



TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GÉNÉRALE

| | | |
|---|---|---|
| 1 | LES PHASES DE REALISATION ET LA STRUCTURE DU PLAN COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT | 5 |
| 2 | CONTENU ET ORGANISATION DU DOCUMENT | 6 |
| 3 | UN PLAN COMMUNAL INSCRIT SOUS LE SIGNE DU DEVELOPPEMENT DURABLE | 7 |

LE PROJET DE VILLE

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | PROJET DE VILLE | 9 |
| 1.1 | CONSTAT DE DEPART | 9 |
| 1.2 | LES DEFIS DE LA VILLE DE BRUXELLES | 10 |
| 1.3 | LES ENJEUX ET POLITIQUES A MENER PAR QUARTIER | 11 |
| 1.3.1 | LE PENTAGONE | 11 |
| 1.3.2 | LE QUARTIER NORD | 13 |
| 1.3.3 | LE QUARTIER NORD-EST | 14 |
| 1.3.4 | LAEKEN ET LE HEYSEL | 14 |
| 1.3.5 | LE QUARTIER SUD | 15 |
| 1.3.6 | NEDER-OVER-HEEMBEEK | 15 |
| 1.3.7 | HAREN | 16 |
| 1.3.8 | LE CANAL, LES ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORT | 17 |

PROJET DE VILLE PAR POLITIQUE SECTORIELLE

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | UNE VILLE HABITEE, STABLE ET SOLIDAIRE | 19 |
| 1.1 | LES SPECIFICITES DE LA POPULATION ET DES QUARTIERS DE LA VILLE DE BRUXELLES | 19 |
| 1.1.1 | LA POPULATION BRUXELLOISE | 19 |
| 1.1.2 | LE LOGEMENT | 20 |
| 1.1.3 | LA SPECIFICITE DES QUARTIERS | 21 |
| 1.2 | UN OBJECTIF FONDAMENTAL : REVITALISER L'HABITAT | 22 |
| 1.3 | MOYENS ET MESURES SIGNIFICATIVES | 23 |
| 2 | UNE VILLE, MOTEUR D'UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE INTEGRE | 25 |
| 2.1 | INTRODUCTION | 25 |
| 2.1.1 | LES POLES DE BUREAUX | 25 |
| 2.1.2 | LE COMMERCE | 26 |
| 2.1.3 | L'INDUSTRIE | 26 |



| | | |
|-------|---|----|
| 2.1.4 | LE TOURISME..... | 26 |
| 2.1.5 | LES EQUIPEMENTS | 27 |
| 2.2 | INCITER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE INTEGRE | 27 |
| 2.2.1 | LES BUREAUX..... | 28 |
| 2.2.2 | LES PME..... | 28 |
| 2.2.3 | LE COMMERCE | 28 |
| 2.2.4 | LE TOURISME..... | 31 |
| 3 | UNE VILLE ACCESSIBLE A TOUS, EN FONCTION D'UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE..... | 32 |
| 3.1 | INTRODUCTION | 32 |
| 3.1.1 | LES TRANSPORTS PUBLICS | 32 |
| 3.1.2 | L'ACCESSIBILITE AUTOMOBILE..... | 33 |
| 3.1.3 | LES USAGERS NON MOTORISES | 34 |
| 3.1.4 | LA VOIE D'EAU ET LES MARCHANDISES | 34 |
| 3.2 | ASSURER L'ACCESSIBILITE EN VILLE..... | 34 |
| 3.2.1 | LA DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS..... | 36 |
| 3.2.2 | L'ACCESSIBILITE AUTOMOBILE | 38 |
| 3.2.3 | LES USAGERS NON MOTORISES | 38 |
| 3.2.4 | LA VOIE D'EAU ET LES MARCHANDISES | 39 |
| 4 | UNE VILLE VERTE, PROPRE ET DURABLE..... | 40 |
| 4.1 | INTRODUCTION | 40 |
| 4.2 | OBJECTIFS PRIORITAIRES ET GRANDS ENJEUX..... | 42 |
| 4.3 | MESURES SIGNIFICATIVES | 42 |
| 4.3.1 | LA GESTION DES ESPACES VERTS | 42 |
| 4.3.2 | LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES..... | 45 |
| 5 | UNE VILLE BELLE, AGREABLE A VIVRE..... | 47 |
| 5.1 | INTRODUCTION | 47 |
| 5.1.1 | LES TRACES STRUCTURANTS | 47 |
| 5.1.2 | LES POINTS DE REPERE..... | 47 |
| 5.1.3 | LES ESPACES PUBLICS | 48 |
| 5.1.4 | LE BATI..... | 49 |
| 5.1.5 | LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER | 50 |
| 5.1.6 | LES ESPACES VERTS | 50 |
| 5.2 | L'AMELIORATION ET LA VALORISATION DU CADRE DE VIE..... | 51 |
| 5.2.1 | REHABILITER LES ESPACES PUBLICS | 51 |
| 5.2.2 | RESTAURER LA NOTION DE PAYSAGE ET DE COMPOSITION URBAINE | 52 |
| 5.2.3 | PROTEGER LE DOMAINE BATI ET LE PATRIMOINE | 53 |
| 6 | UNE VILLE EQUIPEE, AU SERVICE DE TOUS..... | 54 |
| 6.1 | INTRODUCTION | 54 |
| 6.1.1 | LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES | 54 |
| 6.1.2 | LES INFRASTRUCTURES SPORTIVES | 54 |
| 6.1.3 | LES EQUIPEMENTS CULTURELS | 55 |
| 6.1.4 | LES SERVICES DE SANTE..... | 56 |
| 6.2 | ASSURER DES SERVICES DE QUALITE A LA POPULATION | 56 |
| 6.2.1 | LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES | 56 |
| 6.2.2 | L'AIDE AUX PERSONNES..... | 58 |
| 6.2.3 | LA SECURITE ET LA PREVENTION | 59 |



| | | |
|-------|---|----|
| 7 | UNE CAPITALE, VILLE A ECHELLE HUMAINE | 61 |
| 7.1 | INTRODUCTION | 61 |
| 7.2 | POLITIQUE DE PRISE EN COMPTE DES FONCTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES | 62 |
| 8 | UNE VILLE ORGANISEE | 63 |
| 8.1 | LA GESTION PUBLIQUE | 63 |
| 8.2 | ACCOMPAGNER ET METTRE EN ŒUVRE LES POLITIQUES SECTORIELLES | 65 |
| 8.2.1 | LES FINANCES COMMUNALES | 65 |
| 8.2.2 | LES PROPRIETES COMMUNALES ET LA POLITIQUE IMMOBILIERE | 66 |
| 8.2.3 | L'ORGANISATION DE L'ADMINISTRATION | 66 |
| 8.2.4 | LES RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTENAIRES | 67 |
| 9 | CONCLUSION | 69 |

| |
|--|
| ANNEXE : « TABLEAUX DE BORD » PAR POLITIQUE SECTORIELLE |
|--|



INTRODUCTION GENERALE



1 LES PHASES DE REALISATION ET LA STRUCTURE DU PLAN COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT

L'élaboration du Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles constitue un travail d'envergure qui a nécessité une analyse très fine des différentes composantes de son territoire. On peut résumer l'élaboration de ce travail en deux étapes majeures :

- La réalisation du « **dossier de base** ». Celui-ci a été structuré par quartier, en l'occurrence : le Pentagone, le Quartier Nord-Est, Laeken, le Quartier Sud et Bruxelles-Nord. Le dossier de base, après être passé à enquête publique, a été approuvé, sous conditions, par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 04 février 1999.
- Le présent document, le « **Projet de Plan** » harmonise les différentes approches des dossiers de base par quartier et avance un véritable projet pour la Ville de Bruxelles. Il sera lui aussi soumis à enquête publique et à approbation du Gouvernement régional.

La structure du Projet de Plan de la Ville de Bruxelles est la suivante :

Document 1 : **La situation existante (issue du dossier de base) ;**

Document 2 : **La situation existante (les compléments).** Ces compléments constituent essentiellement des actualisations de données statistiques et au niveau législatif et des compléments en regard des remarques de l'arrêté d'approbation du 4 février 1999 ;

Document 3 : **Le Projet de la Ville de Bruxelles.** Celui-ci est structuré en 2 parties :

- Un *diagnostic synthétique et global* de la Ville de Bruxelles. Ce diagnostic identifie les besoins et les spécificités des différents quartiers et les met en relation avec l'ensemble de la Ville. Ce diagnostic comprend également les éléments de situation existante relatifs aux généralités et jugés utiles en regard de l'arrêté d'approbation du 4 février 1999 ;
- Le *Projet de la Ville de Bruxelles* qui présente le projet global pour la Ville de Bruxelles ainsi que les différents enjeux par quartier. Ce document précise ainsi les zones d'action prioritaires ainsi que les principaux moyens et mesures qui seront mis en place au cours de la législature. En *annexe* de ce document est repris sous forme de tableaux l'ensemble des mesures par domaine d'activité.

Document 4 : **Lignes de force :** Ce document doit permettre au lecteur de prendre connaissance du Projet de Plan de la Ville de Bruxelles. Il présente ainsi les principaux enjeux et défis de la Ville de Bruxelles et les principales mesures par quartier ou domaine d'étude que la Ville souhaite développer. Ce document est accompagné de trois cartes de synthèse, dont l'objectif affirmé est une intégration des politiques à mener.



2 CONTENU ET ORGANISATION DU DOCUMENT

Le présent document constitue le projet final du Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles. Ce document a donc pour objet de formuler un programme d'actions reflétant les intentions de la Ville dans le cadre de sa politique globale d'investissements et de gestion, en se basant sur le dossier de base et l'arrêté du Gouvernement régional approuvant celui-ci.

Ce document permet ainsi d'identifier et de préciser les priorités et accents du Plan Communal de Développement à la lumière des éléments contenus dans le dossier de base.

La structure du présent document est la suivante :

- La première partie a pour objectif principal de présenter de manière globale le « Projet de Ville ». Il développe ainsi les grands enjeux et défis applicables à l'ensemble du territoire de la Ville de Bruxelles ainsi que des enjeux et objectifs plus localisés, se rapportant plus spécifiquement à certains quartiers. Ce chapitre permet ainsi de faire ressortir les inter-relations et la transversalité des politiques sectorielles.
- La deuxième partie présente le Projet de Plan par domaines d'étude. Cette partie du document ne se veut pas exhaustive ; elle présente pour chaque politique sectorielle un diagnostic, suivi des objectifs poursuivis par la Ville en la matière ainsi que diverses mesures qui apparaissent comme prioritaires ou significatives.
- En annexe, sont repris les « tableaux de bord » par politique sectorielle reprenant l'ensemble des objectifs et mesures. Ces tableaux reprennent les éléments suivants :
 - L'objectif principal directement lié à la politique concernée ;
 - Les objectifs ou buts secondaires ;
 - Les mesures générales à mettre en œuvre pour concrétiser ces objectifs ;
 - Les mesures particulières ou par quartier¹ ;
 - Une ventilation des actions en mesures d'organisation, en mesure d'investissement et en mesures réglementaires, comme stipulé par l'arrêté du 7 décembre 95 fixant le contenu du PCD ;
 - Une prise en compte du caractère novateur ou non de la mesure, par rapport aux politiques déjà menées par la Ville de Bruxelles. Elles ont ainsi été identifiées comme mesures « nouvelles », à « renforcer » ou à « poursuivre »² ;
 - Une identification des acteurs concernés et en particulier le « pilote » qui sera amené, à terme, à gérer ou financer la mesure ;
 - Une évaluation des échéances de mise en œuvre, tenant compte des moyens, des procédures, des urgences, ...³
 - La contribution (non évaluée) ou non au budget de la Ville et le type de secteur concerné.

¹ Afin de faire ressortir leur caractère prioritaire ou important vis-à-vis d'autres mesures plus secondaires, certaines mesures (qu'elles soient générales ou particulières) sont reprises en gras et majuscules.

² Il est évident que ce sont les nouvelles mesures à mettre en œuvre qui constituent pour la Ville un enjeu majeur pour l'avenir et qui auront le plus d'impact sur une modification de sa gestion future.

³ Cet élément tient plus compte d'une certaine logique de réalisation que de réelles priorités politiques. Ainsi, l'urbanisation d'une zone met plus de temps (contacts promoteurs, plans réglementaires, acquisitions éventuelles, expropriations, ...) que la rénovation du patrimoine appartenant à la Ville.



3 UN PLAN COMMUNAL INSCRIT SOUS LE SIGNE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Depuis plusieurs années déjà, la Ville de Bruxelles a adhéré ou souscrit à différents groupes de réflexion ou projets ayant pour objet l'environnement urbain et l'aménagement du territoire des métropoles. Il s'agit notamment de l'Agenda 21, du « réseau Métrex » ou de la charte d'Aalborg.

Le Réseau Métrex fut fondé lors de la Conférence des régions Métropolitaines à Glasgow en avril 1996 par des représentants de la plupart des régions et aires métropolitaines d'Europe. Métrex est un réseau de praticiens qui partagent un intérêt commun pour l'aménagement du territoire des métropoles. La raison d'être du réseau est double :

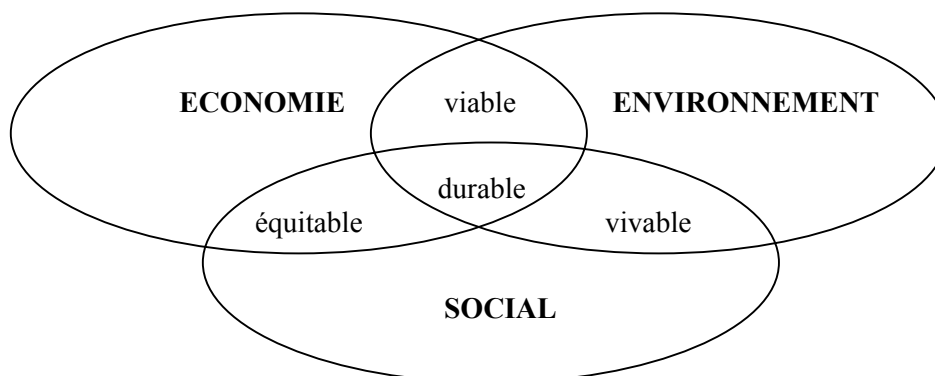
- favoriser l'échange de savoir parmi les praticiens sur des problématiques stratégiques d'intérêt commun ;
- mettre en valeur la dimension de la métropole dans la planification de l'espace communautaire ;

La charte d'Aalborg a quant à elle été adoptée par les participants à la Conférence européenne sur les villes durables qui s'est tenue à Aalborg, Royaume du Danemark, le 27 mai 1994. Cette charte adopte la notion et les principes de la durabilité. De manière générale, les objectifs défendus sont la préservation du capital naturel, la promotion de la justice sociale, la diminution des besoins de mobilité et la non contamination des écosystèmes.

Dans ce cadre, la Ville de Bruxelles a souhaité articuler son Plan Communal de Développement autour du principe du développement durable. Il convient cependant de bien définir les principes et les objectifs poursuivis par la Ville. Le développement durable doit être défini ici comme étant celui qui permet de rencontrer les besoins des populations actuelles sans compromettre ceux des générations futures. Cette durabilité s'applique tant sur les domaines économiques, sociaux qu'environnementaux.

Le projet de Ville s'appuiera ainsi sur le concept du développement durable et sur ses trois principes suivants :

- Le principe de solidarité, entre les peuples, les voisins, les générations futures ;
- Le principe de précaution : se donnant la possibilité de revenir sur des actions quand on n'est pas sûr de leurs conséquences ;
- Le principe de participation : en associant la population aux prises de décision.





LE PROJET DE VILLE



1 PROJET DE VILLE

1.1 CONSTAT DE DEPART

Le diagnostic global a permis de mettre en évidence un certain nombre de réalités ou de grandes tendances pour le territoire de la Ville.

La Ville de Bruxelles occupe, au sein de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Belgique, une position centrale privilégiée. Si le centre historique de la Ville correspond à l'ensemble du Pentagone, son territoire s'étend largement du Nord au Sud de la Région et résulte d'extensions successives. Par conséquent, la Ville présente des paysages multiples, aux quartiers très variés et offre ainsi un éventail très diversifié de lieux de résidence et d'activités.

Certains quartiers n'en présentent pas moins des caractéristiques similaires qui nécessitent des politiques spécifiques appropriées.

Ainsi, l'Ouest et le Sud du Pentagone, le Sud de Laeken (sud du chemin de fer) et le Quartier Nord (côté logements sociaux et ancienne urbanisation) présentent beaucoup de similitudes en terme de population, de bâti, de mixité des fonctions. Il s'agit certainement des zones les plus fragiles où se concentrent une population souvent défavorisée, un bâti ancien dégradé, des sites d'activités économiques désaffectés, un manque de verdurisation, des espaces publics dévalorisés, un sentiment d'insécurité (réel ou non). Par ailleurs, à part quelques rares cas de redéveloppement, le marché privé se désintéresse de ces zones.

Les quartiers à forte concentration administrative sont sans nul doute l'Est du Pentagone, le quartier Léopold-Schuman et à un autre titre⁴ le quartier Nord (côté Pentagone). Ces zones cumulent une forte baisse de la population et des symptômes propres à une trop grande monofonctionnalité. Le bâti traditionnel y a été mis à mal, les bureaux des années '60 deviennent techniquement et esthétiquement obsolètes. Le fait que la fréquentation de ces zones ne soit pas permanente les rend peu sûres et les problèmes d'accessibilité s'y concentrent ; ces zones ont également tendance à s'étendre sur les îlots de logements limitrophes.

Le quartier des Squares et la zone de l'avenue Louise sont très semblables car ils présentent notamment encore un patrimoine bâti intéressant. Néanmoins, l'implantation de logements est souvent contestée par des fonctions plus fortes tel le bureau qui cherche des bâtiments de qualité et de représentation tout en les rénovant⁵. L'avenue Roosevelt concentre elle spécialement des fonctions de représentation.

Certains quartiers présentent un profil relativement plus stable, avec une population assez mixte et en croissance, un bâti intéressant et préservé, des caractéristiques résidentielles certaines, comme le Nord-Est de Laeken, Neder-Over-Hembeek et Haren. Il faut malheureusement noter que ces quartiers sont assez isolés du reste de la ville (spécialement le centre) et présentent un environnement peu favorable (problèmes de bruit, de proximité de zones industrielles, coupures par de grands axes de communication, paysage parfois déstructuré, peu d'équipements de proximité pour certains).

L'isolement des quartiers les uns par rapport aux autres ou par rapport à de grandes zones vides est une autre caractéristique de la Ville de Bruxelles. Le Nord de la Ville est particulièrement touché avec la

⁴ Contrairement au deux premiers quartiers, il reste encore dans le Quartier Nord des zones à urbaniser et donc la possibilité d'assurer une mixité de fonctions.

⁵ En tout cas durant ces dernières années et à l'exception des tours de l'avenue Louise.



zone du canal et le site de Tour et Taxis, le Heysel et le Domaine Royal, la gare de Bruxelles-Formation, le site de l'Hôpital Militaire et la zone de l'OTAN et d'Eurocontrol. Au Sud, le Bois de La Cambre et le site de l'ULB sont des zones d'équipements certes très utiles mais dont l'intégration au tissu nécessite une réflexion appropriée. La « zone neutre » et le site du Mont des Arts, le parc du Cinquantenaire, constituent d'autres sites non habités, qui isolent davantage les quartiers que de les unir. L'intégration au tissu urbain de ces grands équipements urbains ou de ces zones d'urbanisation potentielle est à étudier spécialement.

1.2 LES DEFIS DE LA VILLE DE BRUXELLES

Ce constat de départ permet certainement de mettre en évidence certains enjeux et défis propres à la Ville de Bruxelles et qui amorcent un projet global pour la Ville. Afin de relever ces défis et de répondre aux attentes de sa population, la Ville a dégagé une série d'objectifs généraux et de politiques sectorielles à mettre en œuvre. Ces dernières contribuent chacune à la réalisation du Projet de Ville, tenant compte des spécificités des différents quartiers. Il sera donc essentiel de toujours tenir compte de la transversalité et des interactions qui existent entre les différentes politiques, de manière à réaliser un Projet de Ville.

Dans le cadre d'une politique de retour des habitants en Ville, la présence de certains quartiers concentrant à la fois une population défavorisée, un bâti dégradé et présentant de nombreux sites économiques désaffectés, pose des difficultés mais offre aussi de réelles potentialités. L'un des enjeux majeurs de la Ville de Bruxelles est de parvenir dans ces quartiers à **recomposer le tissu urbain en y revitalisant /diversifiant l'habitat**. Cet objectif touche de nombreux domaines d'études : si les politiques sociales et de population sont primordiales, il convient tout autant d'agir au niveau des politiques immobilière, environnementale, d'embellissement, de mobilité ou d'équipements. De manière générale, une des priorités de la Ville est la réaffectation ou la reconversion des terrains ou immeubles vides ou non-construits qui composent souvent ces quartiers. Certains sites sont emblématiques : c'est notamment le cas de la Cité Administrative de l'Etat ou de la Caserne Prince Albert dans le Pentagone, du site de Tour & Taxis au Quartier Nord ou de l'Hôpital Militaire (en partie) à Neder-Over-Heembeek. Ces différents sites sont porteurs de projets pour la Ville de Bruxelles et doivent permettre la réinsertion de logements diversifiés dans ces quartiers. Ces opérations permettront également de relier à nouveau certains quartiers plus vivants entre eux. Dans le cadre de ces opérations, la Ville de Bruxelles veut également favoriser la mixité sociale des logements et diversifier la typologie des logements.

Par ailleurs, la vitalité économique de la Ville de Bruxelles a une influence considérable sur la viabilité de certains quartiers. Le second enjeu pour la Ville est ainsi de **soutenir un développement d'activités économiques, sociales et de loisirs équilibrés**. Que ce soit comme acteur direct via la Société Régionale du Port de Bruxelles, le « Centre Européen de Fruits et Légumes » ou l'asbl « Parc des Expositions » du Heysel, comme acteur social (notamment via l'instruction publique ou sa politique sociale et les services d'aide aux personnes) ou encore comme acteur réglementaire (notamment via les permis d'urbanisme et d'environnement), la Ville se doit d'être porteur du développement d'activités diversifiées et intégrées. Néanmoins, il importe tout autant que ce développement ne nuise pas à la viabilité résidentielle des quartiers et profite au contraire directement à la population bruxelloise. Dans ce cadre, certaines formes de mixité des fonctions doivent être encouragées dans tous les quartiers. Ainsi, si la Ville entend poursuivre sa politique d'accueil des fonctions nationales et internationales et assurer son rôle de capitale, elle entend tout autant en contrôler les effets induits risquant d'entraîner des déséquilibres. A cet égard, si le rôle de centralité du Pentagone doit être renforcé et rester ainsi le lieu du pouvoir, de la vie culturelle, touristique et de loisirs, il doit également et surtout (re)devenir, plus qu'aujourd'hui, un lieu de vie, un lieu d'habitat pour différentes catégories de population.



Enfin, il est primordial que cette dynamique s'inscrive dans le cadre d'une politique de **développement durable**. Trop longtemps, le rôle de représentation de la Ville de Bruxelles et son développement économique se sont faits notamment aux dépens de ses qualités d'habitat, patrimoniales ou environnementales, avec pour effet majeur un important exode vers la périphérie des classes de population aisée et des jeunes couples avec enfants et une paupérisation croissante de la ville. Si de nombreux efforts ont déjà été entrepris depuis plusieurs années pour inverser cette tendance, ces derniers doivent être renforcés et étendus progressivement à l'ensemble du territoire de la Ville. Dans ce cadre, les politiques en matière d'environnement, de mobilité ou d'embellissement des espaces publics doivent concrétiser le Projet de Ville. **La qualité de vie en ville devient ainsi une préoccupation essentielle de la Ville de Bruxelles.** Que ce soit au niveau environnemental, par une lutte accrue contre les nuisances et pollutions, au niveau du bâti, par la protection du patrimoine et des caractéristiques du bâti ou au niveau de la mobilité, par la mise en oeuvre des plans de circulation du Pentagone, du Quartier Nord-Est et du Bois de la Cambre et par une place privilégiée accordée aux transports publics urbains, suburbains et interurbains et aux modes de transports non-motorisés, la Ville souhaite rendre à **la rue ses fonctions d'espace de vie et de lieu de rencontre** tout autant que celle de lieu de déplacement. Elle s'attachera donc à poursuivre le processus de rénovation et de requalification de ses espaces publics. De plus, les espaces verts feront également l'objet de gros efforts, que ce soit au niveau de leur entretien ou des animations sociales et culturelles, mais aussi au niveau de la réalisation d'un maillage vert communal ou de la création de nouveaux parcs urbains de proximité.

1.3 LES ENJEUX ET POLITIQUES A MENER PAR QUARTIER

Comme évoqué ci-dessus, ce projet de Ville se décline différemment suivant la situation spécifique de chaque quartier. Ce paragraphe a donc pour objet de développer succinctement les enjeux qui leur sont propres et les grandes orientations des politiques à poursuivre ou engager.

1.3.1 LE PENTAGONE

L'avenir du Pentagone se situe sans nul doute dans un nouvel équilibre au niveau de la vie locale, entre ses habitants, ses commerces, ses équipements administratifs, économiques, culturels et scolaires et tout ce qui est nécessaire au bon fonctionnement du centre d'une ville qui est aussi capitale nationale et internationale. Il est ainsi indispensable de placer son histoire, ses habitants, ses richesses et ses potentialités au centre de ce projet. C'est au départ de sa vitalité urbaine, de son animation, de son patrimoine bâti et foncier, de ses grands équipements et de son excellente accessibilité que le projet de ville est développé.

Un défi privilégié de revitalisation du centre historique de la ville a été engagé spécialement en 1995 avec la mise place au département Urbanisme de la Ville d'une équipe de spécialistes (la Délégation au Développement du Pentagone) œuvrant pour la promotion et la recomposition de la vitalité urbaine du centre-ville. Différentes mesures significatives au niveau des logements, de la mixité des fonctions, du patrimoine bâti ou de l'embellissement des espaces publics concourent à ce projet. Il importe de poursuivre ce projet et d'initier de nouvelles actions, en particulier à propos des niveaux vides au-dessus des commerces, de la reconversion d'immeubles de bureaux obsolètes ou de l'amélioration de l'environnement des intérieurs d'îlots et des espaces publics.

La réaffectation des immeubles vides et des terrains non-bâties constitue un des objectifs majeurs au niveau du Pentagone. Il s'agit ainsi d'optimiser les outils de lutte contre les biens fonciers/immobiliers à l'abandon, en particulier :

- par l'application progressive de taxes en fonction de la durée d'abandon des immeubles ou terrains ;
- par la poursuite de la Bourse d'achats collectifs d'immeubles ;



- par le développement de la coordination interdépartementale de lutte contre les chancres ;
- en poursuivant un travail de sensibilisation, notamment via les contacts proactifs avec les propriétaires et les investisseurs.

Par ailleurs, un autre enjeu important pour le Pentagone est de retrouver des habitants et donc des logements dans tous les quartiers. Dans ce cadre, quelques opérations localisables apparaissent comme des enjeux capitaux pour le centre-ville. Il s'agit bien souvent de rendre au quartier la fonction logement qui en a été presque totalement gommée, surtout au profit de la fonction administrative. Les zones d'intervention prioritaire en matière foncière et immobilière sont les suivantes :

- La reconstruction, à front du boulevard Pacheco, le long de la Cité Administrative de l'Etat, ainsi que sur la dalle, dans l'axe de la rue du Congrès, d'un ensemble mixte de logements de qualité et de grandes infrastructures. En ce qui concerne la Cité Administrative de l'Etat (CAE) proprement dite, elle devrait être partiellement reconvertie en logements. Si une étude de faisabilité doit être menée au préalable au niveau des sources possibles de financement de cette opération, la CAE a déjà fait l'objet de projets d'études au niveau fédéral.
- Le site de la Caserne Prince Albert sera reconstruit en logements de qualité et en bureaux. Le projet sera conçu selon une densité raisonnable pour attirer une population stable. Par ailleurs, l'accord de coopération entre la Région et l'Etat sur ce site prévoit la reconstruction du terrain non-bâti bordant la rue Montagne de la Cour en logements aux étages.
- Le terrain de la rue du Damier, derrière l'Innovation, constitue presque la seule opportunité de réintroduire la mixité dans le quartier du Marais : il s'agit de créer à cet endroit un nouveau pôle de logements pour rétablir, de pair avec la création d'un ensemble de logements au boulevard Pacheco, un nouveau cordon habité dans le nord-est du Pentagone, reliant le quartier Notre-Dame-aux-Neiges et les boulevards du centre.
- Un front bâti de logements le long du front sud du boulevard de l'Impératrice, entre le carrefour de l'Europe et la rue de la Montagne, afin de rendre le tissu plus cohérent (îlot fermé).

Les ensembles de logements sociaux du Pentagone nécessitent également une attention particulière. Les conditions de logement et les qualités du bâti y sont souvent de plus en plus problématiques. Une analyse approfondie devra permettre, pour chaque ensemble de logements sociaux, de définir le meilleur moyen d'y améliorer les qualités d'habitat ; les solutions pouvant aller de la démolition/reconstruction – selon un schéma à dimensions plus humaines – à l'intégration dans un projet de rénovation et d'amélioration par phases.

Enfin, plusieurs mesures devraient également concourir à protéger le logement, à rétablir la mixité des fonctions dans tous les quartiers du Pentagone et à restructurer ainsi le tissu urbain du centre-ville :

- La Ville de Bruxelles a ainsi délimité une zone de renforcement du logement (voir carte n°3). Cette zone, qui recouvre en partie l'est du Pentagone, constitue un « périmètre d'action prioritaire » dans laquelle seront menées diverses mesures, de type réglementaire (PPAS) ou non, visant à réintroduire du logement dans ces quartiers et à établir une mixité fonctionnelle et sociale ;
- La Ville entend également poursuivre fermement l'application des charges d'urbanisme dans le Pentagone.



1.3.2 LE QUARTIER NORD

A proximité directe du cœur de la ville, le développement du Quartier Nord constitue un enjeu important pour la Ville mais également pour le développement de la Région en général. A la suite des destructions des années '60, le quartier a été totalement déstructuré, laissant la place à un nouveau pôle administratif et à de nombreux terrains désaffectés. L'héritage de ces destructions laisse toutefois encore aujourd'hui l'opportunité de **recréer au Quartier Nord un nouveau quartier mixte desservi par des zones vertes suffisantes**. Ce projet passe par la rénovation programmée des quartiers anciens et par une limitation de la capacité d'accueil en nouveaux bureaux. En d'autres termes, il convient de définir un nouveau cadre urbain cohérent tout en parvenant à concilier les échelles locale et métropolitaine (Espace Nord, CCN,...).

La rénovation des quartiers anciens passe par la mise en œuvre de Contrats de Quartier, en l'occurrence la poursuite du Contrat de Quartier Harmonie-Anvers. Il s'agit notamment de réimplanter de l'habitat à proximité du Pentagone et de faire de la chaussée d'Anvers un axe de logements continu entre le vieux et le nouveau Quartier Nord. Ces opérations de rénovation devraient permettre **d'accroître la population en augmentant le parc de logements et en améliorant l'attractivité du quartier**. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée à la mixité sociale des logements en maintenant le logement bon marché existant et en développant du logement moyen. Un effort important doit être également réalisé (envers la population défavorisée du quartier) au niveau de l'emploi local. Il convient de développer celui-ci en renforçant notamment certaines formes de mixité logements/entreprises.

La réorganisation du quartier et de ses espaces publics en particulier se fera autour d'espaces verts, intégrant en tout ou en partie l'actuel parc Maximilien. Un effort important doit également être réalisé à l'égard des jeunes du quartier par la création d'infrastructures. Il convient donc d'aménager les espaces publics du quartier afin de rendre une certaine attractivité et une image positive au Quartier Nord en tant que quartier d'habitat. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée aux abords du canal, en particulier autour des bassins Béco et Vergote. La Ville souhaite de la sorte valoriser le paysage du canal et du pont et mettre en évidence les activités du port. Dans ce cadre, les abords du bassin Béco ont notamment déjà été partiellement aménagés en espaces de promenade et de détente, par les soins du Port de Bruxelles.

Au niveau administratif, le pôle de bureaux du quartier est directement lié à la gare du Nord. La Ville souhaite limiter la capacité d'accueil en nouveaux bureaux à 90.000 m² (comme maximum absolu) au niveau de la ZIR n°1 -Héliport même si le PRAS a maintenu la capacité d'accueil à 150.000 m². La Ville désire situer préférentiellement les fonctions administratives et les équipements métropolitains à proximité du boulevard Roi Albert II et le long d'espaces structurants importants. La Ville entend également poursuivre fermement l'application des charges d'urbanisme dans le Quartier Nord.

Au niveau des déplacements, une attention particulière sera accordée aux transports publics, aux cyclistes et aux piétons.

Enfin, l'autre grand enjeu du Quartier Nord porte certainement sur **la reconversion du site de Tour & Taxis en pôle économique et culturel métropolitain** en portant une attention particulière au contexte social et économique local. Par ailleurs, un espace vert de ±3ha devrait y être aménagé ainsi que des logements pour au moins 30.000m². Un PPAS est actuellement à l'étude à la Ville de Bruxelles.



1.3.3 LE QUARTIER NORD-EST

La revitalisation de l'habitat au Quartier Nord-Est apparaît comme un objectif majeur dans la lutte contre l'exode de certaines franges de population et l'isolement des zones d'habitat. Que ce soit via l'élaboration ou l'abrogation de PPAS privilégiant la fonction d'habitat⁶, l'imposition (suivant les cas) de charges d'urbanisme affectées seulement aux logements ou la protection/mise en valeur des intérieurs d'îlots, la Ville de Bruxelles sera très attentive au respect de ces obligations. **La requalification et le développement d'un nouvel axe fort d'habitat le long de la chaussée d'Etterbeek** devrait contribuer à cette revitalisation, reconnectant ainsi des quartiers vivants entre eux. Cette politique à l'égard des habitants doit être accompagnée d'autres types de mesures, en particulier au niveau des équipements : il s'agit notamment pour la Ville de Bruxelles de promouvoir l'ouverture aux habitants du quartier de certains équipements culturels, sociaux, sportifs,...

Par ailleurs, un travail de protection et de promotion des atouts du Quartier Nord-Est doit être réalisé. Il s'agit d'y développer les activités culturelles, spécialement autour du pôle du Cinquantaire et du parc Léopold et de mettre en valeur son patrimoine architectural et paysager. La rénovation profonde des parcs Léopold et du Cinquantaire apparaît ainsi comme prioritaire. A ce propos, il s'agit tout aussi bien de protéger la diversité végétale, de mettre en valeur leurs caractéristiques patrimoniales et paysagères, que d'augmenter le nombre d'entrées piétonnes ou de lutter contre le stationnement en surface.

Quant au quartier (essentiellement de bureaux) Schuman-Léopold, il nécessite d'être requalifié : il s'agit de **stopper le développement des bureaux et d'encourager une requalification de ce centre d'affaires** en renforçant son image de marque, spécialement en fonction d'une rénovation des espaces verts, des intérieurs d'îlots et des autres espaces/axes structurants (en particulier la rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek) et d'une accessibilité fortement améliorée en transports en commun (projet RER, nouveaux axes forts de surface,...). Même si le rôle principal et symbolique du pôle européen du Quartier Nord-Est doit être confirmé, il convient toutefois d'éviter un regroupement unilatéral des institutions européennes dans le quartier au profit de pôles existants ou de nouveaux développements européens sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale.

La Ville entend également poursuivre fermement l'application des charges d'urbanisme dans le Quartier Nord-Est.

1.3.4 LAEKEN ET LE HEYSEL

Laeken doit retrouver une identité positive comme quartier résidentiel agréable à vivre d'une part mais aussi comme pôle économique. Ici aussi, l'amélioration de l'état du bâti apparaît comme un objectif premier. A cet égard, il convient de lutter contre la polarisation nord-sud croissante de Laeken. Afin d'éviter la taudification du sud de Laeken, 4 zones d'action prioritaire au niveau de l'amélioration de l'habitat ont été définies ; par ordre successif : le sud du chemin de fer, le vieux Laeken, Delva-Fransman, la Cité Modèle. Il convient notamment d'y concevoir des aires de jeux et des espaces publics de proximité. Des efforts importants doivent également y être engagés au niveau social, que ce soit par la poursuite des initiatives réussies du volet social du contrat de quartier Marie-Christine et la mise en œuvre du contrat de quartier Palais Outre-Ponts, par le soutien de la « maison laekenoise de l'emploi » ou la promotion de cours destinés aux adultes. La Ville souhaite également qu'un nouveau contrat de quartier soit engagé à l'ouest de Laeken.

Laeken bénéficie de nombreux pôles d'attraction et d'équipements d'intérêts divers (stade Roi Baudouin, Palais des Expositions, Domaine Royal, place Bockstael,...). La Ville de Bruxelles est

⁶ En particulier, les deux PPAS sis de part et d'autre de la place Jean Rey sont à abroger tandis qu'il convient d'en élaborer de nouveaux dans les parties d'îlots Van Maerlant – Pascale-Toulouse – de Lallaing non encore couverts par un PPAS.



soucieuse d'intégrer au mieux ces grands équipements à la structure laekenoise et de veiller à son développement harmonieux. Il s'agit de diminuer l'effet de barrière induit notamment par le « rond-point » du Gros Tilleul, le Domaine royal ou l'avenue des Croix de Feu et de créer une interaction plus forte entre ces différentes composantes, qu'elles soient économiques, patrimoniales, culturelles, écologiques,... Dans ce cadre, le Projet de Plan recommande vivement la mise en place de promenades découvertes du patrimoine laekenois⁷ et de liaisons vertes entre les différents pôles que sont principalement les parcs de Laeken et d'Osseghem.

Le plateau du Heysel constitue une problématique à part entière. L'objectif principal est **de rendre au Heysel une identité et une cohérence afin d'assurer son rayonnement régional, national et international**. Il convient ainsi d'élaborer un schéma directeur et de mettre en place une structure de concertation regroupant les différents acteurs afin de mener une gestion globale et intégrée du plateau. Il est en effet essentiel de garder à l'esprit la cohérence globale du site et une approche transversale entre les différentes politiques et mesures à mettre en œuvre. **Un schéma directeur et un plan de mobilité seront établi pour le Heysel**, tenant compte des exigences du Parc des Expositions, de l'Atomium, et du futur Centre international des Congrès. Ainsi, les nouveaux projets devront allier des objectifs en matière de mobilité et de stationnement, en matière d'aménagement des espaces publics ou d'un cadre vert structurant le site dans son ensemble. Ce développement devra également préserver les qualités résidentielles des quartiers environnants.

1.3.5 LE QUARTIER SUD

En ce qui concerne le « Quartier Sud », il convient sans doute de différencier d'emblée l'avenue Louise proprement dite des quartiers Roosevelt, Vert Chasseur et les îlots adjacents à l'avenue Louise.

L'affectation en Zone d'Intérêt Régional de l'avenue Louise au PRAS soutient la mise en place d'un projet global de réaménagement ; spécialement de cette avenue. Au niveau du bâti, l'objectif premier sera certainement la réoccupation des nombreux immeubles vides en y favorisant au maximum la fonction résidentielle (par la reconversion ou la construction de logements) et en contrôlant la fonction tertiaire. Par ailleurs, le projet de réaménagement devra veiller à rendre son lustre à cette avenue, en attachant une attention toute particulière à la qualité de l'espace public et à la mobilité, dans la lignée des recommandations de l'étude d'incidences du PPAS.

Les quartiers Roosevelt et Vert Chasseur ainsi que les îlots adjacents à l'avenue Louise conservent un bâti de qualité et une attractivité résidentielle tangible. Il s'agit donc de la valoriser/ préserver, spécialement en maîtrisant la diffusion du petit bureau et le développement des ambassades, et en gérant le stationnement en faveur des habitants.

Quant au Bois de la Cambre, il nécessite une revalorisation importante qui concilie ses fonctions écologiques, paysagères, récréatives et de déplacements, tout en le rendant plus accessible aux habitants de tous les quartiers riverains.

1.3.6 NEDER-OVER-HEEMBEEK

Neder-Over-Heembeek est certainement un quartier où il est possible **d'assurer une certaine croissance de la population, en particulier par la mobilisation de vastes terrains à bâtir**. Pour encourager cette politique, un répertoire de tous les terrains vacants affectés au logement sera élaboré. Des terrains vacants, propriétés de la Ville, seront lotis et rentabilisés de manière à donner l'exemple et produire un effet d'entraînement sur tout le quartier. Ce développement devra se faire dans le respect du cadre vert existant ; il implique également la création d'équipements de proximité

⁷ Cette mesure viserait à établir une promenade qui relierait les différents espaces publics entre eux afin de mettre en place un maillage piéton. La promenade suivante pourrait être établie : de la place Bockstael via la rue Léopold I à l'église Notre-Dame et ensuite via le cimetière et la drève Sainte-Anne ou l'avenue du Parc Royal vers le Heysel (à travers les parcs) ou vers le Pavillon chinois et la Tour japonaise.



complémentaires, la redynamisation du noyau commercial « Vekemans » et la maîtrise du trafic de transit. Ces mesures devraient concourir à créer à Neder-Over-Heembeek une identité qui lui est propre et à maintenir les caractéristiques paysagères et les perspectives semi-rurales du quartier.

Par ailleurs, Neder-Over-Heembeek dispose de deux sites importants qui constituent des opportunités de développement à plus long terme : il s'agit d'une part de la reconversion de l'Hôpital Militaire au nord et d'autre part de l'« entonnoir » au sud.

Neder-Over-Heembeek souffre d'un relatif isolement du reste de la Ville. **Son désenclavement, que ce soit au sud, à l'est ou à l'ouest est un des objectifs majeurs du Projet de Plan.** L'offre en transports en commun devrait y être significativement améliorée (une liaison supplémentaire par tram au moins est notamment à étudier) tandis qu'au niveau du système routier, l'axe formé par l'A12, les avenues Van Praet et des Croix de Feu doit être repensé dans son rôle mais aussi dans sa forme et dans ses points de jonction avec la ville. Le pont Van Praet-Teichmann doit être partiellement réaménagé en surface pour rendre les espaces plus sûrs et accorder une place décente à toutes les catégories d'usagers, facilitant certains échanges.

1.3.7 HAREN

Bien plus encore que Neder-Over-Heembeek, Haren est très isolée du reste de la Ville et son seul tracé viaire « villageois » ne permet pas d'assurer son développement harmonieux. Pour résoudre la problématique de déplacements et de développement dans la zone de Haren, il convient en urgence d'**élaborer un schéma directeur et de déplacements** tenant compte des éléments suivants :

- la nécessité de désenclaver les zones industrielles nord et administrative dont le développement est prévu au Dobbelenberg (ouest de la chaussée de Haecht).
- La problématique de l'OTAN, de son extension vers le site de l'ancienne zone militaire chaussée de Haecht, et de ses liaisons avec les transports en commun, le ring et l'aéroport.
- L'installation d'un pôle d'échange à Haren (chemin de fer) et des dessertes à assurer vers les zones d'habitation et d'emplois situées aux abords.
- Le développement (ZIRAD du PRAS) de la Gare de Formation en un pôle de mixité avec liaisons ferrées et routières y afférentes.
- Le passage éventuel d'une ligne TGV et d'un terminal dans la Gare de Formation.

Haren dispose d'importantes possibilités de construction de logements neufs, notamment via la réalisation nécessaire de nouvelles rues destinées à dédoubler les rues de Verdun et Harenheyde. Cela devrait permettre de **renforcer son attractivité résidentielle et d'augmenter ainsi sensiblement sa population**. L'attractivité du quartier reste néanmoins affaiblie par les conditions environnementales, en particulier les nuisances sonores liées au trafic aérien⁸ et ferroviaire. De gros efforts en ce domaine doivent être poursuivis⁹, de façon à ne pas constituer un obstacle au développement du quartier. Là aussi, il s'agira de répertorier les terrains à bâtir et à lotir vacants. En ce qui concerne les propriétés de la Ville, des permis de lotir seront envisagés.

Au niveau économique, la Ville souhaite **conforter un pôle d'emplois high-tech sur le Dobbelenberg et l'OTAN, notamment en améliorant l'accessibilité du site** (en prolongeant la ligne de tram 55, par la prise en compte des deux haltes de chemin de fer inter-connectées dans le futur réseau RER,...). Dans ce cadre, la chaussée de Haecht devrait constituer un rôle d'interface entre les quartiers habités et les zones d'activité économique. Il s'agit notamment d'y confirmer ou de créer des poches de logement et d'équipements de proximité.

⁸ Les récents arrêtés bruits ont semble-t-il permis de réduire significativement les nuisances sonores pendant la nuit.

⁹ Notamment en complétant les écrans verts ou les murs anti-bruit le long des lignes de chemin de fer.



1.3.8 LE CANAL, LES ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORT

Au niveau des activités industrielles, situées essentiellement le long du canal, la Ville de Bruxelles s'engage à conforter l'affectation prévue au Plan Régional d'Affectation du Sol et reprise dans le plan de gestion du Port de Bruxelles, dont la Ville est actionnaire. Il s'agit donc de défendre l'importance internationale du Port de Bruxelles, en développant notamment sa plate-forme multimodale, un centre de logistique urbaine en extension des installations T.I.R. et en évitant que les surfaces portuaires ne soient remplacées par d'autres fonctions.

La Ville souhaite également que l'axe Dobbelenberg-Witloof soit réaménagé et partiellement déplacé, de façon à créer une liaison lisible entre l'avenue de Vilvorde et la chaussée de Haecht tout en se greffant à l'avenue de la Woluwe, là où le territoire de la Ville s'en rapproche. Cela permettra de viabiliser de nouveaux terrains industriels.

Enfin, le site de Bruxelles-Formation constitue une réserve foncière et un potentiel de développement très important. A l'heure actuelle, la Ville souhaite préserver ses potentialités futures, notamment au niveau de son accessibilité. Par ailleurs, avant d'envisager le développement d'un nouveau pôle majeur d'emplois sur le site, la Ville souhaite que soient confortés les autres pôles forts de la Région. Une réflexion globale sur ce site doit par ailleurs être menée, associant la Région, les Communes concernées et la SNCB. Les aspects opératoires et programmatiques ne pouvant être dissociés, c'est une démarche de schéma de développement qui devra être initiée, préalablement à l'élaboration d'un ou plusieurs PPAS.



PROJET DE VILLE PAR POLITIQUE SECTORIELLE



1 UNE VILLE HABITEE, STABLE ET SOLIDAIRE

1.1 LES SPECIFICITES DE LA POPULATION ET DES QUARTIERS DE LA VILLE DE BRUXELLES

1.1.1 LA POPULATION BRUXELLOISE

La Ville de Bruxelles a connu, durant les trente dernières années, un important exode de population. Cette tendance, propre à la Région dans son ensemble, est essentiellement tributaire du solde migratoire. Elle confirme en cela un phénomène de suburbanisation commun à presque toutes les grandes villes. Cependant, depuis 1995, le chiffre de population semble s'être stabilisé à la faveur des nombreuses actions entreprises par la Ville pour enrayer ce phénomène. En janvier 2000, la population totale de la Ville de Bruxelles s'élevait à 133.808 habitants.

Toutefois, cette évolution doit être relativisée car les mouvements de population ne se déroulent pas de façon uniforme sur l'ensemble du territoire de la Ville. Les quartiers les plus touchés par le déclin démographique sont l'Est et Nord-Est du Pentagone ainsi que le sud du quartier Nord-Est. Ces quartiers ont quasiment été vidés de leurs habitants au profit de bureaux et/ou de grands équipements. Le quartier Louise a également été atteint par ce phénomène. A l'opposé, la population continue à augmenter dans certaines zones de l'Ouest et du Sud du Pentagone, à la faveur d'opérations de revitalisation. Néanmoins, c'est le Nord de la Ville de Bruxelles qui connaît la croissance démographique la plus forte, en particulier le quartier Nord, Neder-Over-Heembeek, Haren et le sud de Laeken. Le Pentagone et Laeken concentrent la majorité des Bruxellois avec respectivement 30 et 34% de la population.

Les quartiers les plus denses de la Ville de Bruxelles se rencontrent dans les Marolles et la partie ouest du Pentagone (jusqu'à 216 hab./ha), dans une partie du quartier Mutsaard (234 hab./ha), à Laeken (108 hab./ha hors Domaine Royal et Heysel) et même dans le quartier Nord-Est (133 hab./ha pour les quartiers de logements au nord de la zone administrative et du Cinquantenaire). La densité moyenne de la Ville est de 41 hab./ha pour un territoire de 3.260 hectares soit plus de 20% du territoire régional (pour 14% de la population régionale), en raison tout à la fois de l'étendue des espaces verts, de zones d'activités ou d'équipements et ferroviaires.

La Ville de Bruxelles se distingue par une grande mixité de population, que ce soit au niveau nationalité, âge, structure familiale ou catégorie sociale. Ville multiculturelle, elle compte en 1998 sur son territoire près de 33% d'étrangers (28% au niveau régional), essentiellement concentrés dans le quartier Nord (57%) et l'Ouest du Pentagone (50%), appartenant ici surtout aux communautés maghrébine et turque et dans les quartiers Sud (38%) et Nord-Est (45%), surtout des ressortissants européens, américains et japonais. Le solde migratoire négatif issu du départ de la population belge a en effet été en partie compensé par un important apport de population étrangère.

La population est particulièrement jeune dans le Quartier Nord et dans l'Ouest du Pentagone, par contre le Quartier Sud se différencie par une très faible proportion de jeunes. Le clivage entre ces deux quartiers est le même en ce qui concerne la taille des ménages puisque les familles nombreuses se rencontrent dans les deux premiers quartiers tandis qu'une forte proportion de ménages isolés est constatée dans le sud de la Ville.



Autre conséquence de la dynamique de population, la situation économique et sociale de la population de la Ville de Bruxelles s'est dégradée en raison essentiellement du départ des classes moyennes à aisées. Outre l'augmentation des étrangers, en partie non soumis à l'impôt, cette situation pose un problème de recettes fiscales pour la Ville et la Région.

Les revenus les plus faibles se retrouvent massivement dans le Pentagone et la première couronne. La plus grande pauvreté correspond aux quartiers de la vallée de la Senne, le long du canal et des installations ferroviaires. Les profils socio-économiques les plus élevés se retrouvent à Neder-Over-Heembeek, Haren, dans le quartier Nord-Est et dans le Quartier Sud. En terme de revenu moyen par habitant, la Ville de Bruxelles se situe en dessous de la moyenne régionale (7652.47 € par habitant pour la Ville contre 8859.71 € pour la Région).

Pour la Ville de Bruxelles, le nombre de chômeurs s'est plus ou moins stabilisé à près de 10.000 personnes depuis 1995, après une augmentation de plus de 40% par rapport à 1990. Les quartiers les plus durement touchés par le chômage sont le Pentagone, le Quartier Nord et à Laeken, la zone au sud du chemin de fer et le Vieux Laeken. Ces quartiers atteignent un taux de chômage supérieur à 30%. Par contre, le nord de Laeken (Mutsaard en particulier), Neder-Over-Hembeek et Haren possèdent une part de population active occupée nettement supérieure aux autres quartiers de la Ville. La Ville de Bruxelles reste, au niveau régional, une des communes où le pourcentage de minimexés est des plus élevés.

1.1.2 LE LOGEMENT

La Ville de Bruxelles regroupe 14% (environ 66.000 logements) du parc de logements de l'ensemble de la Région bruxelloise, dont 19% de maisons individuelles. Le nombre de logements loué est encore de 68%, même si le nombre de propriétaires occupant leur logement est en nette augmentation (+ 9% entre 1981 et 1991) - ce qui est un signe positif de revitalisation. Enfin, les logements sociaux de la Ville de Bruxelles forment 8% du parc de logements et sont gérés par 5 sociétés locales de logements sociaux.

Comme pour d'autres communes de la première couronne, le niveau de confort des logements situés sur le territoire de la Ville reste faible par rapport à la moyenne régionale. Malgré leur haut potentiel patrimonial, leur relative accessibilité financière et leur proximité à toutes les activités urbaines, les quartiers de la Ville de Bruxelles où sont regroupés les logements les moins bien nantis restent certaines parties de l'Ouest du Pentagone, le sud de Laeken (les quartiers au sud et au nord du chemin de fer) et le Quartier Nord.

D'autres problèmes se posent en matière de logements, comme l'effet négatif engendré par la persistance d'immeubles vides et de chancres (sud de Laeken), la location de logements insalubres, la monofonctionnalité administrative de certains quartiers (Est du Pentagone et Sud du quartier Nord-Est), la fragilisation de l'habitat en bordure des grandes zones administratives (Quartier Nord-Est) la gestion de la mixité, en particulier, ateliers, commerces et logements (sud de Laeken et ouest du Pentagone), la valorisation et l'intégration des cités ou des complexes de logements sociaux (Pentagone, Quartier Nord et nord de Laeken).

Ces problèmes ne sont pas neufs et d'importants efforts ont déjà été consentis par le précédent Collège tant sur le plan financier qu'organisationnel pour revitaliser le territoire de la Ville. En particulier, une équipe spécialisée ayant pour mission la revitalisation du centre-ville, a été mise sur pied en 1995. La « Délégation au Développement du Pentagone » a ainsi mis en œuvre une stratégie de promotion et de revitalisation du Pentagone dans une perspective de développement durable : renforcement du logement, respect du patrimoine architectural et naturel, amélioration du cadre de vie, mixité des fonctions et reconstitution du tissu urbain. Outre le travail général de lutte contre les biens immobiliers à l'abandon, la DDP a mené d'autres actions telles que le projet urbain « Recyclart », des missions de planification (notamment dans le cadre du programme de revitalisation du quartier « Rempart des Moines »), la Bourse d'achat collectif, l'action sur les parkings sauvages, ... Ces différentes actions ont déjà obtenu des résultats non-négligeables sur la revitalisation du Pentagone, même si elles ne se traduisent pas encore par une augmentation du nombre d'habitants. Il s'agit en effet de processus lents



à mettre en route. C'est pourquoi il apparaît important que ces stratégies soient poursuivies et intensifiées.

Au-delà des logements existants et occupés, un recensement minutieux laisse apparaître un potentiel en logement particulièrement important dans le Pentagone où il se traduit principalement par la réoccupation, à court terme, d'immeubles totalement ou partiellement vides et la reconstruction des terrains vacants, via des opérateurs privés en majorité. A moyen terme, la réaffectation partielle de la Cité Administrative de l'Etat constitue un enjeu majeur. Les capacités d'accueil de logements sont aussi importantes au Quartier Nord, à Neder-Over-Heembeek et à Haren même si les conditions environnementales actuelles à Haren sont peu favorables (nuisances sonores et visuelles). La définition préalable de plans d'aménagement dont les contraintes ne sont parfois pas encore connues fait que les échéances à envisager portent les potentiels à moyen voire à long terme.

1.1.3 LA SPECIFICITE DES QUARTIERS

De manière générale, le Pentagone Ouest, le sud de Laeken et le Quartier Nord présentent une population au profil socio-économique fragile et un niveau d'équipements et de confort des logements inférieur à celui des autres quartiers de la Ville. Cette situation n'est pas neuve et de nombreux efforts ont déjà été réalisés par la Ville et d'autres pouvoirs publics. Le Quartier Louise et certaines franges du Quartier Nord-Est apparaissent aussi comme fragilisés et se dégradent notamment à la faveur de l'extension des zones administratives, d'opérations spéculatives. A l'opposé, certains quartiers de la Ville présentent un dynamisme et une croissance forte, en particulier tout le Nord de la Ville.

Toutefois, cette diversité qui distingue la Ville de Bruxelles, encore plus que toute autre commune de la Région, tant en terme de dynamique de population que de logement, constitue un atout considérable. Un des défis majeurs de la Ville de Bruxelles consiste d'ailleurs à assurer un développement harmonieux de cette diversité de populations et de fonctions.

Quelques grandes barrières urbaines (voies de communication ou larges zones infranchissables) apparaissent dans la configuration territoriale de la Ville. Comme barrières urbanistiques, il s'agit notamment de la Cité Administrative de l'Etat, du quartier Léopold-Schuman, du canal, d'infrastructures routières ou ferroviaires, de zones industrielles avec le site de Bruxelles Formation et le site de Tour et Taxis, des zones du Domaine Royal et du site du Heysel ou encore de certains grands parcs. Comme barrières liées à de grandes voies de communication, relevons principalement : l'ensemble du canal notamment en fonction de l'insuffisance du nombre de ponts, les voies ferrées, principalement à Haren et Laeken, de grands axes routiers dans presque tous les quartiers de la ville. Cela entraîne de fortes polarisations entre l'Est et l'Ouest du Pentagone, entre le nord et le sud de Laeken et entre les zones de bureaux et de logements du quartier Nord-Est. Ce phénomène nuit également à la reconnaissance d'une identité globale bruxelloise et les déplacements vers le centre de la Ville en sont d'autant plus contraints.



1.2 UN OBJECTIF FONDAMENTAL : REVITALISER L'HABITAT

Les politiques ayant trait à la population et au logement sont primordiales pour la Ville de Bruxelles. L'importance d'une population en croissance, diversifiée et solidaire n'est plus à démontrer. De même, les effets induits de la suburbanisation (chancres, navettes,...) ont également été maintes fois dénoncés. Toutefois, les évolutions récentes ont montré que, dans la foulée des très nombreux efforts réalisés au niveau de l'habitat, il est possible d'inverser la tendance démographique et de conforter / faire valoir les avantages de la Ville de Bruxelles en termes de qualité de vie et de logement.

La Ville de Bruxelles se donne ainsi pour objectif premier **de satisfaire et d'accroître globalement sa population** en répondant aux demandes des habitants en terme de logement, de sécurité, d'encadrement social, d'environnement, d'équipements de proximité,... Les politiques à mener pour réaliser cet objectif ne se limitent pas au logement ou à la population. Ici encore plus qu'ailleurs, les politiques en matières sociale, culturelle, d'emploi, d'embellissement ou d'espaces publics tiennent aussi une place considérable dans la réalisation de l'objectif.

La mise en œuvre de ces politiques doit être appropriée aux enjeux du quartier considéré, en relation plus ou moins directe avec la politique de logement :

- Dans le Pentagone, l'enjeu particulier consistera à retrouver des habitants et donc des logements dans tous les quartiers. Il s'agit ainsi de protéger le logement existant, de rétablir la mixité de fonctions dans tout le Pentagone, d'augmenter le nombre de logements en débloquent les terrains et immeubles abandonnés et de réaffecter à cette fonction les bâtiments industriels et de bureaux vides, de renforcer la qualité du cadre de vie ainsi que de réduire le poids de la fonction administrative ;
- Dans le Quartier Nord, la revitalisation de l'habitat passe par la recreation d'un nouveau quartier mixte. Par ailleurs, la reconversion du site de Tour & Taxis constitue pour ce quartier un enjeu majeur aux échelles locale, régionale, voire supra-régionale ;
- A Neder-Over-Heembeek, il doit être possible d'assurer une certaine croissance de la population par la mobilisation de terrains non-bâties tout en veillant au respect du cadre vert ;
- A Haren, ce sont principalement les conditions environnementales qu'il convient d'améliorer. Par ailleurs, il faut parvenir à désenclaver Haren et Neder-Over-Heembeek de leur relatif isolement vis-à-vis du reste de la Ville, en particulier par l'amélioration de l'offre de transports en commun (RER, trams) ;
- A Laeken, l'enjeu principal consiste à rendre une identité positive à l'entité en tant que quartier résidentiel agréable à vivre mais aussi comme pôle économique. Le plateau du Heysel requiert pour sa part la réalisation d'un schéma directeur (et d'accessibilité / d'embellissement) de manière à donner au site un concept spatial général cohérent ;
- Au Quartier Nord-Est, la lutte contre l'exode de population passe par l'arrêt du développement des bureaux ainsi que par la redynamisation des petits services de proximité. Par ailleurs, un nouvel axe fort d'habitat doit être développé le long de la chaussée d'Etterbeek pour connecter les pôles forts sis au nord et au sud (communes voisines) ;
- Enfin, au Quartier Sud, il convient de préserver la fonction résidentielle en maîtrisant la diffusion du petit bureau et l'indiscipline de certaines ambassades. L'avenue Louise demande cependant une attention particulière : il faut veiller à réoccuper les nombreux immeubles vides en y favorisant au maximum la fonction résidentielle et en contrôlant la fonction tertiaire, en n'hésitant pas à encourager une (re)conversion de surfaces de bureaux en logements. L'avenue Louise doit aussi être fondamentalement repensée par ses qualités de structure urbaine et non plus de rupture comme elle l'est devenue.



1.3 MOYENS ET MESURES SIGNIFICATIVES

La Ville de Bruxelles encourage la participation des habitants et leur implication dans la vie de quartier. Pour y parvenir, elle s'engage entre autre à *renforcer le rôle de la Maison de la Participation*. Un complément d'équipement sera également mis à la disposition des habitants : par exemple, des projets pilotes de bornes-contacts sont d'ores et déjà engagés mais aussi le développement du site Internet de la Ville de Bruxelles.

Une implication des habitants se fera également en matière de contrats de quartier et de propreté publique.

La politique de logement constitue sans aucun doute un levier très puissant dans le cadre d'une politique de croissance de la population. Il est donc primordial que la Ville de Bruxelles **poursuive une politique de logement dynamique**. La diversité de son territoire permet d'envisager de nombreuses solutions, depuis l'urbanisation de terrains encore libres jusqu'à la reconversion d'immeubles occupés par d'autres fonctions, en passant par la réappropriation de friches ou de chancres, l'occupation d'immeubles vides, la rénovation...

Des mesures significatives consistent à :

- Protéger le parc de logements existant, notamment *en incitant le privé à rénover, en maintenant le dialogue avec les investisseurs privés, en développant les partenariats privé/ public, en prévoyant dans les plans réglementaires des mesures spécifiques visant la protection du logement,...*
- Lutter contre les chancres et les immeubles abandonnés. *Les mécanismes d'action entrepris au niveau du Pentagone (la Bourse d'achat collectif, les contacts personnalisés auprès de propriétaires de biens à l'abandon, l'action sur les parkings sauvages, le projet Recyclart ou la lutte contre les étages vides au-dessus des commerces) doivent être poursuivis et étendus progressivement à l'ensemble de la Ville. Par ailleurs, il faut relancer le logement dans les zones occupées principalement de bureaux, via une affectation spécifique (mais pas exclusive) des charges d'urbanisme ;*
- Mener une réflexion vis-à-vis de la mixité fonctionnelle des quartiers. À ce sujet, différentes problématiques liées à certains ensembles ou terrains constituent aujourd'hui des enjeux importants, qui conditionneront le développement futur de la Ville de Bruxelles. Il s'agit en particulier, de la définition des affectations *de la Caserne Albert et de la Cité Administrative de l'Etat, de la reconversion de l'Hôpital Militaire, de l' « entonnoir » de NOH, du devenir de la zone de Bruxelles-Formation, du corridor de la vallée du Maelbeek dans le Quartier Nord-Est ;*
- Encourager la création de nouveaux logements, via des actions propres – en augmentant notamment le parc de logements sociaux – et une *politique exemplative* (contrat de quartier,...) ou en accompagnant les investisseurs privés dans leurs démarches. Le diagnostic a montré que le potentiel de logements neufs se concentre pour une bonne part dans le Pentagone et dans le Nord de la Ville, mais ces réserves nécessitent par ailleurs la définition préalable de plans d'aménagement dont les contraintes et potentialités doivent encore être définies.

Par ailleurs, au travers de son parc de logements privés, la Ville doit également assurer une gestion dynamique et promouvoir ces logements : dans ce sens, la Ville de Bruxelles a la volonté de finaliser une régie foncière propre. Il apparaît notamment important de remettre sur le marché les terrains et/ou les immeubles de la Ville sous certaines conditions de réalisation.



Comme propriétaire de biens loués dans le domaine privé, la Ville doit exercer :

- Une fonction de préservation de logements accessibles à tous les habitants (y compris en partenariat avec le privé) et l'augmentation de l'offre notamment dans l'hypercentre et les quartiers en difficulté, maintien de loyers modérés, aide aux familles,...) ;
- Une fonction de préservation de surfaces commerciales à bon marché dans les quartiers où cela est utile ;
- Une fonction de protection et d'embellissement du patrimoine ;

Reste aussi le problème de la location de logements insalubres et de garnis non déclarés. La Ville de Bruxelles soutient la volonté de la Région de déterminer dans le code du logement des critères de sécurité et de salubrité, de confort minimal des logements tant privés que publics, ainsi que des sanctions.

La Région a l'intention de prévoir des moyens de contrôle adéquats notamment via les communes. La Ville étudiera la possibilité de développer un service (une cellule) de contrôle.

Par ailleurs, il est indispensable de développer, avec l'aide de la Région, des mécanismes de relogement d'urgence des locataires devant quitter un logement ne répondant pas aux normes définies.

Au-delà de la mixité fonctionnelle, la Ville de Bruxelles doit également, dans le cadre d'une politique en faveur de tous ses habitants, favoriser une certaine mixité sociale des quartiers, et ce de manière à **éviter toute apparition de ghettos**. Le diagnostic de la Ville de Bruxelles a mis en évidence la situation précaire dans laquelle se trouvent certains quartiers, en particulier le Pentagone Ouest, le sud de Laeken et le Quartier Nord. De manière générale, ces quartiers présentent une population au profil socio-économique fragile et une qualité des logements insuffisante.

Cette situation n'est pas neuve et de nombreux efforts ont déjà été réalisés par la Ville et d'autres pouvoirs publics, en particulier dans le Pentagone. Toutefois, différentes mesures peuvent soutenir encore davantage cette mixité sociale des logements :

- *Assurer l'accès aux logements sociaux sur base de priorités objectives dans le cadre d'une procédure transparente ;*
- *Diversifier la typologie des logements ;*
- *Assurer une mixité sociale dans les programmes de logements publics, y compris dans les logements privés de la Ville de Bruxelles et du CPAS ;*
- *Viser une mixité culturelle.*

De plus, il s'agit aussi de **recréer les conditions d'une attractivité urbaine positive** en offrant en particulier un cadre de vie de qualité à ses habitants. La Ville possède déjà de nombreux attraits, notamment de par la grande diversité de ses quartiers et de ses activités. En plus de la poursuite de ses efforts de *médiatisation de ses qualités d'habitabilité* et de *mise en valeur de son patrimoine immobilier remarquable*, la Ville s'engage en particulier à *mettre en place une réglementation visant la préservation des caractéristiques intéressantes des îlots*. De plus, les politiques menées dans les autres domaines d'étude sont également partie prenante dans la qualité du cadre de vie. Ainsi, les politiques menées en matière de mobilité, d'équipements divers ou d'environnement, devront évidemment poursuivre cet objectif.

Enfin, et de manière à orienter au mieux ses actions, il est essentiel que la Ville de Bruxelles évalue les tendances et les mesures qui ont été mises en œuvre. Cette auto-évaluation peut se faire entre autres *via l'observatoire de l'habitat et de la population par quartiers* et *via l'observatoire régional des loyers*.



2 UNE VILLE, MOTEUR D'UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE INTEGRE

2.1 INTRODUCTION

Par son étendue, la Ville de Bruxelles est la commune qui concentre, en Région bruxelloise, le plus grand nombre d'activités économiques (près de 28% des établissements). Par rapport à la Région bruxelloise, le profil économique de la Ville de Bruxelles se distingue par une surreprésentation des activités financières, administratives et internationales ou de congrès. Cela s'explique aisément par le rôle de capitale internationale et de "centralité" qu'occupe Bruxelles. En terme d'emplois salariés, il faut également noter une évolution positive récente dans le secteur "transports et communications" et "éducation" alors que les secteurs "commerce", "industrie manufacturière" et "construction" sont en déclin.

Pour un chiffre relativement constant du nombre d'emploi en Région bruxelloise, l'intérêt pour les habitants reste mitigé, car ils continuent à perdre des emplois, en particulier dans le secteur secondaire. Par contre les emplois nouveaux créés dans le secteur du tertiaire bénéficient surtout aux habitants des autres Régions.

La Ville de Bruxelles possède trois pôles majeurs d'emplois: le Pentagone, le quartier Nord-Est et Bruxelles-Nord avec respectivement 43, 20 et 10% de l'ensemble de l'emploi bruxellois (données INS 1991).

2.1.1 LES POLES DE BUREAUX

De manière spécifique, les concentrations de bureaux se focalisent en quatre zones. Le Pentagone, dont 70% des emplois concerne cette fonction, regroupe essentiellement dans l'Est de son territoire près du quart du parc de bureaux de l'ensemble de la Région. L'intégration de ces bureaux dans le centre historique ne s'est pas fait de façon harmonieuse que ce soit en terme de patrimoine/ d'esthétique, de gabarits ou de respect des autres fonctions. Tout comme dans le quartier Nord-Est ou pour l'avenue Louise, la reconversion des bureaux devenus obsolètes constitue un problème immédiat.

La toute grosse part des emplois du quartier Nord-Est est également de nature administrative et est liée à la présence des grandes institutions européennes (Parlement, Commission, Conseil,...).

Pour le Quartier Sud, on estime le nombre d'emplois liés à la fonction administrative à 22.000 unités. Hormis les trois tours de l'avenue Louise, les bureaux s'établissent de façon disparate dans les immeubles à appartements et les maisons de maître. De nombreuses ambassades se concentrent dans le secteur de l'avenue Franklin Roosevelt.

Le Quartier Nord, avec le projet "Espace Nord" hérité du projet "Manhattan", possède des potentialités économiques importantes dans le cadre de l'accueil de la fonction tertiaire publique et privée (800.000 m² de bureaux aux abords de la gare du Nord). Il faut encore signaler les bureaux annexes aux activités industrielles. Ils sont à prendre en considération de part et d'autre du canal de même que dans l'espace compris entre Evere et l'aéroport où la distinction entre le développement industriel de haute technologie et les bureaux annexes devient de plus en plus difficile.



2.1.2 LE COMMERCE

Malgré sa régression, le commerce représente une force importante pour l'économie bruxelloise et se caractérise par des taux (estimés) importants de travailleurs domiciliés dans la Région. La localisation des commerces résulte d'un héritage historique et de la proximité de grands équipements. Ils se retrouvent aussi le long de certains trajets piétons. Ils sont également très liés aux activités installées dans leur environnement.

C'est sans aucun doute le Pentagone qui est le plus densément pourvu de noyaux commerciaux de type, de taille et d'attractivité différentes, y compris de marchés. Malheureusement ceux-ci doivent faire face à la concurrence croissante des centres commerciaux, spécialement de la seconde couronne et de la périphérie.

Le Quartier Louise comporte également une activité commerciale assez intense, dans les domaines de la confection, de l'horeca, du design et des agences de banques et de voyages. Par contre, tout comme dans le quartier Nord-Est, les commerces de proximité sont quasi inexistantes et les grandes surfaces d'alimentation absentes. Ce besoin est toutefois rempli par de petits noyaux commerciaux actifs situés dans les communes voisines.

Le réseau important d'artères commerciales de Laeken connaît aujourd'hui une réelle tendance au déclin. Mis à part la rue de Wand et ses alentours, la régression est très nette autour de la place Bockstael. Par contre l'importance économique et commerciale du Heysel est considérable, non seulement au niveau régional et national, mais aussi international. Cette fonction est assurée par le Trade Mart et les expositions et congrès tenus dans les palais du Heysel. Le Palais des Expositions s'inscrit dans une zone de forte concurrence au niveau international et doit ainsi veiller à maintenir sa bonne attractivité.

Les autres quartiers de la Ville de Bruxelles ne possèdent pas une activité commerciale très développée. Le Quartier Nord et Haren ne disposent pas de noyaux commerciaux, sauf localement autour de la chaussée d'Anvers. Neder-Over-Heembeek dispose d'un centre commercial rue Vekemans.

2.1.3 L'INDUSTRIE

Alors que les activités de production sont en constante régression dans le Pentagone et que l'industrie et l'artisanat ne sont quasi pas représentés dans les Quartiers Sud et Nord-Est, Bruxelles-Nord concentre l'essentiel des activités non tertiaires et/ou de type tertiaire lourd de la Ville de Bruxelles. Les zones industrielles se situent principalement à Haren et Neder-Over-Heembeek et sont encore plus ou moins fortement liées à la présence du canal et du chemin de fer. En termes de communication, le Canal et la proximité du ring sont des atouts importants. Neder-Over-Heembeek et Haren regroupent également les activités portuaires et de transport ainsi que l'industrie manufacturière.

Une forte activité industrielle et des entreprises de transport se rencontrent aussi au sud de Laeken, autour du canal et de la zone de Tour et Taxis. A côté de quelques grands complexes industriels, de nombreux petits ateliers subsistent, fortement intégrés au tissu résidentiel. Ces activités industrielles ont pourtant tendance à régresser, faisant place à de vastes terrains désaffectés.

2.1.4 LE TOURISME

Le rôle joué par la Ville de Bruxelles en matière de tourisme est prépondérant. Il constitue un atout important pour le Pentagone qui concentre un nombre important de sites et d'activités touristiques ainsi que les lieux d'hébergement les plus importants au niveau régional (spécialement entre la Grand-Place et la place Rogier). Le quartier sud, avec la place Stéphanie et ses environs, constitue un second pôle hôtelier important.



Le tourisme à Bruxelles est généralement un tourisme d'affaire de courte durée très lié à la fonction de capitale européenne et de ville de congrès de Bruxelles. Un effort doit donc être réalisé vers le tourisme urbain, notamment en matière d'hébergements bon marché.

Laeken, avec notamment le site du Heysel, présente également un potentiel touristique considérable. Les attractions et les espaces de loisirs sont diversifiés et possèdent une bonne accessibilité. Il ne s'agit malheureusement aujourd'hui que d'un tourisme de brève durée, qui plus est dans des structures très isolées les unes des autres et pourtant tellement proches.

2.1.5 LES EQUIPEMENTS

En terme d'équipements, les établissements d'enseignement et les musées du Cinquantenaire et de l'IRSN dans le quartier Nord-Est sont d'autres sources d'emplois. L'Université Libre de Bruxelles représente à elle seule 2.208 emplois, dans le quartier Roosevelt. Le long de l'autoroute Bruxelles-Zaventem, l'OTAN accueille une partie de la fonction internationale, alors que les activités d'Eurocontrol vont sans cesse croissant.

2.2 INCITER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE INTEGRE

La Ville de Bruxelles possède un tissu économique très diversifié. Si, en tant qu'entité administrative, elle n'a que peu d'influences directes sur cette dynamique économique, elle se doit toutefois de mettre en place les conditions nécessaires à son essor. Les pôles administratifs du centre, les noyaux commerciaux, le Port de Bruxelles, les principales attractions touristiques constituent autant de pôles d'emplois majeurs qui contribuent à son développement harmonieux.

Ces activités ne s'intègrent pas toujours de manière adéquate au milieu urbain. Au-delà des richesses et des emplois qu'elles peuvent générer, ces activités influencent souvent la vie sociale et culturelle du quartier, notamment en modifiant sa structure foncière. Ainsi, plusieurs quartiers ont subi de profondes mutations, tant au niveau des activités économiques que de leur population ou de leur identité.

Le soutien de la Ville de Bruxelles à l'activité économique et à l'emploi doit s'appuyer, d'une manière générale, sur la **diversification des activités, sur leur intégration adéquate dans le tissu bruxellois et sur ses pôles d'emploi majeurs.**

Il est important de **soutenir et de développer le potentiel d'emploi existant dans la Ville.** En ce sens, il y a lieu de favoriser les entreprises ayant un attachement territorial fort et de développer les potentialités locales.

Toutes ces initiatives en faveur du développement économique doivent bénéficier autant que possible à la population locale. Ainsi, La Ville de Bruxelles doit *favoriser la réalisation des travaux par les PME locales et des institutions d'insertion pour certains chantiers initiés ou commandés par la Ville et le CPAS.* De même, la Ville de Bruxelles s'engage à *favoriser les centres d'entreprises, à développer les projets pilotes d'insertion socio-professionnelle dans le cadre du job-office du CPAS et des bourses de l'emploi.* Enfin, lors des commandes par les pouvoirs publics, il y lieu *d'inscrire une clause sociale d'emploi.*



2.2.1 LES BUREAUX

Cette protection de la diversité économique des quartiers passe notamment par des mesures propres aux problématiques rencontrées par certains quartiers. Ainsi, pour le Pentagone, la Ville de Bruxelles souhaite protéger effectivement le logement et de renforcer la mixité dans tous les quartiers. Au Quartier Nord, la Ville veut limiter strictement la capacité d'accueil sur son territoire en nouveaux bureaux à 90.000 m². La Ville confirme aussi la vocation industrielle et économique de la zone du canal et du port de Bruxelles. Pour le quartier Nord-Est, la Ville entend limiter les surfaces de bureaux mais la Ville soutient une valorisation qualitative des surfaces de bureaux dans le cadre de leur nécessaire rénovation progressive. Il convient notamment de définir les potentialités et les limites des zones de l'accueil de l'Union européenne et les modalités de requalification du cadre urbain (espaces publics et intérieurs d'ilôts).

2.2.2 LES PME

D'autres types de mesures concernent l'ensemble du territoire de la Ville. L'autre objectif majeur de la Ville en matière de soutien à l'activité économique est de **restaurer l'attractivité des quartiers**. La crise économique des années '90 a eu un impact considérable sur certains quartiers, à tradition industrielle en particulier. Il apparaît ainsi nécessaire d'étudier les possibilités de réaffectation et de restructuration des terrains et des bâtiments industriels actuellement à l'abandon. Plusieurs opérations de ce type, à l'initiative de la Ville, ont déjà eu lieu et apportent bien souvent une nouvelle dynamique au quartier. De plus, il est nécessaire de réaménager ces quartiers en déclin si l'on souhaite y attirer de nouveaux investisseurs. Cela concerne surtout l'Ouest du Pentagone, la rive orientale du bassin Béco et la zone de Laeken autour du chemin de fer.

2.2.3 LE COMMERCE

Le commerce constitue une autre force économique de la Ville de Bruxelles qu'il faut redynamiser. Cet objectif passe par toute une série de mesures en matière de localisation, de mixité, d'outils de gestion, d'incitants, de mobilité,...

En terme de localisation, et en cohérence avec la politique régionale, il est préférable de concentrer les commerces dans les noyaux commerciaux. Il faut cependant rester souple à l'égard des **commerces de proximité** en encourageant leur implantation ou leur maintien dans les quartiers. La Ville désire ainsi développer un soutien actif des commerces de proximité par une politique de prix de location adéquat des locaux commerciaux appartenant à la Ville.

Par ailleurs, toujours en terme de localisation, la Ville de Bruxelles lance une piste d'action en lançant des « **contrats de chaussée** ». Très présents sur le territoire bruxellois, ces « contrats de chaussée » font référence à des corridors urbains en général caractérisés par leur très forte densité et mixité d'activités et qui développent de fortes relations entre espaces privés (bâti et non-bâti) et espaces publics.

La Ville désire également poursuivre la réflexion relative à « **la mixité** ». Tout d'abord au niveau de **la mixité commerciale dans la ville**, une réflexion doit être menée au niveau régional sur la possibilité de sites d'implantation de grands magasins du type périphérique, actuellement sous représentés dans l'esprit d'une planification commerciale volontaire.

Les galeries commerçantes représentent également une problématique particulière. Elles sont de deux types de typologies :

- celle monumentale et en ligne droite du XIX^{ème} siècle. La rénovation des devantures des commerces doit se faire suivant l'esprit de cohérence et d'ensemble de ce type de galerie ;
- celle en chicane, d'après guerre et généralement plus pauvre architecturalement. Toute implantation de nouvelle galerie devra désormais répondre à des critères de viabilité et de cohérence, notamment au niveau de son insertion urbanistique et de son expression architecturale (hauteur de couverture, éclairage naturel, qualité des matériaux,...) ;



Ensuite, au niveau de *la mixité dans le noyau commercial*, il faut veiller à la mixité en terme de commerce et d'offre commerciale :

- Préserver une mixité des types de commerce tout en mettant en avant une certaine spécificité et spécialité du noyau commercial.
- Eviter les piétonniers purs : perte de diversité car ce type d'aménagement incite à une implantation de commerces qui jouent sur le grand passage (grandes enseignes au détriment du petit), de plus, cela peut rendre le maintien de l'habitat difficile.
- Éviter la transformation d'une rue commerçante en rue « HORECA ».
- Soutenir les marchés.

Il faut également veiller à la mixité au niveau de la diversité des fonctions et à la mixité sociale :

- Soutenir le commerce de proximité comme rôle de cohésion sociale : notamment en tant que desserte des populations moins mobiles.
- Réoccuper les étages vides, notamment par du logement: maintien strict des accès séparés et création d'un accès suivant certaines conditions ;
- Amélioration du cadre de vie (facteur de maintien des habitants et d'attractivité pour de nouveaux habitants), notamment en veillant à réduire les nuisances dues aux bruits et odeurs ou en limitant les autorisations relatives aux établissements HORECA (refuser les extensions de terrasses en intérieur d'îlot dans les quartiers habités).
- Mettre en valeur la plurifonctionnalité : notamment, promouvoir la complémentarité avec les infrastructures culturelles.

La **gestion du commerce** dans la Ville s'avère un outil essentiel à sa redynamisation. Plusieurs outils de gestion existants peuvent contribuer à cette étape.

Tout d'abord, la Ville entend soutenir la poursuite et l'amélioration de *l'Observatoire du commerce*. Celui-ci aura en charge de recenser les commerces par type de produits, par type de structures ou par année d'ancienneté... Il inventoriara également les magasins à louer et les commerces à reprendre et analysera les causes et les solutions spécifiques au taux de vacances élevé de certains noyaux commerciaux. Par ailleurs, il est souhaitable que l'Observatoire du commerce travaille en étroite collaboration avec les *Agents de Développement Commercial* (ADC) et le guichet de l'économie locale : l'analyse et le recensement des informations et des problèmes doivent permettre l'élaboration de stratégies et la mise en œuvre des plans d'actions de revitalisation des ADC.

En ce qui concerne les *Contrats de noyaux commerciaux*, après évaluation, la Ville souhaite poursuivre le soutien aux noyaux qui n'ont pas encore trouvé de dynamisme propre et mettre sur pied de nouveaux contrats sur les noyaux en difficulté qui n'ont pas encore reçu d'aide. Ce soutien financier sera proportionnel en fonction de l'étendue du noyau, du nombre de commerces et des difficultés. Par ailleurs, de manière à éviter la concurrence entre noyaux, il est souhaitable de mettre en place une coordination des ADC. Les partenariats établis au sein des Contrats de noyaux commerciaux doivent être étendus à des représentants du Département urbanisme, du Service propreté de la Ville, de la police, des habitants,... De plus, la représentativité des commerçants doit être élargie.

Il apparaît aussi important de dégager une spécificité pour chaque noyau commercial, tout en maintenant une certaine mixité commerciale. Le soutien à des commerces spécialisés ou la recherche de candidats pour des commerces sous-représentés peut dans ce cadre souvent s'avérer utile.

Un travail de promotion doit certainement être réalisé (brochures, site Internet,...), notamment à l'égard de clients spécifiques tels les touristes, les hommes d'affaires, les navetteurs,...



Enfin, la Ville souhaite également, après évaluation, promouvoir et développer l'action du **Guichet d'économie locale** et examiner la possibilité d'implanter de nouveaux guichets par quartiers.

Cette redynamisation du commerce sur le territoire de la Ville ne pourra évidemment pas se faire sans une **participation active des commerçants**. La Ville s'engage ainsi à mener une réflexion sur les différents incitants qui pousseraient le commerçant à participer au dynamisme commercial. Plusieurs piste peuvent être avancées :

- Mener une analyse des taxes et redevances existantes au niveau communal, régional et fédéral ; réfléchir aux moyens d'en faire des outils d'encouragement des commerçants à participer de manière positive aux Politiques de la Ville en matière d'embellissement, de réoccupation des étages, de gestion des déchets, de relocalisation dans un noyau commercial plus adapté, de nouvelles implantations de commerce de proximité, de sécurité...
- Dans le cadre d'une nouvelle mouture du règlement-taxes sur les immeubles abandonnés- réfléchir aux moyens d'inciter le propriétaire à ne louer que la partie commerciale dont le commerce a besoin.
- Réfléchir à des possibilités de primes, de prix, de label (apr exemple un label de développement durable)...

La **sécurité** (tant objective que subjective) qui règne aux abords des noyaux commerciaux constitue également un enjeu majeur dans la redynamisation de ceux-ci. La Ville souhaite ainsi maintenir des Agents de Prévention et de Sécurité et améliorer leur mission après évaluation. La présence physique de policiers en uniforme sur le terrain apparaît également améliorer le sentiment de sécurité. Par ailleurs, un système de télépolice pourrait être mis en place

Pour redynamiser les centres et noyaux commerciaux, un travail sur l'espace public doit également être réalisé. **Certaines artères commerçantes doivent être réaménagées de manière qualitative**. Le principe du circuit commercial pour le piéton devrait être réinstauré en veillant à libérer l'espace public de toute entrave au cheminement piéton. Dans la lignée, la Ville souhaite **promouvoir l'embellissement des commerces** en sensibilisant à la qualité du bâti (par l'intégration harmonieuse des devantures nouvelles avec l'architecture des étages, par la sensibilisation quant au choix du mobilier de terrasse ou des enseignes, par le nettoyage des façades et des tags,...).

La **propreté** des lieux constitue également un point important. Les corbeilles publiques doivent être vidées de manière régulière suivant la densité de passage des piétons. La Ville souhaite également que les commerçants respectent l'espace public et adoptent des comportements en vue d'une ville plus propre (nettoyer le trottoir devant sa vitrine, mettre une poubelle à disposition des clients, respecter les heures de sortie des poubelles, mettre en place un local poubelle lors de la transformation du magasin, incitation au tri des déchets,...).

Enfin des mesures doivent certainement être prises au niveau de **l'accessibilité des noyaux commerciaux**. Cela concerne tout d'abord des problèmes de stationnement. Il faut sensibiliser les commerçants aux alternatives à la voiture particulière (connaissance du réseau STIB et des parkings publics proches), soutenir les actions « parking / STIB et shopping » et inciter le public à utiliser les parkings de bureaux en dehors des heures de bureaux.

Au niveau des parkings publics, une gestion plus dynamique, en concertation avec la Ville pourrait être adoptée : notamment au niveau de la tarification, des heures d'ouverture, de la sécurité et de la signalisation.

Au niveau du stationnement en voirie, une surveillance plus fréquente et plus répressive devrait avoir lieu pour décourager le stationnement en infraction. Il faut également prévoir en voirie des emplacements bien situés pour les personnes à mobilité réduite. Pour les livraisons, la Ville souhaite réglementer les zones et les heures de livraisons en concertation avec les commerçants et les faire



respecter. Enfin, certains poids lourds devraient être interdits dans certaines artères et notamment dans le centre-ville. Une réflexion en coordination avec le niveau régional doit être menée à ce sujet.

2.2.4 LE TOURISME

Le tourisme est incontestablement un secteur porteur pour la Ville de Bruxelles. Il s'agit pour elle de renforcer sa performance touristique en soutenant le BITC tant au niveau de l'accueil qu'au niveau de la promotion vers les marchés extérieurs. Développer un tourisme de loisirs en parallèle au tourisme d'affaire et de congrès en s'appuyant sur les atouts culturels et le patrimoine est une autre piste à développer. Enfin, au travers notamment de Bruxelles 2000 ou de l'Euro 2000, la Ville a soutenu des initiatives de renommée internationale ou européenne. Ces événements porteurs (et d'autres) constituent un moteur de développement économique, ne fût ce que par l'image et le marketing qui y est associé.

Le marketing urbain doit viser progressivement l'ensemble des composantes de la société bruxelloise afin d'assurer une promotion cohérente et intégrée. La marque "Bruxelles, ma découverte" est la colonne vertébrale de ce "City marketing" et vise à valoriser les atouts et les talents de la Ville et de ses habitants.

Les initiatives de la Ville en matière de développement touristique touchent des secteurs d'activités très diversifiés, notamment :

- *Développer le tourisme à thème, lié aux spécialités bruxelloises (culinaires, muséales, folkloriques, commerciales,...), aux lieux symboliques et à des programmes de mise en lumière ;*
- *Soutenir l'organisation d'événements publics tel que le Jazz Marathon, le Marché de Noël, Laeken Bouge, les nocturnes du Sablon,...*
- *Favoriser des formes d'hébergement alternatif (chez l'habitant, via les chambres d'hôtes et hôtels de caractère) ;*
- *Créer un maillage touristique pour faire le lien entre Laeken et les pôles d'attractions du centre-ville et le Quartier Léopold.*



3 UNE VILLE ACCESSIBLE A TOUS, EN FONCTION D'UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE

3.1 INTRODUCTION

La Ville de Bruxelles bénéficie de nombreuses infrastructures et services de transports publics, principalement dans ses quartiers centraux. Mis à part le fait qu'ils assurent l'accessibilité aux différents quartiers, les différents réseaux de transport qui sillonnent Bruxelles influencent considérablement l'attractivité et la qualité environnementale de la Ville. La politique de mobilité constitue dès lors un élément essentiel du développement harmonieux de la Ville de Bruxelles.

La situation en matière de mobilité de la Ville de Bruxelles ne peut être isolée de certaines réalités régionales et nationales. La Région concentre aujourd'hui quelques 950.000 habitants (et 350.000 actifs résidants) et offre de l'ordre de 620.000 emplois. Plus d'un actif sur deux vient aujourd'hui de la périphérie et ces navetteurs ne se déplacent en moyenne que pour un tiers en transports publics (principalement en train).

En ce qui concerne les étudiants, ils sont quelques 230.000 à Bruxelles, dont 175.000 résidants, qui se déplacent en faible majorité en transports publics.

S'agissant des autres motifs de déplacements, non-réguliers, les déplacements liés au domicile ne sont assurés qu'à concurrence de moins de 20% par les transports publics, et les déplacements non-liés au domicile sont assurés à 30% par ces mêmes transports publics (ces parts ne concernent que les modes motorisés).

Le plan IRIS a établi que les déplacements à destination du Pentagone s'effectuent à concurrence de 58% en transports publics, contre 39% à destination de la première couronne et 28% seulement à destination de la seconde couronne.

3.1.1 LES TRANSPORTS PUBLICS

La desserte en transports publics de la Ville de Bruxelles est assez inégale suivant les quartiers.

Le Pentagone jouit d'une excellente desserte en transports publics (au départ de l'ensemble du pays comme de tous les quartiers de l'agglomération) grâce au grand développement des infrastructures de communication (chemin de fer, métro, pré-métro, trams et bus). L'armature forte des transports publics urbains est globalement bonne, en particulier le long de certains corridors (notamment de métro), mais reste déficiente le long de la petite ceinture ouest ou dans la partie sud du Pentagone. Il faut malheureusement rappeler l'invasion de l'automobile dans le centre ainsi que les stationnements sauvages et les livraisons qui parasitent fortement la fluidité de la circulation des transports en commun. Tous ces éléments affaiblissent les conditions de fonctionnement des transports publics, à la fois en termes de vitesse commerciale, de régularité et de qualité de service en général.

Les quartiers Nord-Est et Nord profitent également d'une position favorable en ce qui concerne leur accessibilité par les transports publics et bénéficient du croisement des principaux axes lourds régionaux et nationaux (gares Schuman, Luxembourg et du Nord)

Le Quartier Louise ne bénéficie pas d'une desserte très performante en transports publics (mis à part la ligne de trams de l'avenue Louise). Autour du Bois de la Cambre, la desserte est assez faible, surtout



sur son flanc ouest où ne circulent que des services suburbains (relevant de deux sociétés d'exploitation). Enfin, les lignes de grande ceinture entre l'avenue Louise et le Bois de la Cambre offrent un potentiel de connexion avec d'autres services, mais celui-ci reste mal utilisé actuellement.

La desserte en transports en commun à Laeken est relativement bonne, principalement avec le Pentagone et les parties centrales de la ville. Une ligne de métro irrigue ses quartiers denses et le Heysel. La place Bockstaël constitue le principal pôle d'échange de Laeken. Cette place constitue donc un pôle d'interface des transports publics important à la limite de la première couronne de la ville. Malheureusement, aucun autre élément fort ne vient caractériser le réseau et la desserte est peu structurante dans plusieurs quartiers.

La desserte par les transports publics de Haren et Neder-Over-Heembeek est globalement mauvaise aujourd'hui, sur un double plan quantitatif et qualitatif.

3.1.2 L'ACCESSIBILITE AUTOMOBILE

En ce qui concerne l'accessibilité automobile, l'avenue de Tervueren, le boulevard Léopold II et l'avenue Louise, axes jalonnés par des ouvrages dénivelés, constituent les grandes pénétrantes qui structurent le système routier bruxellois. Conjointement à ces axes principaux, de type radial, il existe des rocades successives : il s'agit de la petite ceinture, de la moyenne ceinture (parfois dédoublée, parfois incomplète) et du grand ring.

La petite ceinture est un élément central au niveau de la mobilité du centre-ville. Si elle ne marque que trop mal la limite du Pentagone suite aux importants ouvrages routiers, elle crée pour le Quartier Nord-Est et le quartier Nord (et les environs de la gare du Midi) un effet de barrière très important par rapport au Pentagone.

Un important trafic automobile de transit affecte tout le Pentagone, que ce soit localement ou plus fondamentalement pour dédoubler la petite ceinture, congestionnée aux heures de pointe. La circulation automobile dans le Pentagone est également peu maîtrisée en ce qui concerne les comportements au volant.

Que ce soit dans le Pentagone, au Quartier Nord-Est ou avenue Louise, les parkings publics et les parkings privés liés aux surfaces de bureaux sont dans l'ensemble trop peu utilisés, alors que le stationnement en voirie reste très chaotique, surabondant et porte préjudice aux conditions de circulation piétonne et à la qualité du cadre urbain, malgré les récentes mesures de gestion massives mises en œuvre par la Ville de Bruxelles.

Le Quartier Nord-Est est très fort affecté par les deux axes extrêmement chargés que sont la rue de la Loi et la rue Belliard. De plus, la congestion affecte très fort le quartier aux heures de pointe.

Au Quartier Nord, l'ensemble des axes structurants du quartier est en plein processus de restructuration et de rénovation.

L'avenue Louise forme sur la plus grande partie de sa longueur une semi-autoroute à ciel ouvert. Elle a perdu sa cohérence structurante d'origine et les récents aménagements partiels ne gomment pas ce handicap. Par contre, le récent réaménagement du goulet de l'avenue Louise a permis d'améliorer sensiblement la situation tant au niveau esthétique que fonctionnel. L'avenue Roosevelt souffre d'une pression anormale du stationnement (ULB) et d'un manque de maîtrise des vitesses pratiquées. Le Bois de la Cambre a été transformé en nœud de voiries à grande circulation et est parcouru à trop grande vitesse par la plupart des automobilistes.

A Laeken, de multiples jonctions sont assurées avec le grand ring, mais les conditions d'aménagement ou de gestion y sont loin d'être optimales. L'A12 prolongée par l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix de Feu pose un important problème d'impacts sur le tissu urbain. De gros nœuds de circulation très contraignants isolent relativement Laeken (ou des parties) du reste de la ville, à savoir en particulier le rond-point du Gros Tilleul, le square De Trooz et le pont Van Praet.



Les relations de Neder-Over-Heembeek et Haren avec le reste de la Ville sont fort restreintes. Elles se limitent au seul pont Van Praet pour Neder-Over-Heembeek et à la rue de Verdun (et indirectement à la chaussée de Haecht) pour Haren.

Trois plans de déplacements relatifs au Pentagone, au quartier Nord-Est et au Bois de La Cambre existent aujourd'hui, qui ont fait l'objet d'une approbation par le collège, mais doivent encore accompagner l'approbation du présent PCD.

3.1.3 LES USAGERS NON MOTORISES

Pour les piétons et plus encore pour les personnes à mobilité réduite, l'état et l'entretien des trottoirs restent défectueux et la largeur praticable est souvent insuffisante suite à la présence d'obstacles (fixes ou mobiles) et du stationnement sauvage sur trottoir. Par endroits, l'éclairage et l'ambiance (le sentiment de sécurité) restent également fort déficients.

Le problème majeur qui se pose aux piétons est la multiplication des barrières urbaines linéaires réelles ou psychologiques. Celles-ci sont fréquemment formées par les principaux réseaux de voies de communications, fluviales, ferroviaires ou routières. Citons la Jonction, les boulevards du centre, les axes Loi et Belliard, l'avenue Louise, le canal, les infrastructures ferroviaires à Haren, le domaine Royal, l'avenue des Croix de Feu à Laeken. Certains lieux sont fort isolés du reste de la ville, tel le Bois de la Cambre, le site du Parc des Expositions ou le parc de Laeken.

La circulation cycliste n'est quasiment pas prise en compte dans les différents quartiers, sauf peut-être de premières expériences intéressantes, principalement dans le Pentagone.

3.1.4 LA VOIE D'EAU ET LES MARCHANDISES

Le canal reste une voie d'accès maritime et fluviale très importante pour le transport de pondéreux (marchandises en vrac et produits pétroliers). Le transport de marchandises urbaines par voie d'eau reste lui marginal. Le rôle joué par le chemin de fer en matière de transport de marchandises est de plus en plus restreint à Bruxelles. Par contre le trafic de marchandises par route est considérable et mal maîtrisé.

3.2 ASSURER L'ACCESSIBILITE EN VILLE

L'objectif premier de la Ville de Bruxelles en terme de mobilité est de **maintenir l'accessibilité en ville** en optimisant la place des différents services dans le but de **promouvoir une ville agréable à vivre**.

Pour la Ville de Bruxelles, la politique d'accessibilité ne doit pas être basée sur une logique de "flux". Il faut au contraire orienter la mobilité en définissant préalablement l'accessibilité utile, qui sous-tend ses objectifs de développement. La Ville souhaite ainsi proposer une politique de combinaisons modales pouvant se traduire par un meilleur équilibre entre l'accessibilité de proximité (tous modes) et l'accessibilité à moyenne ou plus longue distance dans laquelle s'inscrit son territoire.

En parallèle, la politique de mobilité de la Ville de Bruxelles se veut un soutien à la dynamique des quartiers qui devrait se concrétiser par l'amélioration de l'accessibilité (au sens large) et/ou l'attractivité des différents quartiers.

Cette politique de mobilité passe notamment par la mise en place de services de transports publics plus ciblés, plus clairs et plus intégrés dans la Ville, tout en veillant à mettre en œuvre simultanément des "effets réseaux" optimaux par rapport à l'accessibilité avec le reste de la Région, du pays et de l'Europe. Cela suppose notamment d'axer davantage les moyens sur les services aux usagers et sur les partenariats entre acteurs.



En parallèle, la Ville s'engage à mener une gestion globale et efficiente du stationnement automobile. En effet, une gestion appropriée du stationnement est une condition sine qua non d'une politique de mobilité, d'environnement et d'urbanisme. Cette politique se manifestera tant au niveau de la *révision des normes de construction de nouveaux parkings privés* qu'au niveau de la *gestion du stationnement en voirie* (en favorisant certaines catégories d'usagers au détriment d'autres) ou encore, en établissant, chaque fois cela s'avère possible, des *partenariats avec les exploitants de parkings publics*.

Il apparaît également nécessaire de favoriser une conscientisation des acteurs de la ville à une mobilité efficiente et durable. Aucune politique ne semble pouvoir être imposée si elle n'est pas soutenue par des moyens de sensibilisation des différents acteurs de la société.

Par ailleurs, il faut signaler les marges de manœuvre parfois limitées dont la Ville de Bruxelles dispose au niveau de la mobilité, notamment vis-à-vis des sociétés de transports publics. La Ville de Bruxelles souhaite toutefois mettre en avant des initiatives novatrices qui pourraient être examinées sur le plan des structures en place, spécialement par les sociétés de transports publics. Ceci n'empêchant pas la Ville de Bruxelles de se positionner dans un contexte réaliste, en tenant compte des moyens financiers, institutionnels, humains, organisationnels qui sont à sa disposition.

Enfin, la mise en place de cette politique de mobilité doit veiller à minimiser les impacts que la circulation engendre sur l'environnement urbain, que ce soit en termes de qualité de l'air, de bruit, de consommation d'espace, d'exclusion sociale. De même, la politique de mobilité ne doit pas se faire au détriment de la politique d'embellissement de la Ville, aussi bien au niveau du patrimoine bâti, paysager voire écologique.

Cette politique volontariste a pour objectif d'améliorer l'accessibilité, non seulement de ses parties centrales mais aussi de ses centres secondaires et de réduire progressivement la part de la voiture particulière, surtout pour les navettes quotidiennes. Dans ce cadre, les pôles d'échange intermodaux (de niveau urbain voire, de grands secteurs urbains) présents sur le territoire de la Ville (ou à la limite de celui-ci) joueront de plus en plus un rôle important, en fonction de leur importance mais aussi leurs différentes fonctions.

Il convient donc de positionner une **stratégie d'intermodalité**, par rapport à ces pôles d'échange de niveau urbain voire de grands secteurs urbains. Ces pôles ont sans aucun doute des niveaux mais aussi des fonctions différentes à jouer. Compte tenu de leur nombre pas trop élevé, nous pouvons les identifier à ce stade :

- Gare du Midi : gare régionale, nationale et internationale de premier plan, connectée au réseau de transports publics urbains et suburbains de surface, que ce soit le métro (ligne de petite ceinture), les trams (axe Nord-Sud), les bus urbains et suburbains. Son ancrage urbain reste à conforter, spécialement en fonction de la restructuration, très longue à démarrer en profondeur, des zones sises de part et d'autre ainsi qu'entre elle et le Pentagone ;
- Gare Centrale : gare à vocation essentiellement urbaine et nationale par rapport au territoire national, de plein centre-ville, connectée à l'axe principal du métro et à diverses lignes de bus urbains, dont le rôle ne devrait plus évoluer sensiblement dans les prochaines années ;
- Gare du Nord : gare à vocation urbaine (nord de la ville) et nationale, connectée à un important réseau de transports en commun urbains et suburbains (trams et bus) ;
- Binôme de gares Luxembourg-Schuman (tellement proches qu'elles forment un ensemble commun), aujourd'hui bien reliées au territoire suburbain et national le long d'un seul corridor, connectées à l'axe principal du métro et à diverses lignes de bus. Elles devraient pouvoir bénéficier d'une amélioration de leurs fonctions, en fonction non seulement d'infrastructures assez conséquentes mais surtout d'une nouvelle offre de services diversifiés géographiquement (par rapport à la future zone RER et à une zone plus éloignée de taille infra-nationale) et par types des services ;



- Place Bockstael : interface entre services ferroviaires urbains et suburbains le long d'un corridor à conforter, une ligne de métro, des services de trams et de bus urbains et suburbains ; il s'agit typiquement d'un pôle d'échange de niveau secteur d'agglomération ;
- Gare de Schaerbeek (sur territoire de la Ville de Bruxelles) : gare de navetteurs offrant des correspondances avec des services urbains de tram et bus par rapport aux zones d'activités sises dans le secteur Evere-Haren ; malgré le développement rapide de ces zones, cette gare voit son rôle s'étioler de jour en jour, et son avenir à long terme est fort dépendant du projet de la SNCB sur le site de « Bruxelles-formation » dont il a déjà été question.

Comme évoqué plus haut, la Ville de Bruxelles souhaite inscrire sa politique de mobilité par rapport à une dynamique urbaine durable et plus précisément à la dynamique des quartiers. Dans ce cadre, la dynamique du centre-ville doit être confortée dans les prochaines années. La partie ouest du Pentagone doit faire partie intégrante de cette revitalisation, jusque et y compris les abords du canal. Cette volonté doit s'appuyer sur une optimisation de l'accessibilité ferroviaire, spécialement du centre-ville (jonction Nord-Midi), englobant un accroissement important de la desserte internationale dans les prochaines années, un sensible renforcement des relations IC/IR et les effets de la mise en place du RER. Ensuite, c'est la dynamique du Quartier Nord-Est qui doit être soutenue dont l'accessibilité doit également fortement évoluer à la faveur de sa desserte ferroviaire, pas seulement du RER. Pour sa part, le quartier Nord devra être relié le plus rapidement possible au site à développer de Tour & Taxis par de nouveaux services urbains qui restent cependant à définir plus précisément.

Les mesures décrites ci-dessous concernent l'ensemble du territoire. Pour plus de lisibilité, elles sont décrites par mode de transport. Les mesures se rapportant plus spécifiquement à un quartier sont reprises dans le tableau en annexe.

3.2.1 LA DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS

En ce qui concerne le service ferroviaire, la Ville se doit de défendre un certain nombre d'opportunités :

- *Saisir l'opportunité de la mise en place d'un RER* et étudier spécifiquement l'exploitation de la ligne 28 (raccord possible notamment à Bockstael et au quadrilatère de Schaerbeek) ;
- *Renforcer les services de proximité*, par l'augmentation des fréquences, (y compris le soir et le week-end) et par la diversification géographique vers les pôles du centre-ville, du quartier européen et de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- *Renforcer l'offre IC/IR*, tant du point de vue quantitatif (grâce à la mise à 4 voies de la plupart des axes convergeant à Bruxelles) que qualitatif (desserte directe du quartier Nord-Est, au moins en semaine) ;
- *Dans le Pentagone, améliorer les combinaisons de la Gare Congrès et de la Gare Chapelle avec les transports urbains et suburbains ;*
- *Mettre à profit les jonctions entre les lignes radiales et la ligne de rocade est 26 pour y établir des gares de correspondance (à savoir Haren, Watermael et Moensberg en plus de Halle et Vilvorde) ;*
- *Conforter le rayonnement international de la Ville*, à travers la mise en œuvre du réseau TGV européen et la modernisation complémentaire de l'axe Bruxelles - Luxembourg - Suisse - Italie.

En ce qui concerne le métro, il s'agit de promouvoir les actions qui visent à :

- *Boucler la petite ceinture ;*
- *Mieux répartir sa fréquentation dans l'espace et dans le temps, à la faveur de l'organisation du réseau ferroviaire axé tant sur le jonction Nord-Midi que l'Espace Bruxelles-Europe, et donc faire l'objet d'une relative rationalisation induite et d'une exploitation améliorée ;*
- *Rendre les stations plus visibles/attractives dans l'espace urbain*, (en particulier Arts-Loi, Gare Centrale et Schuman) à la faveur de leur rénovation progressive ;



- *Protéger les riverains vis-à-vis du stationnement des navetteurs aux abords des stations ;*
- *Confirmer des fréquences renforcées à toute heure d'exploitation ;*
- *Équiper progressivement les stations de parkings vélos et d'ascenseurs.*

En ce qui concerne le réseau de trams, la Ville de Bruxelles souhaite vivement :

- *Améliorer la régularité sur l'axe Nord-Sud, afin d'optimiser les "effets réseaux" avec le métro (conditions d'exploitation et fréquences) et envisager à terme son exploitation par un autre mode (métro léger ou tram "rapide") en mettant en service les quais centraux là où ils existent ;*
- *Renforcer la priorité de "l'axe Royal" ;*
- *Étudier à court terme une liaison performante entre Neder-Over-Heembeek (y compris le site de l'Hôpital Militaire) et le centre-ville via une nouvelle infrastructure ferrée au quai des Usines ;*
- *Rendre l'axe de la petite ceinture ouest plus attractif (site propre, traitement global de l'espace public) ;*
- *Étendre l'heure de pointe du soir au-delà de 18h00, comme sur le métro.*

En ce qui concerne les bus urbains, la Ville souhaite :

- *Mettre en place progressivement une spécialisation des services, dissociant des axes forts, des liaisons inter-quartiers/rabattement sur d'autres modes, des services de type "city-bus" (à étendre au moins dans le Pentagone) et des services de desserte de quartiers périphériques grâce à la multiplication des midi-bus ;*
- *Étudier à court terme l'intérêt d'une liaison est-ouest dans le Pentagone et divers prolongements de lignes (notamment de Montgomery jusque Schuman) ;*
- *Poursuivre l'amélioration des conditions d'accès et d'attente des arrêts ;*
- *Encourager l'utilisation de bus non-polluants*
- *Mieux intégrer certains services STIB avec les services TEC-De Lijn.*

En ce qui concerne les bus suburbains :

- *Rationaliser leur exploitation, leur parcours urbains et leur terminus (gares du Midi, du Nord et Schuman) afin de créer des axes forts bien lisibles dans le tissu urbain pour profiter autant aux habitants qu'aux navetteurs, ainsi que des pôles d'échange forts et multiples.*

Enfin, au niveau de la qualité de service, la Ville souhaite que soit :

- *Concrétisée aussi rapidement que possible l'intégration tarifaire, à Bruxelles mais aussi dans sa périphérie. La STIB devrait aussi poursuivre ses efforts de diversification de sa tarification afin d'offrir des produits répondant mieux aux attentes de la clientèle ;*
- *Concrétisés des accords de partenariats entre acteurs : Etat Fédéral, Région, STIB, SNCB, communes, zones d'entreprises, exploitants de parkings, commerçants, opérateurs de taxis,... (offrir par exemple aux touristes des titres intégrés, qui outre le droit d'usage des transports urbains, proposent des réductions dans divers musées ou autres activités culturelles voire commerciales) ;*
- *Développées des expériences novatrices, afin notamment de fidéliser de nouvelles "niches" de clientèle (titre de transport intégrant le car-sharing, mise à disposition de vélos dans les zones périphériques de la ville, ...) ;*
- *Poursuivies la modernisation du matériel roulant au niveau capacités, confort, accessibilité, "look", sécurité,...*
- *Valorisés qualitativement des pôles d'échange centraux (gare Centrale, Schuman) et périphériques (Bockstael, Heysel,...).*



3.2.2 L'ACCESSIBILITE AUTOMOBILE

En matière d'accessibilité automobile, la Ville doit mener une politique qui vise à :

- *Conforter l'approche régionale visant à hiérarchiser et à "spécialiser" le réseau, sans toutefois l'appliquer de manière trop rigide, privilégiant un traitement et une gestion les plus clairs possibles pour tous les usagers ;*
- *Concrétiser la volonté régionale d'accorder une place de choix aux usagers non-motorisés sur toutes les voiries, et d'accorder une priorité aux transports publics (et autres usagers non-motorisés) par rapport à la circulation automobile ;*
- *Gérer le système routier dans le but de favoriser les échanges dans la ville, modulant l'accessibilité routière des zones centrales en fonction de la desserte en transports publics ;*
- *Mettre en application le principe "une voirie, un gestionnaire" et demander une politique plus cohérente en matière de la signalisation routière (Région plutôt que l'Etat Fédéral) ;*
- *Poursuivre les investigations se rapportant spécifiquement à la gestion de la circulation et du stationnement des autocars dans la Ville, spécialement par rapport aux pôles touristiques sis dans le Pentagone et le Quartier Nord-Est.*

La problématique des taxis est également un enjeu important pour une ville comme Bruxelles. Il faut

- *Approfondir les collaborations inter-modales (services combinés avec la STIB et surtout la SNCB) ;*
- *Tenir compte des besoins légitimes du secteur, en particulier par l'établissement de stations appropriées pour ces véhicules ;*
- *Accorder à ces véhicules des facilités d'utilisation des voies préférentielles, tout en s'assurant le respect des règles générales en vigueur.*

3.2.3 LES USAGERS NON MOTORISES

La promotion de la mobilité douce est sans doute le secteur dans lequel la Ville de Bruxelles a le plus de prise. Elle doit :

- *Poursuivre et accélérer la rénovation des trottoirs, dans le respect du récent RRU se rapportant aux voiries et aux personnes à mobilité réduite ;*
- *Supprimer ou à tout le moins atténuer les grandes barrières urbaines (traversées piétonnes et cyclistes...) ;*
- *Mieux entretenir les aménagements cyclables existants et en créer de nouveaux ;*
- *Multiplier les parkings vélos, en voirie, dans les parkings publics, dans les immeubles privés (via l'attribution de permis d'urbanisme ou d'environnement), dans les gares, etc.*
- *Rechercher systématiquement la qualité des aménagements d'espaces publics, avec une attention spéciale pour l'ensemble des usagers non-motorisés, tout particulièrement les personnes à mobilité réduite ;*
- *Porter une attention particulière au développement de réseaux cyclables transrégionaux à vocation touristique ou récréative.*



3.2.4 LA VOIE D'EAU ET LES MARCHANDISES

En la matière, il s'agit pour la Ville de jouer un rôle dans diverses démarches visant à :

- *Examiner l'intérêt et la faisabilité de développer le transport de certains matériaux via le canal (notamment les matériaux de construction, les déchets ménagers,...) profitant de sa place dans les structures directionnelles du Port de Bruxelles ;*
- *Étudier l'intérêt de mettre en place une navette par bateau dans la partie nord de Bruxelles ;*
- *Définir une stratégie régionale et supra-régionale de gestion des flux de marchandises par rapport aux besoins de la ville. Des plates-formes logistiques devraient notamment améliorer les performances économiques du secteur et réduire l'impact de la circulation des véhicules de livraison dans la ville, spécialement les zones centrales.*
- *Développer des aires de livraison dûment localisées, spécialement dans les noyaux commerciaux.*



4 UNE VILLE VERTE, PROPRE ET DURABLE

4.1 INTRODUCTION

La qualité de l'environnement urbain contribue à la viabilité de la ville tout autant que les logements ou la sécurité sociale. Cette matière constitue de ce fait un enjeu fondamental.

L'environnement urbain comprend divers aspects, à savoir l'aspect environnemental lié aux espaces verts, mais aussi le confort acoustique, la consommation d'énergie, la qualité de l'air, la qualité des eaux et du sol, et la problématique des déchets ménagers. Toutefois, il faut souligner la forte interdépendance qui existe entre ces différents domaines d'intervention et donc l'importance de mener une politique environnementale globale, dans l'optique d'un développement durable. Dans ce sens, il faut également souligner l'influence des politiques qui seront menées dans les autres domaines sur la qualité de l'environnement urbain, en particulier en matière de mobilité. Par ailleurs, les modes de vie de la population peuvent également influencer considérablement la qualité de leur environnement.

Le diagnostic a mis en lumière quels sont les différents domaines d'intervention de la Ville de Bruxelles pour préserver son environnement ainsi que les efforts qu'il reste à fournir.

Globalement, la Ville de Bruxelles possède suffisamment d'espaces verts avec pas moins de 28,5% des espaces verts publics de la Région bruxelloise. Ceux-ci présentent une grande diversité de taille, de fonctions et de propriété. Qu'ils soient permanents comme les parcs, les squares, les jardins publics et privés et les arbres d'alignement ou temporaires comme les friches et terrains vagues, ils participent à la constitution du maillage vert.

Malheureusement la répartition de ceux-ci est très inégale. Malgré les efforts récents et les projets en cours, les carences les plus marquants restent à ce jour ceux du sud de Laeken, du Quartier Nord et de l'Ouest du Pentagone. Ce manque d'espaces verts peut être constaté également au quartier Louise, mais il concerne essentiellement les intérieurs d'îlots.

A Bruxelles, les principales nuisances sonores sont liées à la circulation routière, en particulier aux abords des axes importants. Le plan bruit de l'IBGE met en exergue, sur le territoire de la Ville, 3 points noirs devant faire l'objet d'une intervention prioritaire en matière de réduction du bruit par rapport à l'utilisation qui en est faite ; il s'agit du bois de la Cambre, des jardins de l'abbaye de La Cambre et du parc du Cinquantenaire.

Le centre de Haren et du Nord de Neder-Over-Heembeek et dans une moindre mesure Laeken, sont fortement pollués par le bruit lié au trafic aérien issu de l'aéroport de Bruxelles-National¹⁰. Limité aux abords des voies, le bruit de la circulation ferroviaire gêne moins, même si des zones de conflits potentiels sont mentionnées au Quartier Nord-Est (rues de Pascale et de Toulouse), dans le sud de Laeken (entre le quartier Marie-Christine et le domaine Royal) et à Haren.

Le Pentagone est le quartier le plus touché par les bruits de proximité récurrents (liés aux établissements horeca, aux dancings, aux activités nocturnes, aux entreprises de transport, aux services de sécurité,...).

¹⁰ Il semble toutefois que les arrêtés bruit pour l'aéroport de Bruxelles-National aient permis une diminution significative du bruit pendant la nuit.



Le profil énergétique de la Ville de Bruxelles présente ainsi un tertiaire "très présent", un habitat dense et une faible consommation industrielle. La réduction de la consommation d'énergie, passe donc à Bruxelles par une prise en considération, outre le trafic, du secteur des services et ensuite des ménages. La fonction intermodale du Port de Bruxelles offre toutefois une alternative potentielle au trafic lourd et peut permettre le transbordement vers des véhicules plus légers.

Globalement, la qualité de l'air à Bruxelles et en Région bruxelloise est considérée comme satisfaisante et même bonne en comparaison à d'autres métropoles européennes. Cependant, certaines tendances restent préoccupantes : augmentation continue du trafic routier (production de CO), chauffage domestique en hausse (effet de serre dû à la production de CO₂),...

La distribution de l'eau potable en Région bruxelloise est assurée par la Compagnie Intercommunale Bruxelloise des Eaux (CIBE). La présence de vieilles canalisations en plomb et de la dureté de l'eau reste un problème sur le territoire régional. Le réseau d'égouttage de la Ville de Bruxelles est unitaire. Il fait l'objet de rénovation et d'entretien permanents. Une seconde station d'épuration régionale sera installée sur la rive est du canal au Nord de Bruxelles (au niveau du pont Buda). Deux quartiers de la Ville de Bruxelles restent à ce jour des zones à risque en matière d'inondations. Il s'agit du quartier chaussée d'Anvers-Masui et de la vallée du Maelbeek au Quartier Nord-Est. L'augmentation constante de la surface pavée qui ne permet plus la percolation de l'eau de pluie entraîne des modifications de la nappe phréatique (étangs à Laeken).

Les activités industrielles et portuaires à Bruxelles Nord posent problème en matière de pollution des sols. Les terrains pollués sont principalement les anciens sites industriels, dont la décontamination est un enjeu dans le cadre d'une réaffectation future des sites.

Des captages d'eaux souterraines existent au Bois de la Cambre, ils font l'objet de zones de protection, notamment dans les quartiers du Vert Chasseur et de l'avenue Franklin Roosevelt.

Chaque habitant de la Région bruxelloise produit en moyenne 358 kilos de déchets ménagers par an (25% de la totalité des déchets produits). Deux "organismes" sont responsables de la gestion des déchets et de la propreté pour la Ville de Bruxelles. Il s'agit du service Propreté du département Voirie de la Ville et de l'Agence Bruxelles-Propreté.

Le long des rives du canal, Neder-Over-Heembeek regroupe l'incinérateur, un centre de tri de déchets industriels et de construction et bientôt la future station d'épuration Nord.

En conclusion, de nombreux efforts restent à fournir, notamment en matière de traitement des eaux usées, de propreté publique ou au niveau des nuisances liées au trafic automobile. Toutefois, les questions environnementales dépassent bien souvent le cadre communal et ces problématiques doivent être traitées en relation avec les autorités régionales et nationales.



4.2 OBJECTIFS PRIORITAIRES ET GRANDS ENJEUX

La qualité de l'environnement urbain revêt une importance toute particulière **dans le cadre du retour en ville des habitants**. Il est en effet évident qu'une des causes du phénomène de péri-urbanisation est la recherche de la part des citoyens d'un cadre de vie plus vert et plus sain qu'ils retrouvent généralement plus facilement à la campagne ou dans la grande périphérie. Dans ce cadre, la place que l'on accorde à la rue et aux espaces publics constitue un élément important. Dorénavant, la rue ne pourra plus être considérée uniquement comme une voie de déplacement mais aussi comme un lieu de rencontre, de convivialité. L'enjeu est donc de parvenir à ce que l'environnement urbain ne soit plus un frein à la vie en ville.

Dans ce cadre, deux axes majeurs d'action se dégagent : d'une part la préservation et le développement du patrimoine vert de la Ville de Bruxelles et d'autre part, la lutte contre les diverses nuisances et pollutions.

En définitive, l'ensemble des mesures et initiatives qui seront menées par la Ville de Bruxelles s'inscriront, ici comme ailleurs, **dans une logique de développement durable**, dans le respect des équilibres sociaux et écologiques. Les politiques environnementales se développent dans une perspective à long terme, principalement en ce qui concerne l'utilisation de l'énergie et la gestion des ressources naturelles.

4.3 MESURES SIGNIFICATIVES

4.3.1 LA GESTION DES ESPACES VERTS

Au niveau de la gestion des espaces verts, la Ville de Bruxelles a pour objectif prioritaire de préserver et de développer son patrimoine vert. Cette objectif passe d'une part par la **protection et la mise en valeur de son patrimoine vert existant** et d'autre part par la **densification et la mise en continuité du maillage vert**.

Ces mesures générales se déclinent par un ensemble de mesures particulières, qu'elles soient spécifiques à un espace vert ou plus systématiques. Ci-dessous, nous développons les mesures particulières qui apparaissent comme significatives ou prioritaires, l'ensemble des mesures propres aux espaces verts étant repris dans les tableaux de bords.

- De manière à protéger et à mettre en valeur son patrimoine vert, ***certains parcs et espaces verts de la Ville de Bruxelles doivent être rénovés en profondeur***. Cette mesure concerne notamment quelques grands parcs de la Ville :
 - ***Le parc Léopold*** : il s'agit tout d'abord de rationaliser son statut et sa gestion. Ensuite, divers investissements sont nécessaires, tout d'abord pour protéger la diversité végétale et la promenade dans le parc mais aussi de manière à multiplier le nombre d'accès piétons. Par ailleurs, le parc Léopold contient différents bâtiments. Il serait souhaitable de leur trouver à tous une affectation durable, en priorité à vocation sociale, scolaire, culturelle ou scientifique. Enfin, il est nécessaire de prendre des mesures pour lutter contre le stationnement automobile en surface (hors livraison).
 - ***Le parc du Cinquantenaire*** requiert également une remise en valeur. Plusieurs mesures visent à rationaliser la gestion du parc et des voiries adjacentes de manière à garantir le caractère public du parc dans son ensemble. Il conviendrait notamment d'empêcher toute circulation et stationnement automobile à l'est des arcades, tout en maintenant des parkings visiteurs sur l'esplanade. Ensuite, des mesures de lutte contre le bruit doivent être prises (de récents travaux ont notamment permis d'atténuer l'impact de la tranchée



du tunnel Kennedy). Par ailleurs, des aménagements doivent assurer aux piétons et cyclistes des accès plus sûrs et plus aisés à partir de l'ensemble des quartiers voisins.

- **Le Bois de la Cambre** nécessite une restauration en profondeur qui vise à concilier les fonctions écologiques, récréatives et de déplacement du Bois. Le plan de déplacement récemment adopté doit être mis en œuvre et des mesures de lutte contre le bruit doivent être prises. Au niveau même du Bois, les berges de l'étang doivent être restaurées, ainsi que l'éclairage, des sanitaires devraient être prévus et le chalet Robinson devrait être reconstruit dans le respect du milieu environnant. Enfin, l'accès piéton au Bois depuis l'ensemble des quartiers, surtout du Vert Chasseur requiert d'être amélioré. Dans le cadre de l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région bruxelloise, des études de restauration et de mise en valeur du Bois sont actuellement en cours.
- **Le Parc d'Osseghem** connaît actuellement une diminution problématique du niveau d'eau de la nappe phréatique à cause du bétonnage massif du plateau du Heysel. Des mesures doivent être prises en vue de préserver la nappe phréatique de la pollution et d'assurer son alimentation.
- De manière à préserver leur valeur historique ou culturelle, ***certains parcs doivent être classés ou protégés***, une attention particulière devra être portée à différents parcs : les serres royales, le jardin du Pavillon chinois, le Domaine Royal, le Stuyvenbergh, le Belvédère, le cimetière de Laeken ou encore le Val du Bois des Béguines.
- ***Le statut de certains parcs devrait être mieux défini*** comme par exemple le nouveau parc Fontainas qui doit encore être confirmé en espace vert. Par ailleurs, il est recommandé de ***favoriser une gestion différenciée entre les espaces verts, en particulier au niveau de l'entretien.***

Dans ce cadre, l'entretien de quatre espaces verts de la Ville sera transféré à l'Institut Bruxellois de la Gestion de l'Environnement (IBGE). Ce transfert d'entretien n'engagera en rien un transfert de propriété. Un comité de gestion, composé de représentants de la Ville et de l'I.B.G.E., sera alors mis en place. Il s'agit des espaces verts suivants : Parc Léopold, jardin de la vallée du Maelbeek, Square de Meeûs (pour la partie située sur le territoire de la Ville) ainsi que la berme centrale boisée entre les avenues Van Praet et des Croix du Feu qui relèvent de l'A.E.D.

- Le diagnostic a mis en évidence la faible accessibilité de certains espaces verts, que ce soit au niveau de la sécurité (parc d'Osseghem, jardin du Pavillon chinois, Bois de la Cambre,...), du nombre d'accès (Parc Léopold,...) ou tout simplement du fait que l'accès y soit interdit (comme les Serres du Domaine Royal, trop peu souvent accessibles au public). La Ville de Bruxelles s'engage ainsi à ***rendre plus accessibles ces espaces verts*** notamment en y aménageant des accès sécurisés.
- Afin de densifier et d'assurer la continuité du réseau ou maillage vert, la Ville de Bruxelles souhaite ***réaliser des coulées vertes par la plantation en voirie et par la création de nouveaux parcs urbains.*** Dans ce cadre, La Ville de Bruxelles souhaite mettre en place sur son territoire une « ***trame verte*** »¹¹ à l'instar du « maillage vert » au niveau régional. De la sorte, l'objectif de la Ville est de maximiser sa composante verte mais aussi d'en promouvoir la continuité.

¹¹ Il s'agit donc d'établir un « réseau vert » qui peut se définir comme l'ensemble des espaces verts interconnectés par des liaisons vertes linéaires.



Cette « trame verte » se voudra être à vocation sociale mais également écologique :

- elle visera à améliorer le contact « habitant – nature ». Il faudrait ainsi idéalement saisir l'occasion de développer un réseau de circulation piétonne et/ ou cycliste, autant que possible végétalisé. Les objectifs sont non seulement la sécurité et l'agrément, mais aussi la reconquête de l'espace public, de l'autonomie individuelle et de la convivialité ;
- Il s'agira d'accroître la quantité et d'augmenter la qualité (écologique) des espaces qui hébergent une vie biologique. Les objectifs sont donc d'améliorer les écosystèmes (au niveau de la biodiversité, stabilité,...) et d'en augmenter tant que possible l'étendue.

Ces deux niveaux, social et écologique, peuvent être tout à fait complémentaires tant au niveau des espaces verts au sens large qu'au niveau des éléments de liaison.

La Ville présente plusieurs sites classés d'intérêt écologique. Ces sites constituent les zones noyaux du réseau vert écologique. Éléments centraux, ils seront reliés non seulement aux "objets verts" (existants ou à créer) en formant une trame la plus homogène possible, mais aussi aux zones centrales des communes limitrophes s'intégrant ainsi pleinement au projet à l'échelle régionale.

La situation actuelle de la Ville implique de s'attaquer prioritairement à la verdurisation de sa partie centrale qui présente de par sa densité une carence en espaces verts. Dans les quartiers les plus pauvres en espaces verts, les intérieurs d'îlots étant relativement fort bâtis, l'accent sera mis sur l'aménagement des places et des carrefours.

On considèrera que la taille des mailles doit être telle qu'un piéton puisse atteindre le réseau en quelques minutes (moins d'un kilomètre) au départ de n'importe quel point.

Le réseau complètera donc celui établi au niveau régional. Les critères pour établir la trame porteront notamment sur leur lisibilité et leur valeur patrimoniale, leur adaptabilité au confort et à la sécurité du trafic non motorisé, les liaisons qu'ils permettent avec d'autres lieux (espaces verts, équipements culturels, sportifs,...), l'intégration d'espaces verts isolés et parfois inaccessibles (comme les tranchées du chemin de fer) ou des projets d'aménagements de l'espace public.

Les mesures à privilégier pour réaliser cette trame verte seront sensiblement différentes suivant le quartier envisagé. Néanmoins, il est possible de dégager des mesures globales applicables à toute la Ville :

- maintenir le patrimoine vert existant par l'établissement de plans de gestion écologique des sites classés et l'application du principe de gestion différenciée, adaptée au type d'objet vert (parcs, squares, voiries, talus de chemin de fer,...) ;
- choisir les espèces d'arbres à planter en voirie (arbres d'alignement) dans un souci de diversification, tout en privilégiant les essences indigènes et en tenant compte du gabarit des rues ;
- la délivrance des permis d'urbanisme devra s'accompagner de plantations ou replantations après étude du sous-sol et étude urbanistique. Ce sera particulièrement le cas pour les zones de recul où on veillera à faire respecter un degré minimum de verdoisement ;
- mener une politique de préservation des intérieurs d'îlots ;
- diffuser les techniques de verdoisement, en particulier des toitures et des murs ;
- assurer une politique de perméabilité des sols ;



- encourager les actions de type « jardin refuge-naturel » des RNOB ;
- accorder la priorité au trafic lent, piétons et cyclistes ;
- établir un véritable plan de gestion de l'ensemble des sites ferroviaires (en concertation avec les autres communes, la Région, l'IBGE et la SNCB ;

Dans ce cadre, la création d'un espace vert sur le site de Tour & Taxis apparaît comme prioritaire. Par ailleurs, ce nouveau parc pourrait être relié à un nouvel espace vert linéaire de proximité qui serait réalisé à Laeken, au sud du chemin de fer, sur les anciens terrains de la SNCB, longeant le boulevard E. Bockstael.

- Les principales coulées vertes à réaliser concernent la vallée du Maelbeek, le canal avec notamment l'aménagement des abords du bassin Béco, les boulevards de la Jonction et à Haren et Neder-Over-Heembeek, les liaisons entre les parcs et promenades du plateau et de la crête.
- La Ville de Bruxelles s'engage à faire **respecter la dimension verte dans l'établissement de ses PPAS, dans l'examen des permis,...** Par ailleurs, la Ville de Bruxelles sera très attentive à la **verdurisation des intérieurs d'îlots et la préservation des zones de recul**. Elle refusera dans certains quartiers ou à certaines conditions, les demandes de permis d'urbanisme ou de permis d'environnement pour des activités HORECA ou des constructions de parkings en intérieur d'îlots, sauf exception dûment justifiée et qui ne porte pas atteinte aux qualités résidentielles des îlots.

4.3.2 LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES

La politique environnementale de la Ville de Bruxelles ne se limite pas à la gestion des espaces verts. La Ville doit également veiller à lutter activement contre les multiples nuisances et pollutions urbaines, et ce dans les différents domaines : la qualité de l'air, le confort acoustique, la qualité des eaux et du sol, la consommation énergétique et la gestion des déchets.

La Ville de Bruxelles mettra en œuvre un plan stratégique pluriannuel de lutte contre la malpropreté qui vise à concentrer les moyens et agir en même temps sur plusieurs axes : la prévention (information et sensibilisation à la propreté, actions didactiques dans les écoles et avec les habitants...), l'amélioration des prestations et l'augmentation des services offerts (récupération des encombrants, service anti-graffiti, motocrottes et installations de canisites,...), l'optimisation de la répression (brigades mixtes, meilleure verbalisation,...). La Ville cherchera à rationaliser le nettoyage de l'espace public, notamment en limitant le nombre d'acteurs intervenant sur un même espace. Des concertations seront organisées avec les habitants sur la politique menée en matière de propreté.

La Ville de Bruxelles veut agir de différentes façons. Tout d'abord, au sein de son organisation interne, elle se doit de montrer l'exemple en menant une politique de gestion qui minimise les impacts sur l'environnement. Différentes mesures peuvent contribuer à cet objectif :

- **renforcer le service éco-conseil et utiliser au mieux ses compétences**
- **poursuivre la formation en environnement de son personnel**
- **mettre en place un plan de déplacements d'entreprise pour son personnel.**

Par ailleurs, la Ville veut également veiller à **sensibiliser la population aux problèmes environnementaux en milieu urbain de manière à induire des changements de comportement**. Ici aussi, les compétences du service éco-conseil doivent être mises à contribution. Il s'agira notamment pour la Ville d'éduquer la population au respect de la nature et de les sensibiliser à la fragilité des écosystèmes, en particulier par la mise en place d'actions didactiques dans les écoles.



Enfin, la Ville veut ***engager des mesures répressives à l'égard des individus qui ne respectent pas les lois en matière d'environnement.*** De façon à lutter efficacement contre les graffitis, l'affichage sauvage ou les dépôts clandestins, ***le nombre d'agents habilités à dresser un PV en matière d'environnement doit être augmenté.*** Il est aussi important de faire respecter les règlements en vigueur, en particulier au niveau des nuisances sonores (bruit liés aux troubles de voisinage) mais aussi de ***prendre les mesures nécessaires à la réduction du bruit et de la pollution atmosphérique liés à la circulation routière,*** enfin de soutenir les actions visant à réduire le bruit du trafic aérien (en particulier pour les quartiers situés au Nord de la Ville). La lutte contre la pollution de l'air passe aussi par une ***meilleure information au sujet du chauffage domestique et un contrôle efficace des permis d'environnement.***

En définitive, l'ensemble de ces mesures à caractère environnemental doit concourir à promouvoir un développement durable. Les politiques environnementales s'inscrivent dans une perspective à long terme, principalement en ce qui concerne l'utilisation de l'énergie et la gestion des ressources naturelles.

La Ville de Bruxelles veut dès lors :

- ***Mettre en place un programme d'Utilisation Rationnelle de l'Energie*** de manière à réaliser des économies d'énergie au niveau des consommations en eau, électricité, gaz et mazout de chauffage ;
- Veiller à ***optimiser les collectes des déchets et à éliminer ces derniers via des filières adéquates*** de manière à diminuer la quantité de déchets produits ;
- ***Poursuivre les efforts menés en matière de propreté publique,*** aussi bien en terme de personnel que de matériel ;
- ***Développer un éclairage public plus économe et promouvoir l'utilisation d'eau non-potable pour certaines tâches.***



5 UNE VILLE BELLE, AGREABLE A VIVRE

5.1 INTRODUCTION

5.1.1 LES TRACES STRUCTURANTS

En matière de paysage urbain, le territoire de la Ville de Bruxelles est constitué par des tracés de compositions multiples. Outre les tracés volontaristes, certains tracés structurants se sont forgés en harmonie avec le relief ou le réseau hydrographique. Le relief du territoire de la Ville de Bruxelles varie en effet d'une centaine de mètres, depuis les côtes les plus basses dans la vallée de la Senne jusqu'aux points culminants dans le Bois de la Cambre et la forêt de Soignes.

Le Pentagone est structuré par trois axes principaux, l'axe royal, les boulevards du centre et les boulevards de la Jonction. Ces trois axes sont tous trois orientés dans le sens de la vallée et viennent accentuer la rupture (tant physique que sociale) entre le haut et le bas de la Ville. Le tissu urbain du Pentagone est également ponctué de quelques grandes places publiques d'époques diverses : la Grand-Place, les places des Martyrs, Royale, du Jeu de Balle,... Le Pentagone est évidemment délimité par les boulevards de petite ceinture, trace de la deuxième enceinte.

Au quartier Léopold, les axes formés par la rue de la Loi et la rue Belliard sont devenus prédominants, tandis que la rue Guimard et le square Frère-Orban ont perdu leur caractère original d'axe majeur en liaison avec le centre-ville. L'axe structurant de la rue du Luxembourg se prolonge aujourd'hui jusqu'au Parlement Européen. Ces tracés volontaristes ne sont pas parvenus à effacer le relief de la vallée du Maelbeek qui reste une donnée essentielle du paysage du quartier. Quant à la composition des squares, elle possède son propre plan d'ensemble qui structure tout le quartier.

L'avenue Louise et l'avenue Roosevelt constituent les grands éléments structurants du Quartier Sud.

Le canal et les voies ferroviaires constituent les principaux tracés structurants de Bruxelles Nord. Mais à l'opposé des autres tracés structurants, ils créent une rupture entre l'est et l'ouest de la Ville. La gare du Nord forme également un lieu structurant, mais aussi une rupture de premier ordre pour le Quartier Nord.

Trois tracés parcourent Laeken. Ils sont tous trois orientés nord-sud. Il s'agit du boulevard E. Bockstael et de son prolongement l'avenue Houba de Strooper, de l'avenue Van Praet et de l'avenue des Croix du Feu ainsi que de l'avenue de la Reine prolongée par l'avenue du Parc Royal. Le boulevard du Centenaire avec la place de Belgique et le square de l'Atomium, sur le plateau du Heysel, forme également un tracé structurant plus local de Laeken.

5.1.2 LES POINTS DE REPERE

Parce qu'il est le centre historique, le Pentagone comprend de nombreux points de repères d'envergure régionale, nationale, voire supranationale. Il s'agit notamment du Palais Royal, du Parlement Fédéral, de l'Hôtel de Ville, du Palais de Justice, de la cathédrale Saints Michel et Gudule, de la colonne du Congrès, ... Ces points de repère sont mis en évidence par des points de vue ou par leur présence sur les axes structurants. Quelques tours contemporaines constituent des repères de moindre intérêt. Le Pentagone Ouest par contre manque de repères positifs et d'identité.

Le Quartier Nord-Est comprend également plusieurs repères dont la portée dépasse la Région : les arcades du Cinquantenaire, le Berlaymont et le Parlement Européen. Les autres repères du quartier, tels les squares, se rapportent d'avantage à l'échelle du quartier.



Laeken possède également quelques repères déterminants. Il s'agit bien évidemment de l'Atomium, du Palais des Expositions mais aussi de l'église Notre-Dame ou de la Tour japonaise. Des constructions comme le stade Roi Baudouin, la tour du Beffroi sur la place Bockstael, le palais Royal et les Serres Royales ou le Pavillon chinois marquent également l'environnement immédiat ou lointain de Laeken.

Le quartier Sud et Bruxelles Nord, à l'exception de quelques tours imposantes, ne possèdent pas à proprement parler de véritables points de repères tels qu'ils se rencontrent dans les autres quartiers de la Ville de Bruxelles.

5.1.3 LES ESPACES PUBLICS

La morphologie et l'aspect des espaces publics de la Ville de Bruxelles sont fortement conditionnés par le type d'activités qui se déroulent dans chacun des quartiers. La généralisation de l'usage de la voiture et les récentes restructurations urbaines ont modifié considérablement la typologie et la qualité de l'espace public dans certains quartiers tandis que d'autres ont su préserver leur identité.

Néanmoins, si durant ces dix dernières années, les espaces publics se sont peu à peu dégradés, la tendance actuelle a démontré que de réels efforts pouvaient être entrepris en la matière et que la revitalisation des espaces publics urbains constituait un enjeu pour l'avenir des villes.

L'espace public du Pentagone se distingue d'une part par la forte animation populaire qui y règne et d'autre part l'omniprésence de l'automobile. L'animation s'étend essentiellement entre la place Royale et la place De Brouckère et le long d'un axe rue Neuve - Bourse. À l'exception des grands axes de structuration, les voiries et les places du Pentagone conservent un caractère vernaculaire, étroit et sinueux. L'aspect minéral y est prédominant.

L'élément marquant du Quartier Nord-Est est l'hétérogénéité de ses espaces publics engendrée par le bâti environnant. Il en est de même pour l'avenue Louise. À l'opposé, le paysage urbain de l'avenue Franklin Roosevelt et celui du Vert Chasseur présentent encore une harmonie.

À Laeken, l'image globale de la rue est nettement meilleure au Nord, où les voiries sont plus spacieuses et plus larges et les plantations plus nombreuses. Par contre, au sud de Laeken, le rapport entre l'espace public et le bâti est nettement plus petit et les plantations manquent totalement, mais des premiers travaux de verdurisation ont été entamés par la Ville. L'espace public sur le plateau du Heysel nécessite aujourd'hui d'être revalorisé de manière plus globale.

Au quartier Nord, l'aménagement du boulevard Albert II, des abords du CCN et la réfection de la chaussée d'Anvers constituent une première étape dans la reconstruction de tout le quartier.

A Neder-Over-Hembeek la qualité des espaces publics pose problème et une attention particulière doit être apportée aux zones de transition entre les zones industrielles et les zones d'habitat. Haren pour sa part a su préserver son identité. Cette ancienne commune est caractérisée par son côté villageois et offre un style de quartier résidentiel.



5.1.4 LE BATI

La typologie du bâti est essentiellement liée aux fonctions relevées dans chaque quartier. Elle relève aussi des différentes périodes d'urbanisation et de restructuration qu'a connu la Ville de Bruxelles.

La typologie du bâti au Pentagone est d'une grande richesse. Mis à part la typologie courante de la maison unifamiliale ou de rapport, diverses formes d'habitat groupé (les immeubles à appartements des boulevards du centre, les maisons de rapport, les logements ouvriers en ruelles ou en immeubles, les complexes de logements sociaux,...) peuvent également être repérées. Les immeubles d'équipement et de service public présentent eux aussi une grande diversité typologique. L'Ouest du Pentagone présente aussi des immeubles de type industriel caractéristiques du 19^{ème} et début du 20^{ème} siècle. Il faut malheureusement encore relever la typologie récente des immeubles de bureaux (regroupement de parcelles et gabarits élevés) qui déstructurent le tissu et engendrent des ruptures dans le bâti.

Au Quartier Nord-Est, la densité bâtie par îlot est très forte et continue à se renforcer. Le quartier présente deux zones distinctes. De manière générale, la zone administrative du quartier Léopold présente une densité forte avec des hauteurs d'immeubles moyennes et homogènes, tandis que la partie résidentielle, plus au nord, est constituée d'hôtels de maître et de petits immeubles de logement de type unifamilial auxquels se mêlent des équipements.

Dans le Quartier Sud, tandis que les constructions de l'avenue Louise sont de grande densité, les constructions du quartier Roosevelt-Vert Chasseur sont généralement moins denses et moins élevées. Parfois en ordre discontinu, les intérieurs d'îlots y sont souvent plus aérés.

Les constructions de l'avenue Louise, bordée jadis d'hôtels de maître, reflètent les mutations (moins profondes qu'au quartier Léopold) qui se sont produites lors de la construction de bureaux. Par contre, les rues latérales ont été peu modifiées et le parcellaire ancien a subsisté dans sa grande majorité. Il représente la typologie de la maison bourgeoise. L'avenue Roosevelt est plutôt bordée de construction de type "villas", par contre la chaussée de La Hulpe est bordée par des immeubles de bureaux de prestige.

À Laeken, outre le noyau villageois au bâti à petite échelle et aux habitations étroites, la zone au sud du chemin de fer présente des quartiers d'habitation relativement homogènes, avec un bâti serré, composé de maisons d'ouvriers et de grandes parcelles occupées par des écoles, des sociétés ou des ateliers. Le nord de Laeken est quant à lui, composé d'un conglomérat de nouveaux quartiers. Enfin, il est important de signaler les quartiers de la Cité Modèle et du Verregat, tous deux aux caractéristiques très spécifiques quant à leurs formes.

Le Quartier Nord est composé d'une part, côté Pentagone, de tours de logements et de tours de bureaux dans un "résidu" d'urbanisation traditionnelle, et d'autre part, plus au nord, d'un bâti plus ancien, plus dense et en moins bon état, reprenant la typologie traditionnelle d'un tissu mixte.

Mises à part les zones industrielles liées au canal, Neder-Over-Heembeek apparaît comme un assemblage de quartiers résidentiels, doté d'un bâti assez récent et en bon état. Cette nouvelle trame urbaine se superpose à celle rurale, plus ancienne. Plus d'un tiers de ce bâti est constitué de maisons unifamiliales.

Haren est occupé en grande partie par des zones industrielles, des zones de bureaux et d'entreprises diverses. Son centre apparaît comme un noyau villageois enclavé dans la ville. Le bâti de Haren se présente comme étant de type villageois ou de type assez récent. Il est, de manière générale, plutôt en bon état et comporte surtout des maisons unifamiliales.



5.1.5 LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

La Ville de Bruxelles bénéficie d'une grande richesse architecturale. Si ce patrimoine remarquable n'a cessé de subir de nombreuses amputations et démolitions au cours du temps, il n'en reste pas moins très présent, en particulier au centre-ville, et constitue toujours un des principaux attraits de la Ville.

Le centre historique de Bruxelles rassemble toujours la plus grande richesse patrimoniale de la Région bruxelloise et recouvre une étonnante diversité d'époques depuis la fin du 17^{ème} siècle. La Grand-Place a récemment été inscrite au patrimoine mondial de l'humanité. Certains quartiers du 19^{ème} siècle ont su garder toute leur intégrité. Enfin, le centre historique présente également un riche potentiel archéologique.

La valeur patrimoniale du quartier Nord-Est se retrouve surtout dans la valeur d'ensemble qui caractérise certains groupes d'immeubles.

Le nombre de bâtiments ou sites classés au Quartier Sud est très faible par rapport à la richesse architecturale du quartier. Les sites constitués d'espaces verts sont par contre tous protégés.

A Laeken, le patrimoine architectural est multiple et varié. Bâtiments modernes et contemporains, cités-jardins, etc ne sont malheureusement pas encore classés et certains se trouvent dans un état déplorable.

Au quartier Nord, en dehors de différents bâtiments à caractéristiques industrielles, seul le site de Tour et Taxis, avec sa gare et ses entrepôts, présente un intérêt patrimonial majeur.

5.1.6 LES ESPACES VERTS

De manière globale, les espaces verts de la Ville de Bruxelles sont nombreux et variés. Ils prennent des formes différentes selon les quartiers, bois, parcs, squares, jardins ou arbres d'alignement. Leur fonction première reste sociale en tant que lieu détente ou de récréation, même si les fonctions écologiques, esthétiques ou culturelles restent présentes pour certains d'entre eux.

La répartition des espaces verts au sein des différents quartiers, leur accessibilité et leur entretien sont les principaux problèmes rencontrés.

Le Pentagone est essentiellement minéral et présente une répartition déséquilibrée. Les masses végétales les plus importantes se situent principalement à l'Est du Pentagone, dont le Parc Royal, tandis qu'il existe un manque réel d'espaces verts dans la partie ouest du Pentagone, où les quartiers plus anciens, sont pourtant fortement habités. Cela se marque d'autant plus que les intérieurs d'îlots sont souvent encombrés et comprennent rarement de grands jardins.

Le Quartier Nord-Est comporte pour sa part, deux parcs de grande taille : le parc du Cinquantenaire et le parc Léopold. Si le parc du Cinquantenaire a fait l'objet de récentes améliorations, à l'inverse, le parc Léopold se dégrade et apparaît aujourd'hui comme surexploité. Le quartier bénéficie encore de l'ensemble remarquable formé par les squares Marguerite, Ambiorix et Marie-Louise et bientôt du parc de la vallée du Maelbeek "reconquis" sur les zones de bureaux.

Avec le Bois de la Cambre, le Quartier Sud possède un des poumons verts les plus importants et des plus appréciés de la Ville de Bruxelles. Malheureusement, le bois est entouré et même traversé par des artères à circulation dense ce qui rend son accès plus difficile. Les jardins de l'abbaye de la Cambre et les Jardins du Roi sont les autres atouts verts du Quartier Sud.

Les intérieurs d'îlots du Quartier Sud et du Quartier Nord-Est (essentiellement dans la partie administrative) ont subi de profondes modifications, principalement en raison de la densification du bâti et de la pression de stationnement. Ils ont ainsi été progressivement investis par des parkings jusqu'à être entièrement couverts.



Le parc de Laeken et le parc d'Osseghem sont les deux grands parcs publics de Laeken et souffrent également de problèmes d'accessibilité à cause de voies de circulation contiguës trop rapides. Malgré quelques autres petits espaces verts, la partie sud de Laeken présente encore un déficit évident de zones vertes et celui-ci est particulièrement ressenti par les riverains. Différents intérieurs d'îlots y sont occupés par des constructions industrielles et les jardins privés sont rares. Par ailleurs, plusieurs grands espaces ne sont pas accessibles au public.

Mis à part le Parc Maximilien, l'urbanisation au quartier Nord n'a laissé que peu de place à la verdure. Ceci se constate particulièrement dans le quartier de la chaussée d'Anvers. Cependant, de nombreux projets existent dont la création de nouveaux parcs.

A Neder-Over-Heembeek, une partie du domaine de Meudon sert de zone tampon entre la zone industrielle du canal et les quartiers résidentiels. Les Centres sportifs communaux et les terrains non urbanisés situés dans son voisinage constituent l'autre poumon vert de Neder-Over-Heembeek.

Haren ne bénéficie pas de grands parcs publics mais son côté non urbanisé et villageois offre une fonction similaire. La présence de potagers et de zones de culture dans cette partie de la ville reste importante. Des sites naturels comme le site classé du castrum et le bois inscrit à l'inventaire entre la chaussée de Haecht et la rue A. Maes renforcent la qualité paysagère de Haren.

5.2 L'AMELIORATION ET LA VALORISATION DU CADRE DE VIE

Les politiques démographiques et économiques¹² qui peuvent être développées par la Ville de Bruxelles accordent un rôle prépondérant à **l'amélioration et à la valorisation du cadre de vie**. En effet, il s'agit d'éléments essentiels de la vie en ville ; une ville agréable pour ses habitants mais aussi pour ses usagers, qu'ils soient quotidiens ou occasionnels, reste un atout indéniable dans le cadre plus général de la promotion urbaine.

Ainsi les axes majeurs de la politique de la Ville de Bruxelles en la matière concernent les espaces publics, le patrimoine bâti et la ville "verte", ce dernier point étant développé par ailleurs. Ces aspects se déclinent bien sûr selon les spécificités et les caractéristiques propres à chaque quartier.

Au niveau de son cadre de vie, la Ville de Bruxelles possède plusieurs atouts majeurs : des paysages multiples, des quartiers très variés offrant ainsi un large éventail de lieux de résidence et de fréquentation, une grande richesse architecturale malgré le syndrome de la "bruxellisation", un bâti globalement en bon état, des repères urbains de renommée, des axes structurants témoins du passé, des espaces publics riches d'animation et de souvenir.

5.2.1 REHABILITER LES ESPACES PUBLICS

Pourtant, les espaces publics se sont peu à peu dégradés. C'est pourquoi la Ville de Bruxelles a entrepris une vaste campagne de réhabilitation de ceux-ci, comme cela se fait par ailleurs dans de nombreux autres pays européens. Il s'agit là d'un travail d'envergure compte tenu des très nombreux espaces publics qui restent à rénover, aux déstructurations importantes induites par l'emprise de plus en plus forte de la voiture ou encore à la présence de quartiers encore très fragiles.

Dans ce cadre de valorisation de la vie urbaine, l'objectif majeur est de reconsidérer pleinement la valeur d'usage de l'espace public. La réalisation de cet objectif passe par la prise en compte de toutes les fonctions riveraines, de tous les usages, de l'ensemble des modes de déplacements et par la recherche d'une meilleure convivialité entre les différents usagers. La mise en œuvre de plans de

¹² En particulier au niveau commercial.
AGORA – VILLE DE BRUXELLES



déplacements existants ou futurs aidera à définir les lignes directrices de ces aménagements. Mais cette mesure générale doit être appliquée sur le terrain, en tenant compte d'une série de priorités :

- *La petite ceinture et ses boulevards doivent retrouver une perspective d'ensemble et une cohérence globale. En particulier, il est urgent de réhabiliter entièrement le tronçon longeant le canal ;*
- *Dans le Pentagone, il est nécessaire de revaloriser entièrement et à court terme les boulevards du centre et les boulevards de la Jonction ;*
- *Dans le Pentagone, poursuivre les chemins de la Ville ;*
- *Poursuivre les réalisations prévues dans les Contrats de quartier « Palais Outre-Pont » et « Tanneurs » et le quartier d'Initiatives « Marais » ;*
- *Dans le quartier Louise, contribuer à la viabilité du logement par la mise en palce d'un projet global de réaménagement de l'avenue Louise ; ;*
- *Dans le Quartier Nord-Est, un réaménagement qualitatif complet de la rue de la Loi, de la rue Belliard et de la chaussée d'Etterbeek apparaît prioritaire ;*
- *À Laeken, il s'agit de réaménager la place Bockstael de manière qualitative en tant que pôle d'attraction au niveau public et en tant qu'aire de repos et d'échange entre transports publics et l'avenue des Croix de Feu comme une voirie urbaine participant, avec la ligne de tram qui la longe, à la vie interne de Neder-Over-Heembeek. Il s'agit également de créer un lien, un tracé entre la zone du Heysel et la place Bockstael.*

Dans ce sens, il est également essentiel que l'ensemble des espaces publics puissent être réappropriés comme lieux de rencontre, selon des modalités variables dans l'espace et le temps.

5.2.2 RESTAURER LA NOTION DE PAYSAGE ET DE COMPOSITION URBAINE

En parallèle, la Ville de Bruxelles doit contribuer à restaurer la notion de paysage et de composition urbaine. Ainsi, au niveau de la qualité de l'espace, la Ville doit *appliquer dans la mesure du possible les principes directeurs du RRU et du Manuel des Espaces Publics bruxellois*. Dès lors, il lui faut également *garantir la cohérence et la qualité du mobilier urbain, mais aussi des matériaux, de la végétation et de l'éclairage en mettant en valeur la spécificité du lieu (activités, cadre bâti, échanges, ...)*.

Cette mesure doit s'appliquer tant à *la préservation du patrimoine du site de Tour et Taxis qu'à l'embellissement du domaine portuaire ou qu'à la revalorisation des espaces centraux, des quais et des boulevards du centre*. Par ailleurs, la Ville de Bruxelles souhaite *élaborer et mettre en œuvre un plan lumière par quartier*.



5.2.3 PROTÉGER LE DOMAINE BATI ET LE PATRIMOINE

En parallèle au travail effectué sur l'espace public, la Ville de Bruxelles effectuera un important travail sur le domaine bâti. Il s'agit tout d'abord d'en protéger les caractéristiques. À cette fin, la Ville adoptera un plan pluriannuel de réhabilitation de son patrimoine remarquable, tant du domaine public que privé et elle poursuivra la mise en œuvre des recommandations et des règlements zonés visant à garantir la mise en valeur des typologies existantes.

Au travers notamment de son patrimoine privé, la Ville a un rôle important à jouer dans la revitalisation des quartiers par la rénovation de bâtiments et le développement de projets : les anciens Hôtels communaux de Laeken (Pl. Bockstael et Palais Outre-Pont)... Dans la même optique, des sites potentiels d'attractivité comme l'ancien Chalet Robinson doivent être reconstruits et développés dans le respect du milieu environnant.

L'autre objectif majeur au niveau du domaine bâti est de protéger le patrimoine, y compris les ensembles remarquables. Pour y parvenir, la Ville de Bruxelles compte poursuivre ou mettre en œuvre diverses mesures : *poursuivre le rôle de la cellule patrimoine, mettre au point un inventaire permanent du patrimoine, intégrant l'ensemble des inventaires existants, systématiser les approches historiques pour protéger les intérieurs d'immeubles privés,...* En parallèle, il est important que la Ville de Bruxelles mette en valeur ce patrimoine par l'aménagement de son environnement immédiat, par sa rénovation et par sa promotion. Si le Pentagone regroupe sans nul doute la plus importante concentration de ce patrimoine, tous les quartiers de la Ville ont leur intérêt ; il convient de citer en particulier Laeken dont le patrimoine reste encore jusqu'à ce jour méconnu du tout public.

En rapport à ce travail de réhabilitation et de protection du patrimoine et du domaine bâti, il est essentiel de sensibiliser le public au patrimoine. La réalisation de cet objectif passe spécialement par *la promotion et la participation aux Journées du Patrimoine, par la poursuite de la mise en place d'une signalétique spécifique, par l'information de la population sur les primes à la rénovation, les compétences des différents corps de métier,...*

Dans ce cadre, la lutte contre les immeubles abandonnés, déjà mentionnée, reste une priorité pour la Ville de Bruxelles. Il lui faut dès lors *continuer à lutter contre les immeubles abandonnés* de manière entre autre à *mener un suivi et une application effective de la taxe afférente*. Il faut ainsi *poursuivre la "coordination interdépartementale de lutte contre les chancre"*. D'un autre côté, il faut *maintenir et encourager la remise sur le marché et la rénovation des immeubles*.

Enfin, la Ville s'engage à valoriser une architecture contemporaine de qualité.



6 UNE VILLE EQUIPEE, AU SERVICE DE TOUS

6.1 INTRODUCTION

La Ville de Bruxelles rassemble sur son territoire un grand nombre d'équipements qu'ils soient de type culturel, scolaire, de santé, de loisirs ou autres. La concentration d'équipements est propre au milieu urbain. Elle s'exprime encore plus lorsqu'il s'agit d'une capitale. Pour la Ville de Bruxelles, c'est un atout majeur qu'il lui faut valoriser et entretenir, en particulier dans le cadre d'une politique de retour des habitants en ville et cela même si tous ces équipements ne dépendent pas directement de ses compétences.

6.1.1 LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES

Les équipements scolaires constituent un des fleurons de la Ville de Bruxelles. Les établissements sont nombreux (plus de 100 établissements rien que pour le Pentagone) tous réseaux, niveaux et langues confondus et relativement bien répartis dans les différents quartiers. Le réseau communal est particulièrement bien développé et de nombreux élèves sont originaires des communes et régions limitrophes. Outre le rôle d'accueil et d'éducation qu'ils remplissent, les établissements scolaires peuvent aussi représenter une certaine valeur patrimoniale et une série d'infrastructures au quartier. Mis à part les problèmes de sécurité routière et de stationnement aux abords des écoles, ils engendrent peu de désagrément pour leur environnement.

Jouant à fond son rôle de centralité, le Pentagone et en particulier les Marolles, le Sablon et l'Ouest du Pentagone concentrent les établissements scolaires qui malheureusement en raison de leur âge connaissent des problèmes de vétusté et d'entretien. Les écoles au Quartier Nord-Est sont localisées dans le quartier des squares à l'exception du Lycée Jacquain situé au Parc Léopold et de l'Ecole Royale Militaire (ERM). Le Quartier Sud ne compte pour sa part qu'une école communale, mais cette relative carence est comblée par les communes voisines. L'Université Libre de Bruxelles (11.894 étudiants pour le site du Solboch en 88-89) et l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Visuels de la Cambre sont deux établissements d'enseignement supérieur, à cheval sur la commune d'Ixelles. Laeken et Bruxelles-Nord présentent un réseau d'enseignement de la Ville très développé.

6.1.2 LES INFRASTRUCTURES SPORTIVES

Les équipements sportifs regroupent toutes les infrastructures liées à la pratique du sport que ce soit les grandes infrastructures comme le stade Roi Baudouin ou les petits clubs de quartier ou encore les terrains de jeux en plein air. Il s'agit donc aussi bien d'infrastructures publiques que privées. Les équipements de jeux et de repos se confondent souvent avec les espaces verts de la Ville. Tous ces équipements ne se limitent généralement pas à leur fonction première mais constituent aussi des lieux de rencontre, de détente ou de convivialité au sein d'une ville.

Malgré quelques réalisations récentes, vu la demande particulièrement forte de la population, l'Ouest du Pentagone manque encore de petites infrastructures sportives¹³, de jeux et de repos. La mise à disposition des équipements scolaires, souvent anciens et mal appropriés, reste difficile à mettre en place. Le Quartier Nord-Est est dépourvu d'infrastructure publique mais des potentialités existent au niveau privé. Les espaces de loisirs et de repos de ce quartier se confondent avec les parcs publics, malheureusement les équipements sportifs de plein air et les aires de jeu nécessitent des travaux de rénovation. Avec notamment les installations de l'ULB et le Bois de La Cambre, le quartier Sud est bien desservi tant en terme de sport que de zone de repos et d'activités ludiques. Laeken bénéficie bien

¹³ Un nouvel équipement sportif a été réalisé dans le cadre du contrat de quartier Rempart des Moines.



entendu des infrastructures sportives autour du site du Heysel même si ces installations s'adressent plus à une clientèle située à l'extérieur de Laeken. Il faut également remarquer le manque d'espaces verts et de terrain de jeux dans les quartiers sud de Laeken.

Bruxelles-Nord possède quelques infrastructures sportives dont le centre sportif de Neder-Over-Heembeek. Les sports nautiques sont bien présents.

6.1.3 LES EQUIPEMENTS CULTURELS

La Ville de Bruxelles présente de nombreux équipements culturels. Ceux-ci sont une nouvelle fois très variés et, selon leur importance, ils rayonnent au niveau du quartier, de la région, du pays ou même au niveau international. Ces équipements reprennent les bibliothèques, les centres culturels, les théâtres, les salles de concerts et de spectacles, les musées, les galeries et les salles d'expositions, les cinémas, les lieux de culte,...

La rue est devenue aussi un lieu important d'expression de la culture. Certaines manifestations culturelles importantes y ont lieu annuellement. Mais d'autres manifestations de moindre ampleur peuvent aussi participer activement à l'animation culturelle de la Ville. Il s'agit des fêtes de quartier, des brocantes et des braderies, des marchés,... Ces animations peuvent donner une identité socio-culturelle particulière à un quartier.

Le Pentagone apparaît quelque peu comme le lieu de la concentration de la culture par excellence. C'est sans doute le Mont des Arts qui tient le rôle de pôle culturel principal. Cependant, il souffre en partie de cette monofonctionnalité culturelle. Toutefois, l'installation de nouveaux équipements contribue aussi souvent à la réaffectation d'un patrimoine classé et participent donc à la sauvegarde de bâtiments de haute qualité architecturale. Enfin, une constatation d'importance est le retour des cinémas en ville.

Les musées du Cinquantenaire constituent le principal pôle du Quartier Nord-Est. Pourtant, ce site reste quelque peu isolé dans un environnement résidentiel et administratif et les autres activités artistiques et culturelles se rencontrent peu dans le quartier.

Dans le Quartier Sud, l'U.L.B. est le lieu de nombreuses conférences, concerts et expositions. On y trouve également plusieurs bibliothèques couvrant de nombreux domaines. Le théâtre de Poche se situe dans le Bois de la Cambre.

A Laeken, le site du Heysel, avec notamment le stade Roi Baudouin et le complexe cinématographique Kinépolis, constitue un pôle culturel supra-régional. Ce pôle ne doit pas faire oublier que Laeken possède aussi un tissu associatif dense et une importante culture populaire.

Pour Bruxelles-Nord, on ne distingue aucun pôle culturel et on ne dénombre que quelques événements et activités périodiques qui occupent l'espace public. Toutefois, le site de Tour et Taxis offre de grandes potentialités et devrait abriter des équipements culturels de portée métropolitaine.



6.1.4 LES SERVICES DE SANTE

En matière de santé, la Ville de Bruxelles dispose d'un large réseau d'équipements et d'outils sanitaires destinés à la population. Ces services s'adressent généralement à des groupes de population précis et leur portée d'action diffère considérablement suivant leur nature. Plusieurs niveaux sont distingués. Les équipements primaires reprennent les services du CPAS, du Centre d'Aide Sociale, de soins à domicile, de garderie et les médecins généralistes. Ce sont donc des services non spécialisés qui s'adressent à un large public et se retrouvent dans l'environnement immédiat de la population. Les services de deuxième échelon sont spécialisés dans certains problèmes ou zones défavorisées. Ils regroupent par exemple les Services de Santé Mentale ou les centres PMS spécialisés pour handicapés. Les services de troisième et quatrième échelons enfin reprennent ceux du milieu hospitalier avec les hôpitaux, les maisons de repos, les institutions psychiatriques et les instituts médico-pédagogiques.

Héritage du passé, beaucoup d'hôpitaux se retrouvent sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Les principaux services hospitaliers de la Ville de Bruxelles sont l'Hôpital Universitaire Saint-Pierre, l'Hôpital Brugmann, la clinique générale Saint-Jean, la clinique César De Paepe et l'Hôpital Militaire de Neder-Over-Heembeek.

6.2 ASSURER DES SERVICES DE QUALITE A LA POPULATION

En matière d'équipements et de services, le défi majeur pour la Ville de Bruxelles est double : il lui faut d'une part **assurer son rôle de représentation en tant que capitale** et d'autre part **fournir à sa population un ensemble d'équipements et de services aux personnes**. Au-delà des services qu'ils rendent à la population, les grands équipements génèrent parfois de lourdes charges pour la Ville de Bruxelles, difficiles parfois à assurer. La Ville doit ainsi veiller à ce que ces équipements soient accessibles à la population locale et qu'elle n'en subisse pas trop souvent que les désagréments.

De manière générale, la Ville de Bruxelles doit ainsi poursuivre les actions spécifiques en matière d'accueil et de promotion des services aux personnes. Il lui faut dès lors améliorer, rénover et optimiser les équipements existants. Plus particulièrement, en terme de politique sociale et de santé publique, la Ville de Bruxelles se doit d'être soucieuse des fortes disparités et de la fracture sociale au sein de la population. Elle se doit ainsi d'assurer un encadrement et une aide sociale variée et très importante.

Afin de remplir au mieux son rôle de capitale, la Ville de Bruxelles doit concevoir l'accessibilité, l'accueil et la promotion des infrastructures extra communales. Cet objectif doit être poursuivi tout en assurant une harmonie avec les activités de la population riveraine. Par ailleurs, ces efforts devront se faire en coordination avec les communes voisines dans un souci d'efficacité.

6.2.1 LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES

6.2.1.1 L'INSTRUCTION PUBLIQUE

L'instruction publique joue un rôle fondamental dans notre société. Au-delà de ses missions premières de formation et d'éducation, l'enseignement joue un rôle essentiel pour l'accès à l'emploi et par conséquent à l'intégration sociale.

En outre, les établissements scolaires, via leurs structures scolaires ou parascolaires, mettent également à disposition des jeunes une série d'équipements d'ordre culturel, sportif, littéraire ou autre.

L'instruction publique influence ainsi directement la dynamique des quartiers. Afin de soutenir -voire de développer- ses actions primordiales, il faut lui donner les moyens nécessaires à son essor. Un



important programme de rénovation des établissements scolaires de la Ville est actuellement en cours vu l'état de vétusté et l'âge de certains bâtiments.

La Ville de Bruxelles doit prioritairement poursuivre son effort en matière d'investissement et d'entretien des bâtiments. Cet objectif passe par toute une série de mesures, dont *l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de restauration et de rénovation du patrimoine ainsi que la poursuite de l'entretien des bâtiments de manière curative, mais aussi préventive*. Par ailleurs, la Ville doit veiller à *préserver des potentialités futures d'élargissement des structures foncières en tenant compte du développement urbanistique*

La Ville de Bruxelles est également ouverte au niveau de la gestion des bâtiments scolaires à *mettre à disposition des riverains, lorsque la disposition des lieux le permet, des locaux, espaces de jeu, bibliothèques et infrastructures sportives des écoles*.

En parallèle, il est indispensable de réajuster les stratégies éducatives et de mener au sein des différents établissements une pédagogie moderne qui, tout en s'appuyant sur les acquis du passé, intègre le développement des technologies nouvelles et développe des activités pédagogiques axées sur des questions de patrimoine, d'environnement, de culture, d'espaces verts, de sécurité,... Dans ce cadre, la Ville souhaite notamment *créer une école de danse dans la Tour à Plomb*.

Par ailleurs, il est nécessaire d'améliorer l'encadrement général des jeunes. Celui-ci passe notamment par le travail des médiateurs scolaires. La Ville de Bruxelles souhaite ainsi, *dans les quartiers en difficulté, élargir le nombre d'écoles ayant droit au médiateur scolaire et augmenter le nombre de médiateurs par élève¹⁴*. L'encadrement des jeunes passe également par *la création de modules de cours de promotion sociale et d'activités parascolaires ouverts à tous, par le développement de cours de rattrapage, la poursuite des écoles de devoirs,...*

Ces mesures au niveau de l'encadrement et de la gestion du patrimoine pourront également aboutir à la *promotion d'actions locales visant la propreté et l'embellissement du quartier par les jeunes*.

Enfin, la réalisation de tous ces objectifs ne pourra aboutir sans qu'un accompagnement social soit prévu. La lutte contre le décrochage scolaire via un encadrement pédagogique, une aide psychosociale et une médiation appropriée s'avère essentielle. Il s'agit ainsi de veiller au développement harmonieux des jeunes (médical, psychologique et social) par l'élargissement des cellules scolaires du Service Prévention Orientation Santé, d'établir des programmes et des formations spécifiques permettant de mieux contrôler les maltraitances, de combattre la violence,...

6.2.1.2 LA CULTURE

Dans le but de créer une dynamique nouvelle au bénéfice de ses habitants, la Ville de Bruxelles souhaite mener une politique de revalorisation de la culture et en faire ainsi un axe important de son développement global. De la sorte, la Ville de Bruxelles reconnaît la valeur de la culture comme facteur de développement économique, comme élément essentiel de la qualité de vie et de l'équilibre social, comme facteur de rétention de la population et d'attraction touristique.

Dans le prolongement de l'opération "Bruxelles, ville européenne de la culture de l'an 2000", la Ville de Bruxelles désire donner à la culture des structures d'accueil adéquates. Cet objectif passe notamment par *la création de la Maison de la Musique et d'une école de danse dans la Tour à Plomb, la rénovation de l'hôtel communal de Laeken place Bockstael* mais aussi par *une collaboration plus poussée avec les institutions culturelles fédérales, communautaires et régionales présentes ou actives sur le territoire de la Ville*.

¹⁴ En ramenant le nombre de médiateur scolaire de 1 pour 400 élèves à 1 pour 300.
AGORA – VILLE DE BRUXELLES



Ces initiatives auront toutes comme objectif de promouvoir la pratique artistique et l'intérêt de la population pour les arts en général. La réalisation de cet objectif peut passer notamment par *la mise en place de conditions tarifaires favorables (particulièrement pour les jeunes)*, par des heures d'ouverture plus conformes au temps de loisirs, par *l'intégration de l'art au quotidien dans l'espace public* (cfr. Recyclart) ou *par une décentralisation de la culture* dans les quartiers où celle-ci ne se manifeste pas généralement.

Promouvoir et développer une Culture Urbaine et créer un réseau de centres culturels de proximité sur tout le territoire de la Ville : pour le centre Ville, le Centre Breughel, pour le Quartier Nord-Est, le pavillon O. Vanhauenhove ; pour Neder-Over-Heembeek, l'Eglise Saint-Nicolas ; pour Laeken Nord, la Cité Culture ; pour Laeken sud, l'ancienne gare de Laeken et pour le Quartier Nord, l'ancien dépôt S.T.I.B.

Enfin, un effort important sera réalisé de manière à aménager ou rénover ou protéger des immeubles à destination culturelle.

6.2.1.3 LES SPORTS ET LOISIRS

Les sports et loisirs constituent également une matière pour laquelle la Ville de Bruxelles doit agir sur un double plan. D'une part, il lui faut **fournir des équipements adaptés à des manifestations d'envergure nationale et internationale** et d'autre part, il lui faut **s'assurer que sa population ait accès à des équipements de proximité de qualité**.

La Ville de Bruxelles entend promouvoir la pratique du sport. Cet objectif sera poursuivi en soutenant les clubs et les groupements sportifs, en rendant accessible le maximum d'installations à toutes les classes de la population (notamment certains équipements scolaires lorsque l'infrastructure le permet), en favorisant le développement de nouvelles disciplines sportives.

Pour rappel, les équipements sportifs et de loisirs sont nombreux mais leur répartition entre les différents quartiers reste déséquilibrée et certains de ces établissements sont inaccessibles à la population locale. Ce sont principalement le sud de Laeken et la partie Ouest du Pentagone qui ne disposent pas suffisamment de ce type d'équipement.

6.2.2 L'AIDE AUX PERSONNES

6.2.2.1 LA POLITIQUE SOCIALE ET DE SANTE

La Ville de Bruxelles dispose d'un large réseau d'équipements et d'outils sanitaires destinés à la population. Toutefois, les demandes d'aides sociales sont de plus en plus importantes et diversifiées. Cette évolution, qui fait suite à la crise économique des années '90, a amené le CPAS de la Ville à mettre en place un Plan Social Global, de manière à donner des réponses appropriées à ces différents problèmes.

Suite à ce constat, l'objectif premier de la Ville de Bruxelles en la matière est de diversifier l'offre sociale. Dans ce but, la Ville de Bruxelles s'engage à soutenir la réalisation du Plan Global Social du CPAS et à mener une politique intégrée dans ce domaine.

La réalisation de ces objectifs passe notamment par le *soutien aux divers services mis en place par la Ville (dans le cadre des contrats de sécurité, de société, d'aide aux personnes, ...), l'établissement d'un bilan et la poursuite des actions entreprises dans le cadre du volet social des contrats de quartiers et des quartiers d'initiatives en assurant une collaboration entre tous les acteurs, le soutien aux antennes sociales décentralisées mises en place par le CPAS ou encore le maintien du partenariat et l'amélioration de la collaboration entre les pouvoirs publics, le CPAS et les diverses associations de terrain, ...*



Par ailleurs, Le CPAS de la Ville de Bruxelles a également mis en œuvre des programmes d'action à l'égard de groupes de populations plus spécifiques, en l'occurrence les personnes âgées et les personnes handicapées. Le « Programme d'action globale au profit de la Personne Agée » (PGPA) a pour objectif de permettre à la personne âgée de vivre le plus longtemps possible dans un logement qui lui soit adapté ou dans une structure collective respectant au mieux son intimité. L'objectif premier du PGPA est ainsi d'« optimiser les services et institutions existants, voire d'envisager des innovations, en vue d'augmenter le bien-être des personnes âgées en adéquation avec les exigences actuelles et les perspectives futures ». Pour sa part, le « Programme d'Action Globale de la Personne Handicapée » a pour but de permettre à la personne handicapée de s'épanouir pleinement, notamment en élargissant le plan d'actions des structures et services existants.

Enfin, et afin de répondre au mieux aux attentes de la population, la Ville de Bruxelles souhaite également favoriser les contacts avec sa population. Dans ce cadre, la lutte contre le racisme constitue un des objectifs majeurs de la Ville de Bruxelles. Les politiques générales en matière d'éducation, de culture, de loisirs mais aussi en matière sociale et de santé jouent certainement un rôle majeur dans ce domaine.

6.2.2.2 LA JEUNESSE

Dans le domaine de la Jeunesse, la Ville de Bruxelles a pour mission de promouvoir l'épanouissement de la personnalité et le développement des dons et des aptitudes mentales et physiques de chaque jeune. Par ailleurs, la Ville souhaite également préparer les enfants et les jeunes à devenir des citoyens responsables, capables de contribuer au développement d'une société démocratique, solidaire, pluraliste et ouverte à toutes les cultures partant du principe que la diversité voire l'hétérogénéité est enrichissante.

Pour ce faire, la Ville de Bruxelles dispose d'un Service Jeunesse. Ce service public se veut accessible à tous et se caractérise par sa neutralité et sa laïcité. De manière à mettre en œuvre les objectifs décrits ci-dessus, le Service Jeunesse s'engage à lutter contre l'exclusion et à tendre vers une égalité des chances. Pour ce faire, il effectue un travail de prévention et tente de recréer des liens sociaux entre les diverses composantes de la population. La Ville accorde ainsi une importance considérable pour parvenir à valoriser et à tirer profit de la diversité et de la richesse culturelle des jeunes.

Parallèlement, le Service Jeunesse souhaite renforcer les collaborations, partenariats avec les parents, les institutions scolaires, le milieu associatif, les habitants, ... Ces divers objectifs passent notamment par la mise en œuvre d'un programme d'entretien, de rénovation, de renforcement et d'aménagement des lieux d'accueil et d'activités ainsi que la construction de nouvelles infrastructures pour les enfants et les jeunes.

Enfin, la Ville de Bruxelles, soucieuse d'être un soutien pour les parents durant les vacances scolaires, organise en collaboration avec l'ASBL (Jeunesse à Bruxelles) et la VZW « Jeugd in Brussel », des stages, des plaines, des centres d'accueil et des séjours en dehors de Bruxelles.

6.2.3 LA SECURITE ET LA PREVENTION

L'objectif général est **d'assurer la sécurité de la population et des visiteurs de la Ville et de renforcer leur sentiment de sécurité**.

Au niveau de la sécurité et de la prévention, deux actions d'envergure ont été entreprises depuis quelques années afin d'aboutir à une plus grande efficacité dans ce domaine. Il s'agit de la restructuration de la Police de la Ville de Bruxelles et des contrats de sécurité.

A l'avenir, une politique de prévention sera privilégiée aux actions répressives. La lutte contre le décrochage scolaire, l'encadrement des maisons de jeunes, la mise en œuvre d'une police de proximité en constituent quelques exemples.



Par ailleurs, les actions menées dans le cadre des contrats de sécurité et de société seront maintenues. Enfin, la restructuration de la Ville de Bruxelles sera poursuivie, et en particulier la formation des policiers et la modernisation de l'équipement.

La Ville de Bruxelles coordonnera les différentes politiques de revitalisation urbaine subsidiée en leur offrant à terme une structure intégrée.

L'objectif est de permettre à ces politiques subsidiées (tel que les contrats de sécurité, les contrats de politique des grandes villes, les contrats de quartier...) de fonctionner à travers de réelles synergies en décloisonnant les services tout en maintenant les spécificités propres à chacune de ces matières.

Ces différentes actions seront évidemment intégrées dans le cadre de la réforme des polices mise en oeuvre au niveau fédéral. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2002, les 19 communes bruxelloises sont désormais organisées en six zones inter-polices, où polices communales et brigades de gendarmerie sont mêlées. La zone 4 regroupe Bruxelles-Ixelles. Elle est divisée en 3 districts, 15 divisions et 35 quartiers. Le premier district couvre le Pentagone et le quartier Nord-Est avec l'extension de la zone du parlement européen. Le deuxième couvre Laeken, Neder-Over-Heembeek et Haren tandis que le troisième reprend Ixelles, les avenues Louise et Roosevelt ainsi que le Bois de la Cambre. Une des priorités de cette réforme est notamment de réinstaurer la confiance entre le citoyen et sa police en établissant une véritable police de proximité.



7 UNE CAPITALE, VILLE A ECHELLE HUMAINE

7.1 INTRODUCTION

La Ville de Bruxelles occupe une position centrale privilégiée au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Son territoire s'étend largement du Nord au Sud et résulte d'annexions successives. Par conséquent, la Ville présente des paysages multiples, aux quartiers très variés et offre ainsi à sa population un éventail très vaste de lieux de résidence et de fréquentation. La perception globale de la Ville de Bruxelles peut néanmoins être résumée comme suit : un centre au tissu historique original, qui reste très marqué par les fonctions de représentation tandis qu'au Nord, l'industrie axée sur le canal est entourée de zones aux caractéristiques soit rurales ou villageoises, soit industrielles. Le Sud Est, pour sa part, est perçu en prise directe avec la forêt de Soignes et ses quartiers résidentiels. Le Quartier Nord-Est quant à lui témoigne de l'urbanisation de la fin du 19^{ème} et début du 20^{ème} siècle et de la mutation fonctionnelle profonde entamée dans les années soixante.

En tant que capitale fédérale la Ville de Bruxelles occupe également une position privilégiée dans le paysage politique et économique belge. De ce fait, la Ville regroupe bon nombre d'institutions politiques et de sièges de sociétés privées. Elle s'affiche ainsi comme un pôle métropolitain et économique d'envergure et son rayonnement dépasse largement les frontières du Royaume.

La présence des institutions européennes et de nombreuses institutions internationales à Bruxelles (l'O.T.A.N, Eurocontrol, l'Union de l'Europe Occidentale, le Bénélux,...) génère incontestablement une augmentation et une concentration générale de la richesse. De nombreux secteurs sont fortement influencés par la présence de ces institutions. Il s'agit notamment des écoles internationales et européennes, des représentations diplomatiques auprès de l'Union Européenne et de l'O.T.A.N., de la presse internationale, du tourisme d'affaires de la Région, des institutions financières internationales, du commerce spécialisé...

La Ville forme, avec les 18 autres communes de la Région de Bruxelles-Capitale, une agglomération de 950.000 habitants. Néanmoins, l'aire métropolitaine de Bruxelles est plus vaste et s'étend au-delà des limites administratives de la Région. Les fonctions d'habitat, d'emploi et de pôle culturel, récréatif et commercial y sont donc fondamentales.

Cette concentration de fonctions et d'activités économiques et sociales interagit dans un cadre d'influences internationales, fédérales, régionales et communales voire infra-communales. Le défi pour la Ville consiste sans doute à maintenir son identité urbaine et une bonne qualité de vie résidentielle tout en développant le potentiel économique, politique, culturel et environnemental qu'elle présente. En d'autres mots, il s'agit, pour la Région bruxelloise et pour la Ville de Bruxelles qui en constitue le centre historique et névralgique, d'arriver à gérer une synergie essentiellement habitat-travail, complexe et souvent difficile à mettre en œuvre.

Bruxelles doit continuer à agir en tant que pôle politique et économique tout en restant le creuset d'une diversité résidentielle socio-culturelle, et un pôle d'attraction culturel et touristique qu'il conviendra d'optimiser. Bruxelles doit maintenir ou améliorer les équilibres entre les fonctions de capitale et la vie en ville offerte à ses habitants.



Par sa force historique et sa position centrale, la Ville de Bruxelles peut prétendre jouer un rôle de "porte-drapeau" déterminant de l'image de la Région entière et probablement de la Belgique. Mais, elle doit également gérer les effets négatifs de certaines formes de pression du développement, des problèmes de mobilité, de la gestion de l'espace public, de la vie sociale et de l'évolution, partiellement concurrente, entre la ville et la périphérie.

7.2 POLITIQUE DE PRISE EN COMPTE DES FONCTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

La Ville de Bruxelles souhaite continuer à tenir pleinement son rang de capitale fédérale et régionale et à s'afficher comme capitale européenne. Pour ce faire, elle doit **offrir aux fonctions nationales et internationales un accueil efficace et dynamique tout en préservant les autres fonctions urbaines, en particulier au niveau de la qualité de vie des habitants**. En effet, tous les facteurs de la vie urbaine contribuent au rayonnement d'un rang de capitale.

La poursuite et le développement de la politique d'accueil passent par la réservation d'espaces permettant le développement de ces activités, mais aussi par une infrastructure d'accueil suffisante (au niveau touristique, culturel, commercial et de communication notamment), par une ville plus belle, par une meilleure qualité de vie.

Dans ce sens, il faut *poursuivre la politique de promotion de la Ville à destination du milieu des affaires et du monde politique*. À ce niveau, la perception symbolique et générale du centre-ville tient une place particulière. Il apparaît aujourd'hui essentiel de *revaloriser les fonctions de la centralité métropolitaine, notamment en y poursuivant les investissements en espaces publics*.

La présence des institutions européennes conditionne également de manière considérable le développement de plusieurs quartiers de la Ville. Ici aussi, il est important de *confirmer le rôle de pôle européen principal et symbolique du Quartier Nord-Est tout en y évitant un regroupement unilatéral*. Il s'agit dès lors pour la Ville de Bruxelles de préserver potentiellement d'autres sites de réserve comme nouveau(x) pôle(s) de développement européen(s) à long terme.

Enfin, il convient de conforter le statut et le rôle de certains grands pôles d'équipements existants ou futurs comme le site du Heysel, la zone de l'OTAN à Haren, l'ULB ou encore un futur pôle culturel majeur à Tour et Taxis.

En parallèle à cette politique d'accueil/ d'attrait, il est essentiel d'en contrôler les effets induits risquant d'entraîner des déséquilibres sur la Ville et ses habitants. Outre les désagréments pour la population locale que ces équipements peuvent engendrer (mobilité, hausse des loyers,...), une des conséquences les plus immédiates pour la Ville consiste à présenter, vis-à-vis des pouvoirs supérieurs, une attitude claire visant à *renégocier les compensations existantes pour les charges spécifiques liées à son rôle international*. Par ailleurs, elle doit également *exiger une juste part dans le fonds des communes et le fonds de l'aide sociale et revendiquer aussi un juste retour de la main-morte*.



8 UNE VILLE ORGANISEE

8.1 LA GESTION PUBLIQUE

La capacité de la Ville de Bruxelles à mettre en œuvre l'ensemble des politiques décrites précédemment dépendra fortement des moyens et des ressources dont elle dispose. La Ville ne peut gérer son territoire et remplir son rôle de service public sans une politique de gestion efficace. A ce niveau, la politique de gestion publique joue donc un rôle essentiel.

Le budget ordinaire de la Ville de Bruxelles représente, selon les prévisions réalisées pour le budget 2002, environ 508.000.000 € en dépenses et 503.000.000 € en recettes. Il est en constante croissance par rapport aux années antérieures.

Au niveau des dépenses, c'est le poste relatif au personnel qui est de loin le plus important (48%). Les frais relatifs aux transferts (primes, subsides, asbl GIAL, contribution au fonctionnement) arrivent en deuxième position avec 28%. Les frais de fonctionnement et les charges de la dette contribuent chacun à 12% des dépenses.

Les recettes se répartissent pour 88% sous forme de transferts (fonds des communes et taxes), 6,50% en prestations (locations mobilières, droit d'entrée, produits de la voirie) et 5,5% sous forme de dettes.

Il apparaît clairement que le fonds des communes (part fédérale et régionale confondue, soit environ 113.000.000 €) est aujourd'hui sans commune mesure avec l'évolution du coût de la vie, des responsabilités et des missions assumées par la Ville, notamment son rôle de capitale nationale. Cette situation risque d'entraîner à terme un déficit budgétaire structurel qui risque de peser lourd sur les marges de manœuvre de la Ville de Bruxelles, mais aussi des autres communes bruxelloises, dans les années à venir.

Les taxes se répartissent entre les taxes ou centimes additionnels (74,4%) et les taxes communales. En ce qui concerne les taxes additionnelles, le précompte immobilier constitue la principale source de revenu de la Ville (environ 130.345.000 €). La Ville, en tant que capitale européenne, nationale et régionale, rassemble de nombreux bâtiments publics, immunisés du précompte immobilier. Cette problématique fondamentale pour la Ville de Bruxelles, dénommée "mainmorte", représente une perte sèche d'environ 20.000.000 € par an. Même si une prise en compte de cet aspect existe au niveau régional, il reste inférieur aux besoins réels et la Ville devrait pouvoir revendiquer un juste retour de ce qui lui revient.

Quant au montant que rapporte l'Impôt sur les Personnes Physiques (I.P.P.), il est fort influencé par le statut socio-économique de la population et l'évolution du nombre d'habitants non soumis à cet impôt. Il importe également de souligner le nombre croissant de non-résidents et de navetteurs présents sur le territoire de la Ville. Ces derniers, non soumis à l'I.P.P. sur la Ville de Bruxelles, utilisent pourtant quotidiennement ses infrastructures et ses équipements.

Certaines taxes perçues sur le territoire de la Ville de Bruxelles n'ont pas comme but principal de financer la Ville mais plutôt de modifier ou d'induire des comportements. Il s'agit notamment de la taxe sur les immeubles à l'abandon, de la taxe sur les bureaux ou de la taxe sur les parkings connexes à des bureaux.

Le budget extraordinaire pour les années 2002 et suivantes représente environ 207.000.000 € et est financé au moyen de fonds propres, d'emprunts et de subsides.



Les dépenses du budget extraordinaire sont quasi exclusivement des dépenses d'investissement (près de 97,35% en 1999). Ces dépenses sont consacrées à des achats de terrains et de bâtiments, à la construction et l'aménagement de bâtiments, à des travaux de voirie, d'infrastructure, à l'achat de mobilier, de matériel de bureau, de transport,... Les autres dépenses du budget extraordinaire sont des dépenses de transferts et des dépenses de dette.

Les recettes reprises au budget extraordinaire sont principalement des recettes de dette (84,36%). Il s'agit de remboursement de crédits par les ménages et les A.S.B.L., de vente de titres, d'emprunts à charge de la commune, ... Ensuite, les recettes proviennent de transferts (14,99%). Il s'agit notamment de capitaux reçus des entreprises ou des ménages, de subsides pour les bâtiments scolaires, de subsides en capital pour travaux ou à des fins spécifiques. Enfin, les recettes d'investissement (0,65%) résultent de la vente de terrains et de bâtiments, de la vente de mobilier, matériel de transport, d'équipement, etc.

La Ville de Bruxelles bénéficie encore d'autres sources de financement, dans le cadre d'intervention avec d'autres partenaires financiers, tel la Région, l'Etat fédéral, l'Union Européenne ou le secteur privé. Il s'agit notamment du Fonds d'impulsion pour la politique de l'immigration, des contrats de quartier et quartiers d'initiatives, du Fonds Fédéral pour la politique des grandes villes, des programmes Urban et Objectif II, des contrats de sécurité et de société. Ces interventions mixtes jouent un rôle essentiel dans le processus de revitalisation de quartiers en crise. Mais ces interventions restent pour la plupart limitée dans le temps.

Au niveau du budget extraordinaire, il faut constater une forte augmentation des dépenses d'investissement au cours de la dernière législature communale. En effet, plusieurs investissements d'envergure se sont avérés nécessaires: les rénovations des crèches et des écoles de la Ville, la restructuration de la police ou les aménagements de différents espaces publics ne sont que quelques exemples frappants. Ces divers investissements ont apporté de réelles plus-values au patrimoine public et privé de la Ville de Bruxelles.

L'équilibre du budget à l'extraordinaire ne se pose pas dans les même termes qu'à l'ordinaire : les interventions qui ne sont pas financées au moyen de fonds propres ou de subsides font l'objet d'emprunts. Néanmoins, il serait souhaitable que la Ville entreprenne un recours plus systématique aux subventions et aux subsides divers, et ce malgré les contraintes que ces démarches engendrent.

Outre les voiries, les propriétés communales de la Ville de Bruxelles sont composées de très nombreux terrains et bâtiments, répartis sur tout son territoire (3,7 km²). Certains quartiers de la Ville de Bruxelles concentrent de nombreuses propriétés communales. Ainsi, à Laeken, le plateau du Heysel (avec entre autre le Parc des Expositions de Bruxelles, le stade Roi Baudouin et le Trade Mart) appartient en totalité à la Ville de Bruxelles. Le Quartier Nord, avec notamment le marché couvert au Quai des Usines, abrite également de nombreuses propriétés communales. Enfin, Neder-Over-Heembeek, regroupe de nombreux terrains communaux.

Le patrimoine public de la Ville de Bruxelles regroupe les parcs, les établissements d'enseignement et les crèches, les terrains de sport et les maisons de jeunes, les cimetières, l'Hôtel de Ville et les bureaux administratifs, les centres culturels, les musées,... Une redistribution des espaces verts entre la Ville et la Région est engagée pour des raisons essentiellement de rationalisation de la gestion. Les établissements scolaires de la Ville font l'objet d'un processus de rénovation et d'entretien en profondeur.

Le patrimoine privé de la Ville de Bruxelles englobe quelques 4.000 biens. Ce patrimoine est très varié et inclut aussi bien des entrepôts ou des emplacements de parkings que des immeubles prestigieux tels que la "Maison du Cygne" ou le "Roy d'Espagne". Une part importante du patrimoine est consacrée au logement (plus de 150 maisons et de 200 immeubles à appartements). La finalisation prochaine d'une Régie devrait permettre de gérer de façon rigoureuse et efficace ce vaste patrimoine. Chaque année, une partie significative du budget, tant ordinaire qu'extraordinaire, est consacrée à l'entretien et aux



grosses réparations des immeubles. La Ville a également engagé une politique de reconstruction et de rénovation de son patrimoine privé.

Mis à part le logement et les terrains, les principales affectations du patrimoine privé de la Ville sont composées de commerces, de bureaux, de parkings, d'ateliers, d'entrepôts, de garages,...

En matière de gestion de patrimoine, le CPAS a également voulu recentrer son action en privilégiant une revente de ses biens en dehors de la ville au profit d'un réinvestissement dans le centre et les quartiers en difficulté.

Il faut encore noter que la Ville de Bruxelles est directement partie prenante dans plusieurs activités économiques d'envergure au sein de la Région de Bruxelles-Capitale comme la "Société Régionale du Port de Bruxelles", "le Parc des Expositions" et le "Centre Européen de Fruits et Légumes".

Le personnel de la Ville rassemble environ 6700 personnes qui se répartissent entre les différents services. Le personnel administratif comprend environ 800 personnes, les ouvriers communaux, 1800, le service technique, 250 et le service de soins, 350. Les enseignants de la Ville sont quant à eux au nombre de 3500.¹⁵

Outre les procédures légales existantes, la Ville de Bruxelles a développé durant ces dernières années une série d'actions visant à améliorer les relations avec sa population, notamment la création de la "Maison de la Participation et de la Citoyenneté" (maintenant intégrée totalement à l'administration), la décentralisation de certains services dans les quartiers, la promotion d'acteurs de quartier (îlotier, balayeur, assistant social), la publications d'informations diverses, ... Enfin, en matière de sécurité et de prévention, deux actions d'envergure ont été entreprises depuis quelques années sur le territoire de la Ville. Il s'agit de la restructuration de la Police et des contrats de sécurité.

Dans le cadre de ses relations avec les autres communes et les autres pouvoirs publics, la Ville de Bruxelles joue souvent un rôle moteur étant donné sa position centrale et les nombreuses problématiques qu'elle est amenée à devoir gérer. Elle reste un partenaire incontournable dans beaucoup de décisions.

8.2 ACCOMPAGNER ET METTRE EN ŒUVRE LES POLITIQUES SECTORIELLES

8.2.1 LES FINANCES COMMUNALES

Le diagnostic a montré que pour tenir son rôle de capitale, les missions et les responsabilités à charge de la Ville de Bruxelles sont de plus en plus importantes tandis qu'en parallèle, ses recettes n'ont que fort peu augmenté. Malgré une dette qui reste pour l'instant saine et bien maîtrisée, et faute d'une augmentation sensible de la contribution des personnes physiques, cela induit un déficit structurel qui met en danger l'équilibre budgétaire de la Ville.

La Ville entend donc, *vis-à-vis du Fédéral, renégocier les compensations existantes pour les charges spécifiques liées à son rôle de capitale et à son rôle international*. Elle entend également *exiger une juste part dans le fonds des communes et le fonds de l'aide sociale*, de même qu'un *juste retour de la main-morte*.

¹⁵ Dans le cadre de la réforme des polices, la police de la Ville de Bruxelles a été intégrée au sein de la zone de police Bruxelles-Ixelles. La création de zone devrait notamment permettre de faciliter la gestion du quartier autour de l'avenue Louise ainsi que du quartier européen.



Au niveau fiscal, la Ville de Bruxelles souhaite élargir l'assiette fiscale par une politique visant au retour en ville d'une population à capacité contributive et un accueil favorable des entreprises. La réalisation de ces objectifs passe notamment par

- *une recherche systématique des aides et subventions de tous ordres auxquels la Ville peut prétendre*
- *la recherche d'incitants fiscaux dans le cadre de la lutte contre les nuisances.*

8.2.2 LES PROPRIETES COMMUNALES ET LA POLITIQUE IMMOBILIERE

Les finances ne constituent qu'une part de la politique de gestion publique. La Ville de Bruxelles possède un important patrimoine immobilier et foncier, tant public que privé. Une politique de gestion et de valorisation de ce patrimoine est essentielle. L'objectif de la Ville sera notamment d'allier équilibre financier, protection du patrimoine, mixité sociale et régulation des loyers. Parmi le patrimoine public, certains ensembles, tel que le plateau du Heysel, le marché couvert ou les établissements d'enseignement, demandent une gestion d'ensemble qui leur est spécifique.

Pour le reste, la Ville de Bruxelles se doit d'**optimiser la gestion de son patrimoine public et privé**. Il est notamment nécessaire

- D'assurer une gestion dynamique de son parc des logements privés et de promouvoir ces logements par la *finalisation d'une régie foncière* visant notamment un autofinancement et une politique accrue de rénovation
- *D'aborder la problématique de reconversion de grands sites publics, tels que la Cité Administrative de l'Etat ou la caserne Albert.*

Par ailleurs, la Ville de Bruxelles s'engage à poursuivre les actions auprès des privés visant la redynamisation de leur propre patrimoine. Différentes mesures conduisent à cet objectif. Il s'agit en particulier :

- *De consacrer plus de moyens pour lutter contre les immeubles abandonnés : application de taxes progressives en fonction de la durée,...*
- *D'étudier la possibilité d'une application modulée du principe des charges d'urbanisme (logement, espaces publics, reconversion d'affectation) en fonction des besoins par quartier et en regard de la réglementation existante.*

8.2.3 L'ORGANISATION DE L'ADMINISTRATION

Il est nécessaire d'améliorer la transversalité entre les différents services et départements qui composent l'administration de la Ville de Bruxelles. Et ceci, aussi bien au niveau de la coordination des réflexions que des actions.

Cet objectif doit être atteint par la mise en œuvre de différentes mesures dont notamment :

- *La mise en place d'un groupe de réflexion sous la direction des secrétaires communaux pour examiner les rééquilibres éventuels à faire au niveau de l'organisation des services*
- *La poursuite de l'application de la charte sociale pour dynamiser les services et augmenter la motivation et la formation des agents communaux*

La Ville de Bruxelles envisage la création d'une cellule chargée de trouver des subsides de programmes généraux en fonction du coût – retour. Une étude de rentabilité doit être effectuée avant sa mise en place.



8.2.4 LES RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTENAIRES

Enfin, la politique de gestion publique englobe également les relations publiques de la Ville de Bruxelles, que ce soit celle avec ses habitants, les communes de la Région qui lui sont voisines ou les autres pouvoirs publics.

8.2.4.1 LES RELATIONS DE LA VILLE DE BRUXELLES AVEC LA POPULATION

La Ville de Bruxelles s'engage à poursuivre l'ouverture et les contacts vers la population et à améliorer les relations public / Ville de Bruxelles.

Les principales mesures en la matière sont :

- *D'améliorer l'information de la population au travers de la Maison de la Participation et au travers du journal communal et du site Internet ;*
- *De faire connaître à la population les acteurs de son quartier (îlotier, balayeur, assistant social, ...) et de renforcer les possibilités de contact direct avec les administrés ;*
- *De maintenir les décentralisations actuelles et d'améliorer leur équipement.*

8.2.4.2 LES CONCERTATIONS AVEC LES AUTRES COMMUNES ET POUVOIRS PUBLICS

Il s'agit pour la Ville de Bruxelles de mener des actions concertées avec les autres communes et les autres pouvoirs publics.

Ces actions sont essentielles car elles doivent permettre de combler l'échelle manquante dans la réflexion et l'action entre les échelles communale et régionale c'est-à-dire l'échelle intercommunale. Car ce manquement est lourd de conséquence.

En effet l'échelle intercommunale est souvent la plus appropriée aux problématiques importantes notamment spatialisables : la problématique « Gare du Midi », par exemple, ne s'arrête pas à la frontière communale de Saint-Gilles ; dans ce cas d'espèce Anderlecht, Forest, Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles sont directement concernées.

La réflexion et l'action dans le chef des communes ne peuvent se cantonner aux strictes limites administratives. Le découpage de périmètres de PPAS scindant îlots, parcelles ou bâtiments suivant les limites communales ou le traitement différencié d'une rue ou d'une avenue selon la commune traversée en sont, par exemple, d'éclairantes illustrations.

La Ville se propose ainsi de se concerter avec les communes voisines en vue d'aborder des problématiques intercommunales, étant entendu que cette concertation inclut les notions de phasage et de recherche des moyens opérationnels et ceci dans diverses politiques urbanistiques, culturelles, sociales, etc.

Methodologie de concertation et de collaboration

Il va de soi que la Ville est consciente des limites qu'imposent, au principe même d'une telle concertation, le système institutionnel, le poids des traditions et la personnalité des acteurs et auxquelles toutes les communes, elle compris, sont extrêmement sensibles: volonté de sauvegarder l'autonomie communale, discrétion nécessaire pour ne pas délocaliser investissements ou subsides, stratégie des responsables politiques etc.



Aussi se propose-t-elle de suivre les étapes suivantes :

- Examiner les intentions
 - d'une façon générale, de tous les PCD pour les grandes politiques et demandes vis-à-vis d'autres niveaux de pouvoir : solidarité entre communes, gestion des hôpitaux ou des CPAS etc.
 - d'une façon particulière des PCD voisins pour les zones concernées dont question supra
- Y relever les divergences et les convergences
- Etablir les divergences éventuelles sur lesquelles elle pourrait débattre dans le cadre de négociations
- Prendre contact avec les communes pour :
 - définir avec elles les plans et stratégies pour tous les aspects convergents, soit initiaux soit obtenus : défense commune ou en synergie des dossiers auprès de l'Etat fédéral, de la Région, des acteurs économiques etc.
 - identifier et prendre acte des divergences non surmontées c'est-à-dire des problématiques qui pourraient être soumises à un arbitrage supra communal et préparer, dans ce cadre, la défense de ses intérêts.



9 CONCLUSION

Le diagnostic synthétique de la Ville de Bruxelles a permis de mettre en évidence **les nombreux atouts** dont dispose la Ville (*des quartiers variés, offrant ainsi un éventail très vaste de lieux de résidence et de fréquentation, un pôle métropolitain et économique d'envergure, une population multiculturelle, un parc de logement multiple et de qualité, un patrimoine architectural et paysager exceptionnel, des espaces verts nombreux et variés,...*) mais également **les enjeux et défis** qui lui restent à relever (*la revitalisation de zones actuellement en déclin, où se concentrent souvent une population au profil socio-économique fragile, un bâti ancien et un niveau d'équipements et de confort des logements relativement faible, la mise en œuvre d'une politique de mobilité efficiente et durable et la reconversion de certains sites d'envergure actuellement sous-exploités*).

De manière à répondre au mieux à ces objectifs et aux attentes de la population, la Ville de Bruxelles a mis en place, au travers de son Plan Communal de Développement, un véritable Projet axé autour de trois grands axes :

- ***La revitalisation de l'habitat ;***
- ***Le soutien à un développement économique intégré ;***
- ***La promotion d'un environnement durable et la mise en place de plans de mobilité respectueux de la vie en ville ;***

Ce Plan, notamment au travers des tableaux de bord, définit par quartier et par politique sectorielle, les moyens à mettre en œuvre et les acteurs concernés. Le Projet de la Ville de Bruxelles veut ainsi servir de document de référence mais aussi d'outil planologique.

Néanmoins, la réalisation du Plan Communal de Développement ne pourra se faire sans le concours de tous et par une mise en œuvre cohérente des politiques tant communales que régionales et fédérales. A cette fin, la Ville s'engage à établir ainsi un bilan annuel de l'application des mesures proposées dans le Plan Communal de Développement. Celui-ci devra ainsi permettre de rendre compte des réalisations entreprises mais également des politiques ou objectifs à renforcer ou à rééquilibrer suivant l'évolution de la Ville de Bruxelles.