

**PREMIERE PARTIE SITUATION
EXISTANTE ET OBJECTIFS**

1. SITUATION EXISTANTE DE FAIT

1.1. Introduction

1.1.1. SITUATION DE LA VILLE ET DES QUARTIERS

voir dossiers par quartier

1.1.2. APERÇU HISTORIQUE ET SITUATION RECENTE

voir dossiers par quartier

1.2. Les activités de la ville

1.2.1. LES AFFECTATIONS URBANISTIQUES DOMINANTES PAR ILOT

voir dossiers par quartier

1.2.2. LA POPULATION ET LE LOGEMENT

1.2.2.1. Dynamique de la population

La Région de Bruxelles Capitale a connu un important phénomène d'exode au cours des 30 dernières années. En chiffres absolus, la population a diminué de 1.040.523 en 1964 à 1.028.972, en 1977, 950.339 début 1993 et enfin, 948.122 au 1/1/1996. Cela représente une diminution de 9 %. La diminution de la population résulte de deux mouvements: la population belge à Bruxelles a diminué de 284.160 unités et la population de nationalité étrangère a augmenté de 195.514 unités.

Si l'on observe attentivement le solde des migrations entre Bruxelles et respectivement la Flandre et la Wallonie pour la population belge, il était positif, pour la période 1988 et 1994 uniquement pour les 18 – 26 ans. Pour toutes les autres catégories d'âge, Bruxelles a connu une perte de citoyens belges en faveur de la Flandre et de la Wallonie, plus particulièrement dans la tranche des jeunes adultes entre 29 et 35 ans et leurs jeunes enfants. C'est ce dernier groupe, cherchant à acquérir un logement qui a migré vers la périphérie bruxelloise.

Les bilans de la Flandre et de la Wallonie avec Bruxelles sur la période 1964 à 1994 montrent que l'émigration n'a pas été constante mais a connu des fluctuations cycliques. Les années 1974 à 1977 et 1990 à 1992 se caractérisent par un important exode depuis Bruxelles. Celui-ci est notablement moins important à la fin des années 60 et vers le milieu des années 80. Au milieu des années 70 et au début des années 90, on quittait la ville pour la campagne alors qu'au milieu des années 80, on restait en ville ou on y retournait. L'analyse de Poulain¹ montre que les prix du marché de l'immobilier des terrains, maisons et nouvelles constructions ont un impact direct en ce sens que chaque diminution sensible entraîne un renforcement du courant d'émigration, alors que toute augmentation des prix constitue indéniablement un frein aux nouvelles émigrations. Certains indicateurs tels que les taux d'intérêts et l'inflation présentent une certaine covariation avec le marché de l'immobilier et le niveau d'émigration à partir de Bruxelles. Ceci explique en outre le caractère périodique du niveau d'émigration.

La population de Bruxelles Ville a diminué, entre 1971 et 1985, de 14 %, à savoir de 158.188 à 136.453 habitants. Depuis 1985, la population est restée pratiquement constante: 133.841 habitants en 1996.

L'évolution de la population bruxelloise reste, dans une certaine mesure, limitée par le solde naturel (naissances – décès). Au cours des 25 dernières années, le solde naturel a évolué de – 450 en 1971 à + 393 en 1995. 1976 a connu le solde le plus faible: -749. Dès ce moment, le nombre à nouveau croissant des naissances a fait croître le solde qui est redevenu positif à partir de 1986.

Le solde des migrations a eu une influence beaucoup plus marquée sur le nombre (en diminutions) des habitants de Bruxelles. Entre 1971 et 1984, ce chiffre était négatif, à l'exception de 1975 et 1976. Depuis 1985, le solde des migrations est positif, ce qui a également rendu le solde total positif et Bruxelles a à nouveau connu un nombre croissant d'habitants. En 1995, le solde des migrations a exceptionnellement été négatif (- 2.263), à la suite de la radiation administrative d'une série de personnes qui s'avéraient, après enquête, ne plus habiter à Bruxelles.

¹ POULAIN, M., "Interne migrations" in NIS, Bevolkingsvooruitzichten 1995 – 2050, Bruxelles, 1996

Au cours de la première moitié des années septante et jusqu'en 1975, le nombre des immigrations a encore augmenté. Cette année-là, 20.000 personnes se sont installées à Bruxelles Ville. Dès 1976, le nombre annuel des immigrations a décliné progressivement jusqu'à environ 11.800 en 1991. A partir de 1992, nous pouvons à nouveau constater une augmentation des immigrations. En 1995, Bruxelles Ville a connu 14.300 immigrations.

Le nombre des émigrations entre 1971 et 1988 a également diminué de 20.000 à 11.000. Depuis 1989, nous constatons une augmentation jusqu'à un chiffre annuel de 14.600 personnes.

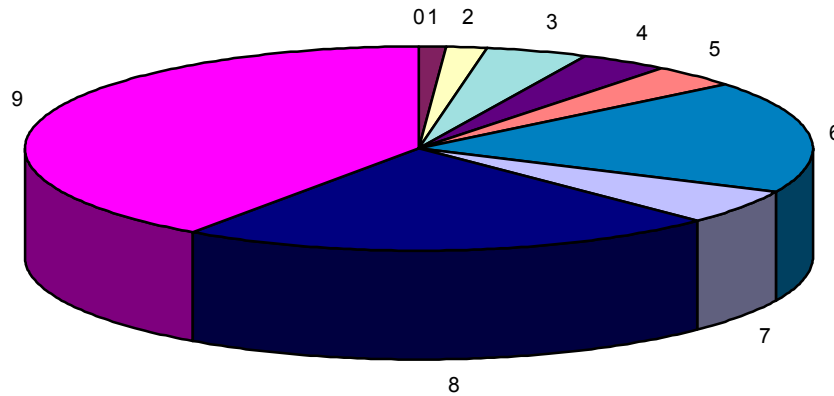
Le petit sursaut à la hausse que la population belge a connu au cours des années 1992, 1993 et 1994 est dû à la nouvelle loi sur la nationalité introduite le 1 janvier 1992 par laquelle la troisième génération d'enfants de migrants obtient automatiquement la nationalité belge et les enfants de la seconde génération peuvent obtenir la nationalité belge par une déclaration, pour autant toutefois qu'ils remplissent certaines conditions.

1.2.3. L'ECONOMIE ET L'EMPLOI

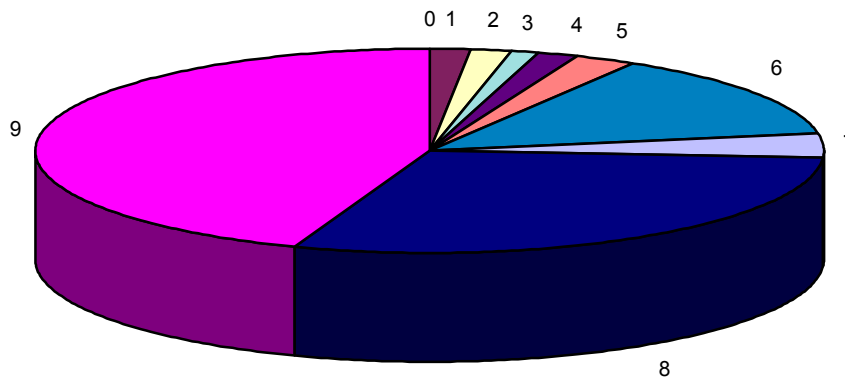
1.2.3.1. Profil général de l'emploi O.N.S.S.

En fonction de la répartition par CODE NACE, les profils économiques respectifs de la Région bruxelloise, d'une part, et de la ville de Bruxelles, d'autre part, se présentent comme suit :

MOYENNE REGIONALE



BRUXELLES



Nombre de travailleurs salariés par division d'activité NACE et selon la commune de travail au 30 juin 1992

	0 Agriculture, Syl., pêche	1 Énergie et eau	2 Extr. trans. et chimie	3 Ind. trans. métaux	4 Autres ind. manuf.	5 Bâtiment génie civil	6 Commerce horeca, indép.	7 Transport et Comm.	8 Crédit, ass. S. entr., col	9 Autres Services	TOTAL
Bruxelles	33	3 859	3 909	2 799	3 732	6 000	32 540	9 366	69 230	105 694	237 162
Bruxelles-Capitale	311	5 327	9 812	23 447	21 010	21 349	100 661	32 382	127 297	229 534	571 130
Royaume	15 587	36 368	162 683	247 890	297 865	191 785	507 115	199 320	332 125	1 168 183	3 158 921
Moyenne régionale	31	533	981	2 345	2 101	2 135	10 066	3 238	12 730	22 953	57 113
Médiane régionale	10	6	281	419	574	737	3 412	510	2 963	5 053	18 669
Ecart-Type	17	882	868	2 211	1 167	1 396	7 024	2 842	15 318	23 216	51 429
Bruxelles	33	3 859	3 909	2 799	3 732	6 000	32 540	9 366	69 230	105 694	237 162

En % de la population locale au 1er janvier 1993

	0 Agriculture, Syl., pêche	1 Énergie et eau	2 Extr. trans. et chimie	3 Ind. trans. métaux	4 Autres ind. manuf.	5 Bâtiment génie civil	6 Commerce horeca, rép.	7 Transport et Comm.	8 Crédit, ass. S. entr., col	9 Autres Services	TOTAL
Moyenne	0.03%	0.56%	1.03%	2.47%	2.21%	2.25%	10.59%	3.41%	13.39%	24.15%	60.10%
Médiane	0.03%	0.02%	0.73%	1.08%	1.48%	1.91%	8.82%	1.32%	7.66%	13.07%	48.28%
Ecart-Type	0.05%	2.75%	2.70%	6.89%	3.64%	4.35%	21.89%	8.85%	47.73%	72.34%	160.25%
Bruxelles	0.02%	2.87%	2.91%	2.09%	2.78%	4.47%	24.24%	6.98%	51.57%	78.73%	176.67%

De cette comparaison globale, il ressort que la ville de Bruxelles se distingue de ses consoeurs de la Région par une présence plus effective dans les secteurs "Crédit, assurance, services aux entreprises et collectivités" et "Autres services", et donc par une tertiairisation encore plus poussée.

Par contre, sa structure globale est encore moins touchée par les secteurs primaire, secondaire et tertiaire lourd que la moyenne de ses voisines, moyenne qu'elle influence, pourtant sensiblement, en procurant près de 42 % des emplois O.N.S.S. de la Région.

D'une analyse plus fine, il ressort que Bruxelles possède une structure d'emplois privés soumis à l'O.N.S.S. orientée vers les classes 5, 6 et 7 comme la moyenne de ses consoeurs, mais que la classe 6 domine largement les deux autres, à l'inverse de la situation régionale. Ainsi, Bruxelles monopolise 62 % des emplois de ce secteur.

L'évolution de l'emploi salarié source : Évolution de l'emploi en région de Bruxelles-Capitale ORBEm

Emploi salarié au 30 juin	1980	1984	1990	1992	1993	1994	1995	1996
Bruxelles	256 898	242 490	248 603	237 162	237 812	227 777	233 038	231 761
	100	94,4	96,8	92,3	92,6	88,7	90,7	90,2
Total RBC	584 758	546 088	582 729	571 130	567 772	555 549	560 247	557 028
	100	93,4	99,7	97,7	97,1	95,0	95,8	95,3

1.2.3.2. Le travail indépendant et le commerce

Données INASTI au 30 juin 1994

	Activité principale			Activité complémentaire			Aidant			Total
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	Général
Bruxelles	9 405	3 846	13 251	1 449	554	2 003	320	124	444	15 698
Région	40 748	16 465	57 213	5 918	2 231	8 149	1 318	424	1 742	67 104

	Branche d'activité							
	100 Agriculture	200 Pêche	300 Industrie Artisanat	400 Commerce	500 Profession Libérale	600 Services	000 Divers	Total Général
Bruxelles	135	20	3 361	6 615	3 959	1 043	565	15 698
Région	509	76	15 980	26 105	18 146	4 321	1 967	67 104

Le commerce ¹ représente une force importante et significative pour l'économie bruxelloise, car il assure, non seulement l'approvisionnement des consommateurs en biens et marchandises, mais fournit

¹ "L'importance socio-économique du commerce bruxellois" par Francine Werth, directeur du département économique de la CCIB in "Entreprise" n° 3, mars 1996.

également globalement environ 93 000 emplois. En outre, le secteur se caractérise par des taux estimés mais importants de travailleurs domiciliés dans la Région, 67 % pour le commerce de gros et 62 % pour le commerce de détail, à comparer avec les 41 % de l'industrie ou 43 % des banques.

Cette importance est aussi attestée par les chiffres d'affaires du commerce.

Chiffres d'affaires global dans les PME de moins de 50 personnes du commerce de détail en 1994

sources : "L'importance socio-économique du commerce bruxellois" et calculs propres

	chiffres d'affaires en million de francs	population	c. a./hab. en francs	% c. a.	% pop.
Bruxelles	8.830	135.435	65.197	27,73 %	14,24 %
Total RBC	31.842	951.217	33.475	100,00 %	100,00 %

1.2.3.3. Le profil économique général, vu sous l'angle des catégories économiques du PRD

L'ORBEM a pu évaluer l'emploi ONSS 1995 et INASTI au 30 juin 1994 par communes, suivant les mêmes répartitions que celles du PRD. L'ORBEM insiste sur les réserves méthodologiques qui accompagnent ce travail, réserves provenant notamment des modifications intervenues dans les codes NACE depuis 1992.

	Acteurs économiques générés			Acteurs économiques induits			Total général
	Industrie et tertiaire lourd ¹	Gestionnaire	Total	de niveau urbain	de niveau local	Total	
Bruxelles-Ville	24 875	121 651	146 526	61 513	25 969	87 482	234 008
Total RBC	102 405	228 629	331 034	165 128	95 030	260 158	591 192

¹ Non compris : Institutions européennes et OTAN estimés à 25 000 personnes en 1995

1.2.3.4. Les infrastructures immobilières de la SDRB

La SDRB développe depuis plus de vingt ans, une politique d'accueil d'entreprises qui répondent à des critères d'emploi, de valeur ajoutée et de type d'activités. Cette politique consiste à mettre à la disposition des entreprises des infrastructures pour leur implantation, que ce soit sous forme de terrains à vocation industrielle ou scientifique ou encore d'anciens bâtiments industriels rénovés.

1.2.4. LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES

voir dossiers par quartier

1.2.5. LE SOCIAL ET LA SANTE

1.2.5.1. La pauvreté dans l'urbanisation bruxelloise

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, un habitant en âge de travailler sur 15 vit des seuls revenus du minimex; en effet, le nombre de minimexés et équivalents avoisine les 20.000 personnes. Le nombre de chômeurs complets indemnisés atteint les 60.000 personnes. Face aux quelques 605.000 emplois estimés dans la RBC (1996), il y a donc 1 chômeur pour 10 emplois. Si l'on cumule les minimexés aux chômeurs et aux personnes ayant renoncé à chercher un emploi, on constate que pratiquement un habitant sur 12 vit d'allocations minimales ou dans une précarité de situation.

Extrapolé aux ménages, tous types de revenus confondus, le document Lignes Forces du PRD estime à 23,4 % la part de la population bruxelloise identifiée à un "profil faible" (dont le revenu net moyen par ménage est inférieur à 30.000 francs par mois) soit près du quart de la population. La situation de Bruxelles ne diffère guère de la moyenne régionale, un habitant sur 10 étant au chômage ou titulaire du minimex.

Echelle des revenus moyens par habitant par commune en 1995

Commune	revenu moyen/hab.	rang	hab./minimexés	rang	couronne d'urbanisation
Saint-Josse-ten-Noode	189 600	1	17.88	1	I
Saint-Gilles	250 300	2	27.70	5	I
Molenbeek-Saint-Jean	274 200	3	34.46	7	I + II
Schaerbeek	286 000	4	59.48	12	I + II
Bruxelles	301 000	5	22.14	3	I + II
Anderlecht	328 300	6	80.37	14	I + II
Koekelberg	339 800	7	44.93	9	I
Ixelles	341 800	8	23.94	4	I + II
Etterbeek	344 000	9	20.07	2	I
Moyenne régionale	348 900		38.96		
Forest	354 200	10	96.15	16	I + II
Evere	380 500	11	31.79	6	II
Jette	404 200	12	37.72	8	II
Berchem-Sainte-Agathe	431 900	13	45.06	10	II
Ganshoren	432 500	14	312.55	19	II
Woluwé-Saint-Lambert	441 600	15	57.13	11	II
Auderghem	450 700	16	82.12	15	II
Watermael-Boitsfort	452 200	17	106.71	17	II
Uccle	454 500	18	78.93	13	II
Woluwé-Saint-Pierre	458 900	19	223.04	18	II

Les communes dont le revenu moyen se rapproche de la moyenne régionale se distribuent en groupes de secteurs contrastés, à cheval sur la première et la seconde couronne. Ceci confirme la distribution majoritaire des revenus les plus élevés en seconde couronne, et inversement celle des revenus les plus faibles en première couronne.

1.2.5.2. Le CPAS

Le CPAS a dressé la répartition par quartiers des personnes qui ont obtenu une aide financière entre le 1 janvier et le 15 août 1995.

Quartier	nombre	% sur pop. totale
Pentagone	5 487	13,16
Laeken	2 791	6,22
Bruxelles-Nord	1 171	4,51
Nord-est	1 081	7,25
Louise	169	1,94
Total	10 699	7,86

En outre, les demandes d'aide sont de plus en plus diversifiées et reflètent aussi l'évolution de drames sociaux, alors que les catégories de personnes aidées sont de toutes origines. Le rôle du CPAS de distributeur d'allocations et d'administrateur de règles universelles doit donc s'accompagner d'un nouveau rapport droit/obligation qui doit s'instaurer entre l'individu et la société, entre la personne aidée et le CPAS. C'est ce constat qui a motivé la réalisation du "Plan global social", document qui définit les deux volets d'une nouvelle politique : l'aide sociale et l'action sociale.

Il faut constater une forte croissance des minimex et des équivalents minimex accordés dans la Région. Les tableaux qui suivent en témoignent à suffisance¹. Globalement, le nombre de titulaires du minimex ou d'équivalents minimex est en augmentation à Bruxelles, mais cette augmentation est moindre que la moyenne régionale. Le nombre de titulaires par habitant est cependant très élevé, 25, alors qu'il est de 43 pour la Région.

Total des minimex et équivalents minimex

	1993	1994	1995	Total Indice 1993 = 100	
				1994	1995
Bruxelles	5209	6074	6128	117	118
Total RBC	21122	23829	24425	113	116

Ces nombres de titulaires du minimex et d'équivalents minimex sont comparés dans le tableau suivant à la population communale, au revenu moyen par déclaration fiscale 1994 pour les revenus de 1993 par habitant et, enfin, au nombre de minimex et équivalent minimex par le total de ces mêmes déclarations fiscales. Les fortes disparités entre les communes sont mises en évidence. Ainsi, la commune la "plus pauvre", Saint-Josse-ten-Noode, voit un habitant titulaire d'un minimex ou équivalent sur 24, alors que Woluwé-Saint-Pierre ne connaît qu'un habitant titulaire de ces droits sur 196.

¹ Ils proviennent, pour l'essentiel d'un rapport du CPAS de Saint-Josse-ten-Noode

	habitants 95	revenu moyen 95	minimex 95	hab/minimex	rev/minimex
Bruxelles	135 681	301 000	6 128	22.14	6 601 713
Total Région	951 580	348 900	24 425	38.96	13 570 031

La montée du chômage de 1990 à 1994 est également spectaculaire. A nouveau, les disparités entre communes sont importantes. Ainsi, même si des communes "riches" connaissent des progressions du taux de chômage importantes, comme Auderghem, il faut surtout constater qu'à Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek se sont près d'un habitant sur 10 qui sont au chômage, Bruxelles étant proche de la moyenne régionale.

Évolution du nombre de chômeurs (source BRES : annuaire statistique 1996)

	population 95	1990	1993	1994	indice 1990 = 100		pop/chômeur
					1993	1994	
Bruxelles	135 681	6 833	9 012	9 134	132	134	14,83
Total RBC	951 580	40 864	54 877	59 514	134	146	15.95

1.2.5.3. La santé

Un Observatoire de la santé s'est récemment mis en place dans la Région. Dépendant de la Commission communautaire commune (CCC), cet Observatoire n'est pas encore opérationnel. Il n'existe d'ailleurs pas d'approches généralistes du problème de la santé (ce qui justifie la création de l'Observatoire). Certaines études se sont néanmoins penchées sur les personnes âgées, le saturnisme, les intoxications au CO, etc. A remarquer qu'en ce qui concerne tant le saturnisme que le CO c'était plus le type de logement (habitat dense du centre et de la première couronne, même rénové) que le statut social de la population qui semblait le facteur de risques déterminant.

Par santé, on entend non seulement l'absence de maladies, mais aussi un "état de bien-être biologique, psychologique et social". La santé est largement déterminée par l'interaction entre cadre de vie et environnement, conditions de logement et de travail, niveau de formation, etc. Si une approche hygiéniste peut être considérée comme dépassée pour les familles à revenus moyens ou supérieurs, pour les familles à faibles revenus, la problématique du logement, par exemple, a une dimension santé importante en relation avec la qualité (humidité, chauffage, isolation, peintures au plomb, équipements sanitaires inadaptés / allergies, affections respiratoires, intoxication au plomb ou au monoxyde de carbone), la densité (équipements sanitaires insuffisants / promiscuité hygiène) et la superficie (nombre de pièces et m² par habitant / stress, fatigue). Les outils de l'action sanitaire stricto sensu échappent le plus souvent à la dimension locale. Lui restent: les soins et l'aide à domicile, l'aide aux handicapés avec différentes structures d'accueil et l'aide médicale apportée par le CPAS pour permettre aux plus pauvres de se faire soigner.

1.2.5.4. Conclusions

Depuis près de vingt ans, la Région de Bruxelles est confrontée :

- à la dépopulation sous l'assaut conjugué, notamment de "l'attrait" supposé des périphéries et de la diminution de la taille des ménages;
- à la désindustrialisation qui marque la restructuration de l'économie, au profit des services.

A ces facteurs, depuis peu, s'en ajoutent d'autres qui amplifient cette crise et accentuent les mutations sociales:

- la fragmentation du corps social sous l'effet de la restructuration de l'économie;
- la trialisation, où entre des nantis, d'une part, et des exclus, d'autre part, se situe une majorité à l'avenir incertain.

Cette fragmentation se lit déjà dans certains quartiers au taux de chômage important, à l'habitat et à l'espace public délabrés, à l'insécurité, au nombre croissant de minimexés, aux problèmes d'intégration, au manque d'équipements, etc.

La lutte contre la fragmentation sociale, aussi importante et fondamentale qu'elle soit, ne doit pas écarter les autres domaines où l'action sociale est importante. Il s'agit, notamment de l'accueil et de la socialisation des autres exclus en raison de leur âge, de leur origine, de leur condition générale, momentanée ou non.

1.2.6. LA SECURITE ET LA PREVENTION

1.2.6.1. Introduction

Si ce chapitre se consacre essentiellement à la sécurité et sa prévention en matière de criminalité, la sécurité et sa prévention ressortent aussi d'autres chapitres, comme celui du logement ou des déplacements, par exemple, et sont donc traités par ailleurs.

1.2.6.2. Les dispositions indicatives du PRD

La sécurité est un élément de cohérence du développement urbain que le PRD n'ignore pas. D'autant plus que souvent l'insécurité frappe les populations les plus défavorisées. Aussi, le PRD prône une meilleure présence policière sur le terrain, une police de proximité, l'amélioration de la fonction policière et de son image, l'organisation de la coopération et de la coordination entre les différents services de police et le développement de l'action préventive.

1.2.6.3. Les divers acteurs de la sécurité et de la prévention

1.2.6.3.1. Les contrats de sécurité

Programme initié par l'État fédéral en 1991, les contrats de sécurité lient l'État fédéral (ministère de l'Intérieur), la Région et 10 communes, dont Bruxelles. Ces communes ont été choisies sur base de 5 critères relatifs à la criminalité de proximité (ou petite délinquance). Les contrats de sécurité comportent 3 volets : un volet policier, un volet social et un volet prévention et prévoient des conseils consultatifs communaux de prévention.

1.2.6.3.2. D'autres intervenants

D'autres intervenants agissent dans le domaine de la sécurité et de la prévention que ce soit dans l'action sociale, comme la COCOF, la CCC et la DRISU (voir le chapitre "Le social et la santé"), ou dans le domaine précis des transports, avec la STIB, voire dans les parcs régionaux, avec l'IBGE.

1.2.6.4. L'évolution globale de la criminalité

Les chiffres de la criminalité de proximité ont globalement diminué de 21,49 % entre 1991 et 1995 pour toute la Région, de 21,84 % pour les 10 communes avec contrat de sécurité et de 20,45 % pour les 9 communes sans contrat. Il n'y a pas eu de déplacement de la criminalité des communes avec contrat vers celles sans contrat.

Évolution de la criminalité de proximité

	agression		vols habitation		vols usines		vols dans voiture		vols de voiture		total	
	91	95	91	95	91	95	91	95	91	95	91	95
Bruxelles	910	1 028	3 032	1 433	1 383	949	6 437	5 211	1 229	1 008	12 991	9 629
	100	112,97	100	47,26	100	68,62	100	80,95	100	80,02	100	74,12
Total communes avec contrat	2 440	2 238	6 245	4 894	3 390	2 354	15 951	11 587	4 051	3 896	32 077	24 969
	100	91,72	100	78,37	100	69,44	100	72,64	100	96,17	100	77,84
Total communes sans contrat	427	393	3 003	2 804	987	607	4 839	3 230	1 445	1 479	10 701	8 513
	100	92,04	100	93,37	100	61,50	100	66,75	100	102,35	100	79,55
Total Région	2 867	2 631	9 248	7 698	4 377	2 961	20 790	14 817	5 496	5 375	42 778	33 482
	100	91,77	100	83,24	100	67,65	100	71,53	100	97,80	100	78,27

1.2.6.5. La situation pour la Ville de Bruxelles

Les chiffres de criminalité de la Ville de Bruxelles confirment une amélioration entre 1991 et 1995 avec cependant quelques nuances. Les vols dans les véhicules, qui avaient diminué entre 1991, remontent entre 1994 et 1995 (5.211) sans cependant atteindre le score de 1991 (6.437). Les agressions, qui avaient légèrement baissés entre 1991 et 1994, connaissent une reprise pour dépasser les chiffres de 1991. Les chiffres de criminalité confirment une amélioration dans trois domaines : les vols dans les habitations, les vols dans les usines et chantiers et les vols de véhicules.

1.2.6.6. Le contrat de sécurité

L'analyse du contrat de sécurité de la Ville de Bruxelles souligne :

Sur le plan police

- La Ville de Bruxelles a favorisé le recrutement d'auxiliaires de police et de policiers centrés sur l'îlotage; elle a pu, grâce au contrat, engager 60 administratifs, qui occupent des postes pour lesquels des policiers sont déchargés et réaffectés à des missions sur la voie publique.
- La police a mené en 1994-1995 et 1996 des opérations de sécurisation, pour les fêtes de fin d'année, avec la surveillance des quartiers commerçants du centre ville.
- Neuf agents auxiliaires ont été intégrés dans le Bureau d'Assistance aux victimes et sont chargés de contacter les victimes.
- Des subsides d'équipement ont en outre permis l'organisation d'un outil de digitalisation des auteurs de délits et la protection de 6 commissariats inoccupés la nuit.

Sur le plan préventif

- La Ville a consacré un important programme de travail de rue au départ des 14 Maisons de quartier de la Ville; 20 éducateurs de rue mènent ce projet et 350 jeunes sont ainsi quotidiennement concernés.
- Le contrat de sécurité permet la création d'un service d'accompagnement social des sans-abri, qui aide ceux-ci et relaye son action avec le CPAS, les Centres de contact et les services spécialisés.
- Enfin, c'est sur le territoire de la Ville qu'est installé le Centre TRANSIT qui héberge en permanence une vingtaine de toxicomanes venus de l'ensemble de la Région.
- La Ville bénéficie en outre de moyens régionaux pour l'installation de moyens de techno prévention dans les logements sociaux du Foyer Bruxellois.
- La Ville a mené en outre un important travail de prévention avec la cellule de la STIB.
- Le contrat de sécurité est le fruit d'une collaboration de la police avec les autres services de la Ville: le Service Jeunesse, les Affaires Sociales et le CPAS.

1.2.7. LA CULTURE ET LE TOURISME

1.2.7.1. Le rayonnement culturel de niveau métropolitain

Le rayonnement culturel de Bruxelles est assuré au niveau international, national et, bien entendu, régional par de grandes institutions culturelles et scientifiques qui restent de compétences fédérales (Opéra national, Musées royaux,...), communautaires, française et flamande (télévision, théâtre,...), ainsi que par d'autres pouvoirs publics compétents en matière de culture: la Commission communautaire française (COCOF), la Vlaamse gemeenschapscommissie, les 19 Communes bruxelloises (échevinats des Beaux-Arts et de la Culture), sans oublier la présence d'organismes culturels "européens" (le Goethe Institut, le Centro di cultura italiana, ...).

Dans le cadre de la disposition du PRD relative à cette initiative et à l'incitation de la Région, Bruxelles a présenté sa candidature comme "Ville européenne de la culture de l'an 2000" au Conseil des Ministres de la Culture de l'Union Européenne. Cette candidature a été retenue et la Ville de Bruxelles sera capitale culturelle européenne en l'an 2000. Afin de préparer de façon optimale cet événement extraordinaire, une structure a été mise en place: il s'agit de "Bruxelles 2000". Le moteur en est la Ville de Bruxelles, épaulée par les trois communautés du pays et toutes les autres communes de la région bruxelloise qui ont été invitées à cette organisation. Initiatrice du projet et fondatrice de la structure aujourd'hui en place pour assurer, en partenariat, l'accomplissement de son défi, la Ville entend favoriser la mise en valeur de ses habitants, de ses structures, de son patrimoine, en conjuguant mémoire et perspectives futures.

Enfin, en matière d'animation culturelle, les dossiers par quartiers détaillent la longue liste des activités organisées sur le territoire de la Ville et qui contribuent à son rayonnement et à son caractère attractif, outre leur fonction de bien-être et leur apport positif en terme de convivialité; citons la Foire du Livre, les nombreux festivals de film; le Jazz Marathon, Europalia, le Concours International reine Elisabeth, "Ars Musica" et autres évènements musicaux,...

1.2.7.2. Le tourisme

En matière de tourisme, et en particulier en ce qui concerne l'accueil et les infrastructures, le rapport final de l'étude "Prospectives urbanistique et socio-économique du développement du secteur hôtelier en Région de Bruxelles-Capitale" de 1992, à l'initiative des ministres Picqué et Grijp indique clairement le rôle prépondérant de la Ville de Bruxelles. Ainsi, la localisation des hôtels sur le territoire régional se concentre en deux points:

"l'axe du centre" qui, des environs de la Grand-Place à la place Rogier, trace un axe Nord-Sud au sein du Pentagone. Il s'agit là de "l'épine dorsale de la fonction hôtelière bruxelloise (place Rogier, boulevard Adolphe Max, place de Brouckère, carrefour de l'Europe, environs de la Grand-Place)

la place Stéphanie et ses environs qui forme un second axe important dont les principaux représentants sont localisés avenue Louise, chaussée d Charleroi, boulevard de Waterloo, avenue de la Toison d'Or.

Les autres localisations sont plus marginales, sur le territoire de la Ville on citera encore la rue Royale, le rond-point Schuman.

En pourcentage du nombre de chambres sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise l'axe du centre représentait en 1992 respectivement 47%, l'axe Louise 24%, le quartier européen 11,5% et l'axe de la rue Royale (en partie sur la commune de Saint-Josse également) 6,8% soit au total près de 90% de l'offre.

Notons encore qu'une étude réalisée en 1997 par l'Office du Tourisme et d'Information de Bruxelles, dans le cadre de la mise au point du projet "Bruxelles ma découverte" a recensé 1.187.000 nuitées de loisirs de touristes étrangers à Bruxelles pour 1995 (source O.P.T. -I.N.S.). En outre, selon la même source, la proportion des nuitées d'hôtel tourisme d'affaires / tourisme de loisirs est de 60/40, ce qui illustre bien les efforts encore à poursuivre en matière de loisirs et plus particulièrement de tourisme urbain.

Le problème de l'accueil des touristes (gares, stations de métro, lieux de haute fréquentation, etc.) est du ressort de deux organismes touristiques subventionnés par la COCOF :

- l'Office de Promotion du Tourisme Wallonie - Bruxelles (OPT) qui relève conjointement de la COCOF et de la Région wallonne. Son bureau d'information est géré avec Toerisme Vlaanderen;
- l'Office d'Information et de Tourisme de Bruxelles (TIB), qui dépendait de la Ville, a été réorganisé et élargi à des acteurs publics (COCOF, Vlaams Gemeenschap, etc.) et privés.

La promotion d'une image touristique, ainsi que celui de la mise en place d'un plan marketing, rentre dans les missions de l'OPT et du TIB. Par ailleurs, Brussels Congress élabore annuellement un plan marketing ciblé sur le tourisme d'affaires.

Les initiatives ne manquent pas. Un bureau d'études a été désigné par la Ville pour étudier une signalisation touristique vers et aux abords des sites touristiques remarquables. Un groupe de travail associe divers partenaires publics et privés sur ce sujet. Les sociétés de transport en commun sont, notamment, parties prenantes dans cette étude, car des panneaux seront situés dans leurs infrastructures. L'aménagement du tracé royal dans le cadre de l'accord de coopération Etat fédéral-Région participe également de cette dynamique puisque l'aspect "royauté" constitue un des six "piliers" de redéploiement du tourisme promu par le concept "Bruxelles ma découverte",...

1.2.8. LE ROLE DE CAPITALE

1.2.8.1. l'identité de la ville

Dans la constellation politique, économique et géographie européenne actuelle, Bruxelles dépasse le rôle de capitale nationale.

Au cours des années septante et quatre-vingt, principalement, Bruxelles s'est de plus en plus profilée comme centre de décision d'une série de niveaux de décision et comme pôle de concentration de pouvoir administratif et économique. Après la seconde guerre mondiale, Bruxelles a généralement été fortement endommagée au nom du progrès technologique et détruite au nom du renouveau urbain. Depuis 1959, la fonction "européenne" exerce une grande influence sur le développement de la ville et de l'agglomération. L'installation des institutions de la Commission, du Conseil de Ministres, du Parlement européen, du Conseil Economique et Social et du Conseil des régions, a confirmé le rôle européen de la capitale belge (du moins dans un avenir proche) et l'on peut qu'il en soit qualifié Bruxelles de capitale européenne.

Alors que cette puissance exceptionnelle de l'internationalisation est généralement "acceptée" par le reste du monde et en particulier par les autres Etats européens, en Belgique et plus particulièrement à Bruxelles même, cette situation provoque une crise d'identité à l'égard des fonctions et de la définition de la ville.

La capitale éprouve des difficultés à déterminer son attitude à l'égard de sa position d'élément directeur du réseau des villes belges et de sa situation et de son profil de ville région (à l'époque composée de 19 communes) à l'égard du poids territorial de la Région flamande et de la Région wallonne. La présence de la ville dans la ville constitue en outre un facteur complexe de la formule dans laquelle tant d'échelles diverses de fonctions et d'activités économiques et sociales se manifestent dans un cadre d'influences internationales, fédérales, régionales et communales voire infra-communales.

Depuis les années cinquante, Bruxelles a connu (comme toutes les grandes agglomérations urbaines) les conséquences territoriales de l'évolution du cœur de la ville en centre économique d'une région.

La croissance économique de la Région de Bruxelles Capitale est également déterminée par la fonction internationale en croissance rapide et l'attraction de fonctions de siège social. (Celle-ci a, également sur le plan international, joué un rôle de tampon de luxe contre les effets secondaires des tendances à la baisse et des crises périodiques que les autres pays occidentaux européens ont connues.)

Cette prospérité a également entraîné d'importants effets secondaires négatifs. Il n'est pas anormal que l'échelle des activités dans le pôle d'une grande ville (avec des relations extra-frontalières) sorte du cadre administratif, mais à Bruxelles, ce phénomène va souvent de pair avec une approche polarisée (les 19 communes entrent fréquemment en concurrence les unes avec les autres) dans laquelle des initiatives partielles et morcelées se sont avérées insuffisantes pour restaurer un équilibre dans l'évolution du développement. Les fonctions internationales et nationales exigeaient de plus en plus d'espace au cœur de la ville alors que le bien être en terme de vie urbaine a provoqué un exode de la ville vers les nouvelles régions suburbaines en bordure de la région. Le délabrement de la ville et la réduction de la population autochtone dans certaines parties de la ville constituent une conséquence visible de ce phénomène et selon Evert Lagrou: "...l'exode urbain se poursuit et Bruxelles ne connaît pas la génération spontanée d'habitants urbains que connaissent Amsterdam, Londres, Paris, Cologne, ... La ségrégation sociale et territoriale y est également plus importante."

Toutes les problématiques au niveau de l'agglomération urbaine (en réponse à la pression externe et aux relations à l'échelle macro (influences internationales et réseaux européens) et en réponse aux questions du contexte régional dans le cadre fédéral et également en réponse aux souhaits, besoins et

développements au niveau local) peuvent également être transposées à la ville de Bruxelles (le pentagone, le quartier Léopold, le quartier Louise, Laeken et le quartier Nord) avec sa fonction de noyau historique, son attrait culturel et sa diversité urbaine.

Par sa force historique et sa position centrale, Bruxelles Ville dispose de nombreuses possibilités potentielles en tant que zone porte-drapeau et déterminant de l'image de la Région entière. A cet égard, elle doit également essuyer les plâtres de la pression du développement, des problèmes de mobilité, de la gestion de l'espace public, de la vie sociale et de l'évolution concurrentielle entre la ville et la périphérie.

1.2.8.2. Bruxelles dans le contexte territorial international

Au cours des dernières années principalement, Bruxelles a pris une place importante dans l'ensemble des villes européennes. L'étude de DATAR (Les villes "européennes") qui classe les villes européennes par fonctions, situe Bruxelles dans la "Blue Banana", une large concentration en forme d'éventail des principales villes européennes. Cet éventail part du sud-est du Royaume-Uni, s'étend en Belgique, sur les Pays-Bas vers la région de la Ruhr puis vers le sud vers Francfort jusqu'à des villes telles que Barcelone et Milan. D'un point de vue hiérarchique, Bruxelles se situe dans cette étude dans la troisième catégorie avec des villes telles qu'Amsterdam, Francfort, Munich, Madrid, Barcelone et Rome. Ce groupe suit Londres, Paris et Milan. Bruxelles occupe donc une place particulière, également dans les plans internationaux.

Bruxelles connaît en effet de bonnes liaisons physiques (routes, TGV, etc.) avec les autres villes importantes.

Bruxelles est considérée comme une étape importante pour les entrepreneurs. Il est établi que la position centrale de Bruxelles constitue un élément très important lors du choix d'un site d'installation des entreprises.

Les réseaux des euro-corridors (bandes multi-modales relativement larges qui croisent les frontières nationales afin de relier les centres d'intérêt européens) ont été établis dans le cadre de l'étude "Prospects for the development of the central and capital cities and regions" (nom abrégé en étude CCC). Cette étude n'établit pas encore qu'il s'agit également de réseaux urbains fonctionnels. L'avenir devra montrer de quelle manière cette création de réseau se poursuit à l'échelle européenne et la position que Bruxelles peut y occuper. Quoi qu'il en soit, nous pouvons dire que cette position offre un grand potentiel, mais qu'elle apporte également de nombreuses menaces. A savoir que l'attention se tournera de plus en plus sur la concurrence et l'importance de la compétitivité avec les autres centres "européens" tels que Londres, Amsterdam, Francfort, Ile de France, constituera le futur centre d'intérêt.

Dans la perspective du développement européen, dans laquelle les Etats membres développent une perspective territoriale commune, Bruxelles est considérée comme un élément de la concentration urbaine polycentriste belge. Une telle structure contraste avec la structure plutôt monocentriste des agglomérations urbaines telles que l'Ile de France ou le Grand Londres.

Contrairement aux autres villes européennes telles que Paris ou Londres où une augmentation de la population a récemment été constatée, Bruxelles connaît toujours une tendance à la baisse.

Bien que le second schéma de structure du Bénélux (1996) n'aborde pas spécifiquement la problématique des régions urbaines, Bruxelles est citée comme élément du "Réseau urbain central belge". (Le Losange flamand, La Région de Bruxelles Capitale et le triangle wallon central.)

Bien que la fonction internationale et nationale de Bruxelles génère incontestablement une augmentation et une concentration générale de la richesse et joue un rôle moteur dans l'économie régionale et nationale, il est clair que cette richesse n'est pas également distribuée entre les divers groupes et institutions de la société. L'impact territorial de l'internationalisation est en outre différent en fonction des parties de la ville considérées et cet aspect dépasse les frontières de la ville.

La vocation européenne de Bruxelles entraîne un profit économique, mais provoque également, sur le plan social et urbanistique, de graves problèmes et par conséquent également des coûts.

La Région de Bruxelles Capitale génère plus de richesse qu'elle n'en reçoit et connaît un développement de ville de travail internationale, parfois au détriment de la ville d'habitation. Pour combler ce fossé grandissant à Bruxelles entre un Produit Régional Brut par habitant croissant et un revenu par habitant stagnant, il faudra rechercher des solutions suffisamment intégrées afin d'identifier et de mettre en œuvre les moyens et les mesures adéquats.

1.2.8.3. Bruxelles à cheval entre la Flandre et la Wallonie

En Belgique, Bruxelles est encadrée dans divers réseaux urbains en plein développement. Bruxelles est entre autres citée comme l'une des pointes du "Losange flamand", un concept central dans le plan d'affectation du sol flamand.

Le plan d'aménagement wallon met également l'accent sur les relations avec Bruxelles, entre autres par le biais de l'"Aire Centrale" du PRATW.

D'un point de vue morphologique, de nouveaux liens se tissent entre Bruxelles et Namur avec Wavre et Ottignies – Louvain-la-Neuve comme villes intermédiaires. Il est question d'un nouvel axe depuis Louvain-la-Neuve vers Namur et Luxembourg.

Celui-ci est perpendiculaire et constitue également une alternative à l'axe urbain wallon est-ouest. Les pôles de croissance en Wallonie sont plutôt des zones suburbaines et le rayonnement de Bruxelles vers le sud vers le Brabant Wallon appartient à l'un des 7 pôles de croissance urbains wallons. Les réseaux d'infrastructures accordent en outre une très grande priorité aux relations avec Bruxelles.

1.2.8.4. Bruxelles en concurrence avec sa périphérie

On peut affirmer que Bruxelles connaît une position de concurrence à l'égard de la périphérie (le cercle autour de Bruxelles).

Selon le GewOP, la périphérie se développe par l'attrait des entreprises du secteur des services à la recherche d'un espace étendu, peu onéreux et bien ouvert et du secteur recherche et développement à la recherche d'un environnement prestigieux (GewOP, 1993). Par contre, le plan d'affectation du sol flamand parle du principe de non-incidence qui fait allusion au rejet d'activités à faible valeur de la Région de Bruxelles Capitale vers la périphérie.

1.2.8.5. Le rôle de Bruxelles dans le grand cadre urbain

L'analyse précédente se concentrait particulièrement sur la fonction de grande ville de la ville et sur ses relations à l'égard des facteurs externes ou des effets de réseau. Bruxelles donc, partie d'un macrosystème, pôle d'attraction et ville de travail avec toutes les conséquences sur la mobilité et Bruxelles région urbaine dans un cadre fédéral. Le Plan Régional de Développement vise à forger une meilleure image de la puissance, des impacts et des inconvénients de ces relations, mais également à formuler clairement le rôle de Bruxelles en fonction de ses évolutions et structures internes, Bruxelles en tant que ville d'habitation, lieu de séjour, centre culturel et d'animation, élément historique et territorial et en tant que composition des divers quartiers de la ville avec leurs spécificités propres qui apportent leur contribution à la région.

Dans cette optique, le chevauchement entre l'échelle macro et la situation locale est inévitable. Le rayonnement culturel de la ville, par exemple, est tout aussi important en tant qu'enseigne (et par conséquent qu'attrait économique), que pour les habitants dans leur expérience quotidienne des activités et de l'esthétique de l'environnement urbain. La dualité ou le problème d'identité se situe plutôt dans la différence entre, d'une part, la structure fonctionnelle de l'espace urbain dans son environnement et d'autre part, la structure administrative (la relation avec la composition des 19 communes et de l'autorité régionale dirigeante).

Il convient de poser la question du rôle réservé à ce noyau urbain dynamique au rayonnement international et de la manière dont la ville doit remplir ce rôle en fonction des forces disproportionnées qui mettent le système urbain, les capacités et les services de la ville sous pression. Il semble opportun que la ville poursuive son développement sur tous les plans (également en tant que capitale européenne) pour lesquels la fonction d'exemple de Bruxelles au sein de la Belgique fédérale composée de deux communautés pacifiques peut apporter une contribution à l'élaboration d'un modèle pour d'autres parties d'Europe, mais également moins pacifiques mais dans des situations similaires en dehors des frontières européennes.

Bruxelles doit continuer à agir en tant que puissance économique et pôle d'emploi au niveau national et en tant que pôle d'attraction culturel et touristique, une fonction qu'il conviendra d'optimiser. Bruxelles doit également (et c'est un des objectifs du Gemop) trouver un juste équilibre entre les fonctions de capitale et la vie en ville axée sur ses habitants. Les habitants de la ville constituent son cœur et influencent en grande partie son pouvoir d'attraction. Nous sommes plus que conscient de l'impact des modèles d'affectation mono-fonctionnels et des infrastructures routières à grande échelle sur le pouvoir d'attraction et l'habitabilité, par exemple dans le quartier Léopold, entre la rue Joseph II et la rue du Luxembourg. Il est donc nécessaire, tant sur le plan global que sur le plan local, que la ville tente de réduire les effets négatifs d'éléments tels que la circulation afin de développer la qualité de la vie et les possibilités de logement.

1.3. Les formes de la ville

1.3.1. L'ESPACE PUBLIC

1.3.1.1. La notion "espace public"

L'espace public est l'espace essentiel de la ville : sans lui la ville n'est pas possible. L'espace public ne peut être réduit à un support d'activités; il est également le lieu de la représentation, de la mise en scène de la ville; le lieu de visibilité est le lieu d'expression, de liberté et donc de l'innovation sociale qui est le propre de l'urbain.

Dans l'utilisation de l'espace public, les déplacements sont dominants, mais pas partout et pas toujours et il est nécessaire de reconnaître et de valoriser les autres usages de cet espace. La qualité du cadre de vie en dépend largement. En plus de cela, les espaces publics constituent le paysage urbain, qui doit assurer la lisibilité de l'espace de la ville. Les espaces structurants indiqués dans le PRD doivent trouver leur équivalent au niveau de la commune. L'espace public est le lieu essentiel de l'intervention publique.

Le volet "espace public" est nécessairement en relation étroite avec d'autres éléments du PCD. Les fonctions riveraines que sont les commerces, les équipements et l'habitat s'articulent avec l'espace urbain par leurs extensions dans le domaine public. Le réseau des déplacements piétons doit devenir convergent avec la structure des espaces publics. Les monuments et les sites prendront leur valeur en relation avec l'espace public; un espace qui hébergera l'essentiel aussi de la trame verte dans la ville.

1.3.1.2. Les espaces structurants du PRD

La carte 4 du PRD reprend les "espaces structurants" de la ville. Il s'agit d'espaces publics qui, d'une part, ont une signification forte dans l'identité de la ville et qui, d'autre part, sont des points de repères et rendent la ville plus lisible dans les déplacements au quotidien.

1.3.1.3. Les activités dans les espaces publics

A part les déplacements, trois catégories d'activités se retrouvent dans l'espace public :

- les grands événements collectifs qu'ils soient sociaux, culturels ou économiques;
- les activités individuelles qui peuvent s'inscrire dans un phénomène social;
- les extensions des fonctions riveraines (ramassage des déchets, étals et terrasses de café, publicités sur façade, ...).

Ces activités ont des implications pour l'agencement de l'espace public d'un lieu donné; la structure d'ensemble est à mettre en rapport direct avec le réseau des déplacements à pied. La carte reprend l'inventaire sommaire des activités.

1.3.1.4. La Lumière

Le rôle de la lumière en ville est aujourd'hui unanimement reconnu; Cet élément fait partie intégrante de la perception d'un espace public. Une étude spécifique a été menée sur les principes de mise en œuvre d'un plan lumière sur l'ensemble du territoire de la Ville de Bruxelles. Les éléments de diagnostic et les pistes de propositions sont repris en annexe de la présente.

1.3.2. LE BATI

1.3.2.1. État général du parc immobilier

L'état du parc immobilier peut être vu sous divers angles.

1.3.2.1.1. Etat des façades à rue

Il est ici considéré depuis la rue et concerne l'état de la façade avant et de la toiture (dans une moindre mesure). C'est la partie de l'immeuble "appartenant" à l'espace public, participant à la qualité de celui-ci et à l'image de la ville. L'état de la façade et de la toiture joue bien sûr un rôle important dans la conservation de l'immeuble. L'état extérieur est parfois symptomatique de la situation intérieure. Il est toutefois dangereux de faire ce parallèle, dans une société où l'entretien des intérieurs d'immeubles a beaucoup plus d'importance que celui des façades.

1.3.2.1.2. Etat des immeubles

La notion d'état du bâti peut être plus globale et s'intéresser à la "santé" de l'immeuble. C'est alors l'ensemble du gros oeuvre qu'il faut considérer, tant extérieur qu'intérieur. A l'inverse de l'état de la façade, c'est une notion qu'il est très difficile d'établir. Divers facteurs entrent en compte pour une juste appréciation, certains immeubles ayant bénéficié d'un entretien régulier, d'autres de travaux de rénovation ponctuels, certains immeubles peuvent avoir subi des dégradations conséquentes à des travaux lourds à des immeubles ou infrastructures voisins. Certains biens peuvent être dégradés à cause de l'abandon d'immeubles contigus.

1.3.2.1.3. Confort, niveau d'équipement des immeubles

Enfin, l'idée de confort n'est pas étrangère à celle de l'état du bâti. Elle est alors plus souvent liée à la fonction de logement, ce sont une série d'équipements liés à l'hygiène ou à la qualité de vie: salles de bains, WC, chauffage central, double vitrage... Ces données peuvent être partiellement connues par les primes au confort qui ont été octroyées par la Région de 1984 à 1995.

1.3.2.2. Foncier et immobilier

1.3.2.2.1. Bâtiments inoccupés et terrains non bâtis - Biens immobiliers à l'abandon

Ce sujet est d'une importance capitale pour le développement de la Ville de Bruxelles en particulier pour sa zone centrale; il mérite dès lors un développement plus détaillé. Il faut d'abord savoir qu'il est très difficile de se mettre d'accord entre auteurs sur le champ exact couvert par cette problématique. Les différentes études mentionnées en annexe parlent en effet de: immeubles à l'abandon, immeubles inoccupés, chancres urbains et logements inoccupés.

Le PCD retient les notions suivantes:

- Le terrain à l'abandon. Notre définition tient compte des stratégies et des solutions à mettre en place dans cette problématique. Comment ces différents terrains et immeubles peuvent remplir une fonction positive dans la ville ? Comment peuvent-ils recréer une plus-value pour la ville alors qu'ils constituent aujourd'hui un poids mort?

Nous retiendrons donc que les terrains à l'abandon sont les terrains non bâtis non utilisés à un usage définitif (un parking en plein air n'est pas un usage définitif dans le centre).

Il existe le cas particulier des terrains aménagés et mis provisoirement à disposition du public comme espace de loisir. Cet usage ne doit pas faire oublier qu'un aménagement définitif, en général sous forme d'un immeuble, est préférable. La plupart des terrains à l'abandon sont à bâtir. D'autres, en général plus petits, peuvent être intégrés à l'espace public.

La définition telle que retenue s'applique plus particulièrement au Pentagone, destiné à être entièrement urbanisé. Les autres parties du territoire ont des terrains non bâtis d'une autre nature.

- Le bâtiment à l'abandon : ce sont ceux qui ne sont ni utilisés ni exploités.

Le règlement-taxe couvre les immeubles totalement ou partiellement inoccupés (étages vides au-dessus des commerces...).

1.3.2.2.2. Causes et mécanismes d'abandon

La plupart du temps le phénomène des terrains non bâtis et des immeubles vides est dû à une combinaison de différents facteurs.

- Attente d'une plus-value ou d'une nouvelle affectation. Anticipation d'un bénéfice futur important. Hausse des prix et espoir d'un changement d'affectation. Volonté de revendre avec éventuellement un permis d'urbanisme délivré. C'est ce qu'on appelle la spéculation immobilière.
- Mauvaise gestion d'un patrimoine. Manque de moyens financiers
- Insalubrité. Manque d'entretien pour raisons financières, souvent amplifié par une absence de motivation.
- Décès et héritage. Inoccupation parfois durable du bien et manque de ressources financières.
- Exode urbain et désintérêt du patrimoine familial
- Rôle des autorités. Les autorités sont elles-mêmes propriétaires de bâtiments vides et de terrains non-bâtis: expropriations réalisées pour des projets abandonnés ou postposés pour des raisons d'indécision ou de manque de moyens, revente à des promoteurs non fiables (non respect des délais imposés pour une rénovation ou une construction).

1.3.2.2.3. Formes d'abandon

- Bâtiments isolés. Ces biens n'exercent généralement pas influence trop négative sur l'environnement urbain, mais bien sur leurs voisins immédiats.
- Abandons importants et durables (chancres) qui provoquent davantage une image de déclin et participent activement à la détérioration du cadre de vie urbain. Groupe de plusieurs bâtiments ou de terrains issus d'une démolition et en attente d'un projet de construction. Ils appartiennent pour la plupart à des sociétés immobilières et non à des propriétaires individuels. La plupart de ces sociétés proposent ou proposaient des projets provoquant un changement d'affectation (logement ou industrie changés en bureaux ou hôtel) ou un agrandissement des volumes (pour atteindre des rapports plancher/sol de 7 parfois!) . Ces projets de grands bâtiments impliquent souvent la démolition de plusieurs petits, modifiant complètement par là la typologie du centre.
- Terrains. Ils sont souvent utilisés comme parking. Ils sont la plupart du temps mal aménagés et donnent une image négative de leur environnement immédiat : les trottoirs qui les bordent ne sont entretenus par personne. Un nombre plus restreint de terrain sont laissés à l'état sauvage ou servent de dépôt en plein air.

1.3.2.2.4. Types de bâtiments

- Habitations, souvent dans un état de détérioration avancée. Ces bâtiments peuvent être encore reconvertis en logement. Certains sont propriété des pouvoirs publics et attendent des projets de rénovation à l'étude.
- Bâtiments industriels. La plupart de ces biens sont vides à cause de la délocalisation des anciennes entreprises ou d'une réalité économique changeante et difficile. Il n'est pas toujours facile de les réaffecter à leur fonction d'origine. Ces immeubles renferment pourtant de nombreuses potentialités. Beaucoup de reconversions intéressantes sont possibles dans l'esprit de la mixité.
- Immeubles commerciaux. L'abandon est souvent partiel (étages vides ou dépôts). L'accès aux étages a disparu dans la plupart des cas. Les propriétaires refusent souvent de consacrer les étages au logement en raison de la différence trop importante de la valeur et du rapport des surfaces entre les rez commerciaux et les étages.

Ces dernières années, l'on constate cependant une diminution des logements inoccupés. Il existe par ailleurs réellement une nouvelle dynamique: la Ville a des projets de rénovation; plusieurs bâtiments et terrains ont été mis en vente publique ce qui a permis de réduire le coût de l'incidence foncière et attendent des projets; plusieurs bâtiments et terrains font l'objet de contacts suivis entre la Ville et les propriétaires en vue de trouver une solution.

L'abandon est une double forme de gaspillage:

- directe : le bien n'est pas utilisé alors qu'il pourrait satisfaire une demande, générer de la vie;
- indirecte : l'influence négative sur l'espace collectif urbain et sur son image.

Ces formes de gaspillage direct et indirect créent à leur tour un manque à gagner financier et fiscal pour la Ville. Le non-paiement des impôts diminue les revenus et affaiblit ainsi le pouvoir financier de celle-ci, alors que ces situations génèrent des dépenses pour la collectivité.

1.3.3. LES INTERIEURS D'ILOT

voir dossiers par quartier

1.3.4. LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT

1.3.4.1. Introduction

La ville a toujours constitué un pôle d'attraction. Au cours des dernières décennies, les familles ont quitté la ville. Les raisons sont peut-être divergentes, mais sont souvent liées à la diminution de l'habitabilité de la ville.

L'espace, de bons logements, la sécurité sociale, des espaces verts, autant de conditions pour qu'une ville soit vivable, mais ce n'est pas suffisant. La ville doit tenir compte de son écologie.

Toutes les villes européennes reconnaissent que la qualité de l'environnement de vie urbain constitue un problème fondamental¹

Ceci est fortement lié à la position écologique actuellement adoptée par le système urbain. Contrairement aux autres écosystèmes comme les forêts, les écosystèmes agricoles, les lacs, ... une ville ne produit rien, au contraire, la ville utilise les ressources. La ville doit donc tout importer: énergie, aliments, matières premières pour la construction, etc.

Cette position concurrente provoque des surplus d'une part et des déficits d'autre part. Malheureusement, les déficits sont ressentis comme éléments fondamentaux et les surplus sont plutôt des éléments perturbateurs tels que les déchets.

Cela signifie en outre que sur le plan des ressources, la ville dépend des autres régions.

Par contre, de par la concentration de personnes, la ville offre certains avantages écologiques. Les transports publics sont plus facilement organisables, l'énergie utilisée par habitant est souvent inférieure aux autres parties du territoire, l'espace utilisé par habitant est moins important, ...

* LES SURPLUS

Bien que la ville ne soit pas un environnement naturel, elle est régie par une série de règles écologiques. L'une de ces règles est que l'ajout d'un élément à un écosystème, transformé ou non, reste dans le système, sous quelque forme que ce soit. Sauf si l'on veut le retirer d'une manière ou d'une autre.

- Le problème des déchets en constitue l'illustration la plus volumineuse. Ils se présentent sous les formes les plus différentes: les déchets dus au passage, les déchets ménagers, ... et ils provoquent souvent des problèmes en dehors des villes, à savoir aux endroits où les déchets sont déversés ou brûlés. Le style de vie en ville produit en général plus de déchets que la vie à l'extérieur de la ville.
- Les eaux usagées: divers indicateurs indiquent que, plus que l'agriculture, les eaux usagées urbaines sont les principales causes de pollution des rivières.
- La qualité acoustique est principalement diminuée par les bruits permanents.
- Les grandes quantités d'énergie utilisées provoquent un effet de serre, une augmentation de la température, parfois accompagnée de conséquences négatives sur la santé publique (plus de chances d'inversion)
- La construction: le mésoclimat à Bruxelles est influencé par l'albédo des bâtiments. Le climat est plus sec et plus chaud²
- Les pluies intenses provoquent de plus en plus rapidement des inondations. Les constructions rendent les sols urbains de plus en plus imperméables, une quantité de plus en plus importante d'eau doit être évacuée des villes sans pénétrer dans le sol.
- La quantité trop importante de lumière nocturne n'a pas seulement des effets négatifs sur certaines personnes (sommeil) mais également sur les plantes et les animaux.

¹ EU Expert group on the urban environment sustainable cities project, 1994, european sustainable cities

² Différence significative en hauteur de 1,5m sur le climat aussi avec influence en dehors de la ville

* INSUFFISANCE DES RESSOURCES

La concentration de personnes et d'activités en ville apporte certains avantages sur le plan logistique, mais nécessite également une importation plus importante de ressources, non seulement de la nourriture, mais également de l'énergie, de l'espace, de l'eau. Le nombre des villes qui éprouvent des difficultés à organiser cette importation croît sans cesse.

- Espace vital trop restreint
- Dépendance à l'énergie
- Insuffisance d'eau car les villes évacuent de plus en plus d'eau, ce qui provoque une diminution des réserves aquifères sous la plupart des villes. La croissance des villes est souvent citée comme facteur principal de l'insuffisance de plus en plus aiguë d'eau douce pure.
- L'assèchement du sol a des conséquences sur sa stabilité, principalement sur celle des anciens bâtiments.
- Trop peu d'espaces verts
- Trop peu de forêts. Ce phénomène est constitué de deux éléments importants: les possibilités de stockage du CO₂ excédentaire et la régulation d'un mésoclimat.

L'environnement comprend divers aspects, à savoir l'aspect environnemental des espaces verts (outre leurs autres fonctions urbaines – voir supra), la pollution acoustique, l'énergie, la pollution de l'air, la pollution des eaux et du sol et la problématique des déchets ménagers.

1.3.4.2. Les espaces verts

voir dossier par quartier

1.3.4.3. Le bruit

Le bruit est un des problèmes ressentis le plus négativement par la population, parce qu'au contraire de la pollution de l'air par exemple, il est perçu directement.

1.3.4.3.1. Le bruit routier

(source : IBGE : cadastre du bruit routier dans la Région de Bruxelles-Capitale)

Les pollutions sonores dues au trafic routier résultent du bruit de roulement et des moteurs des véhicules, bruits différents selon la motorisation (essence, diesel, etc.), selon le type de véhicules (voiture, camion, moto, vélomoteur, etc.) et sa charge, le type de conduite, etc., mais sont aggravés ou atténués par des causes multiples. Ainsi, les bruits seront différents suivant la vitesse, l'état de la chaussée, la nature de son revêtement, son environnement bâti ou non, ses dimensions, etc.

L'examen de la cartographie montre que peu de zones habitées ou occupées de taille significatives de la Région sont épargnées par des bruits inférieurs à 65 dB(A), limite supérieure de bruit considéré comme supportable. Émergent quelque peu, Laeken et les environs de l'hôpital Brugmann, des parties des deux

Woluwé et d'Auderghem, ainsi que les parties d'Evere et de Schaerbeek délimitées par la chaussée de Louvain et le boulevard Léopold III.

Les mailles, tracées par ce cadastre du bruit routier, ont tendance à se densifier vers le centre géographique de la Région, le quartier Arts-Loi, suivant en cela les grandes infrastructures de pénétration routière.

1.3.4.3.2. Le bruit ferroviaire

Ces données n'ont pu être exploitées.

1.3.4.3.3. Le bruit aérien

Des mesures de bruit des avions ont été faites par l'IBGE en juin et juillet 1996. Il en résulte que "le trafic aérien inhérent aux activités de l'aéroport de Zaventem augmente de manière significative le niveau de bruit dans une zone couvrant au moins les cinq points étudiés" ¹. Les niveaux sonores atteints rue Cortenbach sont très supérieurs au seuil internationalement reconnu de 65 dB(A).

Cette campagne de mesures confirme une étude de 1992 ² qui dénonçait la dégradation de la situation à Haren, notamment en ce qui concerne les décollages nocturnes (entre 22 h et 6 h). En outre, ce rapport insistait sur le fait qu'au plan de la sécurité, 80 % des accidents se produisent entre le sol et l'altitude de 2 000 pieds (environ 600 mètres) en phase de décollage ou d'atterrissage. Or, dans l'état actuel des pistes avec l'utilisation des pistes 25 orientées dans le sens des vents dominants, le survol d'Haren est pratiquement inévitable et celui de Neder-Over-Heembeek n'a d'alternative que soit dans le survol d'Evere et Schaerbeek comme entre le vendredi à 17 heures et le lundi à 6 heures (par vents dominants du secteur ouest) ou soit le survol au décollage des deux Woluwé.

1.3.4.3.4. Les bruits exceptionnels

Les autres sources de bruit, comme celles liées au voisinage ou aux chantiers ne peuvent que difficilement faire l'objet de descriptions exhaustives. Certains sont récurrents et prévisibles (dancings, salles de fêtes, services de sécurité, systèmes de ventilation, flotte de poids lourds, etc.), mais relèvent de la mixité des fonctions et de leur gestion. D'autres sont par essence temporaires, comme les chantiers, ou imprévisibles, comme les déclenchements d'alarmes, la musique, la TV, les aboiements de chiens, etc. C'est à la commune à assumer les conflits de voisinage liés aux comportements, notamment par l'établissement de règlement de police, alors que la Région prévoit l'établissement de normes pour les chantiers, notamment en matière de bruit.

Sur le plan juridique, le bruit est malaisé à définir : l'ambiguïté de la notion même et son caractère subjectif le rendent difficilement mesurable : si certains bruits constituent des nuisances objectives et peuvent être aisément combattus ou sanctionnés sur le plan légal, d'autres par contre ne dérangent que certaines personnes à certains moments et à certains endroits.

A l'heure actuelle, les réglementations sont éparpillées dans différents textes de lois. La désignation des agents qui peuvent verbaliser en la matière est peu claire voire lacunaire. A chaque base juridique différente, les modes de constatation et de sanction seront différents, ce qui n'est pas pour simplifier les choses.

¹ "Bruit des avions Evere Haren Neder-Over-Heembeek, juin juillet 1996" IBGE

² "Nuisances acoustiques et risques associés au trafic aérien dans la Région de Bruxelles-Capitale", IBGE, 7 février 1992

1.3.4.4. L'énergie

Source : "Atlas Énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale", Secrétariat d'État à l'Énergie, 1995

	population	consommation énergétique en ktep ¹ 1993				cons, tot./hab, tep	cons, log/hab tep
		industrie	logement	tertiaire	total		
Bruxelles	135.435	18,8	95,9	236,4	351,1	2,592	0,708
Total RBC	949.217	88,4	851,7	597,4	1.537,5	1,620	0,897

Le bilan énergétique de la Région 1995 en ktep permet d'établir des comparaisons globales au **niveau régional**. A noter que pour 1995, les consommations du secteur transport ont été estimées à 483 ktep.

Secteurs	1993	1995	différence 93 95
industrie	88,4	85,5	- 2,9
logement	851,7	865,9	14,2
<i>dont chauffage logement</i>	<i>613,2</i>	<i>622,9</i>	<i>9,7</i>
tertiaire	597,5	613,2	15,7
total	1537,6	1564,6	27

La comparaison des consommations pour le chauffage des logements doit tenir compte des degrés - jours ², qui mesurent l'intensité et la durée des périodes de chauffe. Cette comparaison montre une augmentation entre 1993 et 1995 d'un peu plus de 10 %. Les autres secteurs manifestent des tendances vérifiables par ailleurs, la baisse des activités industrielles et l'augmentation du tertiaire.

Les consommations globales par Bruxellois sont sensiblement plus importantes que la moyenne régionale, plus de 50 %, mais plus basse que la moyenne régionale en ce qui concerne le logement. C'est, bien sur, le secteur industriel et, surtout, tertiaire qui justifie l'écart avec les moyennes régionales de consommations globales, alors que l'écart pour les consommations du secteur logement sont difficilement explicables. Au niveau régional, les augmentations de l'ordre de 10 % des consommations de chauffage des logements sont sans d'explications, sauf que la baisse continue des prix a, sans doute, engendré des comportements moins motivés à faire des économies. Enfin, en 1993, Bruxelles-Nord avait été isolé ³ et montrait bien que les caractéristiques industrielles et tertiaires de Bruxelles motivent les écarts constatés avec la moyenne régionale.

Rappelons que les compétences communales en matière d'énergie sont quasi inexistantes, sauf en ce qui concerne ses propres consommations (bâtiments, flotte de véhicules, éclairage public, etc.). Rappelons aussi que les postes du budget relatifs à ces consommations sont parmi les rares qui peuvent encore connaître des économies, mais qu'aussi, bien souvent, les économies ont déjà été réalisées suite aux "chocs pétroliers" (investissements en isolation, matériel de chauffage, etc.). Le recours au système du "tiers-investisseurs" pourrait cependant être intéressant.

1.3.4.5. L'air

¹ Kilotonne équivalent pétrole.

² Degrés-jours 15/15 1993 = 2 000,2; Degrés-jours 15/15 1995 = 1 922,2; Degrés-jours 15/15 normaux = 2 087,6

³ La zone d'études et Laeken

Le Secrétaire d'État à l'énergie, au travers des bilans énergétiques de la Région, fait procéder à une évaluation des émissions dues aux consommations d'énergie. Ces données ont été demandées, mais non encore obtenues. L'IBGE a étudié les teneurs en CO, CO₂, NO_x et COV (composés organiques volatils) provenant du trafic automobile sur l'ensemble de la Région.

Enfin, depuis le 1 décembre 1996, une directive européenne impose des normes de rejets dans l'air, normes auxquelles l'incinérateur d'ordures ménagères ne répond pas. Les solutions techniques à la mise en conformité ont été étudiées, les choix ont été opérés et les sources de financement se mettent en place, via une société mixte (60 % publics et 40 % privés).

1.3.4.6. L'eau

Le nombre d'abonnés et les consommations d'eau facturées en 1989 et 1994 (source IBDE) montrent une relative stabilité du nombre d'abonnés et une diminution de la consommation d'environ 6 % pour la Région. Cette diminution de la consommation globale est imputable à 62 % à la diminution enregistrée à Bruxelles. Malheureusement, il n'existe pas de données plus précises sur les causes, les secteurs ou les localisation de ces diminutions de consommation. Néanmoins, les consommations d'eau des Bruxellois restent très supérieures à la moyenne régionale.

Source : "Indicateurs statistiques bruxellois", BRES, édition 1995 et calculs propres

commune	population 94	abonnés 89	consommation 89 (m ³)	abonnés 94	consommation 94 (m ³)	abonnés 94 - 89	consommation 94 - 89	cons/hab 94	différence par hab.
Bruxelles	135 435	41 507	13 950 520	40 769	11 835 981	-738	-2 114 539	87.39	-15.61
Total RBC	956 262	273 879	57 043 345	272 702	53 627 893	-1 177	3 415 452	56.08	3.57

1.3.4.7. Les déchets

La gestion de déchets et de la propreté est confiée à la fois au service Propreté du Département Voirie (Ville de Bruxelles) et à l'Agence Bruxelles-Propreté qui procède au ramassage :

- des déchets ménagers des particuliers deux fois par semaine;
- suivant des conventions spécifiques, des déchets des commerces deux à trois fois par semaine;
- depuis le 23 octobre 1996, de la collecte sélective des papiers et cartons (sacs jaunes) deux fois par mois;

depuis cette même date, de la collecte sélective des emballages (sacs bleus) pour les quartiers de Haren et Neder-Over-Heembeek, qui sont les seuls de Bruxelles-Ville, avec l'avenue Louise, à bénéficier de ce type de collecte

La gestion des déchets constitue un défi majeur. Ils résultent de nos activités les plus diverses en tant que ménage, travailleur, malade, ... Ils sont le reflet de notre type de consommation et de notre niveau de vie.

1.3.4.7.1. La collecte d'ordures ménagères

Elle est assurée par l'Agence-Bruxelles-Propreté au rythme de deux collectes hebdomadaires le matin (à partir de 6h30) ou le soir (à partir de 18h).

1.3.4.7.2. La collecte de déchets commerciaux

En ce qui concerne les commerces, la collecte se fait sur base de contrats. Afin de favoriser le tri, le papier, le carton et le verre font actuellement l'objet de contrats beaucoup plus favorables (+/- la moitié du prix). La proportion des commerçants adhérant à cette politique n'est malheureusement pas encore connue. Un problème subsiste. Certains commerçants ne trouvent pas nécessaire d'établir un contrat avec l'Agence-Bruxelles-Propreté (pourtant obligatoire). Ils rejettent leurs déchets par des filières beaucoup moins classiques. Cette problématique rejoint celle des dépôts clandestins dont nous parlerons plus loin.

1.3.4.7.3. La collecte des objets lourds et encombrants

Cela concerne les vieux meubles, les frigos, les matelas, TV, radiateurs, pièces de voitures, pneus, barres en métal,...Le but de ces collecte est de lutter contre les dépôts clandestins. Elle est organisée par la Ville de Bruxelles.

1.3.4.7.4. Les collectes sélectives

Afin de réduire le volume des déchets, de permettre un certain recyclage et d'éviter d'éliminer maladroitement des matières qui pourraient poser des problèmes de pollution, différents types de collecte ont été mis sur pied : papier-carton, verre, petits déchets chimiques, piles, vieux tissus. Celles-ci sont soit organisées en porte-à-porte soit par la mise à disposition de containers (voir liste 1.3.4.1.)

1.3.4.7.5. La problématique des dépôts clandestins

Les dépôts clandestins participent pour une grande part à la détérioration visuelle de l'espace public et de l'hygiène. Ils doivent donc être sérieusement pris en compte. Les terrains abandonnés les attirent particulièrement.

1.3.4.7.6. Remarque

La gestion des déchets doit subir quelques modifications d'ici 1998 par l'application du Plan Déchets 98-2002 dont le projet va bientôt être proposé à l'enquête publique. Les objectifs de ce nouveau plans déchets favorisent la diminution des déchets à la source. Deux modifications majeures vont apparaître. La première concerne l'extension du réseaux de bulles à verre et le second les extensions de la campagne du tri (sacs bleus et jaunes).

1.3.4.8. La lutte contre la faune et la flore nuisibles

Afin d'assurer la protection de la santé publique, la lutte contre la vermine et les animaux nuisibles est menée à Bruxelles de façon ferme. Dans le plus bref délai, une suite est donnée à chaque plainte de la part des habitants.

Des services propres à la Ville de Bruxelles assurent l'extermination d'insectes, mites, rats et souris dans les immeubles appartenant à la Ville, dans les immeubles sociaux et les maisons de repos du CPAS.

La dératisation de la totalité du réseau d'égouts s'effectue deux fois par an. Une équipe de dératisation assurant une intervention gratuite et rapide, est à la disposition du public.

Au printemps et en automne, une capture de pigeons est organisée sur la voie publique afin d limiter leur prolifération.

En outre, la section désinfection constitue un bureau de renseignements au niveau de la lutte contre la vermine et les animaux nuisibles, ainsi qu'en ce qui concerne les travaux de réhabilitation suite à la mэрule.

Dans le but de coordonner les problèmes dépassant les limites communales, un groupe de travail a été créé depuis 1995 par six communes de la Région bruxelloise et dont la Ville de Bruxelles fait partie. Une extension aux 19 communes serait souhaitable.

1.4. Les déplacements et la mobilité

1.4.1. LA PORTEE ET L'ETENDUE DE LA NOTION "DEPLACEMENTS"

Les transports sont un enjeu capital pour la vitalité et l'attractivité de la commune. D'une part, il s'agit des connexions de la commune avec l'extérieur, c'est-à-dire son intégration dans des réseaux plus larges. Mais, d'autre part, il s'agit d'assurer les échanges à l'intérieur de la commune (accessibilité des commerces, des équipements publics, des espaces verts...), c'est-à-dire les réseaux de déplacements de proximité. Au niveau local, il faut veiller tout particulièrement à garantir le droit à la mobilité pour tous; ceci est devenu crucial à notre époque où ceux qui ne peuvent ou ne souhaitent pas se déplacer en voiture rencontrent de sérieux obstacles à leur mobilité. En outre, il est évident que les déplacements sont étroitement liés à de nombreux aspects du PCD, dont un des plus importants est le cadre de vie des habitants.

Les objectifs généraux en matière de déplacements sont d'assurer :

1. les échanges au niveau communal
2. la qualité du cadre de vie
3. l'accessibilité régionale

tout en réduisant l'impact des circulations de transit.

Ce volet met donc l'accent sur la cohérence entre volontés urbanistiques et plan des déplacements et sur l'intégration des déplacements dans un espace public de qualité (ce dernier est traité séparément). Le volet "déplacements" aura des conséquences pour les politiques sectorielles (travaux, circulations) et pour les plans inférieurs (PPAS).

Afin d'éviter la dégradation de la qualité de vie et des déplacements en ville, il faut, comme l'énonce le principe 10 du projet de ville du PRD (document "Mise en œuvre"), gérer la mobilité à l'échelle de la Région par une politique de déplacements. Cette politique s'appuie sur 4 grands principes:

- la localisation des activités dans la ville en tenant compte des besoins de mobilité propres à chaque type d'activité et des caractéristiques d'accessibilité des différentes parties de la ville;
- la spécialisation des voiries et la réhabilitation de l'espace public;
- le renforcement du système des transports en commun et la gestion du stationnement au profit des riverains et du commerce;
- l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Cette politique s'affirme comme volontariste et intégrée; elle dépend des actions de la Région de Bruxelles-Capitale et des 19 communes, en concertation avec l'Etat fédéral, les Régions wallonne et flamande et se réalisera par la collaboration de tous les acteurs concernés. Elle se donne comme objectifs plus précis:

- un partage équitable de l'espace public, c'est-à-dire l'équilibre entre la fonction de séjour, d'une part, et la fonction de circulation, d'autre part;
- de faciliter l'utilisation des véhicules pour des activités professionnelles;
- de dissuader l'utilisation des voitures individuelles pour les déplacements domicile/travail et pour des emplois sédentaires au centre;
- d'accorder une réelle priorité aux déplacements à pied, à bicyclette et en transport public (et d'opérer des transferts modaux au profit des transports publics);

- de tenir compte des conséquences sur la circulation qui résultent de la localisation des activités; il est fondamental de situer les gros générateurs de déplacements à proximité des grands nœuds de transports publics.

La maîtrise de la circulation s'impose dans une double perspective:

- l'inversion des flux d'habitants vers la périphérie en offrant un cadre de vie de qualité en ville;
- l'amélioration de l'accessibilité de la ville, en améliorant les divers modes de transport

Notons que le rapport entre les déplacements et la qualité de l'espace public est établi explicitement: les 'espaces structurants prioritaires' du PRD bénéficieront de la mise en œuvre prioritaire de la politique de mobilité.

Le présent dossier reprend en annexe l'avis de la Ville de Bruxelles, exprimée au travers de son Collège sur le Plan régional des Déplacements IRIS.

1.4.2. SECURITE

Les données objectives dont on dispose pour qualifier la sécurité routière dans une commune sont très limitées. Elles portent uniquement sur les accidents avec lésions corporelles pour lesquels la police ou la gendarmerie intervient. Les accidents avec dégâts matériels ne sont pas enregistrés lorsqu'ils sont réglés par un constat à l'amiable entre usagers. Certains services de police ont élaboré un fichier des accidents limités à des dégâts matériels qu'ils constatent; ces fichiers ne sont généralement pas conçus pour une exploitation géographique des données. De façon générale, le nombre d'accidents corporels a sensiblement diminué dans les communes bruxelloises.

La réduction progressive du nombre d'accidents est liée à différents facteurs qui sont intervenus conjointement : limitation des vitesses, information et sensibilisation des usagers, conception des véhicules, réaménagement de voiries, densité croissante du trafic qui entraîne une réduction des vitesses.

La répartition des accidents et des victimes (tous modes confondus) pour Bruxelles et la Région est donnée dans le tableau ci-après :

	nombre d'accidents				TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL
	total	sur autoroutes	sur voiries régionales	sur voiries communales				
BRUXELLES	548	11	256	281	5	40	692	737
TOTAL	2,762	98	1,182	1,482	45	271	3,279	3,595

Les accidents sont proportionnellement plus nombreux et plus graves sur les voiries régionales traversant les 19 communes puisqu'on y dénombre en 1994 :

- 46,7 % des accidents avec lésions corporelles
- 64,2, % des tués et blessés graves
- 59,5 % des victimes.

Les lieux où se concentrent les accidents sont certainement des endroits qui doivent être étudiés et où la sécurité doit être améliorée. Il n'empêche que la majorité des accidents se produisent à des endroits

dispersés sur le réseau, de sorte qu'une étude systématique des concentrations toutes relatives des accidents et d'une utilité limitée. L'optique du PCD est de proposer un ensemble de mesures.

L'approche est donc plutôt qualitative que quantitative; ses effets se mesureront en termes de réduction du nombre de victimes de la circulation, mais surtout en termes de confort et de sécurité des piétons et cyclistes et de qualité du cadre urbain.

A Bruxelles, en 1995, la répartition des victimes selon les catégories d'usagers et le type de voirie se présente de la façon suivante :

	Tués			Blessés graves			Blessés légers			Total victimes		
	A	R	C	A	R	C	A	R	C	A	R	C
conducteur voiture	1	2		1	6	8	10	185	184	12	193	192
autre véhicule 4 roues					1			13	5		14	5
moto-cyclo		2				1		14	25		16	26
cyclistes		1					1	2	12		3	13
piéton		4	1			6		34	53		38	60
passagers		1		1	3	5	5	65	85	6	69	90
inconnu												
total	1	10	1	2	10	20	16	313	364	18	333	386

A = sur autoroute, R = sur voie régionale, C = sur voie communale

Source : Institut Belge pour la sécurité routière - Données I.N.S.

On constate:

- les accidents sur autoroute représentent 2,4 % du nombre total de victimes
- les accidents sur la voirie régionale représentent 46,3 % du nombre total de victimes (hors autoroute) et 48,7 % des tués et blessés graves
- les accidents sur le réseau communal représentent 53,6 % du nombre total de victimes et 51,2 % du nombre de tués et blessés graves
- les usagers les plus vulnérables - piétons et cyclistes - représentent 15,8 % des victimes et 29,2 % des tués et blessés graves (hors autoroute). Les motocyclistes et cyclomotoristes représentent quant à eux 5,8 % des victimes et 7,3 % des tués et blessés graves (hors autoroute).

1.4.3. LES DEPLACEMENTS A PIED

La part de l'espace public réservée aux piétons est souvent révélatrice d'un rapport de force inéquitable entre les différents usagers de la voirie. La fragilité du piéton l'expose continuellement à l'emprise tantôt de l'automobile, tantôt du transport public, tantôt des concessionnaires. Les dimensions données à l'espace accessible au piéton déterminent largement la qualité de séjour d'un espace public. L'absence d'un contrôle social naturel par un équilibre harmonieux des fonctions dans les plans d'urbanisme et l'espace public, surtout celui réservé aux piétons, génère un espace urbain banal, répulsif, voire insécurisant. La désaffectation forcée du piéton est dangereuse tant pour l'esprit démocratique de la ville que pour son image.

A Bruxelles, plus de 40 % des personnes qui quittent leur domicile au cours de la journée ne se déplacent qu'à pied. La politique des déplacements et l'aménagement des espaces publics doivent leur réserver l'attention qui leur revient.

Pour le PRD, la reconnaissance du piéton dans l'aménagement de l'espace public est indispensable afin de favoriser la fonction séjour, le contrôle social et l'esprit démocratique de la ville.

Il faut prendre des mesures pour assurer la qualité des trottoirs - d'une largeur minimale de 1,50 m -y compris la lutte contre le parking sauvage. Il faut également établir des itinéraires continus dans les quartiers et plus particulièrement gérer des carrefours à feux prenant en compte les piétons. En général, la vitesse des véhicules dans les quartiers sera limitée à 30 ou 20 km/h.

1.4.4. LES HANDICAPES

Une attention toute particulière doit être accordée aux personnes à mobilité réduite comme les handicapés physiques, les personnes du troisième âge ou encore les parents ayant des enfants en bas âge. Dès lors, dans tout aménagement, il faut tenir compte de l'accessibilité de l'espace public pour ces personnes. En particulier, des actions doivent être entreprises pour assurer leur accès aux transports publics, pour leur offrir des places de stationnement adaptées et pour étudier et offrir des modes de déplacement alternatifs.

1.4.5. LES DEPLACEMENTS A VELO

Le PRD veut atteindre l'objectif de 10% des déplacements mécanisés réalisés en vélo en 2005. A cet effet, il prévoit la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables à l'échelle de la Région. En plus, il faudra progressivement faire une place pour les vélos sur toutes les voiries et offrir des possibilités de stationnement adéquat notamment aux abords des lieux d'animation et des stations STIB.

En général, tout aménagement de la voirie et toute étude d'incidence sur l'environnement à cette occasion doivent prendre en compte les cyclistes. Le PRD précise que sur le réseau régional des voiries, des pistes cyclables seront réalisées dans la mesure du possible; sur le réseau interquartier, les pistes cyclables étant souvent impossibles, des mini aménagements doivent être prévus (surlargeur de bande, sas, itinéraires parallèles...); sur les réseaux de quartier, la circulation des cyclistes est favorisée dans les voies locales et le contresens cyclable dans les rues à sens unique doit être généralisé (là où la largeur de la voirie le permet).

1.4.6. LES TRANSPORTS EN COMMUN

1.4.6.1. Les objectifs généraux du PRD

En matière de chemin de fer, l'impact d'un RER se fera sentir au niveau communal dans la valorisation et la rénovation des gares existantes et l'aménagement d'arrêts complémentaires. Le principe du PRD est l'optimisation de l'usage de l'infrastructure ferroviaire existante. Le PRD veut réaliser une rentabilisation accrue du réseau de la STIB, avec une priorité donnée au Pentagone et aux communes de la première couronne.

Les communes sont concernées par l'augmentation de la vitesse commerciale sur les infrastructures de surface. En effet, le transport public doit être favorisé en ayant la priorité aux carrefours, en bénéficiant de la télécommande des feux, de la création de bandes réservées et de sites protégés. Pour le réseau régional, le principe des sites protégés sera généralisé; pour les réseaux de quartier et interquartier, l'aménagement et la gestion auront comme objectif d'assurer une vitesse commerciale stable de 30 km/h.

Les communes seront impliquées dans les efforts pour améliorer la sécurité et le confort aux points d'arrêt. En outre, il faudra profiter des travaux de modernisation des voies et des arrêts pour réaménager l'espace public.

En ce qui concerne l'exploitation du réseau STIB, le PRD prévoit l'augmentation des fréquences de l'offre en dehors des heures de pointe (après 18 h, en soirée, en fin de semaine, en été). La possibilité de

bus de nuit sera étudiée. Cette politique aura des conséquences sur la mobilité dans et vers les communes.

1.4.6.2. Le rôle de la Ville

Dans le cadre du PCD qui définit les lignes de conduite adoptées par le pouvoir communal, les aspects relatifs au transport public ne doivent pas être négligés. Le rôle de la commune dans le fonctionnement optimal des transports en commun est important même si la commune n'intervient pas directement dans l'exploitation du réseau. La commune intervient dans trois domaines qui ont un impact direct sur l'organisation et le coût de mise en oeuvre des transports publics : en tant que gestionnaire de la voirie, police et responsable du mobilier urbain.

En effet, en tant que gestionnaire de la voirie, la commune :

- organise la circulation (sens uniques notamment)
- est responsable du maintien en état de ces voiries
- initie et réalise les nouveaux aménagements de voiries et de carrefours
- organise la distribution de l'espace public entre les différents usages (circulation automobile, transports publics, stationnement, piétons)
- assure la gestion des signaux lumineux placés sur son réseau
- intervient dans le choix de l'implantation des arrêts de transport de surface, dans l'aménagement des arrêts et dans leur entretien.

En matière de police, la commune est maître sur l'ensemble de son territoire; elle y est responsable du respect du code de la route et intervient de façon évidente dans la gestion de la circulation. Le contrôle des infractions en matière de stationnement revêt une importance capitale, tant pour la progression des transports de surface (régularité, vitesse commerciale) que pour la sécurité et le confort des voyageurs (embarquement / débarquement aux arrêts).

En tant que responsable du mobilier urbain, la commune joue un rôle essentiel dans le confort et l'agrément des arrêts de transport public (éventuellement par l'intermédiaire des contrats passés avec des sociétés privées).

Sans une action positive et volontariste de la commune dans ces domaines, le service de transport public est affaibli. C'est dans cette optique que le PCD définira la politique à mener par la ville, convergente avec les objectifs d'efficacité et de coût de mise en oeuvre fixés par l'exécutif régional, et les objectifs commerciaux élaborés par la STIB

Les actions porteront particulièrement sur les sections du réseau où la vitesse commerciale est inférieure à 10km/h en période de pointe.

1.4.7. LA CIRCULATION AUTOMOBILE

1.4.7.1. Les objectifs généraux du PRD

Les autorités communales doivent d'abord assurer la gestion cohérente de la circulation et du stationnement. Le PRD insiste sur une meilleure coordination entre les 19 communes. Pour le reste, l'instrument principal du PRD pour gérer la mobilité dans la ville est la spécialisation des voiries, déjà présentée en introduction. Quelles sont les options de gestion et d'aménagement de voiries qui en découlent?

Réduire la gêne de la voiture est un objectif général, valable pour toutes les voiries. Ceci implique que le nombre de bandes de circulation ne soit pas augmenté.

Sur les réseaux de quartier, la fonction de séjour prime. Il faut donc limiter la vitesse à 30 km/h ou 20 km/h, dissuader le trafic de transit et généraliser la priorité de droite, sauf aux ronds-points. Les aménagements favorisent la priorité aux piétons, et le contresens cyclable dans les voies à sens unique doit être généralisé. Aux branchements avec un niveau supérieur de voiries, les rues locales perdent leur priorité, et dans le cas des collecteurs, des carrefours à feux ou en rond-point seront réalisés.

Sur le réseau interquartier et le réseau régional (sauf les autoroutes), la vitesse maximale de 50km/h sera généralisée. Pour le réseau interquartier, la limite de 30 km/h devra être imposée aux endroits sensibles, par exemple à proximité des écoles ou des zones commerçantes. En général, la voie carrossable sera la plus étroite possible compte tenu toutefois de la présence du transport public et des cyclistes. Pour le réseau régional, il faudra concilier circulation, sécurité et vie locale et prévoir des mesures de compensation des nuisances. Dans le cas des autoroutes, il faudra maîtriser l'impact sur les quartiers proches.

1.4.7.2. Quel est le rôle de la commune?

Dans le cadre du PCD, la commune doit élaborer un schéma de circulation, reprenant les objectifs, les priorités et le choix des collecteurs de quartier. Le PRD précise qu'en général, les voies locales empruntées par les transports publics auront le statut de collecteurs de quartier. En outre, une voirie avec tunnels et/ou chaussées latérales peut comprendre plusieurs niveaux de voiries en même temps (par exemple les chaussées latérales comme collecteurs de quartier).

Ensuite, en aval du PRD, la commune établira des plans de circulation et de stationnement qui

- recouvrent au moins une aire de trafic local,
- mettent en évidence les mesures prises en faveur du transport public, des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite,
- sont soumis à l'enquête publique et à l'approbation de la Région.

Une aire de trafic local est délimitée par les axes des réseaux interquartiers ou régionaux.

1.4.8. LE STATIONNEMENT

Les objectifs généraux de la politique de stationnement sont de favoriser le stationnement des habitants, de favoriser l'accès aux commerces et aux entreprises, et de dissuader le stationnement de longue durée dans le centre ville. Les communes sont compétentes pour le contrôle du respect des règles.

L'établissement de parkings en liaison avec les réseaux des transports publics sera développé. Dans ce contexte, il faut distinguer les parkings de dissuasion (en dehors de la Région) des parkings de transit (à l'intérieur de la Région, et en connexion avec le transport public urbain et/ou le RER).

Les communes devront également optimiser l'usage des parkings publics gérés par le privé en favorisant dans les réglementations la courte et moyenne durée de stationnement, l'affichage des emplacements libres et la sécurité. En ce qui concerne les parkings hors voiries, dans les immeubles de bureaux, les communes doivent favoriser le transfert vers le transport public et les deux roues. Elles doivent donc adapter les réglementations en modulant le nombre maximal d'emplacements selon le nombre d'emplois, le type d'activité et la desserte en transport public.

En matière de politique de stationnement, les communes sont invitées à instaurer la tarification progressive pour favoriser la rotation dans les quartiers commerçants. Elles doivent également étudier la possibilité de dispositions légales pour offrir au riverains des facilités adaptées, comme des cartes de riverains et des emplacements dans des parkings gérés par le privé.

1.4.9. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le PRD précise qu'il appartient aux autorités communales de prendre les mesures pour éviter que le trafic des poids lourds ne se diffuse sur le réseau de quartier. Il est indispensable que les transporteurs routiers disposent de surfaces nécessaires pour garer leurs véhicules.

Une étude a été confié par la Région sur le transport des marchandises (différents modes). Les résultats devraient permettre de mieux connaître la situation sur l'ensemble du territoire régional.

1.4.10. LES TAXIS

La problématique des taxis dépasse largement le cadre de la Ville de Bruxelles. On se doit cependant de rappeler que le prix d'une course en taxi est objectivement assez élevé et de ce fait dissuasif pour de nombreuses personnes.

En accord avec le PRD, il nous semble cependant que les taxis pourraient jouer un rôle positif pour les déplacements urbains. Leur usage, éventuellement combiné avec celui des transports en commun (Pays-Bas par exemple), permettrait une diminution de la pression du stationnement.

Dans ce contexte, une question qui est posée est la permission à donner ou non aux taxis d'emprunter les sites propres des transports en commun, bandes bus voire piétonniers. Le PRD souhaite d'ailleurs que l'Etat Fédéral modifie le Code de la Route en conséquence.

S'agissant du stationnement des taxis, l'Administration Générale des Taxis diffuse une carte des "stations de taxis", mais la réalité sur le terrain est souvent différente : certaines stations n'existent pas ou plus, ou ne voient jamais de taxis à l'arrêt.

1.5. La gestion publique

1.5.1. LES BIENS IMMOBILIERS

voir dossiers par quartier

1.5.2. LES RESEAUX TECHNIQUES

1.5.2.1. Les égouts

Le réseau actuel des égouts est étroitement lié au développement urbain de la ville. Il en a même façonné son image lorsque la Senne qui servait d'égout à ciel ouvert a été voûtée dans sa partie centrale (Pentagone) à la fin du siècle dernier.

Aux premiers temps de l'urbanisation, les eaux usées étaient rejetées dans la rue, puis la Ville fit creuser des canalisations au milieu des rues, recouvertes de planches. Ces canaux se déversaient dans les ruisseaux, le Zavelbeek, le Coperbeek, le Ruysbroeck,...qui servirent ainsi de premiers égouts.

Une nette amélioration sera apportée par la construction des premiers égouts souterrains. Les moeurs évoluèrent du "tout à la rue" au "tout à l'égout".

Le réseau bruxellois est unique et ne fait pas de séparation entre la récolte des eaux usées et celle des eaux pluviales comme à Paris par exemple. Actuellement, il existe 320 km d'égouts ovoïdes et 32 km de collecteurs.

Bruxelles est construit sur deux vallées, celle de la Senne et celle du Maelbeek. Le long de la vallée du Maelbeek, il y avait de nombreux étangs qui, lors de fortes pluies, servaient de bassins de retenue. Aujourd'hui le Maelbeek a été canalisé en collecteur et les étangs ont disparus. Certaines pièces d'eau subsistent encore sur ce trajet comme les étangs du Parc Léopold et celui du square Marie-Louise. Pour faire face aux crues, des bassins d'épargne ont été construits, comme celui situé au bas de la rue Belliard, à l'endroit de la nouvelle place, réalisé lors des travaux de modification du tunnel qui se dirige vers l'avenue de Cortenbergh.

D'autres bassins ont été réalisés lors de la construction du métro dans les boulevards du centre. Un autre bassin d'orage a été construit le long du collecteur sous le boulevard Emile Jacqmain prolongé, à hauteur du WTC. La place Anneessens comprend dans son sous-sol un bassin d'épargne de 180m de long et la place de la Bourse, sous le métro, un ouvrage de 250m de long.

Il n'y a pas actuellement de station d'épuration et le réseau se jette dans la Senne laquelle est fort polluée. Il existe deux projets régionaux de construction de station en amont à Anderlecht et en aval à Buda juste avant la limite régionale avec Vilvorde.

Pratiquement toutes les rues de la Ville de Bruxelles sont pourvues d'égouts, sauf quelques artères à Haren comme la rue du Biplan. Un dossier est en cours.

Le réseau d'égouts, mis en place depuis le siècle dernier, a permis d'éviter les grandes inondations que subissait la Ville régulièrement et qui étaient source d'épidémies et de manque d'hygiène. Certains problèmes locaux d'inondations de caves subsistent à quelques endroits pour des raisons techniques. Ils sont signalés dans les dossiers relatifs aux quartiers.

On appelle généralement "collecteur", les ouvrages de grandes section (2m de hauteur minimum) destinés à reprendre les réseaux d'amont et ainsi de collecter les eaux usées de la Senne. Il en existe de deux types : les collecteurs "rails" (12km) et les collecteurs en béton armé (20 km). La Ville de Bruxelles se différencie de beaucoup d'autres villes de Belgique par la nécessité de devoir curer en permanence ses collecteurs en raison de la faible pente de ceux-ci.

La Ville participe à différentes intercommunales pour les collecteurs de la Senne, de la Woluwe, du Maelbeek, et du Molenbeek-Pontbeek. Ces intercommunales effectuent pour le compte des communes participantes, des travaux d'entretien, de réparation et de construction des grands collecteurs.

1.5.2.2. Les concessionnaires

Les communes ont confié à des intercommunales, le soin d'assurer la distribution des principales sources d'énergie et l'eau.

Il est à noter qu'un permis d'urbanisme pour la construction d'un immeuble ne peut être délivré qu'à front d'une rue équipée. De même, la vente des parcelles dans un lotissement ne peut se faire que lorsque la voirie est elle-même équipée.

1.5.2.2.1. L'eau

La compagnie Intercommunale Bruxelloise des Eaux et l'Intercommunale Bruxelloise des Eaux gèrent et assurent la distribution.

Des pompages sont effectués dans le Bois de la Cambre (voir quartier Sud).

1.5.2.2.2. Le gaz et l'électricité

C'est à la société Sibelgaz que revient la tâche d'assurer la distribution d'énergie. Pour l'électricité, de nombreuses sous-stations ont été installées. Elles sont au nombre de 12 sur le territoire de la Ville dont deux en souterrain. Ces stations occupent des surfaces hors sol ou en sous-sol. Une des plus importantes construites récemment est celle de la rue Wiertz, suite à la construction du complexe du Parlement Européen, rue Wiertz.

1.5.2.3. Les autres modes de communication

1.5.2.3.1. Téléphonie

Jusqu'en 1997, Belgacom, société anonyme de droit public, était le seul organisme à assurer la téléphonie publique. Ces câbles sont installés en sous-sol et partent de centrales dispersées sur le territoire. Elles sont au nombre de cinq. La société a elle-même installé de nombreuses cabines téléphoniques en voie publique. A Bruxelles on en dénombre 190 dont 140 au centre-ville. Depuis le 1^{er} janvier 1998, le marché a été ouvert à toutes sociétés, Belgacom perdant son monopole.

1.5.2.3.2. Télédistribution

La diffusion des émissions télévisuelles est confiée à Coditel. Le service est assuré au moyen de câbles placés sur les façades. Il date de 1968. Le captage des émissions peut également se faire par des antennes paraboliques. La Ville a adopté un règlement interdisant le placement de tels dispositifs s'ils sont visibles de la voie publique. Celui-ci est d'application depuis le 30 mai 1996. Un modificatif au règlement pour permettre une période transitoire a été adopté le 15 décembre 1997 et entrera bientôt en application.

1.5.2.3.3. Téléphonie sans fil

Récemment ce système de communication s'est fortement développé. Actuellement, deux réseaux se partagent le marché : Proximus et Mobistar. L'impact sur le paysage est le placement de nombreuses antennes relais. Celles-ci sont particulièrement visibles sur les immeubles élevés.

Pour les autorisation, il est tenu compte de la proximité de bâtiments ou sites historiques et des servitudes de vue éventuelles. Heureusement, la technique permet actuellement de réduire considérablement leur taille.

1.5.2.3.4. Les caniveaux

Dans certaines grandes artères, des galeries techniques ont été réalisées regroupant plusieurs impétrants. Ces galeries permettent d'opérer des réfections ou remplacements sans devoir ouvrir la voie publique. Il en existe rue de la Loi, sous les boulevards Simon Bolivar et Emile Jacqmain (dans la partie quartier-nord) dans les zonings de la SDRB. L'extension de telles galeries serait très utile dans les rues commerçantes par exemple, mais leur coût élevé a souvent amené les autorités à y renoncer.

1.5.2.4. D'autres occupations du sous-sol

- Il arrive que des câbles soient placés par des privés avec autorisation de la Commune et moyennant redevance pour occupation de la voie publique.
- Des passages souterrains sont parfois réalisés pour relier deux constructions situées de part et d'autres d'une rue. Là aussi, une redevance annuelle est payée à moins que cette portion du sous-sol ne soit désaffectée et concédée au privé.
- La STIB place de nombreux câbles en sous-sol pour l'alimentation des voies ferrées.

1.5.2.5. Conclusions

La brève description des réseaux techniques évoquée ci-dessus montre à suffisance l'occupation intensive du sous-sol et les répercussions qu'ils peuvent occasionner sur l'aménagement de l'espace public.

Lorsqu'ils sont aériens, ils posent des problèmes esthétiques liés au placement de cables ou d'antennes sur les immeubles.

1.5.3. LES FINANCES

Les éléments relatifs à ce point sont repris dans l'exposé des objectifs poursuivis, politiques proposées et à mettre en œuvre, en deuxième partie.

1.5.4. LES EQUIPEMENTS ET LA GESTION DE LA PROPRETE

La gestion de la propreté dans le Pentagone est à la fois confiée au service propreté de la Ville de Bruxelles et à l'Agence Bruxelles-Propreté. Cette dernière se charge de la propreté quotidienne (balayage, curage des avaloirs, vidange des poubelles) de toutes les voiries dites "régionales" ou "supra-communales". Ce nettoyage s'effectue 7 jours sur 7 le soir compris.

Néanmoins, les services communaux sont encore appelés à y intervenir lors des manifestations et festivités diverses qui nécessitent des balayages supplémentaires, par exemple. Le personnel de la Ville nettoie le reste du territoire, c'est-à-dire +/- 500 km de caniveaux. L'entretien journalier des voiries comprend le balayage, le curage des avaloirs, la vidange des poubelles. Une centaine d'homme sont affectés journalièrement à ce travail. Ils sont répartis dans la ville en une dizaine de sections. La mobilité entre ces sections est de plus en plus fréquente et dépend des saisons ou des contraintes spécifiques des quartiers. Un test se fait actuellement pour augmenter l'efficacité en faisant balayer deux hommes de front.

Des entretiens plus approfondis sont aussi organisés par quartier. Des entretiens ponctuels se font les jours des marchés (quotidien, hebdomadaires,...), les braderies et les autres manifestations culturelles, sportives ou politiques,... Depuis 1992, une équipe de brigadiers est mise sur pied. Elle a pour rôle de faire respecter le règlement concernant la propreté.

Malgré tout beaucoup de lieux restent encore sales. Notamment aux alentours immédiats des chancres, des rues commerçantes et dans les quartiers populaires densément habités. Des corbeilles restent parfois pleines durant plusieurs jours; il ne paraît pas y avoir de personnel en service le week-end dans les parcs comme le parc de Bruxelles, ce qui a pour résultat un amoncellement de déchets au pied des corbeilles, situation qui perdure parfois jusqu'au mardi!

Les espaces verts, de jeux et de repos ainsi que certains trottoirs souffrent en plus de l'abondance de déjections canines. L'absence d'urbanité des propriétaires de chiens et le désintérêt de la police par rapport à cette question créent une situation très mal vécue par les piétons.

2. SITUATION EXISTANTE DE DROIT

2.1. Le volet réglementaire du plan de secteur et du PRD

voir dossiers par quartier

2.2. Les PPAS, les règlements, les expropriations

voir dossiers par quartier

2.3. Les permis de lotir

voir dossiers par quartier

2.4. Les biens protégés

voir dossiers par quartier

2.5. La rénovation urbaine

voir dossiers par quartier

2.6. Les terrains industriels

voir dossiers par quartier

2.7. Le statut des voiries et des cours d'eau

Les dossiers par quartiers reprennent pour chaque partie du territoire de la Ville une carte indiquant les voiries régionales et communales. Au niveau de l'ensemble du territoire communal quelques particularités doivent néanmoins être notées. Ainsi, la petite portion du ring située sur le territoire de la Ville de Bruxelles, au nord de Neder-over-Heembeek, est gérée par la Région flamande. Le statut des voiries, qu'elles soient communales ou régionales, peut résulter, soit d'une situation de fait (acquisition de terrain et réalisation de la voirie), soit d'arrêtés d'alignement;

Il peut aussi y avoir un transfert d'une autorité à une autre. Les voiries provinciales ont en général été remises aux communes. Sur le territoire de la Ville, la chaussée de Haecht a été transférée le 03/08/76.

Récemment, l'Etat fédéral a transféré ses voiries aux régions. Il y a lieu de noter à cet effet des erreurs telles le transfert de l'avenue du Port qui est en fait toujours communale sur sa partie située sur le territoire de la Ville.

Pour des nécessités d'aménagement et de continuité de gestion, certaines voiries communales ont été incorporées dans la grande voirie.

Le statut de voirie régionale devrait être réservé à des voies de communication essentielles sur tout le territoire des 19 communes. Or, il faut constater que certains statuts ne se justifient plus. C'est pourquoi, le Collège a décidé de solliciter le retour de différentes artères sous sa juridiction. Par contre il a estimé que certaines voiries constituaient une charge trop lourde pour les finances communales, alors qu'elles assurent manifestement un rôle de liaison régionale. En réponse à une proposition du Secrétaire d'Etat en charge des Travaux Publics régionaux, en date du 18 décembre 1997, le Collège de la Ville de Bruxelles a pris position en la matière. Les échanges acceptés et proposés sont repris en détail par quartier dans chaque dossier.

En matière de voirie, il convient encore de noter une situation particulière qui résulte des accords de coopération entre les régions et l'Etat fédéral. Des fonds fédéraux sont investis sur des voiries régionales et communales. Les programmes en cours qui concernent plus spécifiquement la Ville sont "les chemins de la Ville" et "le tracé royal".

Les limites exactes des voiries régionales posent un problème dans la gestion quotidienne. Il n'est pas rare que les administrations se renvoient la balle estimant que la gestion en incombe à l'autre (parvis Notre-Dame de Laeken, place du Trône,...). Il serait utile qu'à l'occasion du PCD des accords interviennent entre la Région et les communes.

Certaines voiries, souvent locales, ont un statut de voie publique sur sol privé. C'est le cas de certaines impasses et des chemins et sentiers vicinaux. Ces derniers ont été repris à l'Atlas établi par la loi du 10 avril 1841.

2.8. Les plans d'alignement posant problème

voir dossiers par quartier

2.9. Les servitudes de vues, hertziennes et aéronautiques

2.9.1. SERVITUDES DE VUES

Sur base des documents dont elle dispose et des renseignements recueillis auprès de la Région de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles a établi un bilan général des servitudes de vue, sous la forme d'un listing et de représentations graphiques sur plans. Celles-ci se présentent sous forme de différents statuts:

- servitudes de droit
- servitudes de droit, mais abrogées
- servitudes non officialisées

2.9.1.1. Servitudes de droit

Il s'agit des servitudes suivantes:

- servitude depuis le rond-point de l'avenue Louise vers les Etangs d'Ixelles
- protection des vues sur la Basilique de Koekelberg, à partir de différents points, dont l'origine est une circulaire ministérielle datée du 22/06/1967, imposant que les communes en tiennent compte lors de l'élaboration de plans particuliers d'affectation du sol dans les zones concernées.

2.9.1.2. Servitude de droit, mais abrogées

Il s'agit des servitudes suivantes:

- sauvegarde du panorama de Bruxelles (quartier Putterie et abords), dont l'origine se retrouve dans une convention du 07/04/1903, qui a été abrogée par une loi Domaniale du 03/08/1962;
- servitude et limitations de hauteur dans l'Ilot Sacré imposées par le plan particulier d'affectation du sol n° 30-10/11, A.R. du 24/08/1960. Ce plan particulier d'affectation du sol a été abrogé par l'A.G. du 03/03/0995 relatif au Plan Régional de Développement

(dans ces deux cas se pose la question de savoir si les abrogations concernent les points secondaires que sont les servitudes de vue dans la convention et le plan particulier d'affectation du sol en question. En effet, d'une part la Loi Domaniale abroge une convention portant essentiellement sur des questions de

propriétés, et , d'autres part, le Plan Régional de Développement abroge le plan particulier d'affectation du sol n° 30-10 pour non conformité avec lui, et donc pour des raisons non relatives aux servitudes de vue)

2.9.1.3. Servitudes non officialisées

Il s'agit des servitudes suivantes:

- vue panoramique depuis la place Poelaert vers le bas de la ville
- vue panoramique depuis la place du Congrès vers le bas de la ville
- limitations de hauteur dans le quartier du Cinquantenaire

(ces servitudes, reposant sur des documents non approuvés, sont à considérer à titre informatif).

2.9.2. SERVITUDES HERTZIENNES

Des contacts pris avec la RTBF, il résulte que les faisceaux hertziens ont été reportés sur plan en 1973, mais que ces données ne sont plus d'actualité, vu la suppression ou le déplacement de certains émetteurs.

La gestion de ces faisceaux était, jusqu'il y a peu, de la compétence exclusive de la RTT, mais, étant donné l'évolution des télécommunications et l'augmentation du nombre d'utilisateurs (RTBF, VRT, Belgacom, Electrabel, OTAN, Armée,...) celle-ci a été confiée à l'Institut belge des Postes et Télécommunication, sis avenue de l'Astronomie, 14 et plus spécialement à son Service Gestion de Fréquence. Cet institut dépend du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

En conclusion, vu l'absence de documents graphiques actualisés, il convient de consulter l'institut susnommé chaque fois qu'un projet, de par sa nature, son envergure ou tout autre motif, est susceptible d'avoir des incidences au niveau des ondes hertziennes (création, interférences,...)

2.9.3. SERVITUDES AERONAUTIQUES

La Ville de Bruxelles dispose de plans accompagnant une lettre de la Régie des Voies Aériennes datant du 06/09/1996 et reprenant les servitudes aéronautiques (limitation de hauteurs, balisage,...). Il résulte des contacts pris actuellement que ces plans sont dépassés et n'ont pas été mis à jour. D'autre part, des normes internationales, applicables à tous les aéroports, ont récemment été édictées. L'étude qui en découle est en cours. Un schéma-directeur à petite échelle aurait du être disponible ainsi que son l'approbation définitive vers la fin 1997. Aucun élément neuf n'a été communiqué à ce jour.

2.10. La réglementation relative à l'affichage et à la publicité

voir dossiers par quartier

3. LE PRD: LE VOLET INDICATIF

voir dossier par quartier

4. UNE COMMUNE EN PROJET

4.1. Les plans d'urbanisme

voir dossier par quartier

4.2. Les demandes de permis significatifs

voir dossier par quartier

4.3. Les projets en gestation

voir dossier par quartier

4.4. Les grandes infrastructures

voir dossier par quartier

4.5. Les demandes du monde associatif

voir dossier par quartier

5. OBJECTIFS ET PRIORITES

voir dossier par quartier

TABLE DES MATIERES

PREMIERE PARTIE SITUATION EXISTANTE ET OBJECTIFS **1**

1. SITUATION EXISTANTE DE FAIT	2
1.1. INTRODUCTION	2
1.1.1. Situation de la ville et des quartiers	2
1.1.2. Aperçu historique et situation récente	2
1.2. LES ACTIVITES DE LA VILLE	3
1.2.1. Les affectations urbanistiques dominantes par îlot	3
1.2.2. La population et le logement	3
1.2.3. L'economie et l'emploi	5
1.2.4. Les équipements et les services	8
1.2.5. Le social et la santé	8
1.2.6. La sécurité et la prévention	12
1.2.7. La culture et le tourisme	14
1.2.8. Le rôle de capitale	16
1.3. LES FORMES DE LA VILLE	20
1.3.1. L'espace public	20
1.3.2. Le bâti	21
1.3.3. Les intérieurs d'îlot	23
1.3.4. Le cadre de vie et l'environnement	24
1.4. LES DEPLACEMENTS ET LA MOBILITE	31
1.4.1. La portée et l'étendue de la notion "déplacements"	31
1.4.2. Sécurité	32
1.4.3. Les déplacements à pied	33
1.4.4. Les handicapés	34
1.4.5. Les déplacements à vélo	34
1.4.6. Les transports en commun	34
1.4.7. La circulation automobile	35
1.4.8. Le stationnement	36
1.4.9. Le transport des marchandises	36
1.4.10. Les taxis	37
1.5. LA GESTION PUBLIQUE	38
1.5.1. Les biens immobiliers	38
1.5.2. Les réseaux techniques	39
1.5.3. Les finances	42
1.5.4. Les équipements et la gestion de la propreté	43
2. SITUATION EXISTANTE DE DROIT	44
2.1. LE VOLET REGLEMENTAIRE DU PLAN DE SECTEUR ET DU PRD	44
2.2. LES PPAS, LES REGLEMENTS, LES EXPROPRIATIONS	44
2.3. LES PERMIS DE LOTIR	44
2.4. LES BIENS PROTEGES	44
2.5. LA RENOVATION URBAINE	44
2.6. LES TERRAINS INDUSTRIELS	44
2.7. LE STATUT DES VOIRIES ET DES COURS D'EAU	44
2.8. LES PLANS D'ALIGNEMENT POSANT PROBLEME	45

2.9.	LES SERVITUDES DE VUES, HERTZIENNES ET AERONAUTIQUES	45
2.9.1.	Servitudes de vues	45
2.9.2.	Servitudes hertziennes	46
2.9.3.	Servitudes aéronautiques	46
2.10.	LA REGLEMENTATION RELATIVE A L’AFFICHAGE ET A LA PUBLICITE	46
3.	LE PRD: LE VOLET INDICATIF	47
4.	UNE COMMUNE EN PROJET	47
4.1.	LES PLANS D’URBANISME	47
4.2.	LES DEMANDES DE PERMIS SIGNIFICATIFS	47
4.3.	LES PROJETS EN GESTATION	47
4.4.	LES GRANDES INFRASTRUCTURES	47
4.5.	LES DEMANDES DU MONDE ASSOCIATIF	47
5.	OBJECTIFS ET PRIORITES	47