation routière qui constitue la préoccupation prépondérante en matière de mobilité en RBC. Outre les nuisances atmosphériques, climatiques et sonores, elle entraîne des coûts importants pour la collectivité. Par ailleurs, les besoins en mobilité augmentent et se diversifient en lien avec l'essor démographique de la Région.*
- *la réorganisation de la ville sur le long terme en vue de la réduction des distances entre les lieux d'habitation, de commerce et de services d'une part et les activités socioéconomiques d'autre part.*
- *la mise en place d'un système de transport public fiable, sûr et ponctuel de haute qualité. La mise en circulation du réseau express régional RER est d'une importance déterminante en matière d'amélioration de la mobilité tant à l'intérieur de Bruxelles mais surtout en lien avec son territoire métropolitain.*
- *la concertation interrégionale en matière de mobilité et de transports publics.*

### 3.7 Le patrimoine

Il convient de favoriser l'intégration du patrimoine protégé dans les nouveaux projets urbains. Cela implique une vigilance aux éléments patrimoniaux repris à l'inventaire du patrimoine architectural bruxellois.

Outre le patrimoine bâti, la Région comporte également des éléments de patrimoine paysager. A cet égard, il faut noter qu'une diminution du paysage rural et champêtre est observable.

La forêt de Soignes est la zone verte la plus étendue de la Région qui est majoritairement composée d'un paysage de « hêtraie cathédrale ».

Les enjeux principaux en matière de patrimoine sont liés à :

- *la forte pression foncière et ses effets sur le patrimoine dans toutes ses formes, principalement les paysages champêtres situés en périphérie régionale.*
- *La conciliation entre l'importance patrimoniale de la forêt de Soignes, de sa « hêtraie cathédrale » et la valorisation de son potentiel écologique au niveau de sa gestion, cela dans un contexte de changement climatique défavorable à très long terme*
- *les opportunités de développement en lien avec le potentiel de valorisation des éléments patrimoniaux (notamment dans les pôles de développement).*

### 3.8 La santé et le bien-être de la population

La qualité de vie urbaine est abordée en considérant quatre aspects essentiels :

- la qualité de l'air (voir 2.2) ;
- l'assainissement des sols et la prévention de leur pollution (voir 2.9);
- la réduction des niveaux sonores (voir 2.3) ;
- le développement des espaces (verts) de proximité accessibles au public, destinés à des activités de récréation, de détente et de socialisation (objet de cette section).

Les espaces verts dans le tissu urbain, leur qualité et quantité, jouent un rôle social majeur. Les espaces verts accessibles au public représentent actuellement 1/5 du territoire régional, mais leur évolution dans le tissu urbain prend place dans un contexte de forte pression foncière et démographique.

Les enjeux importants sont liés à :

- *l'organisation d'une ville compacte, accessible, attractive, mixte où il fait bon vivre.*
- *la garantie d'une haute qualité de l'air avec un minimum de nuisances sur la santé.*
- *la limitation des nuisances sonores provenant particulièrement de la circulation routière par le développement de modes de déplacement collectifs et actifs.*
- *la prévention des risques sur la santé dus à la pollution des sols et la réponse à la demande croissante de terrains de qualité pour diverses activités socio-économiques.*
- *l'intégration des espaces verts qualitatifs et accessibles à tous dans l'espace urbain.*

### 3.9 Les sols

Selon l'inventaire de l'état du sol, la surface des sols pollués et/ou potentiellement pollués par des activités industrielles ou de services (stations d'essence, citernes de mazout, ateliers etc.) concerne un cinquième du territoire régional. Ces parcelles sont principalement situées le long du canal Charleroi-Willebroek, dans les communes les plus industrialisées : Bruxelles-Ville, Anderlecht, Schaerbeek, Forest et Ixelles.

Cette surface des sols pollués diminue en région bruxelloise, suite à une amélioration de la connaissance de l'état des sols et de sa gestion en conséquence (dépollution, prévention...). Des situations très diverses peuvent se présenter selon le type de pollution et le type d'affectation d'un terrain.

Les enjeux principaux en matière de gestion et de dépollution des sols concernent :

- *la poursuite et le développement de la prévention des pollutions ;*
- *la poursuite et la validation de la cartographie d'inventaire des sites (potentiellement) pollués et l'assainissement et la gestion des sols effectivement pollués.*
- *la facilitation du déploiement d'activités diverses, dont le logement, par une politique des sols efficace, dans un contexte de pression foncière forte.*
- *la mise en place d'instruments financiers adéquats pour encourager la gestion et l'assainissement des sols, l'information des acteurs, l'efficacité dans la gestion des dossiers etc.*

#### 4. Le Plan régional de développement durable dans le contexte de la planification européenne, nationale et régionale

Comme indiqué en introduction dans la partie méthodologique, le rapport sur les incidences environnementales du PRDD se base sur une compréhension du contexte politique, stratégique et réglementaire. Les documents officiels pertinents par rapport auxquels la cohérence du PRDD a été analysée se répartissent dans les thèmes suivants<sup>8</sup> :

- a) *Documents généraux et transversaux ayant un lien avec le développement urbain durable*
- b) *Documents liés au compartiment de l'environnement Air*
- c) *Documents liés au compartiment de l'environnement Biodiversité*
- d) *Documents liés au compartiment de l'environnement Bruit*
- e) *Documents liés au compartiment de l'environnement Eaux*
- f) *Documents liés au compartiment de l'environnement Climat-Energie*
- g) *Documents liés à la mobilité*
- h) *Documents liés au compartiment de l'environnement Sols*
- i) *Autres documents pertinents*

L'étude de cohérence montre qu'une partie importante des documents analysés représentent des références politiques principales pour le PRDD actuel, voire une source d'inspiration explicite dans la conception du Plan.

Le PRDD s'inscrit pleinement dans le cadre de la planification régionale, nationale et européenne en matière de protection de l'environnement et/ou de développement urbain durable plus largement. Les axes stratégiques principaux du plan sont cohérents avec les planifications actuelles et/ou en cours de conception dans les deux autres régions – la Wallonie et la Flandre.

Les éléments qui démontrent cette compatibilité globale sont de différente nature, les plus fréquemment rencontrés étant:

- la vision stratégique à long terme ;
- la reprise d'objectifs (certains objectifs ambitieux à plus long terme y compris) des plans thématiques et généraux au sein du PRDD
- la similitude dans les mesures et actions prioritaires, dans les dispositions proposées ainsi que dans l'esprit des documents
- le renforcement du caractère opérationnel de certains programmes, l'intégration de concepts, outils et leviers d'action, voire une correspondance entre les moyens envisagés et les mesures novatrices du PRDD avec les autres plans et programmes;
- la référence explicite et/ou les éléments de reconnaissance implicite par le PRDD à l'égard des documents cités ci-dessus;
- la compatibilité du point de vue des cibles quantitatives (objectifs environnementaux à atteindre);

Ces documents stratégiques, politiques ou réglementaires ont permis également la définition de cibles précises utilisées dans l'élaboration des scénarios environnementaux présentés dans la partie suivante (Partie 4 du présent document).

---

<sup>8</sup> La liste complète de ces documents figure en annexe de ce résumé non-technique. L'analyse détaillée, quant à elle, figure dans la Partie 4 *Liens et cohérence avec d'autres plans et programmes* du Rapport principal.

## 5. L'analyse des incidences environnementales du PRDD –synthèse des résultats

L'évaluation des incidences environnementales du PRDD s'est basée sur une démarche exhaustive et systématique appliquée aux groupes d'actions prioritaires du plan. L'outil utilisé est la matrice des incidences environnementales qui détecte les effets notables probables des mesures du PRDD sur l'ensemble des compartiments de l'environnement et plus précisément sur l'air, la biodiversité, le bruit, les eaux, le climat-énergie, la mobilité, le patrimoine, la santé/le bien-être et les sols.

Comme indiqué dans la partie méthodologique, l'exposé des incidences probables notables du PRDD sur chacun des compartiments de l'environnement est accompagné de la présentation des scénarios estimés de l'évolution des indicateurs retenus.

Le détail des indicateurs utilisés pour l'étude est présenté dans la partie méthodologique du Rapport principal (Partie 1 *Cadre méthodologique de l'élaboration*) et développé dans la partie consacrée aux mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan (Partie 5 *Mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan*).

L'analyse détaillée des incidences environnementales du PRDD figure dans la Partie 6 *Analyse des incidences du projet de plan* du Rapport principal.

### 5.1 Incidences sur l'air

Outre la pollution dite de fond<sup>9</sup>, qui peut représenter près de la moitié des concentrations mesurées à Bruxelles, les sources urbaines de polluants atmosphériques restent importantes. La difficulté majeure rencontrée en la matière à Bruxelles vient de l'augmentation du trafic automobile de même que des besoins accrus en combustion, notamment pour le chauffage. D'une part, cette tendance est liée à la croissance démographique qui risque d'augmenter la demande en mobilité intra-bruxelloise et la consommation en énergie. D'autre part, cette difficulté est en lien avec les flux de personnes travaillant dans la région, mais habitant dans la zone métropolitaine élargie.

Pour contrer les effets néfastes d'une demande accrue en mobilité, le PRDD prévoit de déployer une politique des transports particulièrement volontaire, reprenant les objectifs du Plan régional de mobilité IRIS II. Le PRDD agit par ailleurs au niveau urbanistique dans le sens de la densification, de la mixité et du polycentrisme, des aménagements plutôt favorables en matière de mobilité à même de rationaliser et diminuer la longueur des déplacements. Par ailleurs, les évolutions technologiques dans le secteur automobile pourraient contribuer, elles aussi, à réduire les émissions polluantes des véhicules.

Il est très délicat de se prononcer sur la résultante de ces deux tendances en matière de pollution de l'air liée à la mobilité pour les décennies à venir à Bruxelles, mais il est possible qu'elles s'équilibrent, à condition que la politique bruxelloise de mobilité prévue par le PRDD soit entièrement et pleinement mise en œuvre.

En ce qui concerne les bâtiments et conformément aux orientations du PRDD, la politique bruxelloise de performance énergétique des bâtiments (PEB) est mise en œuvre, cohérente, aboutie et réputée exemplaire pour les bâtiments neufs. Elle a donc le potentiel de réduire considérablement

---

<sup>9</sup> La pollution de fond correspond à la pollution atmosphérique non affectée par des sources locales. Sa mesure est effectuée à la station météorologique hors-région de Vielsalm

les nuisances atmosphériques liées au développement immobilier à Bruxelles, pour autant que les ambitieux objectifs en la matière soient respectés dans un contexte difficile d'essor démographique. Les mesures relatives à l'amélioration des installations techniques de chauffage sont également de nature à favoriser la diminution des nuisances atmosphériques.

*Dans un contexte européen et mondial plutôt favorable (avancées technologiques, politiques atmosphériques et énergétiques renforcées), on s'attend à ce que les mesures de compensation prévues par le PRDD, tous secteurs confondus, parviennent à juguler d'ici 2020 l'accroissement des sources de pollution atmosphérique propres à Bruxelles.*

Les scénarios estimés pour les trois indicateurs de la qualité de l'air, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional sont :

Conforme	Concentration en NO <sub>2</sub> dans l'air	Conforme	Emissions de NOx dans l'air (hors transport)	Conforme	Concentration en particules fines dans l'air
----------	---	----------	--	----------	--

## 5.2 Incidences sur la biodiversité

Les principales menaces qui pèsent sur la biodiversité dans le contexte urbain bruxellois, caractérisé par une urbanisation croissante, sont :

- La pression foncière, avec un bilan net qui risque de s'avérer défavorable aux espaces verts (non bâtis), notamment pour les friches urbaines, habituellement riches en espèces, diminuant d'autant les superficies d'accueil potentiel de la biodiversité. L'urbanisation représente aussi une menace pour le réseau écologique à Bruxelles, déjà fortement perturbé par de nombreux obstacles et barrières.
- Les effets de la densification de la population et des activités (bruit, piétinement, pollution).

La volonté explicite de compenser et surtout d'atténuer ces effets négatifs existe dans le PRDD. Elle est traduite par :

- la politique de réseau écologique concrétisée par le maillage bleu et vert ;
- la sensibilisation de la population et des professionnels ;
- les mesures relatives aux Coefficients de Biotope par Surface – CBS<sup>10</sup> ;
- la politique d'acquisition et de gestion des espaces verts et de lutte contre les nuisances ;
- la production récente d'une « Ordonnance Nature » et d'un « Plan Nature »).

Malgré cela un certain recul de la biodiversité, du moins quantitativement, est attendu à terme.

En effet, la densification à Bruxelles s'accompagnera d'une diminution des friches urbaines « sauvages ». Cependant, la densification de la Région est nécessaire tant pour faire face à la croissance démographique bien réelle qui s'y déroule depuis près de 10 ans qu'en fonction d'un raisonnement métropolitain visant à juguler l'étalement urbain et promouvoir l'usage parcimonieux du sol au niveau de la métropole.

De plus, la densité urbaine prônée par le PRDD tient compte de toute une série de facteurs permettant l'acceptation de cette densification. Dans ce cadre, la proximité d'espaces verts existant, les nombreuses créations de nouveaux espaces verts, la redynamisation d'espaces publics, la

<sup>10</sup> Le coefficient de biotope par surface est un indicateur utilisé pour mesurer le potentiel écologique d'une parcelle. Il correspond au rapport entre les surfaces ecoaménageables (zones de pleine terre, jardin, toitures vertes...) et la surface totale de la parcelle.

requalification globale des espaces de déplacements au profit des modes actifs et de manière plus fondamentale la mise en place de la ville de proximité, sont autant de facteurs assurant un équilibre global au niveau régional entre densification et maintien de la qualité urbaine.

Sur le plan qualitatif (variété et intérêt écologique des espèces et des biotopes), le tableau est plus favorable, dans la mesure où les biotopes les plus intéressants de la RBC sont pour la plupart reconnus et gérés de manière satisfaisante. Hors des zones protégées également, une gestion écologique peut améliorer la qualité de la biodiversité, comme cela est évoqué dans le PRDD.

Dans un sens de compensation des urbanisations nouvelles, le PRDD envisage la gestion de la biodiversité à l'échelle métropolitaine (réseau écologique, compensation écologique), des aménagements écologiques intégrés au développement urbain (jardins et potagers etc.) et en valorisant globalement les services écologiques rendus par la biodiversité en termes de quiétude et de confort de vie. La densification de la Région bruxelloise produit en effet des incidences environnementales positives sur l'ensemble de la zone métropolitaine. En densifiant la ville, on lutte, de facto, contre l'étalement urbain et son corollaire, la disparition ou à tout le moins le mitage, des espaces agricoles, naturels et forestiers. A population nouvelle égale, l'espace consommé sera moindre en milieu urbain qu'en milieu rural.

*La volonté explicite de compenser et surtout d'atténuer les effets négatifs sur la biodiversité est présente dans le PRDD. Malgré cela un certain recul de la biodiversité, du moins quantitativement, est attendu à terme.*

Les scénarios estimés pour les trois indicateurs de la biodiversité, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, sont :

Conforme	Etat de la biodiversité indigène	Conforme	Espaces non bâtis et biodiversité	Amélioration	Protection et gestion de la biodiversité
----------	----------------------------------	----------	-----------------------------------	--------------	--

### 5.3 Incidences au niveau du bruit

A Bruxelles, les principales nuisances sonores sont causées par le trafic, essentiellement routier. Les activités socio-économiques produisent également des nuisances, diversement ressenties en fonction des sources et des quartiers. L'effet du PRDD sur les nuisances sonores est lié à deux tendances opposées.

D'une part, la forte augmentation de la population et l'attractivité accrue de la ville iront dans le sens d'une augmentation des nuisances, causées par la mobilité accrue et les activités elles-mêmes.

D'autre part, le PRDD prévoit diverses mesures afin de réduire les nuisances :

- la gestion des « points noirs » (zones identifiées comme critiques en raison de nuisances acoustiques importantes) ;
- l'amélioration des performances sonores du matériel roulant ;
- des mesures plus transversales en matière de mobilité (diminution de l'usage de la voiture, développement de la mobilité active) ;
- des mesures concernant le trafic aérien ;
- l'insertion de règles en matière d'aménagement du territoire, de manière à assurer la cohabitation des différentes fonctions urbaines entre elles. .

Outre la production de bruit, il faut s'attendre à ce que la perception du bruit devienne un thème de débat à Bruxelles dans les années à venir, notamment dans la logique de densification, de mixité et de polycentrisme proposée par le PRDD.

Dans la mesure où les pôles de densification seront davantage fréquentés et utilisés par une population accrue, celle-ci risque de ressentir une plus grande gêne sonore en raison des bruits générés dans ces lieux de concentration qui comporteront également des logements. L'isolation acoustique deviendra donc un enjeu important en matière d'urbanisation à Bruxelles.

*Les tendances liées à l'augmentation de la population, à l'attractivité et à la densification de la ville, confrontées aux mesures du PRDD en termes d'amélioration du confort acoustique dans la Région, permettront de se conformer aux normes en vigueur.*

Le scénario estimé pour l'indicateur bruit, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :

Conforme  
Nuisances sonores  
des transports  
aériens, routiers  
ou ferroviaires

## 5.4 Incidences sur l'eau

Certains volets de la gestion de l'eau restent difficiles à gérer à Bruxelles, en particulier l'imperméabilisation des surfaces et l'envoi à l'égout des eaux de pluie, de source et de ruissellement, de même que la pollution des eaux de surface, particulièrement de la Senne.

Les grands défis auxquels est confrontée la capitale ne sont pas de nature à améliorer cette situation. En effet, la forte croissance démographique à laquelle veut répondre le PRDD, de même que le développement socio-économique qu'il veut soutenir, peuvent engendrer une imperméabilisation accrue des surfaces avec une perturbation de l'hydrologie. En outre, ces évolutions produiront a priori davantage d'eaux usées. Il faut noter que la situation en la matière s'est considérablement améliorée au cours des dernières années grâce à la mise en service de deux stations d'épuration régionales (STEP). Le PRDD prévoit d'ailleurs une mise à niveau régulière des STEP en fonction de l'augmentation de la population. Toutefois certaines contraintes subsistent :

- les problèmes de fonctionnement des STEP à l'heure actuelle
- La complexité technique, juridique et financière d'ajustement des capacités des STEP;

La Directive-cadre européenne sur l'eau (DCE) vise pour 2015 une qualité écologique des cours d'eau qualifié de « bonne ». Cette cible pourrait très probablement être atteinte pour la Woluwe, mais pas pour la Senne. En effet, la Directive se fonde sur une logique d'évaluation qui consiste à attribuer comme cote globale la plus mauvaise cote enregistrée. Au sens de la DCE, la qualité écologique de la Senne risque donc de maintenir le scénario rouge (cible non atteinte) au niveau de la Région, en dépit du PRDD et de tous les outils stratégiques et programmatiques. En effet, le cours d'eau entre en RBC avec un niveau d'eutrophisation déjà très élevé, situation qui n'est pas meilleure en aval. De ce point de vue, le faible débit naturel de la Senne est un problème encore aggravé par un déversement insuffisant d'eaux de pluie et de ruissellement, conséquence de l'important degré d'imperméabilité et du raccord des eaux claires aux égouts. Pour répondre à ces problèmes, la RBC s'est dotée d'outils ambitieux et adéquats, tels que le Plan de Gestion de l'Eau (PGE), le Plan Pluie ou encore le Maillage Bleu, dont les orientations sont reprises dans le PRDD. Leur mise en œuvre

doit relever des défis techniques, juridiques et financiers importants à moyen et long termes. Plus fondamentalement, c'est chaque projet urbain, petit ou grand, qui doit intégrer la problématique de l'eau dès sa conception, notamment en matière de perméabilité des surfaces et d'orientation des eaux de ruissellement.

Le PRDD a le potentiel d'alléger considérablement les constats dressés ci-dessus, notamment grâce à la conjonction de plusieurs mesures qui visent à :

- protéger les ressources en eau et promouvoir une gestion durable de l'eau.
- assurer la qualité environnementale du réseau hydrographique.
- lutter contre les inondations.
- améliorer la gouvernance de l'eau.

*Le PRDD structure une politique bruxelloise volontaire et cohérente en la matière ce qui amènera à une évolution globalement acceptable de la qualité de l'eau et de sa gestion dans les années à venir à Bruxelles, cela malgré un contexte difficile. Des difficultés risquent de persister pour l'eutrophisation de la Senne, les efforts ne porteront leurs fruits que si une véritable collaboration interrégionale s'installe en vue d'une gestion coordonnée du cours d'eau sur l'ensemble du bassin versant (gouvernance prévue dans le PRDD).*

Les scénarios estimés pour les trois indicateurs de l'eau, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, sont :



## 5.5 Incidences sur le climat et l'utilisation de l'énergie

En Région de Bruxelles-Capitale, les enjeux en matière de production directe de gaz à effet de serre (GES), avec leurs effets sur le climat, concernent principalement le secteur des transports (émissions des moteurs à combustion) et les bâtiments (bureaux et logements, notamment le chauffage). En ce qui concerne les émissions indirectes de GES, le principal défi bruxellois concerne la consommation électrique. Pour faire face à ces enjeux, le PRDD prévoit un ensemble de mesures visant essentiellement :

- la diminution du trafic automobile : report modal vers les transports en commun et les modes de déplacement actifs, fiscalité routière, réglementation du stationnement, etc. ;
- une amélioration de la performance énergétique des bâtiments : standards « basse énergie » jusque 2015 et standard « passif » obligatoire après de cette date, objectifs de rénovation énergétique des bâtiments existants (3%/an) ;
- une densification urbaine polycentriste empreinte de mixité, permettant de réduire les besoins en mobilité et de rationaliser la consommation d'énergie.

Ces actions cherchent à faire face aux principales difficultés et menaces en ce qui concerne l'empreinte climatique de la RBC, dont :

- la demande accrue en mobilité et en logements, en raison de l'attractivité de la ville et de la forte croissance démographique. Cependant, on observe une relative stabilité des émissions directes de GES en RBC depuis 1990, alors que sur la même période, la population bruxelloise a fortement augmenté. (prévisions de 33% entre 2000 et 2020 et de 16% entre 2010 et 2020).
- la grande dépendance énergétique de la RBC et l'importance d'exercer un contrôle sur les consommations d'électricité, tant en quantité qu'en qualité. De ce point de vue, l'Ordonnance «

électricité », récemment révisée, offre des possibilités de développement pour l'électricité « verte ».

*On peut s'attendre à une amélioration, pouvant même atteindre l'objectif de réduction de 30% des émissions directes de GES, pour autant que les politiques proposées par le PRDD en matière de transport et de performance énergétique des bâtiments soient pleinement réalisées et leurs cibles ambitieuses atteintes.*

Les scénarios estimés pour les deux indicateurs climat-énergie, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :



## 5.6 Incidences sur la mobilité

La circulation automobile à Bruxelles est à l'origine d'importantes nuisances environnementales (qualité de l'air, gaz à effet de serre et bruit) accentuées par la congestion du trafic routier. Le PRDD intègre un ensemble de mesures pour tenter de faire face aux principales faiblesses et menaces qui pèsent sur la fluidité des déplacements, à savoir :

- la croissance démographique de la Région, qui induira des besoins accrus de mobilité à courte et moyenne distance, notamment à l'échelle urbaine ;
- l'attractivité urbaine, potentiellement renforcée par le redéploiement socio-économique de la ville voulu par le PRDD ;
- la tendance prononcée à l'étalement urbain en deuxième couronne et en périphérie, hors compétence de la Région et plus difficile à desservir en transports publics ;
- la problématique des navetteurs aggravée par la saturation du réseau routier et les retards dans la réalisation du projet RER, lui-même affaibli par le manque de capacité de la jonction Nord-Midi ;
- les performances encore insuffisantes des transports en commun et le développement encore faible des modes actifs de déplacement;
- la problématique du transport des marchandises, de la logistique et de l'approvisionnement des commerces;
- le manque structurel de moyens financiers et d'investissements actuels et à venir.

On estime que dans son ensemble, le PRDD impactera plutôt positivement la mobilité à Bruxelles et au-delà, en parvenant à contrer ou neutraliser les principales menaces et faiblesses mentionnées ci-dessus. En effet, on peut estimer que :

- Une série de mesures, très développées dans le volet du PRDD consacré à la mobilité et largement inspirées du Plan IRIS II, sont de nature à limiter l'usage de la voiture à l'avenir en favorisant l'intermodalité. Ces mesures concernent à la fois les transports publics (extension du métro vers le Nord, automatisation du métro, nouvelles lignes de trams, augmentation des capacités et amélioration des fréquences des lignes de trams et bus,...) mais aussi les modes actifs (voiries cyclables, piétonisation, zones de confort piéton...).
- D'autres mesures du PRDD orientent les futurs développements urbains vers le polycentrisme, la mixité et la densification autour des nœuds de transports publics, des dynamiques qui permettent de réduire l'usage de l'automobile. La ville de proximité est en effet la ville des courtes distances, une ville plus économe en émissions de CO<sub>2</sub> liées aux déplacements. Dans son

étude sur les coûts de la désurbanisation, la Conférence permanente du Développement territorial (CPDT<sup>11</sup>) identifie très nettement la relation inverse existante entre densité et distance moyenne parcourue vers le lieu de travail (p74) ou le lieu de scolarité (p75). Une relation du même type est mise en évidence quant à la répartition modale des déplacements domicile-travail: plus la densité est forte au lieu de résidence, plus l'usage des transports publics, de la marche et du vélo est intense. Cette intensité est encore beaucoup plus marquée dans le cas de déplacements domicile-lieu de scolarité.

- Une réflexion métropolitaine amorcée par le PRDD, qui envisage une véritable coopération interrégionale, non seulement en matière de mobilité (notamment l'optimisation du réseau RER, nouvelles lignes de trams interrégionales...), mais également en matière de spécialisation territoriale, avec comme retombée positive une diminution des besoins en mobilité interrégionale.
- Une gestion cohérente et optimisée du transport des marchandises.

Ces constats doivent toutefois être nuancés. Plus précisément, la vision et les objectifs du PRDD en matière de mobilité sont particulièrement ambitieux (réduction du trafic automobile de 20% à l'horizon 2018 par rapport à 2001 et de 50 % à l'horizon 2040), surtout dans un contexte d'essor démographique et d'attractivité renforcée de la ville.

*Dans son ensemble, le PRDD impactera positivement la mobilité à Bruxelles et au-delà, en parvenant à contrer ou neutraliser les principales menaces et faiblesses régionales en la matière. Le contexte d'essor démographique et d'attractivité renforcée de la ville peut limiter l'atteinte des objectifs ambitieux du plan en matière de réduction de l'usage de la voiture individuelle notamment.*

Le scénario estimé pour l'indicateur de la mobilité, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :

Conforme

Volume du trafic routier dans la Région

## 5.7 Incidences sur le patrimoine

Le PRDD manifeste une volonté forte de redynamiser la ville à plusieurs niveaux : rénovation urbaine, grands projets urbanistiques, relance économique, développement touristique, rayonnement international, etc. Cette dynamique devrait être favorable au patrimoine bâti et aux paysages, pourvu qu'il s'agisse de projets urbanistiques correctement planifiés, intégrés et organisés, ce qui semble être le cas, notamment lorsque des outils tels que des schémas directeurs sont envisagés.

D'autre part, une série de mesures du PRDD sont destinées à valoriser le patrimoine sous toutes ses formes (patrimoine vert, petit patrimoine, monuments classés ou non...). En ce qui concerne les réponses à l'essor démographique, les actions du chapitre « Patrimoine » veillent à concilier la densification du bâti existant avec le respect du patrimoine.

Signalons encore un axe fort du PRDD concernant les espaces (verts) publics et la verdurisation, un point positif pour le patrimoine et le paysage. La Forêt de Soignes est identifiée comme patrimoine régional d'envergure internationale à valoriser.

Par ailleurs, le patrimoine paysager bruxellois est composé de plusieurs unités qui ne sont pas formellement reconnues et ne bénéficient pas d'une gestion spécifique. C'est la première menace qui pèse sur les paysages en RBC. La forte pression foncière dans les périmètres paysagers localisés en

<sup>11</sup> Les coûts de la désurbanisation, CPDT sous la coordination Marie-Laurence DE KEERSMAECKER, Etudes et Documents n°1, Région wallonne - DGATLP, 2002.

bordure du territoire régional et caractérisés par des espaces non bâtis potentiellement constructibles pourrait avoir des effets sur le plan paysager, principalement en lien avec l'essor démographique et le développement du logement. Ces restes de paysage champêtre dans les zones localisées aux confins du territoire régional (Anderlecht, Evere, Neder-over-Heembeek, etc.) doivent faire l'objet d'une attention particulière. Le PRDD progresse dans ce domaine, en proposant des « zones de protection et revalorisation des sites semi-naturels », mettant en avant la nécessité d'une gestion particulière de ces espaces.

Dans une perspective métropolitaine, le paysage champêtre se prolonge au-delà du territoire régional, dans une forme mieux préservée. Le PRDD insiste sur les zones transrégionales de coopération paysagère à mettre en place.

*Globalement, on s'attend à ce que la situation paysagère et patrimoniale soit améliorée pour Bruxelles en 2020*

Les scénarios estimés pour les deux indicateurs du patrimoine, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, sont :



## 5.8 Incidences sur la population, la santé et le bien-être

La santé et le bien-être des Bruxellois, l'inclusion et la mixité sociale, dans le respect de l'environnement, forment un enjeu transversal clé pour la Région.

Dans son ensemble, le PRDD intègre des préoccupations sanitaires et de bien-être de manière transversale et souvent implicite ou indirecte.

De manière générale, on estime que l'application des mesures du PRDD aura un impact positif sur la santé humaine et le bien-être des Bruxellois. En effet, les nuisances environnementales et leur impact sur la santé humaine auront tendance à diminuer grâce aux évolutions suivantes :

- l'établissement d'un développement urbain durable et viable, basé sur le polycentrisme, la densification, la mixité et la proximité (ville de proximité), tout en favorisant le report modal des déplacements de la voiture vers les modes durables. Cet effet positif du PRDD devrait se répercuter sur la qualité de l'air et les nuisances sonores générées par le trafic routier.
- l'exploitation optimale du potentiel de création ou d'ouverture de nouveaux espaces publics verts et leur aménagement / rénovation, avec un ciblage spécifique sur la proximité et la qualité. En effet, le PRDD prévoit notamment la création de plus de 10 nouveaux parcs et espaces verts, principalement en première couronne et dans les pôles de développement.
- l'amélioration de la connaissance et de la gestion des sols pollués qui permettra le développement de nouvelles activités sur des surfaces aujourd'hui à risque pour la santé.

Par ailleurs, les actions proposées par le PRDD pour répondre au défi démographique et de dualisation sociale sont nombreuses et variées et concernent notamment la fourniture de services et de logements de qualité, la formation et l'emploi, la sécurité et la culture. .

*L'application des mesures du PRDD aura un impact positif sur la santé humaine et le bien-être des Bruxellois. Les nuisances environnementales et leur impact sur la santé humaine auront tendance à diminuer grâce aux évolutions visées par le plan.*

Le scénario estimé pour l'indicateur population, santé et bien-être, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, est :

Amélioration  
Accessibilité  
des espaces  
(verts) dans le  
tissu urbain

## 5.9 Incidences sur les sols

L'histoire urbaine et industrielle de Bruxelles a engendré des pollutions avérées ou potentielles des sols, qui concernent au total plus de 20% du territoire de la RBC.

La politique régionale des sols actuelle s'articule autour de trois axes qui visent (i) la connaissance de la situation (inventaire), (ii) la dépollution et/ou la gestion du risque sur les sols effectivement pollués et (iii) la prévention de nouvelles pollutions.

Dans les années à venir, on s'attend pour Bruxelles à une forte croissance démographique et à une augmentation de l'attractivité socio-économique, que le PRDD entend encadrer et piloter. Leur corolaire sera un renforcement de la pression foncière dû au besoin accru en surfaces pour répondre à des besoins en logement et en activités diverses.

Dans le contexte actuel de la RBC, cette pression se reportera notamment sur les friches urbaines et / ou industrielles, en particulier dans la zone du canal. Ces terrains comportent une certaine proportion de sols effectivement et potentiellement pollués, en raison du passé industriel des sites. Suite aux tendances urbaines décrites ci-dessus et aux orientations du PRDD, on s'attend à ce que la connaissance et la dépollution / gestion de ces parcelles s'accélère dans les années à venir.

En effet, le PRDD prévoit :

- de nombreuses réaffectations de friches entraînant une accélération des transactions sur le marché foncier ;
- des chantiers particulièrement actifs sur les anciens sites industriels dans la zone du canal ;
- une facilitation du processus de gestion des sols pollués, principalement par des incitants financiers et des chantiers publics.

*L'ensemble des évolutions visées par le PRDD devrait globalement mener à une amélioration de la situation des sols dans la région à l'horizon 2020 et au-delà.*

Les scénarios estimés pour les deux indicateurs Sols, compte tenu de la mise en œuvre du PRDD et de l'évolution du contexte régional, sont :

Amélioration  
Etat de la  
connaissance  
de la pollution  
des sols

Amélioration  
Gestion et  
assainissement  
des sols  
pollués

Air	Conforme	Concentration en NO2 dans l'air	Conforme	Emissions de NOx dans l'air (hors transport)	Conforme	Concentration en particules fines dans l'air
Biodiversité	Conforme	Etat de la biodiversité indigène	Conforme	Espaces non bâtis et biodiversité	Amélioration	Protection et gestion de la biodiversité
Bruit	Conforme	Nuisances sonores des transports aériens, routiers ou ferroviaires				
Eaux	Cible non atteinte	Qualité écologique globale des eaux de surface	Conforme	Qualité physico-chimique (eutrophisation) de la Senne	Amélioration	Restauration du réseau hydrographique
Climat-Energie	Conforme	Consommation énergétique	Amélioration	Emissions directes de gaz à effet de serre (GES)		
Mobilité	Conforme	Volume du trafic routier dans la Région				
Patrimoine	Conforme	Paysage rural / champêtre de la Région	Conforme	Hêtraie cathédrale de la forêt de Soignes		
Santé & bien-être	Amélioration	Accessibilité des espaces (verts) dans le tissu urbain				
Sols	Amélioration	Etat de la connaissance de la pollution des sols	Amélioration	Gestion et assainissement des sols pollués		

## 6. Le processus interactif et itératif au cœur de la méthode et l'apport du RIE au PRDD

Conformément à l'esprit de la Directive européenne 2001/42, transcrite en droit régional par le CoBAT, l'élaboration du RIE et du PRDD vont de pair dans le cadre de boucles itératives et interactives qui impliquent les auteurs des documents respectifs et leurs experts. Ce processus prend la forme d'une collaboration constructive qui permet d'identifier, à un stade précoce de la conception programmatique, d'éventuelles incidences notables négatives du plan sur l'environnement, en vue de définir des mesures et des stratégies d'évitement, d'atténuation ou de compensation. Les apports du RIE ont concerné de nombreuses thématiques dont les plus marquants sont repris ci-après.

Au niveau de la ***pollution de l'air***, la question dépasse largement les frontières régionales. En effet, pour plusieurs polluants, dont les particules en suspension (PM) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), la pollution dite de fond, d'origine indéterminée et présente partout dans nos contrées, peut représenter près de la moitié des concentrations mesurées à Bruxelles, ce qui réduit la marge de manœuvre des autorités régionales en la matière. Cet aspect a été davantage clarifié et mis en évidence au cours du travail itératif.

En terme des ***biodiversité***, le PRDD a intégré les recommandations du RIE en matière de mise en valeur du réseau écologique en RBC pour favoriser le développement de la biodiversité et des services écosystémiques qui lui sont associés : quiétude des parcs, effet sur le bien-être et la santé mentale, microclimats urbains plus doux et moins venteux, pollinisation et lutte intégrée dans les jardins, épuration des eaux par la flore aquatique. De même, l'intérêt d'une gestion métropolitaine de cette biodiversité a également été repris dans le PRDD. Le RIE et le PRDD ont également convergé vers une combinaison de mesures d'atténuation et de compensation écologique comme moyens d'action complémentaires en faveur de la biodiversité dans le cadre d'une densification urbaine nécessaire pour faire face à l'essor démographique. Le PRDD a ainsi repris la proposition de prendre en compte un coefficient de biotope par surface pour encourager des mesures visant à développer la présence de la nature dans les projets de construction (toitures vertes,..).

En ce qui concerne la problématique des ***nuisances sonores***, le RIE a permis la prise en compte dans le PRDD des capacités d'actions de la Région par rapport au bruit des avions et ce, même s'il s'agit principalement d'une compétence fédérale.

Le PRDD prévoit explicitement une amélioration de la ***gouvernance de l'eau*** qui organise notamment la coordination des acteurs de l'eau et une collaboration interrégionale à l'échelle du bassin versant. Ceci est un acquis du RIE, notamment pour le cas de la Senne, déjà hautement polluée à son entrée en RBC. Le RIE insiste également sur les conséquences de la croissance démographique et des politiques promues par le PRDD (développement socio-économique et de l'attractivité interrégionale et internationale) en termes d'imperméabilisation des sols, de déviation des eaux de pluie et de ruissellement vers le réseau d'égouttage qui en résulte. Enfin, le RIE a permis d'intégrer dans la version finale du PRDD, la nécessité de l'anticipation des effets de l'évolution démographique sur le dimensionnement des stations d'épuration en contrôlant l'adéquation de celles-ci avec l'évolution de la population.

En terme d'***énergie et de climat***, la modélisation quantitative des émissions directes de Gaz à effet de serre de la RBC à l'horizon 2020 réalisée dans le cadre du RIE a notamment montré que les objectifs et dispositions existant en RBC pour les nouvelles constructions et rénovations lourdes (PEB) étaient ambitieux et permettaient d'absorber une bonne part des effets de l'essor démographique sur les émissions de GES. De même, la rénovation énergétique (légère) du bâti

existant est également un enjeu majeur en RBC et méritait l'adoption d'une cible explicite dans le PRDD. Celui-ci confirme, dès lors, les objectifs de la RBC en matière de PEB pour les constructions neuves et les rénovations lourdes, et mentionne également une cible concernant le taux de rénovation énergétique (considérée comme rénovation légère) du bâti existant (3%/an).

Au niveau de la *mobilité*, le RIE a amené le PRDD à davantage expliciter la dimension de la gouvernance interrégionale des systèmes de mobilité pour plus d'efficacité. Cela a permis notamment d'évoquer la coordination métropolitaine comme principe structurant du projet de Ville lui-même. La prise d'une décision coordonnée autour d'objectifs communs est une condition fondamentale à la mise en place de projets et d'actions prioritaires favorisant la mobilité durable à Bruxelles et améliorant l'environnement urbain et naturel. Par ailleurs, le RIE a permis de davantage nuancer le PRDD et le renforcer quant à la pertinence de certaines mesures et actions en matière de mobilité notamment celles liées à la tarification kilométrique à l'usage de véhicules particuliers et au stationnement.

Enfin, d'un point de vue *transversal et méthodologique*, les interactions entre PRDD et RIE ont été nombreuses et dans les deux sens, notamment en ce qui concerne la mise au point de scénarios et le nombre et la typologie des compartiments devant faire l'objet d'une analyse dans le RIE et ce, afin de bien prendre en compte les 3 piliers du développement durable.

## 7. Conclusion :

Globalement, l'adaptation à la croissance démographique prévue par le PRDD aura des effets en termes d'offre accrue de logements et de services. L'accroissement de l'attractivité de la ville, particulièrement sur le plan international, aura également une influence importante. Ces évolutions constituent des enjeux environnementaux importants.

Les actions du PRDD à incidence environnementale positive, destinées à contrer ou diminuer les incidences liées à ces évolutions, sont liées à la politique des transports et la mobilité, à la rénovation et à la planification urbaines (ville de proximité, densification autour des nœuds de transports publics), aux mesures environnementales explicites et spécifiques, ainsi qu'à l'amélioration de la gouvernance à divers niveaux.

La démarche d'analyse des incidences environnementales du PRDD a permis d'améliorer l'intégration environnementale du projet de plan de façon itérative et interactive. Cette démarche a abouti à l'insertion dans le PRDD de mesures de compensation et d'alternatives aux actions à incidences environnementales plus négatives, identifiées en début du processus d'évaluation.

Le Rapport sur les incidences environnementales a permis notamment:

- d'étudier de manière concrète et précise (Section 8 du Rapport) le potentiel de la Région d'atteindre la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre en analysant les différents sous-secteurs concernés et leur évolution ;
- d'intégrer la nécessité de coopérations métropolitaines en termes d'environnement ;
- d'envisager des mesures correctrices en matière de biodiversité malgré les urbanisations nouvelles ;
- d'insister sur la mise à niveau des stations d'épuration au sein du PRDD.

Les collaborations ont abouti à un chapitre consacré à l'environnement au sein du Plan régional de développement durable qui envisage des actions correctrices et compensatoires et qui permet l'intégration transversale de la préoccupation environnementale au sein des autres secteurs stratégiques d'intervention.

## **Annexe : Liste complète des documents officiels pertinents sur lesquels se base l'analyse de la cohérence externe du PRDD**

### **1. Documents généraux et transversaux ayant un lien avec le développement urbain durable :**

- *Un développement régional durable au service des Bruxellois (Accord de Gouvernement 2009-2014)*
- *Plan fédéral de développement durable 2009-2012 (PFDD)*
- *Programme national de réforme Belgique 2011 (PNR)*
- *Un Etat fédéral plus efficace et des entités plus autonomes. Accord institutionnel pour la Sixième Réforme de l'Etat*
- *Agenda territorial de l'Union européenne 2020. Vers une Europe inclusive, intelligente et durable, faite de régions diverses*
- *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*

### **2. Documents liés au compartiment de l'environnement Air :**

- *Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique 2002 – 2010 (Plan Air Climat).*
- *COBRACE Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, 2013*

### **3. Documents liés au compartiment de l'environnement Biodiversité :**

- *Ordonnance relative à la conservation de la nature, Mars 2012*
- *Programme « Maillage vert et bleu », 2010*
- *La biodiversité, notre assurance-vie et notre capital naturel - stratégie de l'UE à l'horizon 2020*

### **4. Document lié au compartiment de l'environnement Bruit :**

- *Prévention et lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale (Plan 2008-2013)*

### **5. Documents liés au compartiment de l'environnement Eaux :**

- *Plan de Gestion de l'Eau (PGE) à Bruxelles – programmes de mesures, 2012*
- *Plan régional de lutte contre les inondations – Plan Pluie 2008-2011*
- *Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 septembre 2010 relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation*
- *Directive Cadre Eau 2000/60/CE -DCE- du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau et Ordonnance du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale établissant un cadre pour la politique de l'eau (et transposant la directive Cadre Eau) – 20 octobre 2006*

### **6. Documents liés au compartiment de l'environnement Climat-Energie :**

- *COBRACE Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie*
- *Plan d'action énergie durable « Vers une Région de Bruxelles-Capitale pauvre en carbone à l'horizon 2025 » (Plan Carbone 2025)*
- *Deuxième Plan d'Action en Efficacité Énergétique*
- *Réglementation concernant la Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) en RBC*
- *Plan d'Action National en matière d'Énergies Renouvelables*
- *Ordonnance du 01/04/2004 relative à l'organisation du marché du gaz en Région de Bruxelles-Capitale et Ordonnance du 19/07/2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale*
- *Plan National Climat de la Belgique 2009 – 2012. Inventaire des mesures et état des lieux au 31/12/2008*
- *EUROPE 2020 : Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive*

### **7. Document lié à la mobilité :**

- *IRIS II Plan de mobilité, Région de Bruxelles-Capitale*

### **8. Document lié au compartiment de l'environnement Sols :**

- *Ordonnance relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués*

### **9. Autres documents pertinents :**

- *Plan de prévention et de gestion des déchets (Plan Déchets) – Mai 2010*
- *Plans pertinents provenant de la Région flamande et de la Région wallonne (Le Schéma de Développement de l'Espace Régional, « Beleidsplan Ruimte » (Plan de la politique d'aménagement du territoire), Het Vlaams Strategisch Gebied Rond Brussel (Plan d'exécution spatiale de la VSGB)*