



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN

PLAN COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT

6 mai 2004

COOPARCH ~ R.U.
SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE



0. TABLE DES MATIERES

0. Table des matières	2
1. Introduction : la commune et son évolution dans le contexte régional	5
1.1 Historique du développement communal	5
1.2 Les atouts et faiblesses de Molenbeek	9
1.3 Les défis de développement actuels	11
1.4 Les axes de développement du Collège pour 2000-2006.....	13
2. Les politiques à mettre en œuvre	15
2.1 Politique de population et de logement	15
2.1.1 Options de base.	15
2.1.2 Objectifs sectoriels	16
2.1.3 Moyens et mesures à mettre en œuvre.....	18
2.1.4 La carte 2.1 « Population – Logement ».....	21
2.2 Politique de l'économie et de l'emploi.....	22
2.2.1 Les objectifs généraux.....	22
2.2.2 Moyens et mesures à caractère général	22
2.2.3 Les activités économiques hormis les bureaux et commerces.....	23
2.2.4 Les bureaux	24
2.2.5 Commerces de biens et services, cafés et restaurants.....	24
2.2.6 La carte 2.2 « Economie et emploi ».....	26
2.3 Politique d'embellissement du paysage urbain et de mise en valeur du patrimoine, y compris restructuration ou requalification des espaces publics.....	27
2.3.1 Embellissement du paysage et mise en valeur du patrimoine	27
2.3.2 Restructuration et requalification des espaces publics	30
2.3.3 La carte 2.3 « espaces publics »	41
2.4 Politique d'implantation des équipements et de gestion des services d'utilité publique..	42
2.4.1 Équipements de soins et santé	42
2.4.2 Assistance et accueil social, en ce compris certains services communaux et commissariats de police	42
2.4.3 Culture et loisirs culturels.....	43
2.4.4 Culte	43
2.4.5 Bibliothèques.....	44
2.4.6 Crèches et garderies.....	44

2.4.7	Enseignement et formation.....	44
2.4.8	Équipements sportifs et plaines de jeux	45
2.4.9	Espaces verts - parcs et jardins publics	47
2.4.10	Accueil des visiteurs et des touristes	48
2.4.11	La carte 2.4 « Implantation des équipements »	48
2.5	Politique de maillage vert et de gestion de la nature	49
2.5.1	Le maillage vert de Molenbeek	49
2.5.2	La gestion de la nature.....	52
2.5.3	La carte 2.5 « Maillage vert ».....	53
2.6	Politique de réduction des pollutions et des nuisances	54
2.6.1	Le bruit	54
2.6.2	L'air.....	55
2.6.3	Les sols.....	55
2.7	Politique de gestion des ressources et matières : eau, énergie et déchets.....	56
2.7.1	L'eau	56
2.7.2	L'énergie.....	57
2.7.3	La Propreté publique	57
2.7.4	Nouveau Règlement de police avec Sanctions Administratives.....	58
2.7.5	Le tableau résumé.....	59
2.8	Politique de mobilité	63
2.8.1	Demain, le Plan Communal de Mobilité	63
2.8.2	Projet et mesures pour chaque mode de déplacement	63
2.8.3	Les cartes 2.8a, 2.8b et 2.8c relatives aux déplacements.....	72
2.9	Politique de prise en compte des fonctions nationales et internationales	73
2.9.1	Site de la gare de l'Ouest	73
2.9.2	Tour et Taxis	73
2.9.3	Le jumelage Oujda - Molenbeek	74
2.10	Politique de gestion publique	75
2.10.1	Politique fiscale et financière	75
2.10.2	Politique foncière et immobilière	75
2.10.3	Politique d'organisation des services communaux	75
2.10.4	Politique des relations entre la Commune et la population	76
2.10.5	Politique de sécurité et de prévention des risques pour les biens et les personnes.....	77
2.10.6	Politique de réglementations générales (règlement communal d'urbanisme, règlement de police, ..).....	77
2.10.7	Politique de concertation avec les grands acteurs urbains et les communes limitrophes.....	78
2.11	Politiques de lutte contre les exclusions.....	83
2.11.1	La lutte contre le racisme	83
2.11.2	Le social	83
2.11.3	La lutte contre la fragmentation sociale	85
2.11.4	La santé.....	85
2.11.5	Politiques en faveur des personnes à mobilité réduite.....	86
2.12	Politique en matière de culture et de tourisme	88

2.12.2	Le tourisme.....	89
2.13	Politique de sécurité et de prévention.....	90
2.13.1	La zone de Police	90
2.13.2	Le Contrat de prévention.....	94
2.14	Le développement durable	96
2.14.1	Définition et objectif	96
2.14.2	Mesures particulières.....	96
3.	Les mesures générales d'aménagement et de déplacement	98
3.1	Orientations principales en matière d'affectation du sol.....	98
3.1.1	Le Molenbeek Historique, à l'est du chemin de fer (ligne 28)	98
3.1.2	Le Nouveau Molenbeek, à l'ouest de la L28	100
3.1.3	Le site de la Gare de l'Ouest.....	101
3.1.4	Les pôles commerciaux	103
3.2	Les PPAS à abroger, modifier ou établir.....	103
3.2.1	Les PPAS à maintenir, à abroger en tout ou partie, ou à modifier	104
3.2.2	Un nouveau PPAS à établir	105
3.2.3	La carte n° 3 « PPAS ».....	105
3.3	Les zones d'intervention prioritaire en matière immobilière ou en matière d'espaces publics	106
3.3.1	En matière de rénovation du bâti.....	106
3.3.2	En matière d'urbanisation ou de réurbanisation.....	106
3.3.3	En matière d'espaces publics	107
3.3.4	Les règlements d'urbanisme	107
4.	aspects opérationnels : les tableaux de bord	108
4.1	Introduction méthodologique	108
4.2	Le tableau de synthèse des principales mesures particulières à mettre en oeuvre.....	110
4.3	Les tableaux de bord.....	112

1. INTRODUCTION : LA COMMUNE ET SON EVOLUTION DANS LE CONTEXTE REGIONAL

1.1 HISTORIQUE DU DEVELOPPEMENT COMMUNAL

Avec plus de 75.000 habitants (7,5 % de la Région) répartis sur 589 hectares (3,65 % de la Région), Molenbeek est sans conteste, avec Anderlecht et Schaerbeek, une des communes les plus contrastées de la Région bruxelloise ¹.

Jusqu'au début du XIX^e, Molenbeek est divisée entre un centre villageois autour de l'église de Saint Jean avec productions maraîchères, et les grandes campagnes de la périphérie comme le Karreveld, Osseghem, Moortebeek, avec des fermes produisant des quantités importantes de céréales (seigle, avoine). Dans le même temps, le creusement du canal de Willebroek au XVI^e va modifier le paysage de Molenbeek dans sa partie nord-est. Ce village qui comptait quelque 400 habitants au XVI^e va voir sa population atteindre un millier d'habitants à la fin du XVIII^e.

C'est dans cette commune où 50 % de la superficie est encore consacrée à l'agriculture céréalière et 10 % aux cultures maraîchères que va commencer, à l'époque hollandaise, l'industrialisation : la première moitié du XIX^e voit Bruxelles sortir de ses murs, essentiellement vers l'est. A l'ouest, les extensions se font à Molenbeek, avec la mise en place de la plus importante région industrielle du pays, dans la vallée de la Senne.

Historiquement², le développement de Molenbeek s'est articulé au long du Pentagone, au nord donc de la porte de Ninove. Le quartier de la porte d'Anvers possède immédiatement un tracé viaire classique qui prolonge celui contemporain de Saint-Josse³, œuvre de l'inspecteur voyer Charles VANDERSTRAETEN. Le village proprement dit est rapidement débordé par l'urbanisation.

Afin de tenter de maîtriser le développement urbain bruxellois, des inspecteurs voyers tenteront avec un succès inégal de mettre en œuvre des plans d'aménagement couvrant les communes rurales voisines de la ville de Bruxelles. Une volonté est déjà d'assurer un égal développement entre l'est et l'ouest. VANDERSTRAETEN prévoira dans ses plans de 1840 la création d'un hippodrome situé en rive gauche du canal, sur les communes d'Anderlecht et Molenbeek. La curieuse disposition de la place de la Duchesse qui privilégie la rue de Birmingham par rapport à la chaussée de Ninove, axe majeur, en

¹ L'analyse du contexte historique s'appuie en particulier sur :

- "Bruxelles, chronique d'une capitale" de Thierry Demey, Paul Legrain / Editions CFC, D/1990/0197/078;
- "La Région de Bruxelles, des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui", ERBC;
- l'irremplaçable "Histoire contemporaine du Grand - Bruxelles", G. Jacquemyns, Librairie Vanderlinden, Bruxelles, 1936;
- "Les cahiers de la Fonderie".

² Voir à ce sujet les cartes éditées en 1975 par la Commission française de la Culture (CFC) : Vander Maelen - +/- 1858, ICM - +/- 1880, 1930, 1976, 1970.

³ Jusqu'en 1921, Saint-Josse et Molenbeek partagèrent un même lit, celui de la Senne.

est le témoignage. Cette place aurait servi d'antichambre urbaine à cet hippodrome. Un dispositif parfaitement symétrique était prévu côté anderlechtois, cette "place de la Duchesse bis" aurait dû se construire là où la ligne 28 croisera la rue de Birmingham.

L'Allée Verte, parallèle au canal, est la promenade par excellence des possédants⁴. Ils la quitteront cependant, attirés par l'est bruxellois (quartier Léopold en pleine croissance, ouverture de l'avenue Louise), l'industrialisation croissante jouant le rôle de repoussoir. La première gare continentale de chemin de fer, vouée principalement aux marchandises sera molenbeekoise. Construite en 1835, son succès inattendu en matière de transport de voyageurs imposera rapidement la construction d'une seconde gare - la gare du Nord de la place Rogier - en 1841.

Grâce à la construction de la nouvelle chaussée de Ninove en 1828, en remplacement d'un tracé empruntant l'actuelle rue Van Soust ; à l'ouverture du canal de Charleroi en 1832 et, plus tard, à l'installation du chemin de fer intérieur reliant les gares du Nord et du Midi (donnant place Rouppe depuis 1840 et déplacée vers l'extérieur en 1869) par les boulevards d'abord depuis 1841 ; la ligne 28 ensuite depuis 1871 ; de nombreuses industries vont voir le jour : les faïences et les potasses, les poudreries, les cotonneries, les tanneries, les industries chimiques et mécaniques, sans oublier le célèbre établissement cartographique de Philippe Vander Maelen et la plus importante scierie du moment (450 ouvriers). De grandes industries alimentaires s'y implantent à partir de 1850, telles qu'une raffinerie de sucre qui deviendra le principal producteur belge de cassonade, une des grandes brasseries bruxelloises et une des plus grandes sociétés de distribution de produits alimentaires et ménagers, Delhaize. Ce qui explique que la population ait atteint le chiffre de 4.000 habitants en 1830, celui de 12.000 vers 1850 et de 42.000 en 1880.

Les deux tiers du territoire communal situés à l'est de la ligne 28, y compris une partie du quartier maritime, sont urbanisés en 1880, date de l'ouverture du boulevard Léopold II. L'urbanisation dépasse cependant la ligne 28 pour se développer aux abords des chaussées de Gand et de Ninove. La gare de l'Ouest, à vocation marchandises, coupe déjà la commune en deux. L'importance économique bruxelloise de cette ligne 28 ne se limite pas à cette gare, signalons aussi un premier raccordement donnant accès aux nouveaux abattoirs édifiés à Anderlecht, et un second donnant accès à Tour et Taxis et par delà aux bassins Béco et Vergote.

La construction de la gare de marchandises de Tour et Taxis, en 1908, a été précédée, en 1897, par l'annexion par Bruxelles-Ville d'une partie du territoire molenbeekoïse ainsi que des espaces portuaires hors Pentagone. L'espace compris entre la Senne et le canal, au quartier nord, ne sera annexé qu'en 1921, à l'occasion des grands travaux de modernisation des installations portuaires.

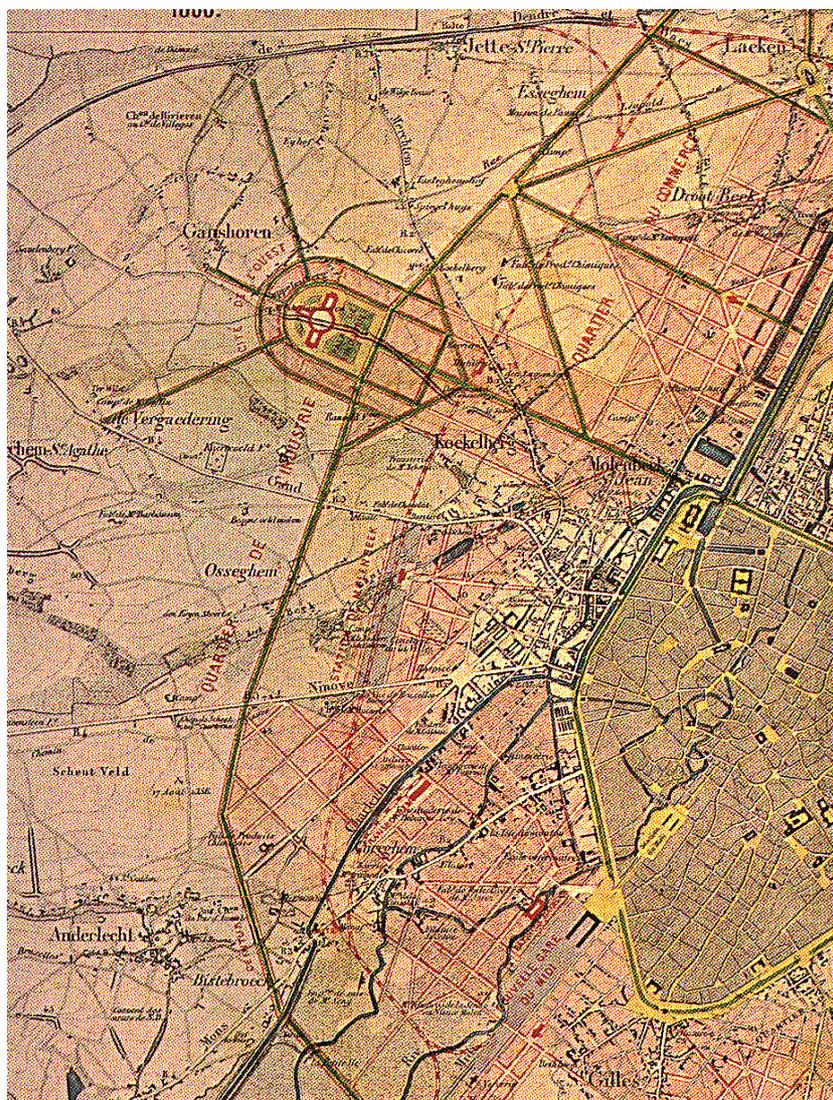
Le tournant du siècle voit l'achèvement de l'urbanisation de l'est de la ligne 28. Un tracé urbain en patte d'oie, constitué par les rues des Etangs Noirs / Piers (axée sur le carrefour Léopold II / Ribaucourt), de Groeningue (axée sur le premier segment de la chaussée de Gand, mais l'axe ne fut jamais réalisé) et de l'Indépendance met en scène urbaine la place de l'Ouest, présage d'une future gare de voyageurs. Celle-ci ne viendra jamais, pas plus que l'hippodrome : le basculement social et économique commencé par la construction du quartier Léopold est à l'oeuvre, le centre de gravité de la Région glisse de plus en plus vers l'est.

L'industrialisation engendre une urbanisation sous forme de tissu mixte, mélangeant grandes parcelles industrielles et logements. Sous des apparences extérieures parfois similaires, les tissus urbains des communes comme Anderlecht / Molenbeek diffèrent fortement de leurs équivalents schaarbeekoïses, par exemple : les intérieurs d'îlots sont entièrement bâtis et manquent de jardins, la taille des locaux industriels est beaucoup plus grande. Ceci sera important pour demain, les stratégies de réaffectation seront différentes. La concentration de la population, surtout ouvrière, continuera à se manifester régulièrement pour atteindre son maximum à la veille de la guerre de 1914, avec près de 70.000 habitants.

⁴ La vallée de la Senne au nord de Bruxelles est aristocratique, elle accueille un certain nombre de résidences importantes; la présence du domaine royal en est la dernière trace.

L'industrialisation à Molenbeek va continuer à s'intensifier et à se diversifier au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle tant dans le domaine de la transformation des métaux, de la fabrication métallique, d'appareils et de machines que dans celui de l'alimentation, de la brasserie et des manufactures de tabacs, comme Gosset et Saint-Michel.

Exception faite des quartiers industriels à l'ouest des voies ferrées, surtout situés dans le bas de la commune, la grande partie des territoires désignés aujourd'hui sous le nom de "Nouveau Molenbeek" ne connaîtront qu'une urbanisation tardive, comparativement à Anderlecht et surtout Koekelberg pour qui la création d'une basilique, décidée par Léopold II, sera le support d'un développement résidentiel conséquent. Les boulevards de Grande Ceinture, déjà prévus par l'autre grand inspecteur voyer que fut Victor BESME, en 1866,⁵ ne seront réalisés que tardivement et partiellement. Le boulevard Mettwie sera inauguré en 1938, il reliera le quartier de la basilique, à la chaussée de Ninove. Le prolongement sur Anderlecht viendra encore plus tard. Esquissé jusqu'à la chaussée de Mons (boulevard de Grande Ceinture, boulevard Shakespeare, boulevard Bracops, avenue Leemans), il sera partiellement détruit par le Ring.



⁵ Victor BESME fut inspecteur voyer de 1859 à 1904; le territoire dont il était responsable fut plusieurs fois agrandi en fonction de la croissance de l'urbanisation. Le "Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise" de 1866 prévoit la localisation de la grande ceinture à l'ouest de la ligne 28 qui restait à construire. Ce plan prévoyait sur l'ouest bruxellois la création de deux quartiers, l'un destiné au commerce, l'autre à l'industrie, séparés par le futur boulevard Léopold II. L'urbanisation du quartier de la basilique était déjà annoncée, mais le point fort en était un Palais de l'industrie, une préfiguration du Heysel. La taille des îlots prévus dans ces quartiers est beaucoup plus importante que celle des îlots résidentiels prévus à Saint-Gilles, par exemple.

De fait, la construction de ces quartiers résidentiels ne commencera vraiment qu'après la seconde guerre mondiale, dans les années 50. Les années 60 verront notamment la construction des abords du boulevard Mettwie et des grands immeubles d'habitations. Encore aujourd'hui, ces quartiers de seconde couronne demeurent des quartiers résidentiels, par opposition à la mixité que présente le centre ancien de Molenbeek. C'est afin de développer ce caractère résidentiel que la commune a choisi de ne pas y développer de zonings industriels.

Depuis la guerre, nombreuses sont les firmes qui ont, soit fermé leurs portes, soit été absorbées par des entreprises plus importantes. Certaines ont migré vers des zones industrielles, dans d'autres communes de la Région ou le plus souvent en dehors de celle-ci. Au glissement du centre de gravité global de la Région s'ajoutera un double mouvement dans la vallée de la Senne, ou plutôt du Canal : glissement vers le nord, accompagnant le redéploiement des installations portuaires et ferroviaires, vers le sud aussi pour mieux bénéficier d'une bonne accessibilité autoroutière.

En ce qui concerne les limites avec la Région flamande, l'urbanisation est interrompue par la zone verte du Scheutbos. En effet, aujourd'hui, et contrairement aux souhaits exprimés par la Flandre de voir une "ceinture verte" autour de la Région bruxelloise, on observe au-delà des limites régionales un "mitage" quasi généralisé de l'espace agricole, notamment par des lotissements importants sur le territoire de Dilbeek. Faisant partie de l'hinterland de Bruxelles, ces zones "urbanisées" du côté de la Flandre tirent profit largement de l'ensemble de la Région, en général, notamment sur les plans commercial et scolaire, bien que ce phénomène ne concerne pas spécifiquement Molenbeek.

A l'intérieur de la Région, il y a peu de ruptures du tissu urbain entre Molenbeek et les communes voisines ou, en tout cas, différentes de celles qui découpent déjà le territoire communal, comme la ligne 28, le canal et, à un degré moindre depuis son aménagement, le boulevard Léopold II.

1.2 LES ATOUTS ET FAIBLESSES DE MOLENBEEK

Molenbeek possède des **atouts** liés à sa situation propre, notamment à la diversité de ses quartiers, comme :

- une bonne santé démographique comparativement à l'agglomération bruxelloise, soutenue par un solde migratoire positif;
- une présence significativement plus élevée de l'industrie manufacturière, de la construction ainsi que du commerce de détail et de gros;
- le phénomène d'attrait pour les "jeunes urbains", qui commence à se développer dans le Molenbeek Historique considéré comme extension du Pentagone, à l'instar de ce que connurent Ixelles, dans les années 70, Saint-Gilles, dans les années 80, et Schaerbeek aujourd'hui;
- un nombre élevé d'établissements scolaires qui fait de Molenbeek, un des principaux pouvoirs organisateurs en matière d'enseignement public de la Région;
- la présence d'espaces verts publics de qualité, en particulier dans le Nouveau Molenbeek, avec le récent classement du Scheutbos qui vient renforcer le potentiel touristique de la commune;
- la présence de nombreux équipements sportifs, et de trois pôles sportifs d'attraction régionale à l'ouest de la ligne 28;
- enfin, un ensemble d'enjeux métropolitains, voire nationaux, situés sur son territoire, comme la gare de l'Ouest, ou à proximité immédiate, tel que Tour et Taxis et le Quartier Nord;
- des disponibilités foncières encore importantes, notamment dans le Nouveau Molenbeek.

Les atouts de Molenbeek sont à analyser également suivant les territoires qui fractionnent la commune. Le Molenbeek Historique possède certainement l'atout majeur d'être contigu au Pentagone. Cette partie de la commune est aussi cernée géographiquement d'enjeux importants dans le futur de la Région, comme le développement du site de Tour et Taxis, le Quartier Nord et l'aménagement des terrains de la gare de l'Ouest qui sont une réserve foncière importante avec une excellente desserte par les transports en commun (encore améliorée par le bouclage du métro). Enfin, la présence du canal doit être considérée comme futur élément porteur d'activités et d'attraction résidentielle, et futur élément moteur d'une extension du centre de la ville (Pentagone) vers l'ouest.

Le Nouveau Molenbeek rassemble les éléments patrimoniaux remarquables de la commune, à savoir le parc Marie-José, le parc des Muses, le château Karreveld, lieu culturel important, mais aussi le site semi-naturel du Scheutbos qui devrait intéresser un tourisme vert sur l'agglomération, ou encore le Stade Edmond Machtens. Certains ensembles résidentiels sont intéressants, comme l'axe de maisons bourgeoises Baeck – Piron - Karreveld, l'axe moderniste du boulevard Machtens ou les cités ouvrières Béguines et Diongre. Les dernières véritables opportunités foncières se retrouvent aussi à l'ouest : autour du boulevard Mettwie, et dans une moindre mesure, à proximité du stade du Sippelberg. Le Nouveau Molenbeek constitue le territoire vert au cadre résidentiel agréable de la commune, qui fut symbolique d'une certaine accession sociale pour les habitants du Molenbeek Historique. La vitalité commerciale de la chaussée de Ninove, à proximité de la gare de l'Ouest, est bonne grâce à un phénomène récent d'implantations de moyennes surfaces. Au niveau des équipements, le Nouveau Molenbeek est particulièrement bien doté en équipements sportifs et en espaces verts.

Mais les atouts de Molenbeek résident aussi dans les objectifs que le Gouvernement de la Région s'est fixé dans son Plan régional de développement (PRD) avec la volonté de soutenir un développement accru de l'ouest de la Région, en inversant les tendances actuelles de développement vers l'est, de renforcer la centralité, de protéger le logement et de lutter contre les exclusions tant sociales qu'économiques, de gérer la mobilité, de renforcer l'identité et la beauté de la ville, de moderniser le tissu économique.

Cependant, Molenbeek connaît de nombreux **problèmes** ; ils sont ceux rencontrés dans de nombreux centres urbains en Belgique et dans la plupart des communes de la Première et de la Seconde couronne bruxelloise. Sans être limitatif, on peut citer :

- une paupérisation croissante, voire une marginalisation, d'une part importante de la population, autrefois limitée au Molenbeek Historique mais qui gagne désormais l'ouest de la commune; ce phénomène s'accompagne du départ des classes moyennes avec enfants vers des périphéries censées être plus agréables à vivre;
- l'accroissement des ménages isolés, belges comme étrangers (personnes âgées, décohabitation, etc.)
- une situation défavorable tant en matière de bassin d'emploi qu'au niveau du chômage; une évolution globalement stable de l'emploi salarié (23 268 en juin 2001), marqué par un déficit dans les administrations publiques, le secteur de l'HORECA et les services financiers malgré la remontée spectaculaire en 1995 due à l'arrivée de la Kredietbank devenue KBC;
- un écart croissant entre les emplois offerts et les qualifications des résidants;
- la diminution des revenus des résidants et, par conséquence, des recettes communales;
- l'absence d'importants nœuds de communication sur le territoire de la commune malgré la présence de la gare de l'Ouest et la proximité de la gare du Midi;
- des problèmes de sécurité comparables à ceux des autres Communes de la Région;
- l'accroissement des pressions sur l'environnement, notamment en terme de circulation automobile;
- l'inégale répartition des espaces verts publics et des équipements sportifs, insuffisants dans la partie la plus ancienne et la plus dense de la commune;
- des problèmes de dégradation de l'espace public, des trottoirs, et de propreté (dépôts clandestins);
- une mixité fonctionnelle difficile à maîtriser, notamment en termes de nuisances et de pollutions, dans la mesure où il y a concurrence entre l'habitat et les activités;
- une mutation des pôles commerciaux traditionnels, après une longue période de déclin, particulièrement dans le centre historique;
- des intérieurs d'îlots très denses et de relativement grands bâtiments industriels plus difficilement reconvertis.

Outre ces problèmes généraux, Molenbeek connaît une importante fracture sociale qui se double d'une fracture urbanistique au niveau de la ligne 28, sans parler de la barrière du canal qui sépare Molenbeek du Pentagone.

Le Molenbeek Historique, compris entre le canal et la ligne 28, a un tissu urbain ancien souvent dégradé mais aux éléments patrimoniaux importants. Outre quelques beaux bâtiments industriels, les plus attractifs sont surtout concentrés autour du centre historique. Le Molenbeek de Première couronne est structuré par la chaussée de Gand et la chaussée de Ninove, ainsi que par le boulevard Léopold II qui isole le quartier Maritime; le Molenbeek Historique manque singulièrement d'axes nord-sud assurant des liens physiques entre les différents quartiers. Ces quartiers se caractérisent par une forte mixité logement - entreprise artisanale et industrielle, malgré un réseau de voiries étroites et une mauvaise accessibilité générale; les îlots sont souvent extrêmement denses avec des locaux industriels ou entrepôts situés en intérieur. Les immeubles abandonnés et les friches parsèment le territoire du Molenbeek Historique, également marqué par d'importants territoires à l'abandon que ce soit le long de la ligne 28, du canal ou de l'ancienne trouée du métro, mais aussi dans le quartier Maritime suite à la pression des bureaux (qui par ailleurs permettent la réalisation de logements de compensation, en collaboration avec la SDRB) ou dans les quartiers industriels situés au sud de la chaussée de Ninove et à l'est du canal (quartier Heyvaert). Sur le plan socio-économique, le Molenbeek Historique est peuplé par une population souvent fragilisée parfois d'origine étrangère. La qualification professionnelle est souvent peu élevée dans ces couches sociales. Cette population a des problèmes d'emploi, de revenus et d'échec scolaire. L'environnement, malgré les efforts entrepris ses dernières années, continue à être difficile. Les problèmes de délinquance participent au sentiment d'insécurité réelle ou supposée. Par conséquent, une image négative du Molenbeek Historique, trop souvent véhiculée par certains groupements, malgré un attachement fort de sa population, nuit encore à ses activités économiques, malgré une reprise certaine de la vitalité commerciale, en particulier chaussée de Gand. A l'exemple de ACP, de Belle-Vue, les grandes entreprises sont amenées à quitter le centre ville en raison de coût de

fonctionnement trop élevé (mauvaise accessibilité, difficultés d'extension) et des nuisances générées. De manière générale, la grande taille des locaux industriels pose davantage de problèmes de reconversion que dans d'autres communes comme Schaerbeek, où les petites entreprises artisanales étaient plus nombreuses. Des îlots plus spécifiquement industriels se retrouvent au sud de la chaussée de Ninove et à l'est du canal, caractérisés par de grandes emprises très compactes. En matière d'intégration difficile, c'est certainement le quartier Heyvaert qui génère le plus de nuisances : état de dégradation générale du quartier, insécurité liée aux trafics en tout genre, prolifération d'activités informelles sans permis d'environnement (vente de voitures d'occasion). Une action vigoureuse a été entreprise contre ces phénomènes, en particulier grâce à un contrat de quartier. Encore général au Molenbeek Historique, le déficit important en espaces verts et équipements, sportifs ou culturels, est d'autant plus mal vécu qu'il touche une population à la fois dense, jeune et défavorisée, malgré des efforts récents importants. Ces quartiers peuvent aussi profiter de leur proximité au Pentagone et à ses nombreux équipements culturels.

A l'ouest de la ligne 28, s'étendent des quartiers résidentiels aux typologies diverses et sans limites franches : habitat social type 'grand ensemble' le long du chemin de fer, ensembles plus bourgeois autour du château du Karreveld et de l'axe Baeck - Piron, quartiers d'allure plus traditionnelle ou grands axes modernistes de qualités inégales sur les boulevards Machtens et de Mettewie... Une certaine mixité habitat et activité industrielle se retrouve également à l'ouest du chemin de fer autour de la chaussée de Gand et plus bas, avec notamment les vastes entrepôts Delhaize, ainsi qu'autour de la gare de l'Ouest et de la chaussée de Ninove. La variété des compositions urbaines, pas toujours de qualité, rend aussi difficile l'établissement d'une identité commune à ces quartiers et d'une structure claire. Sur le plan socio-économique, la situation se détériore également puisque le nombre de bénéficiaires d'un revenu d'intégration a fortement augmenté. L'activité commerciale de la chaussée de Gand voit sa vitalité s'améliorer ; elle bénéficie des retombées du contrat de noyau commercial régional.

La situation sociale de la commune place Molenbeek dans les communes les plus défavorisées de l'agglomération; les revenus moyens imposables des personnes physiques par ménage étaient en 2000 (exercice 2001) de 19 705 € contre 23 136 dans la Région, le nombre de titulaires du minimex⁶ et de l'équivalent minimex a pratiquement doublé entre 1994 et 1999 en passant de 1.326 personnes à 2.533. Les chômeurs complets indemnisés étaient 6633 en juin 2002, soit 1 chômeur pour 11 habitants, contre 16 au niveau régional.

1.3 LES DEFIS DE DEVELOPPEMENT ACTUELS

Le Molenbeek Historique, représentant toujours près de la moitié de la population, revient ainsi au centre de l'actualité communale. La désindustrialisation rapide n'est pas un phénomène exclusivement molenbeekois : elle concerne toutes les parties de Bruxelles que le PRD de 1995 définissait déjà comme périmètres de redéploiement du logement et de l'entreprise. Des circonstances particulières pénalisent le Molenbeek Historique dans ses possibilités de modernisation :

- l'élargissement éventuel du canal, entre Saintelette et la porte de Ninove, a empêché pendant plus de trente ans la reconversion des îlots qui le bordent alors qu'ils sont porteurs de l'image du quartier⁷. Cette hypothèque n'a été levée qu'en 1979 par le Plan de secteur, bien que les administrations nationales soient restées attachées à l'idée d'élargissement jusqu'à la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989;
- la percée du métro (ligne 1) est la dernière opération du genre en RBC à ne pas s'accompagner d'un programme de reconstruction et de réaménagement du tissu urbain détruit en surface. Il faudra attendre le lancement de l'opération Rive Gauche en partenariat avec la SDRB, vingt ans plus tard,

⁶ Devenu revenu droit à l'intégration sociale (DIS) depuis le 1 octobre 2002.

⁷ Le nouveau mur de quai devait venir au droit des façades actuelles.

pour commencer à cicatriser les lieux. Entre temps la commune n'a pas su saisir les opportunités qu'offrait l'application de l'AR organique de la rénovation d'îlots du 28 mars 1977⁸;

- les îlots de mixité très denses et les immeubles industriels relativement grands de Molenbeek sont plus difficiles à reconvertir que des petits comme à Schaerbeek et Saint-Josse, où les intérieurs d'îlots ont été préservés. Des acteurs intermédiaires, aptes à assurer la division des lieux et leur gestion globale, sont nécessaires. C'est un rôle que la SDRB assume partiellement.

Depuis plus de 10 ans, la commune s'est investie dans la revitalisation du Molenbeek Historique : des outils nouveaux et des moyens importants sont progressivement mobilisés : contrats de quartiers, quartiers d'initiatives, construction de logements sociaux (opération Saint Martin - Cheval Noir), charges d'urbanisme, opération Rive Gauche menée par la SDRB, ... La cohérence du programme à mettre en oeuvre devra aussi s'étendre aux démarches parallèles prises ou à prendre dans tout l'espace urbain compris entre Laeken et la gare du Midi.

La poursuite de la mise en œuvre d'un programme cohérent de réhabilitation du Molenbeek Historique sera le premier défi que la Commune devra relever. Cette cohérence sera tant dans la rénovation du tissu urbain que dans celle du tissu économique de la commune.

Le deuxième défi sera de maintenir et de protéger le caractère résidentiel du Nouveau Molenbeek, et en particulier toute la zone entourant le boulevard Mettewie, qui comprend notamment un vaste espace semi naturel. Le classement du **Scheutbos**, qui s'ajoute à l'actuel parc, confirme la possibilité de valoriser un espace vert de dimension régionale. Le traitement de la lisière de ce site semi naturel et son aménagement figureront parmi les priorités communales. La liaison avec la Pede à Anderlecht au sud et avec le bois du Wilder à Berchem au nord implique une mise en œuvre rapide du tronçon correspondant de la Promenade verte régionale.

Le troisième défi sera de contribuer au succès de la reconversion du site de Tour et Taxis et du Quartier Nord, en y trouvant les complémentarités nécessaires à la revitalisation du Quartier Maritime.

La transformation du site de la gare de l'Ouest en charnière entre les deux Molenbeek et la définition du rôle que ce site devra remplir dans l'ensemble de la Région, notamment en regard du futur pôle multimodal, sera le quatrième défi majeur à relever. Ceci implique que soit redéfinie la vocation future de la ligne 28. Sa vocation bruxelloise comme transport de marchandises n'existe pratiquement plus : le raccordement aux abattoirs est supprimé depuis longtemps, le multimodal présent à Tour et Taxis déménage à l'avant-port; les bassins sont déferrailés. Seul subsiste aujourd'hui le rôle de transit des trains de marchandises.

Le cinquième défi sera celui de la reconversion et de la revitalisation du quartier Heyvaert. Séparé du reste du Molenbeek historique par le canal, ce quartier a subi une reconversion entièrement dominée par la présence du secteur de l'automobile de seconde main. Le développement de cette activité, forte consommatrice d'espace, s'est fait aux dépens des autres activités de la ville qui sont progressivement chassées, ainsi qu'aux dépens du logement qui survit dans un environnement de plus en plus dégradé. Un rééquilibrage des fonctions, en ce compris en matière économique, est en cours, notamment au travers du contrats de quartier Heyvaert.

Ces principaux défis territoriaux ne sont que la traduction spatiale d'un défi plus fondamental : celui de maintenir et étendre une solidarité active, accessible à tous les Molenbeekois en général et aux plus défavorisés en particulier, dans les domaines aussi fondamentaux que le droit au logement, le droit au travail, le droit à l'enseignement, à la culture et à un cadre vie de qualité.

⁸ Le montant global de l'opération était estimé à 944.000.000 FB. La part régionale se serait donc élevée à 75% de subsides et 20 % d'avance récupérable, soit au total 897.000.000FB.

1.4 LES AXES DE DEVELOPPEMENT DU COLLEGE POUR 2000-2006

La déclaration générale de législature est un texte fondamental pour tous les Molenbeekois⁹. En tant que texte de base, il détermine en effet les priorités de travail qui ont été choisies par le Collège pour rencontrer son objectif général qui consiste en l'amélioration notable du bien-être de tous les habitants de Molenbeek-Saint-Jean dans tous les quartiers de la commune. Ces priorités constituent donc les piliers fondateurs de la politique qui sera menée.

Ces piliers sont au nombre de quatre. Il s'agit :

- premièrement, de **renforcer la réhabilitation entamée au cours des années précédentes de l'ensemble du tissu urbain et économique** de la commune, notamment en faisant appel aux aides régionales, fédérales et européennes ;
- deuxièmement, **d'intensifier les mécanismes de solidarité sociale, de cohésion sociale et de participation citoyenne** sur le territoire communal en menant une politique d'ouverture et d'accessibilité dans les domaines de l'enseignement, de la formation, de l'insertion socioprofessionnelle, de l'emploi et de la culture ;
- troisièmement, **d'accentuer les résultats obtenus en matière de sécurité** de tous en renforçant la lutte contre la délinquance menée tant par les services de sécurité que par les services de prévention ;
- quatrièmement, de **favoriser le mieux être des habitants** au sein de tous les quartiers en accentuant les efforts entrepris en matière d'environnement, de propreté des espaces publics, d'implantation de nouveaux espaces verdurisés, d'amélioration de la mobilité sur le territoire communal.

Ces quatre piliers, qui sont repris sous forme opérationnelle dans la partie 2 du présent volume et sous l'aspect de l'aménagement du territoire dans la partie 3, forment la base de l'action communale au cours des années à venir même s'ils restent soumis à de fortes contraintes socio-économiques qu'une commune n'a pas la possibilité de maîtriser.

Ces options politiques ne s'apparentent pas à un instrument programmatique rigide mais constituent plutôt des lignes directrices dont la mise à exécution devra s'adapter aux circonstances nouvelles qui ne manqueront pas de surgir dans le courant de la législature.

La mise en œuvre de ces piliers s'inscrit dans la volonté communale de participer à l'effort commun pour le maintien d'une protection sociale forte et un développement durable de la planète.

⁹ Le texte intégral est consultable sur <http://www.molenbeek.irisnet.be>.

La carte de synthèse de la situation existante

Le plan hors texte qui suit localise les grands repères ou enjeux du développement de Molenbeek :

- les grands axes ;
- le Nouveau Molenbeek avec les grands espaces verts et son pôle de dynamique immobilière, au boulevard Mettwie ;
- le site de la gare de l'Ouest, en attente de reconversion ;
- le Molenbeek Historique en reconversion, confronté à une dynamique de reconversion industrielle au sud, à la présence d'un pôle tertiaire annoncé Porte de Ninove, déjà présent place Saintelette et avenue du Port, tandis que le pôle de Tour et Taxis ne manquera pas d'influencer le développement du Quartier Maritime.

2. LES POLITIQUES A METTRE EN ŒUVRE

2.1 POLITIQUE DE POPULATION ET DE LOGEMENT

2.1.1 OPTIONS DE BASE.

La ville doit être capable d'offrir des conditions d'habitat et de logement satisfaisantes pour l'ensemble des habitants qui souhaitent y vivre. L'effort d'amélioration de ces conditions vaut autant pour les habitants bruxellois actuels que pour ceux que l'on souhaite éventuellement attirer.

L'amélioration des conditions d'habitat doit être compatible avec ce qui fait la richesse d'une ville, donc dans une certaine mesure son attrait, à savoir sa diversité (diversité de sa population, diversité de ses formes et de ses modes d'appropriation, diversité de ses ambiances, de ses tonalités, de ses quartiers, etc.). L'action sur l'habitat doit donc éviter la standardisation, la banalisation, l'homogénéisation. Elle doit aussi éviter d'être dominée par des conceptions trop normatives.

On ne peut espérer résoudre les problèmes sociaux majeurs qui affectent certaines parties de la population urbaine par des interventions sur l'espace urbain. Simplement parce que la source de ces problèmes n'est pas tant liée à l'aménagement de la ville qu'à des dysfonctionnements dont l'origine se trouve surtout dans la sphère économique et dans l'affaiblissement, voire la désintégration du lien social. La tentation de la "ville - décors" ne doit pas guider l'ensemble des interventions, sachant que celle-ci a bien souvent pour effet de supprimer les appropriations marginales des habitants des quartiers traditionnels et, par conséquent, de créer de nouvelles formes d'exclusion.

Ces quelques réflexions générales guident les objectifs exposés ci-après.

1. **"Une commune pour ses habitants"** en veillant, en priorité, à ce que les interventions correspondent aux demandes, aux besoins des habitants vivant effectivement dans les différents quartiers de la commune.
2. **Non pas une, mais des politiques ciblées** en fonction de la diversité des besoins, car les objectifs peuvent (ou doivent) être différents pour chaque type de quartier, correspondant aux profils et aux besoins des habitants de ces quartiers.
3. **Développer la mixité sociale**, mais sans chasser les populations fragilisées, politique de mixité sociale **qui est sans conteste le défi majeur de la commune**. Le projet Rive Gauche offre une illustration des difficultés rencontrées. Les logements construits en bordure du canal, plus orientés vers le Pentagone, se sont vendus mieux que ceux situés place Voltaire. De façon plus récente, on constate le côté attractif des unifamiliales.

Pour réaliser ces trois points, on utilisera les atouts et les forces déjà présents dans les quartiers et spécifiques à ceux-ci en développant, dans les quartiers, les **caractéristiques qui "plaisent"** aux populations qui y vivent et qui peuvent en même temps constituer des facteurs d'attraction pour d'autres, vivant dans d'autres communes ou en dehors de Bruxelles.

On développera ces atouts et ces forces en s'appuyant sur les populations des quartiers et/ou sur des dynamiques locales positives. En effet, **des dynamiques locales positives** existent dans certains quartiers qui peuvent être exploitées utilement. Il importe de les mettre en valeur et de les utiliser. Par exemple : le mouvement massif d'acquisition et de rénovation de logements.

Le développement de ces atouts et ces forces veillera à **ne pas déstabiliser les quartiers** en termes de population en prenant garde aux effets pervers. Par exemple certaines opérations de rénovation urbaine comme Rive Gauche risquent, à terme, de chasser les populations immédiatement voisines, sous l'effet d'une hausse du prix du logement dans l'environnement immédiat. Cette pression ne se manifeste pas aujourd'hui à Molenbeek.

Enfin, on tentera d'atténuer les faiblesses, via deux types d'action :

- le réaménagement du territoire (équipements, rénovation, aménagement des voies publiques et des espaces publics);
- compenser les faiblesses sociales et économiques de la population, qu'un aménagement du territoire peut certes aider mais non combler car ces faiblesses dépendent de bien d'autres facteurs, dépassant le simple aménagement de la ville.

2.1.2 OBJECTIFS SECTORIELS

Les objectifs communaux seront les suivants.

1. Accompagner l'augmentation de la population en accroissant le parc de logements et l'attractivité de la commune

Compte tenu de la reprise de l'augmentation de la population après la stabilité des vingt dernières années, on peut faire l'hypothèse qu'il existe certains facteurs attractifs au sein de la commune. Les différents quartiers (et plus particulièrement ceux situés à l'est) ont des atouts en termes de faiblesse du coût des loyers et de proximité du centre. Ils peuvent, par conséquent, être privilégiés comme lieux d'installation résidentielle pour des populations à statut socio-économique faible, ou à statut socio-économique moyen. Les quartiers résidentiels de la commune peuvent également se révéler fort attractifs pour des catégories moyennes.

Dans les quartiers qui sont habités par une population qui se révèle surtout socio économiquement faible, réaliser des opérations visant la micro mixité sociale est souhaitable. Un apport de population à statut social différent peut être tenté avec succès, pour peu que la qualité architecturale, la qualité des espaces publics, la propreté et la sécurité soient au rendez-vous.

2. Atténuer la faiblesse économique de la population des quartiers défavorisés en développant l'emploi local

Il faut favoriser la revitalisation de ces quartiers tout en maintenant leur population. Pour cela, il est important de développer l'emploi local, tout particulièrement l'emploi peu ou pas qualifié. Dans ce sens, il existe différentes opportunités liées à la présence de locaux industriels inoccupés (idéaux pour l'installation de jeunes PME ou PMI) et de plusieurs pôles commerciaux, en particulier dans la zone la plus défavorisée. Toujours dans la même optique, on pensera à développer divers équipements de proximité tels que des infrastructures pour les jeunes, et à les situer dans les quartiers les plus défavorisés de l'est. Ceci ne peut se faire aux dépens de la qualité de l'habitat.

3. Réaménager et revitaliser les quartiers les plus faibles mais en veillant à maintenir du logement accessible aux populations déjà en place

Le réaménagement de ces quartiers sera poursuivi par la mise en valeur des espaces publics (rendus plus agréables), la création d'espaces verts et l'accent sur la rénovation. Ces opérations devraient contribuer à sortir progressivement la population de ces quartiers de sa situation marginale. Entre autres, par le biais de l'aménagement de ces quartiers, en offrant les modules normaux et convenables pour vivre en ville agréablement (de bons trottoirs, une voirie correcte, un quartier esthétiquement acceptable, un éclairage sécurisant, etc.), aménagement auquel les populations locales doivent être associées (politiques transversales).

On visera à développer des politiques correctrices, via les contrats de quartier principalement, de façon à contenir le jeu du marché foncier qui mène à l'élévation des prix, même si cette menace paraît faible aujourd'hui. Par exemple, un moyen peut être une politique d'achat de biens immobiliers stratégiques (angles,...) par la Commune, biens destinés à être mis sur le marché locatif à des prix compatibles avec les revenus de la population locale, de manière à stabiliser les loyers. On peut aussi y favoriser l'activité des Agences Immobilières Sociales ou des actions du CPAS.

4. Diversifier les interventions des pouvoirs publics

Ces interventions seront prioritaires pour les quartiers les plus faibles, que ce soit en termes d'investissement dans l'aménagement des espaces publics ou d'investissement dans le logement social. Cela concerne tant la priorité des services (par exemple, augmentation de la fréquence de passage des balayeurs de rues), que celle des équipements, du mobilier urbain et de la priorité des aides aux ménages (en termes d'accès au logement et d'aide à la rénovation).

5. Construire une image positive de la commune

C'est-à-dire, faire en sorte que la commune soit perçue comme agréable à vivre, aussi bien par ses propres habitants (élément non négligeable pour favoriser l'intégration dans la ville) que par les autres citadins ou les usagers de la ville en général. Il s'agit de contrer la réticence d'une partie des Bruxellois à "traverser le canal" pour se rendre à l'ouest de la Région.

Pour cela, on se concentrera sur l'aménagement et l'embellissement des espaces publics, le développement du commerce (qui, dans certains quartiers, pourra rester de dimension strictement locale), la promotion d'une architecture de qualité et de l'éco-construction.

On s'occupera aussi de faire connaître la commune, via des événements culturels ou commerciaux intéressants pour les autres habitants de la ville et par le renforcement de la sécurité ou du sentiment de sécurité. Des actions de ce type pourraient être concentrées le long et autour des grands noyaux commerciaux et des grands parcs de la commune.

6. Améliorer la cohésion sociale

Ceci passe par la continuation des efforts importants entrepris en matière de relations intergénérationnelles, de contacts entre les cultures. Le développement des Maisons de quartier et de la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale s'inscrit dans cette démarche.

7. Soutenir le commerce, notamment local

Le soutien du commerce local de première nécessité intéresse de près le domaine de l'habitat : en effet, il n'est ni normal, ni pratique de devoir se déplacer vers un autre quartier afin de se procurer des denrées quotidiennement nécessaires. Il faut donc favoriser les commerces de proximité pour retenir et attirer les populations présentes et potentielles en donnant une qualité de vie au quartier. Il s'agira, par exemple, d'accompagner ce commerce local grâce à des interventions sur l'espace public.

8. Développer des pôles d'attraction culturelle

Il s'agit essentiellement d'attractivité culturelle dite métropolitaine (La Raffinerie, Musée bruxellois de l'Industrie et du Travail, Tour et Taxis, Maison des Cultures et de la Cohésion sociale, Académie de Dessin, Karreveld, bibliothèque, ...), donc susceptibles d'attirer l'ensemble de la population, bruxelloise ou extérieure à la ville. Il faut, en outre, envisager et mettre à l'étude la création de différents points culturels plus locaux et des renforcer encore les fêtes, braderies, etc., à situer le long des espaces publics.

9. Protéger et confirmer le caractère résidentiel de certains quartiers

On veillera à tenir compte du caractère résidentiel observé dans certains quartiers et même à l'accentuer, ceci afin d'augmenter l'attractivité présentée par ladite zone auprès de la population à priori concernée. Il s'agira de lutter contre la mutation fonctionnelle des logements, en particulier boulevard Léopold II et dans les quartiers avoisinants. Il conviendrait également d'accentuer la qualité des espaces verts et des espaces publics.

2.1.3 MOYENS ET MESURES A METTRE EN ŒUVRE

Pour qu'une politique du logement débouche sur une politique de l'habitat, il convient aussi d'agir sur l'ensemble du tissu urbain et son utilisation.

Ainsi, la Commune continuera d'agir en matière de création d'infrastructures pour jeunes, d'organisation d'événements culturels dans les quartiers, d'aménagement des espaces publics, de maintien et d'accueil d'activités économiques diversifiées, d'information. L'outil le plus transversal en la matière est le contrat de quartier qui, outre l'action directe sur le logement, prend aussi en compte ces différentes composantes.

La taxe sur les immeubles à l'abandon s'avère être un outil dissuasif. Complémentairement, la Commune recourra à l'outil qu'est la circulaire régionale relative aux subsides aux communes pour l'acquisition ou l'expropriation d'immeubles à l'abandon. A cette fin, un poste budgétaire ad hoc est prévu à partir de l'exercice 2004.

2.1.3.1 RENTABILISER LE STOCK DE LOGEMENTS EXISTANTS

Il est nécessaire, d'une part, de ne pas laisser des logements en état de vacuité (lutte contre l'abandon, taxes, ...), et, d'autre part, de favoriser divers moyens tels que la rénovation, le réaménagement, ceci afin d'adapter les logements aux demandes des populations en présence.

2.1.3.2 SOUTENIR LE LOGEMENT SOCIAL OU A VOCATION SOCIALE

Tout en améliorant qualitativement le patrimoine existant, il s'agira ici d'accroître l'offre en logements sociaux.

En ce qui concerne le Molenbeek Historique, l'objectif consiste à poursuivre la restructuration du quartier Brunfaut - Saint-Martin, notamment par la construction d'un ensemble mixte logements/commerces destiné à parachever la rénovation de l'îlot Cheval Noir.

En complément, il y a lieu de poursuivre le développement du parc locatif dans le Nouveau Molenbeek, par la création d'unités moyennes adaptées à la demande.

La réalisation de constructions neuves prendra en considération la nécessité d'accroître le nombre de logements adaptés à l'usage de personnes moins valides.

Une approche plus spécifique a permis la réalisation de petites unités de logements à proximité du home ARCADIA. Celles-ci sont prioritairement destinées aux personnes âgées qui peuvent ainsi bénéficier des services du CPAS.

Simultanément, la politique d'amélioration du bâti sera poursuivie, incluant plus particulièrement la réhabilitation d'habitations anciennes (aménagement de salles de bains, installation du chauffage central, rénovation des installations électriques, etc.).

L'absence d'une réserve foncière mobilisable en vue de l'extension du patrimoine du Logement Molenbeekois impliquera notamment le recours aux subventions régionales destinées à l'acquisition d'immeubles insalubres, la mise en oeuvre d'opérations d'acquisition / rénovation réparties dans la commune et l'achat de biens immobiliers.

D'autre part le Logement Molenbeekois sollicitera les subsides régionaux lui permettant de contribuer à la politique d'amélioration de l'espace public en procédant au réaménagement des abords de différents complexes d'habitations (Code du Logement,) et participera aux dynamiques partenariales ayant pour objet la création de zones de détente et de loisir.

En matière de location des habitations sociales, il y aura lieu de poursuivre l'objectif de mixité sociale de type économique. Le phénomène de paupérisation étant à la base d'une concentration de locataires plus démunis dans le logement social, une politique d'accompagnement social des candidats - locataires et des locataires sera développée en partenariat avec le CPAS. Dans ce cadre, le logement

social participera également à la mise en oeuvre de projets d'insertion socio professionnelle et des logements de transit pourront être créés.

Compte tenu du manque d'appartements destinés aux grandes familles (des réalisations récentes comme Cheval Noir et Saint-Martin ne répondant pas à la demande), une attention particulière est consacrée à l'intégration d'habitations de ce type dans les projets mis en oeuvre par les pouvoirs publics (contrats de quartier, actions du Fonds du Logement, ...), lesquels sont les seuls à pouvoir garantir des logements décentes à des prix raisonnables.

La mise sur le marché de logements locatifs à des prix raisonnables pourra également résulter du soutien aux agences immobilières sociales (AIS). Les AIS permettent d'étendre le parc de logements géré socialement, notamment en réduisant le taux de logements inoccupés. Les logements loués dans ce cadre seront affectés prioritairement au logement social. Une proportion moindre des habitations sera destinée aux ménages à revenus moyens inférieurs, établissant ainsi une passerelle entre le logement social et le logement moyen ou privé.

Le Fonds du Logement continuera d'être sollicité afin qu'il augmente de façon significative ses interventions en matière de rénovation / reconstruction de logements, de façon directe ou comme partenaire au travers des contrats de quartier futurs.

2.1.3.3 SOUTENIR LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

La commune - surtout dans sa partie ouest - offre encore des possibilités d'implantation de logements, susceptibles de satisfaire les objectifs démographiques du PRD. On favorisera plutôt les opérations de petite taille, afin de développer un esprit de convivialité.

Le rôle des pouvoirs publics est capital. Ils devront veiller à créer de nouveaux logements dans les immeubles à l'abandon et sur les terrains non bâtis dont ils sont propriétaires. Les priorités des pouvoirs publics s'orienteront en premier lieu vers le Molenbeek Historique. Cette zone est en effet peu attractive pour le privé eu égard à la déstructuration de son tissu. Ce type d'opération permettra d'initier un effet d'entraînement auprès du privé.

La création de logements (marché locatif et acquisitif) dans le Molenbeek Historique répondant aux besoins de ménages moyens du point de vue socio-économique ne peut être réalisée qu'en ayant à l'esprit une opération de mixité sociale de grande envergure et portant sur un produit urbanistique complet. C'est le pari – non encore gagné – de l'opération Rive Gauche gérée par la SDRB, où des unifamiliales complètent les immeubles à appartements.

Puisque les ménages d'une seule personne sont de plus en plus présents dans la commune et que cela correspond à un phénomène structurel observable sur la Région entière (comme d'ailleurs dans toutes les grandes villes d'Europe), il semble pertinent de prévoir la création de logements de petite taille, aux loyers modérés. Dans la perspective d'accueillir un nombre croissant de ménages composés d'une seule personne, il faudrait également concevoir l'installation d'équipements collectifs et de commerces de proximité dont ce type de ménage se révèle tout particulièrement consommateur.

Les potentialités en matière de logement neuf, en dehors de celles des contrats de quartier et des opérations SDRB (voir Annexe 1, point 1.4.2) sont les suivantes :

- Machtens / Mettwie : +/- 31.000 m² ;
- Paruck / Campanules : +/- 4.000 m² (privé) ;
- Diffus Nouveau Molenbeek : +/- 11.000 m² ;
- Molenbeek Historique : +/- 11.000 m² ;

Soit un total de +/- 57.000 m².

A ce potentiel il faut ajouter celui non estimé de la Gare de l'Ouest.

Il convient aussi de signaler le potentiel du site proche de Tour et Taxis qui pouvait provisoirement être estimé, selon les plans connus mi 2003, à 53.000 m².

2.1.3.4 FAVORISER L'ACCES A LA PROPRIETE POUR LES FAMILLES SOCIO-ECONOMIQUEMENT FAIBLES

Le soutien à l'accès à la propriété pourrait contribuer à stabiliser socialement les familles concernées et à éviter des départs en dehors de la Région.

2.1.3.5 FAVORISER LA RENOVATION PRIVEE DE LA PART DES FAMILLES SOCIO-ECONOMIQUEMENT FAIBLES

Il apparaît très clairement que la qualité du logement doit être améliorée, en favorisant notamment la rénovation légère. En raison d'une forte demande pour ce type de rénovation, il s'agit donc d'envisager des stratégies destinées à favoriser la rénovation privée des habitations acquises.

Le système d'allocation de primes peut s'avérer utile lorsqu'il s'agit de bâtiments particulièrement dégradés. Des primes plus importantes (jusqu'à 70 %) peuvent être accordées au sein de « l'espace de développement renforcé du logement et de la rénovation ». Cela concerne les périmètres des différents contrats de quartier et les périmètres entourant une réalisation de la SDRB. Dans le but de faire bénéficier les habitants de ce système de primes, la Commune doit continuer à encourager de nouvelles opérations de la part de la SDRB.

La publication (au sens matériel de brochures spéciales comme au sens général de la mise à la connaissance) d'informations aux nouveaux propriétaires peut aussi offrir un moyen d'accélérer la rénovation privée. La possibilité des primes existantes, des conditions légales et administratives liées à la rénovation ne sont en général que peu ou pas du tout connues des intéressés. Des brochures explicatives régionales, une simplification administrative et une meilleure information en général, le tout conçu en plusieurs langues, faciliteraient les projets privés de rénovation.

La Région doit également veiller au préfinancement des travaux, qui est bien souvent problématique pour les populations défavorisées et représente un obstacle majeur à la rénovation.

La Commune contribuera à la rénovation privée au travers de la Régie locale de travaux d'intérêt collectif. (prêt de matériel,...)

Les efforts en matière de rénovation ne se limiteront pas aux seuls habitants défavorisés. Les pouvoirs publics aussi (Commune, CPAS) bénéficient de nouvelles formes d'aide via le subventionnement (65 %) de la rénovation de leur patrimoine, notamment les immeubles à l'abandon expropriés. (Opérations auxquelles la Commune recourra davantage, dans les limites de ses moyens)

2.1.4 LA CARTE 2.1 « POPULATION – LOGEMENT »

La carte situe les principales actions en matière de politique du logement.

Dans le Nouveau Molenbeek, il s'agit de préserver avant tout le caractère résidentiel des quartiers. C'est ici que se situent les principales opportunités d'encore construire du logement neuf.

Dans le Molenbeek Historique, la rénovation du tissu urbain passe principalement par la mise en œuvre de contrats de quartier. Du logement moyen reste à créer dans le cadre de l'opération Rive Gauche (SDRB), d'autres opérations de ce type sont à provoquer mais ne peuvent être localisées. Au sud, près du canal, la mixité doit être rendue compatible avec l'habitat, en particulier grâce au contrat de quartier Heyvaert.

Des opérations prioritaires de rénovation du logement social sont à mener rue Brunfaut et près de la gare de l'Ouest, qui doit devenir l'interface entre le Nouveau Molenbeek et le Molenbeek Historique.

2.2 POLITIQUE DE L'ECONOMIE ET DE L'EMPLOI

2.2.1 LES OBJECTIFS GENERAUX

Il s'agit ici d'affirmer la volonté **d'accueillir de nouvelles entreprises** à caractère industriel ou artisanal dans la mesure où elles contribuent à la diversité de l'emploi. Cette diversification stabilise le volume de l'emploi et est une source de vitalité économique et de diversification sociale.

Il s'agit, en outre, de s'appuyer sur les entreprises ayant un **attachement territorial fort** de telle sorte qu'elles exercent un effet dynamique positif au sein de la filière économique dont elles relèvent. L'attachement d'une entreprise au site apparaît au travers de l'étude de la localisation de ses flux relationnels. L'entreprise intéressant sa région est celle qui acquiert au maximum ses inputs sur place, c'est-à-dire qui y achète ses biens intermédiaires et ses biens d'équipement et qui en particulier s'y approvisionne en main d'œuvre.

Il est également essentiel d'apprécier dans cet esprit, la manière dont les entreprises se réfèrent elles-mêmes à leur région d'implantation. Les entreprises entrent ainsi dans des catégories allant de l'ignorance de leur région à la fierté de leur appartenance territoriale.

Dans le même temps, il y a lieu de **prendre garde à la monofonctionnalité** de certaines zones qui déprécie fortement le cadre de vie, comme par exemple dans le quartier Heyvaert. Le développement des activités informelles (commerces de voitures d'occasion jusque sur la voie publique, mais aussi entreprises exerçant sans permis d'environnement et d'urbanisme) est devenu problématique et implique une intervention publique. C'est pourquoi la Commune met en place un programme d'actions avec d'autres acteurs de la ville.

Par ailleurs, la vitalité économique d'une zone s'appuie également sur l'attractivité de son **commerce**, qu'il s'agit, dès lors, de soutenir.

Enfin, **l'économie sociale**, au sens large, ainsi que les activités liées à la culture et au tourisme, constituent un secteur économique qui se développe.

2.2.2 MOYENS ET MESURES A CARACTERE GENERAL

Les principales mesures sont résumées ci-dessous, en notant au préalable qu'il appartient avant tout à l'économie privée de prendre l'initiative de créer ou de développer des activités commerciales ou industrielles, et aux pouvoirs publics de leur procurer des conditions favorables dans les domaines qu'ils maîtrisent.

Notons encore l'absolue nécessité de faire connaître les initiatives de la Commune en la matière. Sans cette diffusion des informations, les mesures prises au niveau communal risquent de ne pas avoir l'écho souhaité auprès des entrepreneurs privés.

1,- **Formation professionnelle.**

Il est nécessaire que la main d'œuvre améliore ses qualifications et que la formation soit en adéquation avec l'offre d'emplois. La qualité de l'enseignement, à tous les niveaux, dont la Commune est partiellement le pouvoir organisateur, peut ainsi également inciter les entreprises à s'y installer.

2,- **Aménagement du territoire et urbanisme.**

Au delà d'une politique de l'affectation du sol guidée par le PRAS, l'urbanisme opérationnel peut être un outil de développement économique.

Par ailleurs le PRD a défini des zones leviers où une analyse spécifique des potentialités économiques reste à faire, au travers de schémas directeurs.

Il serait aussi utile que les contrats de quartiers soient accompagnés d'un volet économique, que ce soit en matière de mise à disposition de locaux, d'amélioration de l'accessibilité. Une expérience est en cours, dans le cadre du contrat de quartier Heyvaert.

Dans le cadre de URBAN, Molenbeek a aussi agi en ce sens avec la création du "Centre d'entreprises de Molenbeek" et du "Guichet d'économie locale", initiatives qui se poursuivent et se développent.

3,- Politique foncière.

Même si ce type de politique doit forcément rester limité, il est possible d'envisager la mise à disposition de locaux ou terrains en vue d'activités économiques en voie de création, accompagnée ou non d'un remembrement préalable ou d'une division de propriété.

4,- Infrastructures et équipements.

La qualité des équipements d'une zone peut être un critère déterminant pour garantir son attractivité. Cette politique d'équipements couvre la voirie et son accessibilité, l'épuration des eaux, les réseaux d'énergie et de télécommunications, etc.

L'aménagement du site de la gare de l'Ouest permettra un certain redéploiement économique et assurera une liaison entre les deux Molenbeek, à l'est et à l'ouest des voies de chemin de fer.

5,- Politique de l'habitat.

Une politique de développement d'un habitat de qualité décrite plus haut est la condition sine qua non du maintien et du développement sur place d'une main-d'œuvre qualifiée et diversifiée, c'est donc aussi une condition favorable au maintien et à l'implantation de nouvelles entreprises.

6,- Politique de concertation avec les organismes économiques.

Il devient de plus en plus nécessaire de coordonner et/ou de relayer les divers types d'actions menées par les différents organismes publics ou semi-publics qui agissent au niveau régional ou fédéral. La mise en place d'une concertation interne systématique entre les services communaux plus directement intéressés aux questions économiques permet d'assurer une plus grande cohérence dans les mesures mises en oeuvre. C'est notamment la mission de la « Commission des classes moyennes ».

7,- Économie sociale.

L'économie sociale part d'initiatives qui se situent dans le domaine "commercial", mais qui ont avant tout une finalité sociale. Cette finalité sociale ne dispense pas ces organismes de présenter un équilibre financier nécessaire à leur survie. Les "entreprises d'insertion" permettent, par un suivi social et une formation à la fois, l'intégration ou la réintégration dans la société de chômeurs de longue durée et de jeunes chômeurs sans qualifications. Ce type d'entreprises permet, en outre, de s'orienter vers la satisfaction des besoins de société non rencontrés en exploitant ainsi de nouveaux gisements d'emploi.

8,- Politique de réaffectation des locaux industriels.

De manière générale, la reconversion d'immeubles industriels vacants de grande taille pose davantage de problèmes que celle des plus petits. Une étude récente de la SDRB a cependant montré qu'il existe là un potentiel extraordinaire à exploiter, susceptible d'offrir une densité d'emploi importante. Il s'agira le plus souvent de transformer ces immeubles en hôtels d'activité ; encore faut-il qu'une interface existe entre le propriétaire de l'immeuble et les futurs occupants. La SDRB, en collaboration avec la Commune, doit poursuivre son rôle d'observation et de stimulation. Il est déjà visible au travers des opérations Crystal Palace, BAT et Renova-Bulex.

Il ne peut donc y avoir une seule piste à prospecter, mais il s'agit au contraire, de mettre en oeuvre une stratégie qui envisage toutes ces voies en fonction de chaque site, sur base d'un inventaire permanent des sites d'activités économiques désaffectés.

2.2.3 LES ACTIVITES ECONOMIQUES HORMIS LES BUREAUX ET COMMERCES

Il y a lieu de favoriser l'implantation, l'extension ou le renouvellement de ces activités sur :

- les abords de l'avenue du Port et de Tour et Taxis, matérialisé par les zones d'activités portuaires et de transports du PRAS et où une bonne accessibilité routière depuis l'avenue du Port existe. Une vision globale de l'aménagement avec les projets existant sur Tour et Taxis et le Quartier Nord justifie l'élaboration d'un schéma directeur, d'ailleurs prévu dans le cadre de la zone levier n° 5 du PRD;
- le quartier Heyvaert qui fait l'objet, complémentairement au nouveau contrat de quartier, d'actions diverses visant à maîtriser les activités (informelles) en croissance et qui nuisent aux activités économiques déjà implantées et à l'image du quartier;
- sur le site de l'ex BAT où il faut maintenir des activités économiques.

Dans le Molenbeek Historique au tissu dense, l'implantation d'entreprises nécessitant une bonne desserte par poids lourds n'est pas possible.

De même, on préférera l'implantation d'activités économiques davantage orientées vers les petites entreprises le long du canal, afin de diminuer l'effet de barrière entre Molenbeek et le Pentagone (création d'une passerelle piétonne, aménagement d'une promenade sur les berges).

En ce qui concerne les actions à mener dans le Molenbeek Historique, la Commune :

- mettra en oeuvre l'extension du Centre d'Entreprises de Molenbeek;
- étudiera la possibilité de développer des pôles d'activités dans des immeubles industriels désaffectés, sur base de critères de sélection que sont la typologie, le coût et l'accessibilité;
- implantera dans le bâtiment AJJA des services d'insertion sociale comme le Pavé molenbeekois, la Régie locale de travaux d'intérêt collectif, le Dépannage urgent de quartiers et des services aux personnes (LES).

2.2.4 LES BUREAUX

Les possibilités de construction de bureaux neufs sont et devront rester limitées à Molenbeek, compte tenu de l'importance des capacités réglementaires existante aujourd'hui en Région bruxelloise. On se limitera ainsi :

- au front de l'avenue du Port (en voie d'achèvement), où une attention particulière sera portée au voisinage avec le Quartier Maritime, déjà soumis à la pression forte des nouveaux bureaux (KBC);
- à la Porte de Ninove où existe une zone administrative au PRAS;
- au futur pôle de la gare de l'Ouest où un zone d'intérêt régional (ZIR) du PRAS autorise 27.000 m².

Encore faut-il que chaque pôle soit multifonctionnel : ainsi, la Commune exige la présence de fonctions d'animation au rez des immeubles à construire Porte de Ninove, tandis qu'à la gare de l'Ouest, le pôle à développer comportera une part significative de logements, du commerces et des équipements.

2.2.5 COMMERCES DE BIENS ET SERVICES, CAFES ET RESTAURANTS

L'analyse du commerce faite dans le cadre du premier PRD a montré que les noyaux commerciaux articulés autour de la chaussée de Gand et de la place Communale se caractérisaient par une vitalité faible.

Le noyau de la chaussée de Ninove situé à l'ouest de la ligne 28 semblait être doté d'une bonne vitalité ; il gagnera en importance avec le développement du pôle de transport multimodal de la gare de l'Ouest.

2.2.5.1 LES DEUX CONTRATS DE NOYAUX COMMERCIAUX

Dans la foulée du PRD de 1995 et de celui de 2002, le Gouvernement régional s'est engagé dans une politique de revitalisation des noyaux commerciaux en déclin. Ce projet pilote s'est mis en place fin 1998. Il concerne en particulier deux noyaux commerciaux molenbeekoïses et est prévu pour une durée de 3 ans renouvelable après évaluation.

Chaque noyau a vu la création d'une ASBL ad hoc :

- l'ASBL « revitaliser le quartier commerçant Molenbeek Center Shopping »
- l'ASBL « revitaliser le quartier commerçant Karreveld ».

Le personnel de chaque ASBL est constitué d'un agent de développement commercial, d'un agent contractuel subventionné et de 4 assistants de prévention et de sécurité. Ultérieurement, chaque équipe s'est renforcée de 2 stewards urbains.

Début 2002, chaque contrat de noyau commercial a été reconduit pour une nouvelle période de trois ans. Le bilan de la première période a été suffisamment positif pour inciter des commerçants du voisinage à solliciter leur intégration dans les deux noyaux.

Le processus de revitalisation s'articule autour de cinq axes :

- l'accessibilité : amélioration de l'accès à tous (piétons, cyclistes, voitures d'enfants, handicapés,...) par tous les moyens de transport ;
- l'aménagement du territoire : attractivité du noyau, aménagement de l'espace public, maintien de la mixité et de la multifonctionnalité, embellissement des vitrines, façades, du parcours du chaland, éclairage, présence de logements ;
- la convivialité : accueil par des stewards, propreté, sécurité ;
- le développement économique : gestion et développement de l'offre commerciale, maintien de la diversité, renforcement de la spécificité, interface entre les candidats à l'installation et les propriétaires ;
- le marketing : animation, promotion, communication.

Par rapport au quartier Centre, un élargissement du noyau intègre la rue de Ribaucourt, le boulevard Léopold II, la rue Piers, le quai des Charbonnages, le quai du Hainaut et la rue Delaunoy, déterminant ainsi un périmètre de noyau commercial assez clair. Dans ce périmètre, plusieurs implantations socio-économiques et des organismes administratifs et financiers sont susceptibles de développer un partenariat local fort et de participer à la mise en route d'un plan stratégique de développement de cette partie de la Commune. A titre d'exemple, certaines de ces entreprises (GB Express, La Poste) ont déjà réinvesti dans le quartier.

En ce qui concerne le quartier Karreveld, le noyau a été élargi vers le tronçon de boulevard Mettwie compris entre la chaussée de Gand et la rue des Béguines ainsi que vers la place Mennekens qui forme le lien entre la rue Stijns et le tronçon de l'avenue Brigade Piron déjà inclus dans le périmètre initial.

La mise en œuvre de ces contrats de noyaux commerciaux a permis de donner un souffle nouveau au développement commercial, les actions entreprises seront poursuivies.

2.2.5.2 LES AUTRES NOYAUX COMMERCIAUX

En ce qui concerne le noyau commercial de la chaussée de Ninove, à cheval sur le territoire d'Anderlecht et également d'importance régionale, des mesures de soutien devront être développées d'autant que ce noyau est désigné comme étant de vitalité forte grâce à des commerces de rayonnement extra - communal. Ces mesures concernent aussi le commerce diffus. L'action porte essentiellement sur l'amélioration de l'espace public (convivialité), comme, par exemple, la création d'un cheminement piétonnier entre la chaussée de Ninove et l'avenue Baeck.

2.2.6 LA CARTE 2.2 « ECONOMIE ET EMPLOI »

La carte situe les principales interventions en matière de développement économique.

Dans le cadre d'une politique d'offre de locaux d'activités dans le tissu urbain mixte, sont mis en évidence le Centre d'Entreprises de Molenbeek, sa future extension, ainsi que le site BAT à reconverter. Figure aussi sur la carte le site AJJA, destiné à accueillir des activités liées à l'économie sociale.

La zone Canal / Heyvaert, caractérisée par une trop forte présence des activités liées à l'automobile et où un rééquilibrage économique est nécessaire, est aussi mise en évidence.

En matière de bureaux, outre l'avenue du Port quasi saturée, les potentialités futures à maîtriser sont situées Porte de Ninove, sur le site de la gare de l'Ouest et au boulevard Mettwie.

Les deux contrats de noyaux commerciaux couvrent la plus grande partie de l'activité commerciale de la Commune ; le linéaire commercial de la chaussée de Gand constitue le trait d'union entre le Nouveau Molenbeek et le Molenbeek Historique.

2.3 POLITIQUE D'EMBELLISSEMENT DU PAYSAGE URBAIN ET DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE, Y COMPRIS RESTRUCTURATION OU REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

2.3.1 EMBELLISSEMENT DU PAYSAGE ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

2.3.1.1 LES OPTIONS GENERALES OU OBJECTIFS DE BASE

Molenbeek est riche en patrimoine, mais celui-ci n'est pas assez mis en valeur. D'après le PRAS, on compte 9 biens classés, 2 biens inscrits sur la liste de sauvegarde et 2 à l'inventaire. Les sites classés sont au nombre de 3, sauvegardés au nombre de 2 et à l'inventaire au nombre de 2.

L'action communale en matière de protection du patrimoine portera principalement sur le patrimoine industriel, le logement social et les espaces publics. En effet, ce sont les trois éléments structurels du patrimoine local, il importe d'en conserver les traces et de valoriser leur histoire.

2.3.1.1.1 Le patrimoine isolé

Celui-ci, et tout particulièrement le patrimoine industriel, constitue la mémoire de la commune. Dans le cadre d'un développement urbain durable, il s'agit de mener une politique active de protection et de réintégration au sein de la vie communale. Les différents degrés de protection : classement, sauvegarde ou inscription à l'inventaire, justifient des actions différenciées. Complémentairement à la protection prévue réglementairement aux alentours des bâtiments classés (cela devra aussi concerner le patrimoine exceptionnel à proposer), une mise en valeur adéquate sera recherchée. (Plan lumière, politique de signalisation du patrimoine, contrôle des enseignes et affiches, mobilier urbain intégré, ...).

2.3.1.1.2 Les ensembles patrimoniaux

Il s'agit de morceaux de commune ou de quartiers dont la mémoire des tracés, la symbolique des lieux et la correspondance au site topographique sont fondamentaux dans la lisibilité du tissu urbain. Il est donc nécessaire de prévoir une plus grande protection juridique des ensembles architecturaux par des règlements zonés, des PPAS (révision et création) ou des mesures de protection d'ensembles (classements, sauvegardes, ...). Il faut aussi mettre en valeur ces zones pour qu'elles soient un moteur de développement communal en liaison avec une stratégie de développement économique. Sont particulièrement visés les cités ouvrières, en particulier les cités De Saulnier et Diongre situées rue des Béguines, l'axe du canal (rive ouest), les chaussées de Ninove et de Gand, le boulevard Léopold II et les boulevards Jubilé / Bockstael et Belgica, ainsi que le site Delhaize.

2.3.1.1.3 Les espaces publics

Ceux-ci, repris ou non parmi les espaces structurants, doivent faire l'objet d'une politique de remise en valeur et de rénovation, afin de réaffirmer la lisibilité des espaces à usage public, en vue d'intensifier le sens d'identification et de convivialité des habitants (voir ci-dessous sous 2.3.2).

2.3.1.2 LE PROJET EN MATIERE DE PROTECTION DU PATRIMOINE

2.3.1.2.1 Les périmètres de sauvegarde du patrimoine

Ces options générales se traduisent particulièrement par la définition de périmètres qui intègrent des zones de densité patrimoniale d'immeubles remarquables isolés et des zones d'ensembles patrimoniaux. Ces périmètres, appelés "**Périmètres de Sauvegarde du Patrimoine**" (PSP) seront structurés par les espaces publics à revaloriser et les axes de liaison et tracés viaires les liant entre eux. La détermination et la délimitation des PSP permettent de les situer le long d'une série d'axes signifiants de l'histoire et de la géographie communale. Ceux-ci se raccrochent à une colonne vertébrale constituée par le canal ponctué par un certain nombre d'espaces publics significatifs : porte de Ninove, porte de Flandre, place Saintelette,... A cette colonne se raccordent donc ¹⁰ :

- la chaussée de Ninove avec le quartier de la place de la Duchesse et de ses perspectives annexes;
- la chaussée de Gand sur laquelle se greffe le centre historique de Molenbeek : série d'ensembles industriels, sociaux, ...; de plus, à l'ouest de la ligne 28, s'y greffe également une série d'ensembles repris aux inventaires du Service (régional) des Monuments et Sites et en ZICHEE au PRAS;
- le boulevard Léopold II qui participe de la grande perspective léopoldienne (de la basilique de Koekelberg à la porte de Schaerbeek) transversale au canal et à la vallée de la Senne. Entre cette artère et Tour et Taxis, un ensemble témoigne de la vie sociale et industrielle de la commune;
- l'axe Jubilé / Bockstael sur lequel est greffé, de part et d'autre, une série d'ensemble qui qualifient le quartier Maritime.

Ces PSP sont considérés comme prioritaires en matière de rénovation, mais aussi de reconnaissance en termes de lisibilité, de publicité (dans le sens de l'information) et d'identification. Une série d'autres zones, d'espaces publics et d'axes de liaison complémentaires aux PSP prioritaires est délimitée et doit également faire l'objet de reconnaissance, d'étude de mesures de protection et de rénovation, mais dans des phases suivantes de réalisation.

2.3.1.2.2 Les interventions prioritaires

Patrimoine public

La commune consacre des moyens importants à la rénovation de biens déjà classés tels l'Eglise Saint-Jean Baptiste, l'Académie de Dessin (et le projet plus global de la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale), l'ancienne manufacture de tabac AJJA. Pour ce faire, elle a recours à diverses sources de subsides (régionaux, fédéraux et européens), mais cette multiplicité de financement alourdit et complexifie fortement les procédures et projets.

Les projets de réaffectation sont effectués avec le souci de sauvegarde du patrimoine, tout en recherchant le confort moderne pour ces nouvelles affectations (culturelles, sociales et économiques). En matière de chauffage, la commune veillera, par exemple, à opter pour un système économe en consommation d'énergie, malheureusement ce choix technique n'est pas souvent apprécié des instances régionales en matière de patrimoine. La Commune estime que si la Commission Royale des Monuments et Sites veut imposer d'autres solutions, la Région devrait être en mesure d'assurer des subsides complémentaires pour financer ces surcoûts (en ce compris les frais de fonctionnement).

Progressivement, la Commune veillera à mettre en valeur certaines façades de ce patrimoine au travers de leur éclairage. On peut citer l'école 5 place de la Duchesse, l'école 7 rue de Ribaucourt, l'Académie de Dessin rue Mommaerts, l'église St Jean-Baptiste, le pont des Hospices sur le canal au niveau de la place de Liverpool. Un plan lumière prendra ainsi forme et devrait, à terme, intégrer la Maison et la Place Communale.

¹⁰ Par ordre décroissant de priorité.

La Commune veillera à l'installation de panneaux expliquant l'histoire des lieux majeurs de la commune : maison communale, église St-Jean-Baptiste, Académie de Dessin, cimetière, château du Karreveld, Raffinerie.

Patrimoine privé

En matière de patrimoine industriel, une attention particulière sera apportée aux lieux suivants : (liste non exhaustive) :

- Brasserie Bellevue (architecture fonctionnaliste), quai du Hainaut ;
- Manufacture des Boîtes Métalliques (MBBM) ;
- portiques de Binje Ackermans, quai du Hainaut ;
- Maison du Pontonnier, rue de Liverpool – quai de l'Industrie ;
- Brasserie du Cheval Noir ;
- ...

La commune veillera à protéger les réalisations de trois architectes qui ont marqué l'histoire du logement social et ouvrier à Molenbeek : Diongre, De Saulnier et Puissant. Parmi les sites à protéger, on peut citer :

- cité Diongre, rues des Béguines et de Bruges ; (Diongre)
- cité délimitée par les rues Groeninghen, Van Hemelrijk, Indépendance ; (Diongre)
- cour Saint-Lazare, rues Bonehill et De Gunst ; (Diongre)
- cité rues Gulden Bodem, Osseghem, Duydelles, Ostendael, du Lierre ;
- cité De Saulnier, rues De Saulnier et Laekenveld ; (De Saulnier)
- cité rue Jean Dubrucq. (Puissant)

Une attention particulière sera aussi portée à la cité ouvrière de la rue de Dilbeek et aux habitations de la rue Jules Delhaize et de la chaussée de Gand.

2.3.1.3 MOYENS A METTRE EN OEUVRE

2.3.1.3.1 Moyens liés à l'étude et à la planification

Le premier moyen est la mise au point de règlements zonés à caractère patrimonial pour l'ensemble des zones retenues au PCD, accompagnés de plans et cartes ou de schémas directeurs.

Il serait aussi nécessaire de créer une banque d'information sur les espaces industriels vacants sur base de la liste établie par la SDRB, repris à l'inventaire du "patrimoine de l'histoire industrielle et sociale", et qui pourraient être réinsérés dans le circuit socio-économique. En effet, Molenbeek devrait valoriser tout particulièrement son patrimoine industriel et favoriser la réaffectation des ateliers et locaux vacants, l'objectif étant de valoriser auprès des habitants l'histoire industrielle et sociale de leur commune.

2.3.1.3.2 Mesures de réparation du tissu urbain de Molenbeek liées aux mesures de déplacement, ou "Les grandes réparations de l'histoire urbanistique"

La rénovation des boulevards, des chaussées et des grandes avenues de circulation devrait permettre une liaison et une convivialité meilleure avec les communes voisines : transformation d'un système de voies trop routières en un système de boulevards urbains (l'ensemble des espaces structurants prévus au PRAS). La liste suivante reprend les espaces à réaménager, qui ne sont pas concernés par des projets déjà existants :

- dans le Molenbeek Historique : promenade le long du Canal depuis Anderlecht jusqu'au site de Tour et Taxis, accompagnée de la création d'une passerelle vers le Pentagone, à la hauteur de l'opération Rive Gauche, et d'une autre assurant la liaison Picard - Bolivar, vers la gare du Nord et le futur parc métropolitain du Quartier Nord;

- dans le Nouveau Molenbeek : l'avenue Piron, les boulevards Mettewie et Machtens dans le cadre du maillage vert.

La lisibilité de l'espace urbain est également un facteur structurel et fédérateur; à Molenbeek, l'organisation interne des espaces publics est à améliorer dans son ensemble. Il s'agit d'identifier les axes importants à l'échelle de la commune, grâce à un aménagement spécifique et des perspectives sur les éléments remarquables. Ainsi, dans le Molenbeek Historique sont identifiés les espaces suivants (non compris les espaces publics déjà concernés par des projets) :

- la liaison entre le parvis St-Jean-Baptiste, la place Communale et la place de la Duchesse;
- les perspectives depuis les rues de Ribaucourt et de Rotterdam sur Tour et Taxis (notamment la place connexe à la rue de Rotterdam et au site de Tour et Taxis),
- les perspectives depuis la place de l'Ouest (rues des Etangs Noirs, de Groeninghe, de l'Indépendance). L'existence de ces perspectives et de la place elle-même implique que l'on trouve là, lors de l'aménagement futur du site de la gare de l'Ouest, une liaison privilégiée vers le Nouveau Molenbeek, en direction du boulevard Machtens.

2.3.1.3.3 Autres moyens et mesures d'ordre général

- Création d'une banque de données patrimoniales;
- création d'un atlas et d'un guide;
- valorisation de l'histoire industrielle et sociale de Molenbeek : le bâti et la population (historique des différentes vagues de populations ouvrières, notamment immigrées) par des publications et des visites guidées thématiques du patrimoine communal;
- mesure d'embellissement par l'achat et la commande d'œuvres d'art contemporain, à insérer dans les espaces publics à rénover;
- mesures de protection du "petit patrimoine";
- mesures de protection, de préservation et de rénovation des voiries et trottoirs pavés (voiries pavées existantes, voiries à créer, voiries pavées cachées par de l'asphalte, ...);
- coordination spécifique des zones de sauvegarde patrimoniale et des zones de rénovation des noyaux commerciaux (vitrines, enseignes, ...);
- mise au point d'une politique d'installation de mobilier urbain, en relation avec le "Manuel des Espaces Publics" publié par la Région, avec un contrôle accru pour les périmètres de sauvegarde du patrimoine (périmètres de règlement zoné); dans le cas particulier du Molenbeek Historique, et en tenant compte de l'urbanisation industrielle, tenter de valoriser cette spécificité (mobilier et design urbain);
- organisation de concours ouverts aux jeunes architectes et paysagistes;
- publications, brochures, parcours;
- collaboration avec le nouveau musée de la Fonderie et ses nombreuses expositions (comme celle sur les friches industrielles en 2002);
- intervention auprès des différents acteurs travaillant sur le territoire communal afin d'augmenter la cohérence de leurs interventions par rapport aux objectifs patrimoniaux (STIB, SNCB, IBGE, SDRB, intercommunales, associations comme La Fonderie, ...).

2.3.2 RESTRUCTURATION ET REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

2.3.2.1 POLITIQUE DE L'ESPACE PUBLIC

La politique de l'espace public se fonde sur une vision de l'ensemble de l'espace public communal, en accord avec les objectifs généraux du PCD et des plans régionaux.

2.3.2.1.1 Objectifs généraux

Avant de proposer des objectifs pour la commune, il est important d'explicitier les objectifs généraux du PCD en matière d'espace public. Autrement dit, il s'agit de formuler les valeurs fondamentales qui guideront et soutiendront le projet communal concret de l'espace public.

L'espace public comme lieu d'activités

1. favoriser les activités autres que les déplacements dans l'espace public;
2. respecter le droit d'usage de l'espace public pour tous les habitants;
3. mettre en évidence les ambiances différenciées dans l'espace public.

L'espace public comme paysage urbain

1. créer un espace public lisible et compréhensible;
2. protéger et renforcer la qualité esthétique du cadre de vie;
3. projeter une image attractive de la commune.

2.3.2.1.2 Objectifs sectoriels

L'ensemble des mesures pour et dans l'espace public veut valoriser et améliorer les qualités caractéristiques de Molenbeek. Quatre grands ensembles de mesures et d'actions coordonnées sont proposés. (Voir schéma, après la page suivante)

Le cœur communal

Le noyau historique de Molenbeek réunit toujours les atouts d'un centre communal au vrai sens, à condition de renforcer son ambiance propre et son attractivité.

- A cet effet, un cœur communal a été délimité, pour lequel un aménagement d'ensemble doit être conçu afin de marquer sa spécificité et d'intégrer ses atouts.
- A l'intérieur de ce cœur les espaces clés ont été sélectionnés, qui réunissent l'essentiel du patrimoine urbain, des fonctions symboliques et de la vie actuelle du centre.

Parmi les atouts du cœur on retrouve : l'ancien tracé du début de la chaussée de Gand et les trois places, chacune avec son caractère et son ambiance propre (parvis Saint-Jean-Baptiste, place Communale, Etangs Noirs); la présence symbolique de la Maison communale; l'animation commerciale et la vie dans les rues d'un quartier dense; la force visuelle des bâtiments repères, l'église Saint-Jean-Baptiste et la Maison communale notamment; le projet Rive Gauche; les mouvements denses autour des stations de métro. Le renforcement de ce cœur communal sera soutenu par une réorganisation de la mobilité (voir le chapitre 2.8).

Les espaces structurants

En analogie avec les espaces structurants du PRAS, des espaces structurants de la commune ont été désignés. Leur aménagement et embellissement seront prioritaires. Il s'agit d'espaces ou d'infrastructures remarquables (par leurs qualités esthétiques ou patrimoniales, par leur envergure, par leur caractère particulier) qui structurent le paysage ou bien des lieux d'activités collectives par excellence. Cette sélection permettra une réhabilitation ciblée de l'espace public, afin de créer un environnement urbain attractif qui exercera un effet d'entraînement et créera une plus-value, autant pour les habitants que pour les activités économiques.

Dans certains cas il s'agit de lieux publics dont l'importance est évidente, comme le parvis St-Jean-Baptiste, le canal et le boulevard Mettewie : il est crucial d'explicitier leur rôle dans la vie et le paysage de la commune, afin d'orienter leur évolution et leur aménagement dans l'avenir.

Parcours de quartier et espaces de proximité

Dans le tissu urbain compact et dense des anciens quartiers, chaque espace ouvert est précieux. En général, la création de rues conviviales et attractives favorisera la vie locale et le développement économique. Une politique cohérente de l'espace public doit valoriser la forme, la structure et l'architecture des places et rues, mettre en valeur les bâtiments repères et le patrimoine social et industriel et rendre l'espace plus lisible. Spécifiquement, deux axes d'intervention seront prioritaires dans la réhabilitation de l'espace public :

- Trois parcours de quartier ont été choisis : Duchesse – Picard, Porte de Ninove – gare de l’Ouest, Beekkant – Ribaucourt. Il s’agit de cheminements continus où l’aménagement favorisera la vie et les déplacements locaux, reliant les places et pôles importants de la commune. Lors de réaffectations de bâtiments industriels abandonnés il faudra exploiter toutes les possibilités de restructurer l’espace public et de créer des percées, ainsi que des espaces ouverts ou verdoyants. En même temps, ceux-ci poseront les jalons d’une promenade découverte du patrimoine urbain - social - industriel de la commune.
- Une série de places, placettes et espaces ouverts sur ces parcours de quartier seront revalorisés en tant qu’espaces publics de proximité, par un aménagement cohérent, convivial et esthétique.

La conception des parcours de quartier implique aussi la prise en compte des mesures liées à la mobilité, intégrées dans le chapitre 2.8.

Les grands tracés et les espaces traversants

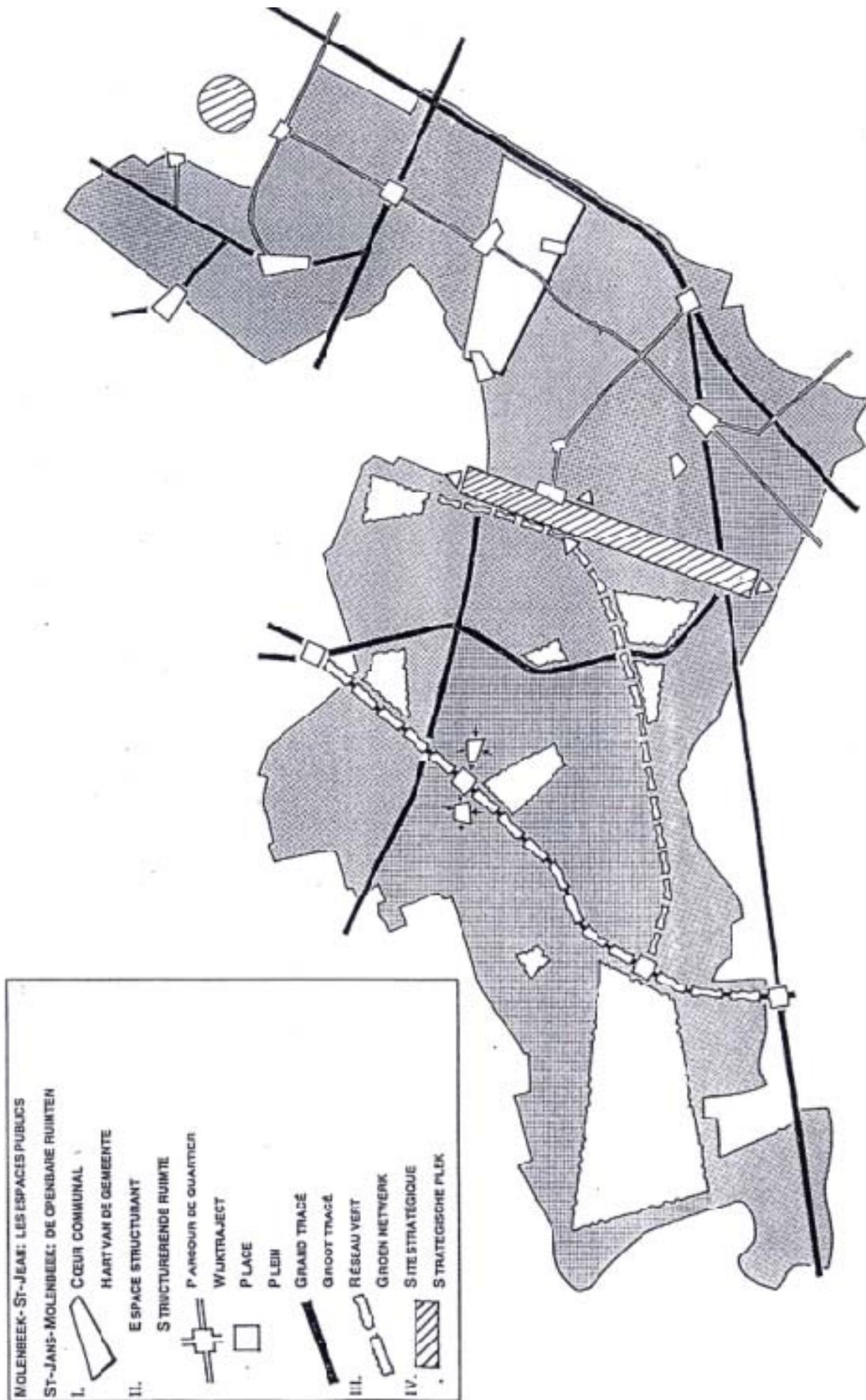
Les grands tracés métropolitains qui structurent de manière très forte le territoire de la commune resteront des axes de passage privilégiés. Néanmoins, il doivent redevenir, chacun à sa façon, des avenues urbaines prestigieuses et animées, qui exprimeront plus fortement leur identité locale et communale. Le canal et ses quais deviendront un front attractif de la commune, grâce à l’aménagement d’une promenade sur les berges qui rétablira les relations vers le Pentagone. Dans le même but, il faudra renforcer ou même créer le caractère spécifique des places sur ces tracés, afin d’interrompre l’aspect monotone de fuite visuelle de ces derniers. Il est également crucial de mieux mettre en valeur les bâtiments et points repères communaux, comme par exemple le Karreveld et la cité Diongre sur le boulevard Mettwie.

Le réseau vert

Dans les parties les plus aérées, Molenbeek dispose d’un nombre d’espaces verts importants et variés. Le caractère vert de la commune sera renforcé par la mise en réseau de ces espaces. Ceci implique une continuité maximale, autant des éléments végétaux du paysage que des itinéraires pour promenades.

- Il faudra valoriser les qualités des espaces verts existants, et leur visibilité vers l’extérieur.
- De nouveaux espaces verts seront créés, et dans le cas d’urbanisation d’espaces non bâtis ou d’espaces ouverts (entourant équipements et ensembles existants ou longeant les voiries) la Commune veillera aux qualités vertes et paysagères de leur aménagement.
- La largeur du boulevard Mettwie, axe régional, permet d’aménager certains points forts afin d’améliorer sa fonction de promenade et d’élément de maillage vert.
- La création d’alignements d’arbres le long de certains espaces structurants complétera la trame de base du réseau vert, qui par la suite sera développé dans d’autres rues.
- Le long des parcours de quartier dans le tissu plus dense du Molenbeek Historique, ce réseau vert prendra la forme d’un parcours plus minéral de promenades piétonnes; cependant, chaque fois que possible, on procèdera à des efforts de verdurisation.

(Voir aussi le chapitre 2.5.)



Les sites stratégiques : gare de l'Ouest et Tour et Taxis

L'avenir de la Commune sera marqué par le développement de ces sites, aux effets inévitables de restructuration du tissu urbain et de l'espace public. Ces friches industrielles exigent un projet urbanistique qui réalise leur potentiel d'intégration et de réhabilitation pour le tissu environnant.

- Le site de la gare de l'Ouest doit devenir un espace charnière, un trait d'union entre deux parties de la Commune trop longtemps séparées. Le paysage urbain dense et le paysage vert doivent s'y rencontrer et s'y interpénétrer, tout en valorisant la position élevée du site. Les traversées à hauteur de Beekkant et de la place de l'Ouest doivent devenir un espace de liaison prioritaire.
- Le développement de Tour et Taxis, bien que situé en dehors du territoire communal, doit s'ouvrir pleinement au Quartier Maritime. Des "entrées" par les rues Picard et de Ribaucourt, une entrée du nouvel espace vert prévu et le passage en direction du canal et du quartier Nord sont indispensables.

2.3.2.2 POSSIBILITES DE MISE EN ŒUVRE

La réalisation d'un espace public de qualité n'est pas (ou pas uniquement) une affaire de "grands travaux". L'importance du PCD réside dans sa fonction de document de référence qui doit assurer la cohérence d'un ensemble de moyens d'action. Une vision forte du paysage communal orientera grandes et petites démarches.

La coordination de ces démarches est capitale. Les projets ponctuels ou sectoriels très visibles ont une valeur stratégique et symbolique, mais ils sont en général coûteux et risquent de manquer de cohérence entre eux ou avec l'ensemble de l'espace public. Il est plus important de gérer, de coordonner les interventions et de développer des outils cohérents. Une gestion quotidienne intelligente peut transformer le visage de la Commune petit à petit, en profondeur et de façon moins onéreuse. La Commune examinera l'utilisation actuelle de ces moyens en les développant et en les réorientant, si nécessaire. De cette façon, le PCD sera un instrument pour valoriser les actions et initiatives existantes, pour en imaginer d'autres et pour augmenter la cohérence et l'efficacité de la gestion de l'espace public dans son ensemble.

Dans le Molenbeek Historique, la mise en œuvre des mesures qui suivent se fait ou se fera principalement au travers des Contrats de quartiers et dans le cadre de l'Accord de coopération avec le fédéral.

2.3.2.3 MESURES SPECIFIQUES

2.3.2.3.1 Le cœur communal

2.3.2.3.1.1 La place Communale

- rétablir l'unité et l'ambiance néoclassique de la place et valoriser l'architecture et la symbolique de la Maison communale :
 - renforcer le rectangle de la place, distincte de la rue tangentielle (rue du Comte de Flandre);
 - harmoniser revêtement, mobilier, éclairage, plantations;
 - prévoir des points lumineux mettant en valeur l'entrée et la coupole de la Maison communale, en renforçant sa visibilité nocturne à distance (entre autre en bout de perspective à partir de la place de la Duchesse de Brabant);
- distinguer l'ambiance séjour au rectangle de l'ambiance déplacements de la rue Comte de Flandre;
- faciliter l'approche par la place et les trottoirs de la rue du Comte de Flandre (vers le métro Comte de Flandre et la chaussée de Gand).

2.3.2.3.1.2 Etangs Noirs

- unifier l'ensemble des espaces :
 - harmoniser revêtement, mobilier, éclairage, plantations;
 - élargir les surfaces pour piétons;
- renforcer la continuité visuelle de la chaussée de Gand par un aménagement distinct et des alignements de mobilier ou de plantations;
- du côté sud, faire du paysage autour du métro un espace d'attente et de correspondance attractif et accessible, notamment pour les personnes à mobilité réduite (ascenseur vers le métro).

2.3.2.3.1.3 *La chaussée de Gand au centre (axe régional)*

- réaménager le tronçon entre la porte de Flandre et la station de métro Osseghem, afin de créer un paysage continu et attractif, ainsi que de souligner le caractère sinueux : harmoniser revêtement, mobilier, éclairage, plantations, distincts des rues voisines; jeu d'alignements courbes de mobilier ou d'éclairage;
- intégrer des aménagements favorisant l'activité commerciale et horeca, la chalandise et la fonction de séjour en général.

2.3.2.3.1.4 *Le centre historique*

- renforcer la cohérence du tracé reliant les Etangs Noirs au pont du canal (les rues Taziaux, du Presbytère et de l'Avenir) afin de créer un effet de limite du cœur historique;
- favoriser l'ambiance locale et historique des rues : espaces privilégiés pour piétons et activités commerciales; éclairage scénographique;
- compléter l'opération Rive Gauche et achever l'enchaînement d'espaces publics au cœur du centre historique (en cours, via le Contrat de quartier)
- créer une nouvelle passerelle sur le canal. (via l'accord de coopération Etat fédéral – Région)

2.3.2.3.2 **Espaces structurants : les parcours de quartier et espaces de proximité**

Les trois parcours de quartier décrits ci-dessous sont des tracés à réaménager prioritairement et selon les orientations suivantes :

- un aménagement visuellement cohérent doit être réalisé, qui caractérise chacun de ces tracés et leur donne une identité facilement reconnaissable et repérable : harmoniser revêtement, mobilier, éclairage, plantations; continuité lisible aux carrefours, en particulier avec les grands axes (chaussée de Ninove, chaussée de Gand);
- il faut favoriser l'échelle humaine et la vie locale mixte (habitants, équipements publics et activités économiques) : élargissements de trottoirs; effet d'entrée de bâtiments publics (par exemple par des saillies de trottoirs); éclairage adapté; confort des arrêts de transports publics; réduction de l'emprise de l'automobile;
- ensuite, il faudra étudier l'aménagement d'autres parcours semblables supplémentaires sur des tracés qui présentent un intérêt paysager, d'animation locale et/ou de liaison entre pôles communaux, tel que le tracé rue de Manchester / chaussée de Jette et le tracé place de la Duchesse / gare de l'Ouest (la rue Decock).

2.3.2.3.2.1 *Parcours de quartier : Duchesse - Picard*

- le parcours complet s'étend sur environ 2 Km de long : rue de Birmingham, rue de Gosselies, passerelle du canal, rue de la Princesse, rue Vanderstraeten, rue de l'Eléphant, rue de la Borne, rue de l'Ecole, rue de Ribaucourt, rue Picard; il relie une suite d'espaces publics marquants tel que la place de la Duchesse de Brabant, le parc de la Fonderie, la chaussée de Gand, le cœur historique, le parvis St-Jean-Baptiste, le boulevard Léopold II, Tour et Taxis et Belgica;
- coordonner avec les communes voisines les éventuelles continuations de ce parcours;
- les places et placettes connexes à ces parcours y seront intégrés et valorisés en tant qu'espaces publics de proximité.

2.3.2.3.2 *Parcours de quartier : Porte de Ninove - gare de l'Ouest*

- réaliser un parcours d'environ 1 Km de long : porte de Ninove, place du Triangle, rue Delaunoy, rue Groeninghe, place de l'Ouest (lieu-dit), gare de l'Ouest, Beekant;
- restructurer l'espace public avoisinant dans son ensemble et créer un paysage avec une ambiance forte, connecté à la Petite ceinture et au futur pôle de la gare de l'Ouest;
- valoriser une suite de placettes marquantes le long du parcours, du point de vue de leurs qualités paysagères et urbanistiques, ainsi que de leur qualité d'espaces de détente et de rencontre à l'échelle locale :
 - la place en étoile dite "place de l'Ouest" (croisement Groeninghe / Vandenpeereboom), valoriser le demi-cercle de rues en étoile avec perspectives et relief; "entrée" du site de la gare de l'Ouest prolongée par une traversée; créer un lieu marqué sur l'axe rectiligne de la rue Vandenpeereboom;
 - la placette au carrefour Groeninghe / Ostende / Delaunoy : renforcer la structure triangulaire et débouchées symétriques des 6 rues, tout en valorisant les perspectives offertes par le relief;
- étudier la prolongation de ce parcours par delà la gare de l'Ouest et en direction de la cité des Béguines, ainsi que vers le Pentagone (par exemple par la rue des Fabriques), en coordination avec Bruxelles-Ville.

2.3.2.3.3 *Parcours de quartier : Beekant - Ribaucourt*

- le parcours s'étend sur environ 1 km de long : 'place de l'Ouest', rue des Etangs Noirs, 'Etangs Noirs', rue Piers, métro Ribaucourt; il crée une liaison locale entre le futur pôle de la gare de l'Ouest, le cœur communal et le boulevard Léopold II;
- l'aménagement doit valoriser les aboutissements de perspective de ce tracé rectiligne et en pente.

2.3.2.3.3 Espaces structurants régionaux : les grands tracés et leurs traversées

2.3.2.3.3.1 *Grands tracés : les boulevards et avenues*

Concernant les grands tracés d'importance régionale, autant par leur envergure paysagère que par leur importance dans la circulation, il faudra veiller à leur caractère urbain et à leur intégration dans le paysage et la vie locale; ceci concerne la chaussée de Gand (partie ouest), le tracé Karreveld/Piron/Baeck, la chaussée de Ninove, le boulevard Léopold II, le boulevard du Jubilé;

- il faut renforcer leur verdurisation afin de créer des avenues ou boulevards verts prestigieux, autant dans le tissu urbain compact que dans le tissu plus ouvert des grands immeubles;
- en même temps il faut favoriser le séjour, la chalandise, la détente et les autres activités locales afin d'en faire des tracés animés, en s'appuyant sur des dynamiques d'animation déjà présentes;
- l'importance cruciale de la chaussée de Gand dans le centre communal et celle des boulevards Mettwie et Machtens dans le réseau verts sont développés ailleurs.

2.3.2.3.3.2 *Grand tracé : le canal*

- la valorisation du canal et de ses quais doit bénéficier à Molenbeek, en lui offrant une promenade, une valorisation de son patrimoine et du paysage industriel le long du canal (tout en repoussant la grande circulation sur les boulevards de la Petite ceinture, mais en sauvegardant l'accessibilité et la desserte des entreprises);
- les ponts et passerelles doivent être conçus de façon à favoriser les échanges avec le Pentagone et le Quartier Nord : mettre en évidence la continuité des rues Dansaert et de Flandre vers la chaussée de Gand par la porte de Flandre, autant au niveau visuel qu'au niveau d'animation commerciale et horeca ; réaliser plusieurs passerelles.

2.3.2.3.3.3 *Les espaces traversants sur les grands tracés*

Ces espaces doivent bénéficier d'un traitement qui renforce leur identité locale et leur rôle comme entrée et/ou pôle des quartiers avoisinants. Visuellement il devront s'imposer plus fortement comme

aboutissement de perspective et articulation locale des grands tracés linéaires pour tous ceux qui traversent la Commune.

Intersection boulevard Léopold II / rue de Ribaucourt :

- étudier un réaménagement afin de créer un effet d'espace traversant, sur le tracé rectiligne du boulevard Léopold II, et qui favorise la continuité paysagère et fonctionnelle entre le Molenbeek Historique et le Quartier Maritime : valoriser la forme rectangulaire et les débouchés des rues Piers et de l'Espérance; renforcer la continuité de la rue de Ribaucourt, qui constitue un parcours de quartier prioritaire; intégrer les accès au métro et transports publics de surface.

Porte de Ninove et place du Triangle

- restructurer l'ensemble formé par la porte de Ninove et la place du Triangle en tenant compte des futures implantations administratives (étude en cours dans le cadre de l'Accord de coopération avec le fédéral), afin de créer un paysage urbain intégré, en rapport avec les grands tracés urbains, le canal et ses quais, et le parc Pierron. Mettre en évidence le caractère particulier de la rue Delaunoy comme parcours de quartier, ainsi que le caractère local des autres rues débouchant (Saint-Martin, Indépendance, Heyvaert), tout en favorisant la continuité des rues locales vers le Pentagone; valoriser la perspective sur les Abattoirs offerte par la rue Heyvaert.

Place Edmond Leroy :

- restructurer l'ensemble de l'espace non bâti, situé de part et d'autre du boulevard Mettwie, afin de réaliser un espace traversant : renforcer la continuité des rues locales, en particulier de la rue des Béguines, de part et d'autre du boulevard; mettre en valeur les qualités patrimoniales et l'ambiance de la cité Diongre (rénovée), avec l'accent sur les façades en courbe de la cité Diongre (dégager la vue, éclairage particulier).

Intersection boulevard Mettwie / chaussée de Ninove :

- lors du réaménagement de l'intersection de deux grands tracés sur le territoire d'Anderlecht, veiller à la cohérence de l'ensemble avec l'aménagement du boulevard Mettwie et sa verdurisation accrue sur le territoire de Molenbeek.

Intersection boulevard Mettwie / boulevard Machtens :

- restructurer l'ensemble de part et d'autre du boulevard Mettwie afin de créer une continuité verte traversante, en tant que paysage et parcours de promenade, entre le boulevard Machtens et le Scheutbos (voir plus loin : le réseau vert), tout en valorisant le point repère moderniste que constitue l'immeuble Arc en Ciel, de même que l'espace public et les sculptures à son pied.

Belgica :

- valoriser l'ensemble de part et d'autre du pont en tant qu'espace public, entrée de la Commune et nœud de transport public : renforcer la présence du pont ouvrant la perspective sur le tracé du chemin de fer et du métro; harmoniser revêtement, mobilier, éclairage, plantations. (en cours, via la Région)

2.3.2.3.4 Le réseau vert

2.3.2.3.4.1 Les grands espaces verts existants

Les espaces verts existants doivent être maintenus et valorisés, en renforçant leur présence sur les voiries et espaces publics avoisinants.

Scheutbos :

- mise en valeur des différents types de paysages par la création de promenades reliées à la section nord-sud de la promenade verte régionale et au parc Hauwaert;
- au travers des permis d'urbanisme, intégration des constructions (existantes et/ou futures) en limite du site : matériaux, hauteur, plantations;

- renforcer la verdurisation dans les rues connexes au Scheutbos en les rendant attractives à la promenade : rues Madrigal / Potaerdeberg / Aubade / Elbers / Kasterlinden / Paloke / Cité Joyeuse / Requette.

Parc Marie-José :

- gestion programmée de l'aménagement paysager, des promenades et des équipements;
- renforcement du paysage vert aux alentours et aux entrées : plantations, saillies des trottoirs et d'éléments végétaux;
- créer des liaisons vertes avec le site de la gare de l'Ouest, en utilisant les espaces entre les immeubles tours.

Karreveld :

- renforcer la présence du paysage vert dans les rues avoisinantes, en particulier sur le boulevard Mettwie : plantations accrues; entrée "verte" marquée dans le paysage;
- renforcer une liaison visuelle et de passage avec le cimetière et le jardin public (autour des terrains sportifs) de l'autre côté du boulevard.

Parc des Muses :

- renforcer la continuité du paysage vert à la place Mennekens et l'attractivité des entrées, particulièrement du côté de la rue Melpomène;
- liaison à prévoir avec le site BAT.

2.3.2.3.4.2 Espaces verts à créer et paysage verts à développer

- quatre nouveaux espaces verts seront aménagés (voir le chapitre 'maillage vert' et politique des équipements pour plus de détails) :
 - le parc Albert à l'ouest du parc Marie-José : la protection de ce parc est confirmée par le PRAS comme jardin public, une demande communale de classement est en cours;
 - à la porte de Ninove (parc régional);
 - à la chaussée de Ninove près de la gare de l'Ouest, sur une partie du terrain devant les anciennes brasseries (parc Vandenheuvel, en cours);
 - sur le site de la gare de l'Ouest. (1 ha minimum, conformément au PRAS, ZIR n° 3)
- apporter un soin particulier au verdoisement des abords de la station Beekant (boulevard Machtens);
- inciter les propriétaires à intégrer visuellement, dans le réseau vert, les espaces actuellement non bâtis et les pelouses au pied des immeubles tours et le long de voiries (ceci ne concerne pas les terrains encore à bâtir).

2.3.2.3.4.3 Boulevard Machtens

- aménagement en grand boulevard paysager sur cette large voirie qui offre des potentialités réelles : verdurisation; élargissement et attractivité de l'espace réservé aux piétons et cyclistes; réduction de l'emprise de l'automobile; verdurisation renforcée et harmonisation des espaces ouverts au pied des immeubles tours, maintien dans la mesure du possible des luminaires caractéristiques;
- cet axe vert sera prolongé par la verdurisation et l'aménagement d'une promenade dans la rue De Groeninghe (en franchissant le site ferroviaire), ainsi que rue Dubois-Thorn et avenue Gandhi

2.3.2.3.4.4 Boulevard - parc : boulevard Mettwie (axe régional)

- améliorer la grande liaison verte sur le boulevard Mettwie, faisant la liaison entre le Scheutbos et le Karreveld, avec une continuité de paysages et de promenades vers le parc Elisabeth et le Peterbos (à coordonner avec les communes voisines); verdurisation renforcée et harmonisation des espaces ouverts au pied des immeubles tours;
- aménagement en boulevard paysager, tout en maintenant son rôle essentiel dans les déplacements métropolitains : verdurisation forte du tracé; rendre le trajet attractif pour les piétons et les cyclistes; assurer la continuité verte aux grands carrefours.

2.3.2.3.4.5 Alignement d'arbres structurants

- maintenir ou créer, dans la mesure du possible, des alignements d'arbres continus sur les tracés suivants est considéré comme indispensable afin de créer la trame principale d'un paysage vert cohérent :
 - le boulevard Léopold II ;
 - le boulevard du Jubilé ;
 - le tracé Karreveld – Piron – Baeck ;
 - la chaussée de Gand ;
 - la rue Vandenpeereboom ;
 - l'avenue de la Liberté ;
 - l'avenue du Sippelberg ;
 - rue Delaunoy ;
- renforcer la continuité visuelle du réseau vert par la verdurisation d'autres rues en tant que liaisons vertes propices à la promenade :
 - rue De Koninck : liaison entre le parc des Muses et le boulevard Mettewie (place Leroy);
 - rue Elbers / rue du Korenbeek : liaison entre la promenade verte et le boulevard Mettewie (place Leroy);
 - avenue des Tamaris / avenue des Missionnaires : liaison entre le square Machtens et le boulevard Mettewie;
 - avenue des Hippocampes / rue Van Kalk : liaison entre le Scheutbos et le parc des Muses.

2.3.2.3.5 Sites stratégiques

Quel que soit le développement futur des vastes sites de la gare de l'Ouest et de Tour et Taxis, leurs étendues et leurs positions stratégiques leur donnent l'envergure de nouveaux quartiers qui s'imposeront dans l'espace public communal. Il faudra que ces développements bénéficient aux quartiers voisins pour lesquels ils offrent des potentialités certaines.

2.3.2.3.5.1 Le site de la gare de l'Ouest : site charnière

Il faut établir une nouvelle cohérence paysagère entre rues locales et grands tracés, entre maisons ouvrières et immeubles élevés, entre espaces verts et parcours de quartiers. Il faut également créer des liaisons fonctionnelles entre les activités dans les espaces publics (l'animation commerciale et culturelle, la détente, les déplacements).

Les considérations qui suivent complètent le programme de la ZIR n° 3 du PRAS.

Impératifs généraux de l'aménagement :

- multiplier les passages et traversées entre quartiers avoisinant la ligne 28 à l'échelle locale;
- créer des espaces traversants dont un espace vert d'1 ha au minimum ;
- implanter des bâtiments ou autres éléments repères qui valorisent les perspectives et les axes;
- créer un équilibre entre l'intimité privée (des logements ou activités économiques à développer) et l'ouverture indispensable des espaces publics vers le tissu urbain environnant.

Beekkant : espace de liaison prioritaire :

- la liaison transversale prioritaire se situe au niveau de Beekkant, un espace de première importance pour le site et pour la Commune : créer un ensemble d'espaces publics transversaux, continu, lisible et attractif;
- valoriser la présence du nœud régional de transports publics intermodal (métro Beekkant, éventuellement RER : voir politique des déplacements) et intégrer la place de l'Ouest semi-circulaire dans l'ensemble;
- mettre en évidence la position centrale élevée (entre chaussée de Ninove et chaussée de Gand) et les perspectives offertes, par exemple par un élément repère (de la même valeur que la Maison

communale et l'église St-Jean-Baptiste) ou un point panoramique (vue sur l'immeuble Arc – en - Ciel, la Basilique, les tours du Quartier Nord, le Palais de Justice, la tour du Midi);

- fonction de liaison entre les parcours de quartiers et les réseaux d'espaces verts.

Autres liaisons et traversées :

- l'ouverture du site sur la chaussée de Ninove doit bénéficier d'une conception d'ensemble ; un espace marquant sur le tracé rectiligne de la chaussée (rénovée pour sa partie à l'est) : repenser la gare de l'Ouest et les correspondances en surface, clarifier la relation avec les espaces verts voisins (le parc Marie-José, le nouveau parc Vandenheuvél et celui de l'autre côté de la chaussée de Ninove), favoriser l'accessibilité et l'environnement des commerces, être attentif à la rénovation et la réaffectation du patrimoine industriel des brasseries Vandenheuvél;
- le contact du site avec la chaussée de Gand offre l'occasion de créer une nouvelle cohérence et lisibilité du paysage : valoriser la station de métro Osseghem, l'accès vers le site Sippelberg (à intégrer dans le réseau vert) et l'accès vers le site de la gare de l'Ouest; valoriser le pont (nettoyage, éclairage) comme point repère et entrée du centre ancien, qui marque le changement d'ambiance de la chaussée de Gand;
- intégrer la rue Vandenpeereboom, longeant la gare de l'Ouest, dans la conception du site : valoriser ses qualités paysagères comme axe rectiligne de crête, avec alignement d'arbres important, et traversant la "place de l'Ouest"; équilibrer son effet de limite visuelle de quartier avec des percées du site, de préférence en prolongeant le tracé de rues latérales; mettre en évidence le nouveau siège du CPAS;
- intégrer l'avenue De Roovere et Dubois-Thorn dans la conception du site : valoriser leur rôle dans le réseau d'espaces vert, en contact avec le parc Marie-José, le boulevard Machtens et le Sippelberg; utiliser les espaces ouverts entre les immeubles élevés pour créer des percées visuelles vertes sur le site.

2.3.2.3.5.2 Le site de Tour et Taxis : ouverture vers le Quartier Maritime

Il faudra créer une cohérence paysagère et fonctionnelle entre le site, le Quartier Maritime, le canal, le quartier Nord et le boulevard Léopold II et ce en particulier grâce au contrat de quartier Maritime. On veillera à :

- privilégier l'ouverture et l'accès par la rue de Ribaucourt et le front le long de la rue Picard (à prolonger par une passerelle vers le Quartier Nord);
- créer une entrée importante vers le parc régional à aménager et valoriser le panorama depuis la placette en étoile au bout de la rue de Rotterdam.

2.3.3 LA CARTE 2.3 « ESPACES PUBLICS »

La carte reprend les principales interventions décrites plus haut.

Outre la délimitation des Périmètres de Sauvegarde du Patrimoine, principalement situés dans le Molenbeek Historique et à l'est du Nouveau Molenbeek, la carte met en évidence les principaux bâtiments ou ensembles repères.

Elle distingue les espaces traversants ou espaces de proximité à (ré)aménager ainsi que celles et ceux qui l'ont été récemment.

Les espaces verts à créer encadrent le Molenbeek Historique tandis que ceux à valoriser sont situés dans le nouveau Molenbeek.

Les sites stratégiques que sont la Gare de l'Ouest et Tour & Taxis sont mis en évidence.

Cette carte doit aussi se lire en parallèle à celles relatives au maillage vert (2.5) et aux déplacements. (2.8a, 2.8b, 2.8c)

2.4 POLITIQUE D'IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS ET DE GESTION DES SERVICES D'UTILITE PUBLIQUE

De manière générale, les politiques d'équipement observent le principe d'universalité dans la mise à disposition de services et d'équipements pour l'ensemble de la population. Elles offrent les mêmes services et équipements dans tous les quartiers de la Commune, à tous les publics, et assurent que ces services et équipements soient d'un niveau comparable à ceux offerts dans les autres communes de la Région.

Les options du PCD en matière d'implantation d'équipements sont fondées sur les principes suivants :

1. la volonté de développer la centralité métropolitaine (repenser les quartiers du Molenbeek Historique);
2. la nécessité de faciliter leur accès sans que celui-ci se fasse au détriment de la qualité environnementale des zones dans lesquelles ils se situent (ou se situeraient);
3. la nécessité de réduire autant que possible les nuisances entre les fonctions urbaines différentes, notamment avec la fonction résidentielle;
4. améliorer la visibilité des infrastructures existantes;
5. poursuivre la rénovation systématique des infrastructures communales.

2.4.1 ÉQUIPEMENTS DE SOINS ET SANTE

La capacité des différents équipements de soins et de santé semble suffisante pour répondre à la demande des Molenbeekois.

2.4.2 ASSISTANCE ET ACCUEIL SOCIAL, EN CE COMPRIS CERTAINS SERVICES COMMUNAUX ET COMMISSARIATS DE POLICE

La quasi totalité des services communaux sont regroupés à proximité du noyau du Molenbeek Historique (administration communale, CLES,...). Cette implantation paraît tout à fait indiquée et participe à l'animation du cœur de la Commune. Pour le reste, signalons :

- l'implantation du CPAS dans un bâtiment industriel rénové, rue Vandenpeereboom, à mi-chemin entre le Molenbeek Historique et le Nouveau;
- la récente décentralisation de la police dans deux antennes supplémentaires (rue Heyvaert et rue François Mus, voir chapitre "sécurité et prévention");
- la Maison de la Femme boulevard Léopold II (volet "Renouveau urbain" du contrat de sécurité ; voir chapitre "sécurité et prévention");
- la création, boulevard Léopold II, d'une Maison de l'Emploi permettant le regroupement des intervenants en matière d'insertion socio-professionnelle (ORBEM, Mission locale,...);
- l'établissement de la Régie locale des Travaux d'Intérêt de Quartier (Régie de Quartier), de la LES,..., dans les anciens bâtiments de AJJA.

2.4.3 CULTURE ET LOISIRS CULTURELS

La Commune continuera à renforcer ses efforts importants en matière culturelle.

- Le Château du Karreveld et la salle des Fêtes du Sippelberg continueront d'accueillir des activités culturelles qui y sont actuellement développées.
- La Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale a pour but de développer des projets permettant aux uns et aux autres de mieux connaître toutes les cultures représentées sur le territoire communal. Elle sera localisée dans l'îlot où se situe le bâtiment classé de l'Académie de Musique et créera une synergie avec celle-ci. Elle devrait être entièrement opérationnelle pour 2006.
- Dans le cadre de l'aménagement de la gare de l'Ouest, la Commune étudiera la faisabilité d'y installer un pôle culturel, à la jonction entre le Molenbeek Historique et le Nouveau Molenbeek.

Les deux centres culturels néerlandophones « de Vaartkapoen » et le « Randstad », La Raffinerie et le Musée bruxellois de l'Industrie et du Travail de La Fonderie ont une sphère d'action bien définie.

La vocation culturelle de Tour et Taxis, bien que situé sur Bruxelles-Ville, intéresse la Commune au premier chef.

2.4.3.1 LA REAFFECTATION D'INFRASTRUCTURES : UNE DEMARCHE CULTURELLE

Les traces laissées par l'industrialisation sont aujourd'hui en partie récupérées par une mouvance associative et artistique. Cette tendance tend à réparer le manque en infrastructures culturelles que l'on peut observer à l'ouest de la Région bruxelloise.

La Commune, en collaboration avec d'autres instances publiques (Région, Communautés, Europe), a pour objectif de favoriser davantage encore l'implantation de telles activités socioculturelles dans le Molenbeek Historique, surtout lorsqu'elles sont d'initiative locale, et notamment :

- le long du canal, pour y créer un axe privilégié répondant aux initiatives actuelles, tel qu'il se dessine du fait des nombreuses implantations déjà observées ;
- le centre historique pour renforcer son activité.

Deux immeubles font l'objet d'une rénovation en profondeur :

- le site de l'Académie de Dessin afin de conforter l'Académie et d'y accueillir aussi la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale ainsi que la Fondation Somville ;
- le Musée bruxellois de l'Industrie et du Travail à La Fonderie : la première phase du projet - la rénovation de la halle des Tourneurs – est terminée.

Toutes les possibilités (contrats de quartier, politique des grandes villes, objectif 2,...) sont mobilisées pour rencontrer les besoins, en tenant compte des populations existantes. En effet, l'exclusion sociale, se double le plus souvent d'une exclusion culturelle. Il faudra dès lors orienter la culture présente à Molenbeek vers toutes les couches socio-économiques:

- on veillera à ouvrir les lieux culturels dans la Commune à la culture des adolescents ;
- on envisagera également le développement d'infrastructures culturelles de quartier afin de permettre l'expression des initiatives locales et l'hébergement d'associations dépourvues de moyens financiers, par exemple via le volet social des Contrats de Quartier.

2.4.4 CULTE

Les lieux de cultes catholique, musulman, protestant, orthodoxe, ainsi que hébraïque, font partie de notre environnement et leur intérêt est tant historique et architectural que religieux. Leur ouverture à des activités culturelles pourrait être envisagée en accord avec les autorités religieuses, comme à Saint-Jean-Baptiste.

Le culte musulman, reconnu, ne bénéficie actuellement d'aucun subside fédéral ; dans un souci d'équité, la Commune va octroyer une aide à ce culte. Dans une optique de rapprochement, la Commune poursuivra le dialogue avec ses représentants comme cela se fait déjà, par exemple, concernant la Fête du Sacrifice.

La volonté de la Commune est de favoriser la cohabitation harmonieuse entre les différentes religions et courants de pensée présents sur son territoire et de permettre l'épanouissement de chacun, dans le respect de ses options philosophiques et religieuses.

2.4.5 BIBLIOTHEQUES

Après plus de six ans de fonctionnement grâce aux subventions octroyées dans le cadre de deux contrats programmes avec la Communauté française, un pas supplémentaire a été fait dans le sens d'une reconnaissance d'une des deux bibliothèques communales francophones. En effet, un dossier a été soumis à la Communauté française afin d'obtenir la reconnaissance de la bibliothèque publique communale de la rue des Béguines en tant que bibliothèque locale. Pour répondre aux exigences du décret sur la lecture publique, des aménagements ainsi que l'agrandissement de la bibliothèque publique communale de la rue des Béguines sont à l'étude. Il faut savoir que la superficie actuelle de la bibliothèque est de 200 m² alors qu'il faut atteindre une superficie de 550 m². (130 m² pour la section jeunesse, 300 m² pour la section adultes, 120 m² pour la salle de lecture)

2.4.6 CRECHES ET GARDERIES

Les places d'accueil dans les crèches sont tout à fait insuffisantes à Molenbeek, Commune de plus de 75.000 habitants.

Les mesures déjà prises ne permettront néanmoins pas de résorber le déficit observé. Actuellement, le manque de subsides (O.N.E.) en Communauté française, hypothèque encore le développement du nombre de crèches et des maisons d'accueil.

Si les crèches communales paraissent bel et bien sauvées, les menaces planent aujourd'hui sur les crèches privées et sur les gardiennes encadrées même si au 1^{ier} avril 2003, le Gouvernement a voté un statut en leur faveur.

Il n'empêche qu'il importera, à l'avenir, de continuer à soutenir cette fonction.

En ce qui concerne les crèches communales, le préguardiennat communal, les maisons d'accueil, les « halte-garderie » ; destinées à la petite Enfance, il conviendra de trouver une réponse, notamment, dans le cadre des volets sociaux des contrats de quartier afin :

- de créer de nouvelles capacités d'accueil ;
- d'améliorer le confort et d'entretenir le patrimoine des crèches et du préguardiennat existant ;
- de créer une « halte-garderie » permettant même aux parents qui ne travaillent pas (CPAS, chômeurs) de pouvoir suivre les formations requises afin de s'insérer dans le circuit du travail ;
- de créer une garderie pour enfants malades, ce qui n'est pas un luxe dans une Commune comme Molenbeek où il y a beaucoup d'enfants et des problèmes d'emploi.

2.4.7 ENSEIGNEMENT ET FORMATION

La Commune place l'enseignement en tête de ses priorités, comme premier vecteur d'intégration et d'émancipation sociale. Pour ce faire, elle poursuivra l'effort de rénovation de son patrimoine scolaire laissé à l'abandon jusqu'au début de années '90. Certaines écoles bénéficieront (écoles 2 francophone et néerlandophone) d'une rénovation lourde ou en ont déjà bénéficié (écoles 1 francophone et néerlandophone). Dans les autres établissements, la priorité est donnée aux travaux de remise en état

des toitures, des châssis, du chauffage, des sanitaires, et à ceux qui portent sur la mise en conformité aux normes.

Le problème du manque de locaux et du manque d'espace est préoccupant dans la plupart des écoles fondamentales communales francophones. Cette situation explique le caractère stable du chiffre de la population scolaire fondamentale (presque 4000 élèves). En effet, dans les écoles 9, 11, 13 et 16, les inscriptions sont limitées aux habitants de la Commune et parfois aux habitants du quartier de l'école. Ces établissements présentent ensemble un déficit de 7500 m² de locaux scolaires. (Hors éducation physique)

Comme première réponse, la construction d'un nouveau bâtiment scolaire d'une capacité de 320 élèves (2700 m² de locaux scolaires), à l'angle Tamaris / Condor, est en cours. Par ailleurs, la Commune continuera à être attentive aux possibilités de compléter son patrimoine scolaire afin de répondre aux besoins de la population.

Les écoles néerlandophones confirment elles aussi ce succès puisque la population scolaire a presque doublé en dix ans. (Presque 1000 élèves aujourd'hui)

Les écoles tant francophones que néerlandophones doivent répondre aux besoins spécifiques d'enfants issus de cultures très différentes, dont la langue maternelle n'est pas la langue de l'enseignement, et qui exigent un encadrement et des méthodes pédagogiques spécifiques, pour lesquelles la Commune continuera de :

- réduire la taille des groupes / classes grâce à un encadrement supplémentaire ;
- inciter à la lecture grâce au développement d'une bibliothèque spécialement animée pour les enfants et grâce à un suivi méthodologique spécifique des enseignants (formation continue organisée par une conseillère pédagogique) ;
- développer davantage l'apprentissage de la lecture, expérience qui a déjà engendré un succès certain, tant du côté francophone que néerlandophone.

En outre, il est important de poursuivre le développement de l'encadrement administratif (secrétaires) et social (assistants sociaux) des différents établissements.

Ces aides sont partiellement financées par des subventions dans le cadre des discriminations positives et pour le surplus, prises en charge par la Commune.

Il en va de même pour l'équipement informatique des établissements et pour la formation des enseignants et des élèves à l'utilisation des ordinateurs.

Enfin, il faut rappeler un autre point fort de l'enseignement communal : les trois heures hebdomadaires d'éducation physique organisées dans toutes les écoles fondamentales.

En dehors du temps scolaire, il est indispensable que l'école s'ouvre vers son environnement et travaille en collaboration avec les autres réseaux d'enseignement sur le territoire de la Commune et avec le milieu associatif. De nouveaux projets ont été développés récemment dans ce sens :

- dispositif d'accrochage scolaire ;
- étude des besoins en accueil de la petite enfance (scolaires et extrascolaires) ;
- mise en commun des infrastructures pour les élèves des différents réseaux, dans le respect de l'égalité de traitement.

Rappelons enfin que le grand projet de « Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale » va permettre à l'Académie de Dessin et des Arts visuels, rue Mommaerts, d'inscrire ses activités dans un cadre plus large, à la fois grâce au développement de l'espace disponible et grâce à la synergie qui va être créée avec la Fondation Somville et avec la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale.

2.4.8 ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET PLAINES DE JEUX

La construction ou l'affectation d'un site à vocation sportive doit tenir compte de son affectation, de sa gestion, de l'environnement et des équipements.

L'implantation d'un site sportif doit s'inscrire dans un ensemble comprenant et mettant en adéquation l'espace urbain, l'espace sportif, un espace réservé aux plus petits et un espace verdurisé.

Les problématiques de l'accessibilité et de la sécurité ne peuvent être éludées : accessibilité pendant la journée, en début de soirée, en soirée ; protection du mobilier sportif et propreté (qualité du matériel, nettoyage et vérification le plus régulièrement possible, prise en compte des spécificités des personnes à mobilité réduite.)

En matière de gros équipements, les priorités sont :

- la maintenance du stade Edmond Machtens pour la poursuite d'activités sportives, en sollicitant les subsides extérieurs nécessaires ;
- la maintenance de la piscine communale.

En matière d'équipements à rayonnement plus local

La demande en équipements existe surtout en ce qui concerne les sports populaires (foot, basket, gymnastique, tennis de table, pétanque, arts martiaux), donc en matière d'équipements socio-sportifs, du type terrains polyvalents ou salles multisports. Les infrastructures sportives devraient être mieux réparties entre les différents quartiers, puisque la répartition géographique de ces infrastructures (hors locaux scolaires et terrains d'extérieur) est presque entièrement concentrée dans le Nouveau Molenbeek.

Un effort important a déjà été fait dans le Quartier Maritime : une salle de sport et un agoraspace rue de l'Intendant, un agoraspace avenue Jean Dubrucq.

Cette politique se poursuit également dans d'autres quartiers moins privilégiés, par exemple au quartier Duchesse, avec la construction d'une salle dans un bâtiment industriel abandonné, au coin des rues des Quatre Vents et Albert Vanderkindere ; elle se poursuivra dans le quartier Heyvaert. Ces exemples illustrent les possibilités offertes par les immeubles industriels désaffectés.

Dans le Molenbeek Historique, les contrats de quartier constituent, par leur volet social, l'opportunité de réaliser ces espaces de proximité.

La modernisation des infrastructures existantes

Infrastructure	Localisation	Activités recensées	Travaux récemment effectués	Travaux projetés
Stade Edmond Machtens	Rue Charles Malis, 16	Football.	Remise en état de l'ancienne tribune	remise en état de la toiture et des installations intérieures de l'ancienne tribune
Salle de l'Intendant	Rue de l'Intendant, 126	arts martiaux ; gymnastique ; basket-ball ; foot en salle.	Bâtiment neuf	Entretien courant
Bassin Louis Namèche	Rue Van Kalk, 93	Natation ; Plongée ; Aquagym ; Arts martiaux ; Badminton ; Basket-ball ; Danse ; Gymnastique ; Tennis de table.	Remise en état de l'éclairage de secours et remplacement du transfo HT Réaménagement du parking ; Remise en état de la cuve du petit bassin Amélioration de l'accessibilité PMR	Aménagement d'une nouvelle cuve (étude en cours)
Stade du Sippelberg	Avenue Mahatma Gandhi, 5	Athlétisme ; Football ; Basket-ball ; Foot en	Aménagement d'un terrain de foot avec un revêtement synthétique	Etude de la rénovation de la salle (revêtement)

		salle; Volley-ball		
Stade Henri Pevenage	Avenue du Château, 1	Hockey ; Tennis ; Pétanque.	Aménagement de la terrasse et des abords ; Aménagement d'un nouveau club-house ; Remise en état du terrain stabilisé. Réaménagement du parking (en cours)	Entretien courant
Stade Verbist	Avenue Joseph Baeck	Football ; Skate-board ; Pétanque.	Aménagement d'un terrain en surface synthétique;	Couverture des gradins
TC Le Chalet	Rue Charles Malis, 1	tennis	Rénovation de l'installation électrique	Entretien courant
TC Le Chalet	Rue Charles Malis, 59	Pétanque couverte	Rénovation terminée	Entretien courant
Parc des Muses	Avenue Joseph Baeck	Pétanque	-	Entretien courant

Les espaces multi activités

Outre l'Espace Bonnevie (rue Bonnevie – chaussée de Merchtem), la Commune a déjà installé cinq agoraspaces : rue J.-B. Decock, rue Evariste Pierron / quai du Hainaut, parc des Muses, rues de l'Intendant – Jacobs, rue J. Dubrucq. Le premier sera modifié afin de mieux l'intégrer dans son contexte. Cette politique d'implantation sera poursuivie.

Les infrastructures sportives en projet

- Hall des sports Beudin, rue Docteur Charles Beudin, attenant à l'école 13 (basket-ball, foot en salle, badminton,...) ;
- Salle de sports Quatre Vents, rue des Quatre vents, 154-156 (basket-ball, foot en salle,...).
- Salle de sports, quai de l'Industrie, dans le cadre du contrat de quartier Heyvaert.

2.4.9 ESPACES VERTS - PARCS ET JARDINS PUBLICS

La répartition géographique des espaces verts est particulièrement révélatrice du déséquilibre existant entre le Nouveau et le Molenbeek Historique : le parc du Karreveld, le parc Marie-José, le parc des Muses, le parc Hauwaert ou, encore, le vaste site du Scheutbos. Un descriptif plus détaillé des grands aménagements et mises en valeur à réaliser sur le parc Marie-José, le parc du Karreveld et le parc des Muses est repris au chapitre "espaces publics" qui concerne les espaces verts. (Voir 2.3.)

• Mise en valeur du Scheutbos, en collaboration avec l'IBGE

La mise en valeur et la gestion écologique de l'ensemble du Scheutbos est tout à fait importante pour la Commune : ce site devient un lieu d'intérêt touristique qui concerne l'ensemble de l'agglomération. Par ailleurs, la gestion d'un site de près de 50 ha "vides" pourrait rapidement poser des problèmes de sécurité et d'entretien. Les atouts pour Molenbeek sont avant tout liés au fait que le site est majoritairement constitué de prairies, parmi d'autres biotopes, ce qui constitue un patrimoine naturel rare en Région bruxelloise. Le fauchage naturel est assuré par un troupeau de vaches Galloway.

Voir les chapitres « Politique d'espace public » et « Politique de maillage vert ».

• Parc des rues de la Semence, Machtens et Baeck

A la demande de la Commune, ce parc, dit parc Albert, a été confirmé par le PRAS en espace vert ; il prolonge le parc Marie-José ; une demande de classement, introduite par la Commune en 1997, est à l'étude.

- **Rééquilibrage du déficit en parcs publics du Molenbeek Historique**

Pour les futurs parcs publics du Molenbeek Historique et environs, on peut citer :

- le parc de la porte de Ninove, prévu au PRD et au PRAS ;
- le parc "Vandenheuvel" prévu dans le cadre du Quartier d'initiatives Birmingham ;
- l'aménagement du site de la gare de l'Ouest qui comprendrait des espaces verts, mais la Commune n'est pas seul en jeu.

A proximité immédiate du territoire communal, un parc d'intérêt régional est projeté sur Tour et Taxis, en relation directe avec le Quartier maritime.

- **Recommandations générales sur les parcs publics et le verdoisement de l'espace public**

La Commune a déjà pris les mesures nécessaires pour sauvegarder la convivialité des différents espaces verts (clôtures, brigade canine, accroissement des effectifs de gardiens de parcs, amélioration de l'éclairage des abords et entretien général des plantations). L'effort entrepris sera continué.

Le parc régional Bonnevie mériterait une plus grande attention, à l'image des autres sites de la Région. Le nouveau PRD recommande aussi le verdoisement prioritaire des îlots, rues et places du Molenbeek Historique. C'est notamment un des objectifs de la politique du maillage vert décrite en 2.5. C'est aussi l'objet de la réforme dans l'octroi des subsides régionaux, qui prévoit que les opérations de verdoisement de l'espace public et la création d'espaces verts dans les quartiers déficitaires de première couronne soient subsidié à 90 % par la Région.

2.4.10 ACCUEIL DES VISITEURS ET DES TOURISTES

Il n'existe pas d'hôtels sur Molenbeek, à l'exception d'une importante auberge de jeunesse (130 lits).

- La présence de l'auberge de jeunesse, carrefour de rencontre entre les jeunes du monde entier, justifie une attention particulière pour assurer la meilleure convivialité possible.
- Éloignée des grands pôles hôteliers régionaux, la Commune devra profiter des enjeux offerts par la réaffectation du site de Tour et Taxis, qui justifierait une présence hôtelière, même réduite, dans le quartier Maritime. On restera toutefois prudent compte tenu de la saturation que connaît actuellement ce secteur dans la capitale.

2.4.11 LA CARTE 2.4 « IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS »

La carte reprend les principaux équipements décrits plus haut, en distinguant ceux existants de ceux en projet.

2.5 POLITIQUE DE MAILLAGE VERT ET DE GESTION DE LA NATURE

Pour sa bonne compréhension, ce chapitre ne peut être dissocié du chapitre 2.3 "Politique d'embellissement du paysage urbain et de mise en valeur du patrimoine, y compris restructuration ou requalification des espaces publics" et du chapitre 2.8 "Politique de transports, de déplacements et de stationnement, générale et par mode", ces politiques étant particulièrement complémentaires.

L'option générale est de tenter non seulement de maximiser la composante verte de la Commune, mais aussi d'en promouvoir la continuité. Cette option générale s'appuie sur 3 constats :

- Quelles que soient leurs qualités botanique, biologique, esthétique, économique, culturelle ou autres, tous les espaces verts ont, à des titres divers, une influence environnementale importante;
- dans l'espace urbain, la fonction du réseau vert est principalement psychologique et sociale;
- depuis peu, une fonction nouvelle est demandée aux espaces verts, celle de faire rentrer du "naturel", c'est-à-dire une fonction écologique.

Ce seront ces deux derniers aspects qui seront plus particulièrement examinés.

Le **maillage à fonction sociale** visera à :

- l'amélioration du contact habitant – nature (au sens large).
- l'élargissement des activités individuelles ou sociales qui se réalisent dans les espaces verts, les rues et les chemins favorisant les piétons et les cyclistes.

Ce maillage se compose de deux éléments :

- les lieux destinés à une activité des habitants : promenade, jardinage, repos, jeux, ...
- les réseaux de circulation piétonne et/ou cycliste qui relient et qui donnent accès à ces lieux.

Les objectifs du **maillage à fonction écologique** sont doubles :

- améliorer les écosystèmes (biodiversité, stabilité, ...) et en augmenter tant que possible l'étendue ;
- étendre la qualité générale du milieu : de l'air, de l'eau, de l'ambiance acoustique, ... et autres. Ces composantes s'inscrivent dans des systèmes qui sont à prendre en considération (climatologique, hydrologique ...).

Une place particulière est occupée par la vie "sauvage" qui mérite conservation en tant que patrimoine naturel régional. Cette conservation passe par : une gestion et des aménagements écologiques favorables aux habitats relictuels de la vie sauvage ; la création de corridors écologiques qui relient les sites semi-naturels entre eux et permettent des échanges (notamment génétiques) entre populations végétales et animales isolées.

C'est principalement dans les parties du territoire communal qui ont conservé soit leur caractère rural ou arboré qu'il est pertinent de privilégier ces fonctions écologiques.

2.5.1 LE MAILLAGE VERT DE MOLENBEEK

Du fait du déficit important de la végétation dans le Molenbeek Historique, la Commune intervient en priorité dans certains quartiers :

- le verdoisement de l'espace public, lors de travaux d'aménagement ou de requalification,

¹¹ Union-Actions : "le commerce à Bruxelles - réalisations, projets et concertation" _ n°9 du 06/03/98.

- la création de petits espaces verts de proximité.

2.5.1.1 MAILLAGE REGIONAL

Molenbeek est traversée par plusieurs éléments du maillage régional :

- la « promenade verte » du PRD reliant les masses vertes les plus importantes en périphérie de l'agglomération;
- les « continuités vertes » reprises elles aussi au PRD (carte n°4) ;
- les berges du canal.

2.5.1.2 MAILLAGE COMMUNAL (VOIR CARTE 2.5)

Les éléments du maillage communal de première et de seconde priorité sont essentiellement des boulevards, avenues, places, squares ou rues plantées ou à planter, avec ou sans jardins en zones de recul, reconnus au niveau communal et, donc, porteurs d'identité communale. Les autres critères de choix ont porté sur :

- leur lisibilité;
- leur adaptabilité au confort et à la sécurité du trafic non motorisé et, par conséquent, les possibilités de modération du trafic automobile;
- leur valeur patrimoniale;
- les liaisons qu'ils permettent avec d'autres espaces verts, des équipements culturels, sportifs, de déplacements et de rencontre des quartiers densément habités, des zones commerciales, etc., tous de niveau au moins communal;
- l'intégration d'espaces verts isolés et parfois inaccessibles, comme les tranchées du chemin de fer;
- des projets d'aménagement de l'espace public;
- les espaces structurants du PRAS;
- les flux piétons;
- les intérieurs d'îlots les plus verdurisés.

Les priorités sont déterminées dans un souci de cohérence : relier les plus grands parcs d'abord en passant par les éléments de liaison les plus lisibles. La promenade verte régionale a été intégrée, mais son niveau (régional, communal prioritaire ou secondaire) varie en fonction de l'environnement rencontré.

La carte reprend le périmètre de verdoisement et de création d'espaces verts du nouveau PRD; les îlots (intérieurs ou zones de recul) et les espaces publics repris dans cette aire devront faire l'objet de mesures d'aménagement spécifiques. Pour l'existant déjà végétalisé, particulièrement dans les quartiers de Seconde couronne, on prendra de réelles mesures de protection, par exemple à l'encontre de l'asphaltage à des fins de stationnement.

Dans l'aire de verdoisement prioritaire de Molenbeek, la densité du tissu bâti et le faible taux de verdurisation des îlots réduisent fortement le potentiel en nouveaux espaces verts, autres que des petits parcs de proximité. C'est pourquoi le maillage reprendra en priorité les parcs actuels ou à créer, les rues et les espaces publics importants, selon un réseau très fin. Il est clair que ce maillage vert sera davantage social que écologique, en raison du caractère très urbain des lieux. Ce qui signifie une attention particulière à la qualité du mobilier urbain, de l'éclairage et à la création de petites aires de repos, ... De fait, la plupart des éléments du réseau du Molenbeek Historique ont été repris en première priorité, en raison du déficit important du vert dans ces quartiers et de l'urgence qu'il y a à améliorer le cadre de vie. Dans ce "réseau communal de première priorité", sont reprises les liaisons les plus structurantes pour le paysage urbain, ainsi que les principaux parcs et lieux d'activités qui ont été retenus. Par ailleurs, le maillage communal sera l'occasion de mettre en valeur certains éléments clés, tels que les places publiques (parvis Saint-Jean-Baptiste, la place des Étangs Noirs, la porte de Ninove, l'église Saint-Rémy, Laekenveld, Pierron), les pôles d'activités (la gare de l'Ouest, Tours et Taxis), ainsi que les quelques parcs actuels et futurs (Fonderie, Bonnevie, porte de Ninove). A l'ouest, le

maillage communal est l'occasion de relier les beaux parcs existants (Albert, Marie-José, Scheutbos, Muses, Karreveld...) aux centres d'activités des quartiers, en empruntant le boulevard Machtens et les avenues Baeck - Piron. Quant aux talus et rues longeant le chemin de fer (rue Vandenspeereboom), ils deviennent des éléments du maillage communal de première priorité, indépendants du corridor écologique que constitue la ligne de chemin de fer. Il est important d'améliorer les traversées des voies de chemin de fer et de les intégrer au maillage, pour rétablir une certaine unité dans la Commune; il s'agit notamment de la passerelle reliant la place de l'Ouest à la rue Dubois-Thorn. Le long des talus, l'écran de végétation devra être encore renforcé afin de préserver des nuisances (bruit) les quartiers voisins.

Cette politique devra s'accompagner d'une politique de verdoisement des intérieurs d'îlots, via une certaine dédensification à mettre en oeuvre, à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme et de la réalisation des contrats de quartier.

Dans les quartiers de la Seconde couronne, les éléments du réseau reprendront les grands parcs et espaces de loisirs, les grands axes de déplacement selon des mailles plus étendues.

Le réseau communal de seconde priorité est constitué des autres axes de déplacement piéton qui permettent de relier les petits espaces verts et zones d'activités (commerces, équipements publics, dont écoles et terrains de sport...).

Enfin, en terme de comparaison avec la situation existante, il est important de préciser les espaces et les rues où se cumulent les actions (végétalisation de l'espace public, aménagement piétons et cyclistes...). Quelques unes des voiries du Nouveau Molenbeek sont déjà des éléments de liaison plantés et fleuris, qui peuvent encore être améliorés, en matière de cheminements piétons et/ou cyclistes :

- le boulevard Mettewie;
- le boulevard Edmond Machtens;
- l'avenue de la Liberté;
- avenue Baeck;
- avenue Piron.

Concernant les parcs existants et à créer, se reporter au chapitre « Politique des équipements ».

2.5.1.3 MESURES D'AMENAGEMENT

Les mesures à privilégier seront sensiblement différentes suivant le quartier envisagé. Néanmoins, il est possible de dégager des mesures globales applicables à toute la Commune.

Concernant les éléments de liaison du maillage, leur aménagement s'accompagnera d'un soin particulier porté aux déplacements piétons et cyclistes, à l'éclairage et au mobilier urbain; le maillage vert est aussi l'occasion de structurer lisiblement le territoire urbain.

On veillera d'abord à développer le Service des plantations et à maintenir le patrimoine existant par l'établissement de plans de gestion écologique des sites classés et l'application du principe de gestion différenciée. L'entretien des espaces verts et des arbres d'alignement continuera à se faire selon des méthodes respectueuses de l'environnement : remplacement de pesticides, herbicides et autres, par des produits moins nocifs, fabrication de compost communal, dissémination des copeaux de bois, ...

Le choix des espèces d'arbres à planter en voirie (arbres d'alignement) se fera dans un souci de diversification, tout en privilégiant les essences indigènes et en tenant compte du gabarit des rues. Une attention particulière sera portée à l'élagage des arbres d'alignement qui devra se faire suivant la technique de la taille douce.

Par ailleurs, les grandes voies de pénétration comme les talus de chemin de fer (SNCF), devront bénéficier de mesures de gestion appropriées et d'embellissement paysager.

La délivrance de permis d'urbanisme devra s'accompagner de règles systématiques des plantations et/ou replantations. Ce sera particulièrement le cas pour les zones de recul, conformément au Règlement régional d'urbanisme (RRU).

Le maillage vert ne passe pas uniquement par de grandes mesures d'aménagement; des actions plus locales à l'initiative de la population sont aussi importantes, comme le fleurissement des façades et la verdurisation des zones de recul.

Tout au long du tracé du maillage vert, essentiellement (mais non uniquement) à but social, sa dimension écologique est rencontrée par une attention particulière aux intérieurs d'îlots. Pour ceux-ci, leur verdoisement est maintenu ou renforcé si possible, tout en conservant et gérant leur éventuelle mixité. Les techniques de verdoisement, en général, et des toitures et des murs, en particulier, sont diffusées par le service d'Eco-conseil de la Commune, qui prend en charge l'information et la sensibilisation des habitants. Les possibilités d'accorder des primes de verdoisement au niveau régional sont à concrétiser.

Dans le cas du tissu industriel du Molenbeek Historique, les intérieurs d'îlots sont souvent densément bâtis (entrepôts et locaux désaffectés), la politique consistera à encourager les riverains à y aménager des jardins.

Parmi les exemples déjà réalisés ou prévus, signalons le projet de Jardin Urbain réalisé par l'asbl La Rue, avec l'aide communale, dans le cadre du contrat de quartier Fonderie – Pierron ainsi que les projets « horticulture » dans le quartier d'initiatives Birmingham et dans le contrat de quartier Heyvaert.

Les perspectives sont des éléments clés dans la compréhension du paysage urbain; à Molenbeek, certains lieux privilégiés devraient être mis en valeur : le canal, la future gare de l'Ouest, Tour et Taxis, le parvis de l'église St-Jean-Baptiste, le Scheutbos, le parc Marie-José et le Karreveld... pour ne citer que les plus importants.

2.5.2 LA GESTION DE LA NATURE

Gestion du site semi-naturel du Scheutbos

L'objectif prioritaire est de maintenir ce site dans son état rural actuel. Le statut de site classé conforte et garanti sa protection. Les moyens à mettre en oeuvre se traduisent par :

- des aménagements légers, principalement le long de deux axes vicinaux n°21 et 22, les rues de Raedt et de l'Oiselet;
- la mise en oeuvre d'un plan assurant une gestion différenciée des biotopes et des éléments du paysage;
- le maintien d'un troupeau de vaches Galloway comme outil de gestion des prairies (pâturage extensif). Le choix d'une espèce 'rustique' présente en permanence constitue un attrait touristique complémentaire;
- la création sur Molenbeek d'une "Maison de la Nature" à proximité du Scheutbos.

Il est également proposé que soit aménagée une ferme éducative en limites du site.

L'intégration paysagère des constructions existantes en limite du site et la finition des fronts bâtis sont à préconiser.

Autant d'éléments qui doivent être principalement développés et gérés au niveau régional, par une aide accrue de l'IBGE, mais que la Commune et le milieu associatif peuvent orienter dans l'intérêt de l'ensemble de Molenbeek.

2.5.3 LA CARTE 2.5 « MAILLAGE VERT »

La carte reprend d'abord le maillage vert d'échelle régionale, tel qu'il est décrit au PRD.

Ce maillage régional est complété du maillage d'échelle communale tel que décrit plus haut.

La distinction entre le maillage d'intérêt régional et celui d'intérêt communal ne correspond pas nécessairement au statut (communal ou régional) des voiries concernées.

La carte ne reprend que les espaces verts à créer, améliorer ou requalifier, tel que prévu au PRD.

2.6 POLITIQUE DE REDUCTION DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES

La Commune dispose déjà d'un service d'Eco-Conseil, dont il faudra encore renforcer l'action; actuellement, ce service donne des informations sur toutes les matières environnementales (eau, air, sol, bruit, déchets, ...) ainsi que sur les mesures à prendre en matière de nuisances. Il devrait maintenant définir un plan de gestion à long terme des pollutions (déchets) et des énergies (ressources), dans une perspective plus large :

- continuer à orienter le fonctionnement interne des services communaux dans le sens du développement durable (gestion des ressources, réductions des nuisances : usage de papier recyclé, de véhicules électriques, d'énergies moins polluantes. ...);
- renforcer l'équipe "Propreté - Citoyenneté", en particulier au travers des contrats programmes.

2.6.1 LE BRUIT

Les mesures à prendre à la source d'émission du bruit passent souvent par des normes fédérales qui échappent à la compétence des communes. Néanmoins, la Commune peut, via les permis d'urbanisme et d'environnement, imposer des mesures à la source des bruits, qui restent donc aux frais de l'émetteur.

2.6.1.1 LES BRUITS DU TRAFIC ROUTIER

Les politiques développées dans les chapitres "Déplacements", "Espaces publics" et "Maillage vert" vont dans le sens d'une modération du trafic routier et de la limitation des vitesses, deux facteurs de bruit importants.

En outre, la nature du revêtement des parties carrossables doit être étudié de façon à réduire les bruits de roulement, tout en n'incitant pas à augmenter les vitesses. Pour les rues pavées, une mesure d'aménagement en "zone 30" ou voirie résidentielle peut être envisagée.

Au niveau policier enfin, une attention particulière doit être portée à la conformité des équipements réducteurs de bruit, comme les pots d'échappement, mais surtout à l'application du code de la route (vitesse).

La lecture de la carte du bruit dressée par l'IBGE et reprise sous 1.1.11.5 dans le volume des annexes montre qu'il s'agit d'intervenir en priorité sur les voiries suivantes :

- dans le Nouveau Molenbeek : la rue Kasterlinden, le boulevard Mettwie sur tout son tracé, les chaussées de Ninove et de Gand (sur tout leur tracé) et les avenues Baeck, Brigade Piron (tronçon en dessous de la chaussée de Gand) et avenue Sippelberg.
- dans le Molenbeek Historique : les chaussées de Ninove, de Jette et de Merchtem et les rues de Birmingham (tronçon au sud de la place de la Duchesse de Brabant), de l'Éléphant, Delaunoy (entre la rue de l'Éléphant et la place de la Duchesse de Brabant) et la rue Piers (entre la chaussée de Merchtem et le boulevard Léopold).

2.6.1.2 LES BRUITS DU TRAFIC DU CHEMIN DE FER

Peu d'actions communales sont possibles, si ce n'est le renforcement d'un verdoisement, permettant l'absorption des bruits aériens, le long des voies ferrées à ciel ouvert. Le passage du TGV ou de rames RER sur la ligne 28 amplifiera plus que vraisemblablement ce besoin. Par sa participation aux études d'incidences, la Commune fera valoir ses avis concernant la réduction des nuisances (renforcement de l'écran acoustique de végétation, murs antibruit esthétiques, travaux d'isolation des façades) et l'intégration paysagère du chemin de fer dans son environnement molenbeekois. Cette politique correspond à celle prônée pour le maillage vert.

2.6.1.3 LES VOLS DE NUIT.

La Commune exprime sa plus vive opposition aux vols de nuit au dessus des zones densément peuplées, comme le sont tous les quartiers de la Commune. Elle attend de la Région et du Fédéral qu'ils prennent en la matière toute mesure nécessaire pour réduire les nuisances et garantir la sécurité.

2.6.2 L'AIR

Ici encore, il y a peu de compétences communales, si ce n'est les possibilités de diffusion de l'information auprès du public sur les modes de chauffage et de déplacements moins polluants.

Le trafic automobile étant responsable d'une part importante des pollutions de l'air, les politiques menées pour le modérer auront aussi des conséquences positives sur la qualité de l'air.

2.6.3 LES SOLS

Les difficultés de localisation des anciennes sablières, carrières et autres dépôts d'immondices ne peuvent inciter qu'à des recommandations générales de prudence. Les problèmes, décelés ou potentiels, sont situés dans la zone du canal et relèvent de la politique de mise à disposition de terrains aux entreprises dans des conditions qui permettent leurs activités. Les politiques de rénovation de ces terrains seront donc ciblées sur les besoins des futurs utilisateurs, avec cependant la restriction importante que la santé publique ne peut être mise en danger, que ce soit celle des occupants, réguliers ou occasionnels, ou celle des riverains.

Dans cette optique, il y a lieu de contrôler les activités (informelles, liées au trafic de voitures et à toute entreprise de récupération), qui se sont implantées et multipliées dans différents quartiers de la Commune dont le quartier Heyvaert, et de s'intéresser aux déchets et rejets qu'elles occasionnent en pleine zone urbaine. Outre l'image négative et la fuite des autres entreprises engendrées, ces activités participent fortement à la pollution des sols.

Ici aussi, par sa participation aux études d'incidences, la Commune fera valoir ses avis.

Elle attend aussi une politique plus volontariste de l'IBGE, vu le passé industriel de la Commune. Ce passé se traduit souvent par une pollution des sols, en ce compris celui situé sous les voiries. Il est regrettable que, par exemple dans le cadre des contrats de quartier, le coût d'aménagement des espaces publics soit augmenté de celui de la mise en décharge des terres polluées, sans augmentation parallèle de l'enveloppe régionale disponible.

2.7 POLITIQUE DE GESTION DES RESSOURCES ET MATIERES : EAU, ENERGIE ET DECHETS

Les compétences des communes sont généralement très limitées en ces matières. Cependant, le concept de "développement durable" fait aujourd'hui son chemin et intéresse la Commune. Ce concept est né du constat que l'humanité et, en particulier, les sociétés économiquement développées, utilisaient des ressources naturelles non renouvelables à un rythme tel qu'il mettait en péril l'héritage des générations à venir. Ces sociétés, y compris la nôtre, exploitent le capital naturel sans prendre conscience de sa finitude.

Parce qu'elles constituent les centres de l'organisation de nos sociétés et qu'elles regroupent la majeure partie de la population mondiale, mais aussi parce qu'elles fournissent des services, établissent des règlements, proposent des modèles, organisent des dialogues, etc., les zones urbaines ont un rôle déterminant à jouer dans la concrétisation des objectifs d'écodéveloppement.

Quatre principes fondamentaux sont mis en évidence par le projet "villes durables" de la Commission Européenne ¹² en vue de l'intégration du concept de la durabilité en milieu urbain :

- La maîtrise de la demande : les activités humaines doivent respecter les limites imposées par le milieu naturel. Il s'agit de gérer les besoins plutôt que de les satisfaire sans limite.
- L'efficacité environnementale, obtenir un avantage maximal de chaque unité de ressource consommée.
- L'efficacité sociale : le pendant social de l'efficacité environnementale, le principe de l'efficacité sociale consiste à retirer le maximum d'avantages sociaux de chaque unité d'activité économique.
- L'équité, la solidarité sociale.

La mise en application de ces principes dépend de la capacité d'intégration de l'ensemble des politiques de la part de l'autorité publique, par exemple par la création d'instruments composites polyvalents (permettant d'atteindre des objectifs multiples).

Ajoutons que les préceptes du Livre Vert sur l'Environnement Urbain, publié par la Commission européenne en 1990, est appliqué sans discontinuer par la Commune depuis 1994 via la mise sur pied de l'opération « 1000 Communes pour l'environnement européen ; opération rebaptisée aujourd'hui « Agenda 21 molenbeekois ». (Voir 2.14)

2.7.1 L'EAU

Il y a absence de compétences communales sur la distribution et la consommation, si ce n'est par le biais de la participation à la CIBE.

Les compétences communales en matière d'égouttage qui réclame des mesures importantes de rénovation et d'entretien ont été transférées à l'Intercommunale Bruxelloise d'Assainissement (IBrA). Cette intercommunale a été constituée récemment par les 19 communes de la Région de Bruxelles Capitale et la Compagnie Intercommunale Bruxelloise des Eaux (CIBE) dans le but d'assurer sur ce territoire, la collecte et la maîtrise des eaux usées et pluviales en vue de leur restitution au milieu naturel, avec ou sans traitement d'épuration. La Commune sera attentive à la diligence avec laquelle les problèmes d'égouttage seront résolus par cette nouvelle structure, notamment les inondations.

¹² "Villes durables européennes", Commission Européenne, Groupe d'Experts sur l'Environnement Urbain, premier rapport, octobre 1994.

Enfin, dans le cadre général de la politique du maillage vert (voir ci-dessus sous 2.5), il n'est pas inutile de rappeler qu'une politique de perméabilité des sols est menée en parallèle avec celles du verdoisement.

2.7.2 L'ENERGIE

En l'absence de compétences communales en la matière, les possibilités de mener une politique est limitée à celle concernant ses propres bâtiments, sa flotte de véhicules, et dans une moindre mesure l'éclairage public. Il reste, bien souvent, dans ces domaines de réelles possibilités d'économie que la Commune continuera d'étudier.

La Commune suivra avec attention le programme d'audit énergétique de bâtiments publics, mené par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'environnement (IBGE), le Centre Scientifique et Technique de la Construction et l'Université Catholique de Louvain. Il s'agira de développer des outils pratiques destinés à mettre en œuvre une politique active en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie (URE).

Une attention particulière sera accordée à l'usage de véhicules propres. (Acquisition, par le Service des Plantations et de la Propreté Publique, de véhicules électriques)

En ce qui concerne l'information des habitants, Molenbeek-Saint-Jean a déjà participé à la « Semaine de l'énergie » en octobre 2001 en collaboration avec l'Agence bruxelloise de l'Energie (ABEA). Il s'agissait essentiellement d'organiser une campagne de sensibilisation aux économies d'énergie. Ce fût un grand succès.

2.7.3 LA PROPLETE PUBLIQUE

2.7.3.1 LES DECHETS DOMESTIQUES

Les compétences communales dans la prévention et la gestion des déchets sont limitées¹³, mais la Commune conserve un rôle important en ce qui concerne la propreté de l'espace public, la vidange des 150 corbeilles communales à ordures¹⁴, les dépôts clandestins, etc.

A Molenbeek, l'amélioration de la propreté des espaces publics s'inscrit dans un travail de revalorisation globale des quartiers; la lutte contre les déchets participe intégralement à l'amélioration de l'image des quartiers et au sentiment de sécurité. Aussi, la lutte doit encore être intensifiée, notamment en matière de dépôts clandestins et d'éducation. De fait, il s'agit d'adapter les réponses aux problématiques spécifiques de chaque quartier.

Les priorités du Service de Propreté publique sont dès lors les suivantes :

- l'installation d'une déchetterie mise à la disposition de la population molenbeekoise, dont la localisation reste à déterminer ;
- le renforcement du personnel de balayage et des plages horaires de balayage;
- poursuivre l'enlèvement gratuit d'encombrants à la demande;
- renforcer l'équipe de "Gardiens de l'environnement".

Ces priorités sont aussi rencontrées dans le cadre des contrats programmes.

L'aspect "actions de prévention et de sensibilisation" est actuellement largement rencontré. Les équipes Contrat de Ville - Propreté publique et Citoyenneté, les Gardiens de la propreté et les équipes

¹³ Le Plan-Déchets de la Région fixe les priorités suivantes :

- un recyclage accru des déchets des ménages et des PME - PMI;
- la diminution de la production des déchets;
- la responsabilité étendue des producteurs jusqu'au traitement écologique des biens en fin de vie.

¹⁴ Il existe en outre 50 corbeilles régionales.

des Contrats de quartier effectuent régulièrement des missions de sensibilisation et de prévention avec la population, les écoles et les Maisons de quartier, en collaboration avec la Cellule Eco-conseil.

Enfin, si la participation de la population au système de collectes sélectives, mise en place dès 1998, ne suit pas les objectifs du Plan Déchets, la Commune pourra toujours prendre des mesures incitatives pour inviter les Molenbeekois à s'inscrire dans cette démarche.

Plusieurs initiatives communales vont dans ce sens :

- ouverture d'un coin vert;
- mise à disposition des habitants de fûts composteurs pour le traitement des déchets organiques, actions de sensibilisation au compostage, ainsi que formation de maîtres composteurs;
- en collaboration avec les Petits Riens, installation de 5 guérites de récupération de vêtements (en 6 mois, 24 tonnes récoltées);
- installation de nouvelles bulles à verre;
- dispositifs particuliers pour la Fête du Sacrifice de la communauté musulmane ;
- accueil d'OXFAM Solidarité dans les locaux d'une ancienne école, 60 rue des Quatre-Vents, où on peut trouver des objets de seconde main (des vêtements aux ordinateurs).

2.7.3.2 LES DECHETS INDUSTRIELS

La récupération des déchets industriels devrait faire l'objet d'une étude particulière dans la Commune où la mixité "habitat - entreprises à caractère urbain" est importante : application du principe "pollueur - payeur" pour les entreprises, contrôle plus rigoureux des permis d'environnement via les agents de quartier, mais aussi privilégier l'implantation et le maintien d'activités ne générant pas de nuisances excessives pour des zone denses.

L'action en cours contre les pollutions et nuisances en tout genre, dues aux activités informelles, le long du canal et en particulier dans le quartier Heyvaert, doit être développée ; ces activités concernent les voitures de seconde main. Outre le problème des pollutions et des déchets, il est prioritaire que la Commune intervienne et contrôle l'évolution de l'activité économique, afin de maîtriser l'évolution des quartiers concernés.

2.7.3.3 NOS AMIS LES CHIENS

La Commune installe systématiquement des cani-sites dans les petits espaces verts de proximité, étudiera l'augmentation du nombre d'espaces « chiens en liberté » et multipliera les campagnes d'éducation (civisme) des propriétaires de chiens.

La généralisation des agents de quartiers permettra de mettre en place une action répressive en la matière (amendes aux propriétaires indécents).

2.7.4 NOUVEAU RÈGLEMENT DE POLICE AVEC SANCTIONS ADMINISTRATIVES

En conformité avec la loi du 13 mai 1999, la Commune, en concertation avec les autres entités de la zone de police Bruxelles - Ouest (Jette, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Koekelberg) a adopté un nouveau Règlement Général de Police (Conseil communal du 20-04-2003).

Celui-ci constitue un levier important pour lutter contre toute les nuisances et comportements inciviques et dérangeants, notamment en matière de propreté publique (chapitre II du règlement).

Les fonctionnaires de police pourront désormais dresser procès-verbal lors de la constatation de tous faits incriminés et une amende administrative (de maximum 247,89€) pourra être infligée aux contrevenants par le fonctionnaire communal désigné.

Il s'agit donc d'un outil juridique important que la Commune a tenu à exploiter dans le cadre de ses actions volontaires en matière de propreté publique.

2.7.5 LE TABLEAU RESUME

Voir pages suivantes. Ce tableau concerne les trois chapitres environnementaux.

Diagnostic	Atout/ faiblesse	Options générales	Objectifs sectoriels	Objectifs PRD	PCD/PRD	Mesure/moyens à mettre en œuvre
<p>Le patrimoine vert</p> <ul style="list-style-type: none"> • Important et de qualité dans l'ouest • Absent dans la partie est • La promenade verte régionale traverse le site du Scheutbos 	<p>++ --</p>	<ul style="list-style-type: none"> • assurer les grandes fonctions des espaces verts publics (écologie, récréative, sociale, esthétique, etc.) et leur accessibilité • mettre en œuvre le maillage vert dans le Molenbeek Historique (embellissement de l'espace public et création de petits parcs de proximité) 	<ul style="list-style-type: none"> • Molenbeek Historique et quartier Maritime : verdoisement des espaces publics et intérieurs d'îlots, aménagements des rues de squares de proximité • protection du patrimoine naturel à l'ouest • gestion naturelle du site du Scheutbos 	<ul style="list-style-type: none"> • maintenir, renforcer la qualité et contribuer au maillage écologique, dont l'itinéraire des parcs • créer des espaces verts nouveaux dans la zone de verdoisement prioritaire des îlots, rues et place et sur les espaces structurants prioritaires • protéger la ville verte de seconde couronne • réaliser la promenade verte 	<p>réaliser un maillage vert en accord avec les politiques de déplacement, de mise valeur du patrimoine et de l'espace public, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • charges d'urbanisme ? • moyens réglementaires (PPAS, etc.) • protéger le patrimoine naturel existant (extension du parc Marie-José) et encourager l'aménagement de petits espaces verts de proximité dans le Molenbeek Historique
<p>Le bruit</p> <p>Bruit important du chemin de fer et de la circulation</p>	<p>-</p>	<p>diminuer les pollutions par le bruit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • participation aux études d'incidence pour le réseau RER et le passage de voies TGV sur la ligne 28 	<p>réduire et limiter par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'application des dispositifs légaux • la collaboration avec les pouvoirs locaux • la collaboration avec les autres Régions et le fédéral 	<p>la lutte contre les grands facteurs de bruit (train) n'est pas de responsabilité communale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • renforcer les écrans acoustiques végétaux (talus de chemin de fer) • réasphaltage des voiries par revêtements adaptés • application des règlements de police pour les bruits de voisinage • formation des agents de quartier, en collaboration avec l'IBGE, au rôle de police de l'environnement • renforcer le rôle du Service d'éco-conseil

<p>L'air</p> <p>Situation générale correcte, mais sans doute des problèmes localisés</p>	<p>+ -</p>	<p>diminuer les pollutions de l'air</p>	<p>réduire les émissions dues au trafic en favorisant les transports en commun, les modes non motorisés et les véhicules propres au sein des services communaux</p>	<p>réduire les émissions domestiques et dues au trafic sur les voiries les plus touchées</p>	<p>peu de compétences communales directes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • réduire et/ou modérer le trafic automobile • formation des agents de quartier, en collaboration avec l'IBGE, au rôle de police de l'environnement : contrôles : émission de gaz polluants, mauvaise combustion des appareils de chauffe... • renforcer le rôle du Service d'éco-conseil
<p>Les sols</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas de problèmes particuliers, mais d'anciens terrains industriels peuvent révéler des surprises • pollutions dues aux activités informelles dans le quartier Heyvaert 	<p>+ --</p>	<p>assurer des sols de qualité pour les fonctions accueillies</p>	<p>programme d'actions établi avec l'appui de l'IBGE sur le quartier Heyvaert et le canal</p>	<ul style="list-style-type: none"> • inventaire des sites pollués; • contrôle des activités au quartier Heyvaert (application des règlements, contrôle des permis d'exploitation et des permis d'environnement) 		<ul style="list-style-type: none"> • contrôle des rejets industriels du quartier Heyvaert • formation des agents de quartier au rôle de police de l'environnement : contrôle des permis d'environnement
<p>L'eau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consommation inférieure à la moyenne régionale • Certains quartiers restent sujets à inondation • Pollutions dues aux activités non contrôlées du quartier Heyvaert 	<p>+ + - --</p>	<p>assurer une eau de qualité et réduire et traiter les rejets d'eaux usées;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • assainir les quartiers sujets à inondation 	<ul style="list-style-type: none"> • assurer la délivrance d'une eau de qualité • plan de prévention des rejets • assainir les quartiers sujets à inondation • traiter les eaux usées 	<p>peu de compétences communales, sauf égouttage et participation dans des intercommunales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • mesures incitatives lors de l'octroi de permis de bâtir : construction de citerne d'eau de pluie (arrosage, nettoyage...) • contrôle des rejets industriels du quartier Heyvaert • formation des agents de quartier au rôle de police de l'environnement : contrôle des permis d'environnement

<p>L'énergie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faible consommation des habitants • Forte consommation des activités économiques (industrie) 	<p>+ -</p>	<p>assurer un développement durable en diminuant les consommations, tout en assurant les besoins minimaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • diminuer les factures énergétiques et contribuer à la qualité de l'air. 	<ul style="list-style-type: none"> • réduire les consommations • favoriser les énergies les plus adaptées à l'environnement • fixer les missions de service public des distributeurs 	<p>peu de compétences communales, sauf sur biens propres</p>	<ul style="list-style-type: none"> • actions URE sur le patrimoine communal, y compris éclairage et flotte de véhicules • renforcer l'action du service "Eco-Conseil"
<p>Les déchets</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombreux dépôts clandestins • Collectes sélectives régionales insuffisantes 	<p>-- --</p>	<ul style="list-style-type: none"> • généraliser les principes de recyclage et de diminution de la production des déchets en accord avec le Plan-Déchets • organiser le développement économique et industriel dans le sens du développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> • continuer la lutte contre les dépôts clandestins • entretenir les éco-coins (bulles à verre, conteneurs à emballages, à papiers, vêtements) • poursuivre la collecte des encombrants • information et sensibilisation de la population • programme d'actions établi sur le quartier Heyvaert et le canal 	<ul style="list-style-type: none"> • diminuer la quantité de déchets ; • favoriser leur valorisation; • garantir une élimination sans danger des déchets spéciaux. 		<ul style="list-style-type: none"> • donner un rôle de police de l'environnement aux agents de quartier (taxe-propreté, taxe sur les sacs gris, contrôle des permis d'environnement) • développer un programme interne de gestion des déchets • mise en place d'une déchetterie communale • renforcer l'action du service "Eco-Conseil" • négocier à la Région une politique tarifaire de l'Agence Bruxelles-Propreté

2.8 POLITIQUE DE MOBILITE

Pour sa bonne compréhension, ce chapitre ne peut être dissocié du chapitre 2.3 "Politique d'embellissement du paysage urbain et de mise en valeur du patrimoine, y compris restructuration ou requalification des espaces publics" et du chapitre 2.5 "Politique du maillage vert et de gestion de la nature", ces politiques étant particulièrement complémentaires.

2.8.1 DEMAIN, LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

En matière de déplacements, le PCD doit compléter la hiérarchie des voiries proposée par la Région en définissant les "collecteurs de quartier" et doit proposer un ensemble de mesures concrètes visant l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises, ce qui implique notamment la promotion des modes les plus adéquats, selon les motifs et les types de déplacements.

La définition des différentes actions concrètes à mettre en œuvre dépasse de loin le cadre général d'un plan communal de développement. C'est pourquoi la Commune a décidé l'élaboration d'un « **Plan Communal de Mobilité** » (en abrégé PCM) destiné à organiser une mobilité durable des personnes et des marchandises sur le territoire communal. Ce Plan, financé partiellement par la Région, devrait être terminé courant 2004.

Le plan sera réalisé en conformité avec les lignes directrices contenues dans les pages qui suivent ; tandis que les différentes propositions concrètes seront vérifiées.

Une large place sera accordée à la communication et à la participation. Les acteurs de la concertation communale seront :

- le Collège des Bourgmestre et Echevins ;
- le Comité d'Accompagnement ; (instances régionales et communales)
- le Comité consultatif de la Mobilité. (habitants, associations, conseillers,...)

Le PCM sera complété par un « **Plan directeur de zones 30, zones résidentielles et piétonnes** » au sens de l'arrêté de subsidiation du Gouvernement du 2 mai 2002. (MB du 7 juin 2002)

Il est à remarquer que certaines actions sont déjà en voie de réalisation, sans attendre l'achèvement de ces plans, comme par exemple l'aménagement et la sécurisation des abords d'écoles via un programme fédéral.

2.8.2 PROJET ET MESURES POUR CHAQUE MODE DE DEPLACEMENT

2.8.2.1 CIRCULATION PIETONNE

Voir carte 2.8 a

Les piétons doivent pouvoir circuler partout, en sécurité et confortablement. Plus de la moitié des déplacements quotidiens à Bruxelles s'effectuent à pied.

En matière de trottoirs, il faut garantir, dans la mesure du possible, une largeur de passage libre de 1,50 m minimum et :

- empêcher le stationnement des véhicules sur les trottoirs en plaçant des dispositifs antistationnement aux endroits à problèmes ;

- maîtriser la présence des étalages, terrasses, etc.;
- faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite par des aménagements appropriés ;
- renforcer le programme volontariste de réfection des trottoirs.

En ce qui concerne les traversées piétonnes, il faut, toujours dans la mesure du possible et en fonction des moyens budgétaires disponibles :

- sécuriser les traversées sur toutes les voies interquartier ou collecteurs de quartier par l'aménagement :
 - de passages équipés, lorsque la vitesse est supérieure à 30 km/h;
 - d'un refuge central, si la longueur de la traversée dépasse 10 m;
- généraliser le principe des extensions de trottoirs aux carrefours qui raccourcissent les traversées, augmentent la visibilité du piéton et empêchent le stationnement;
- généraliser le principe du trottoir traversant le long des voies métropolitaines et principales pour exprimer la différence de statut des voiries adjacentes.

La carte 2.8a montre des itinéraires et des carrefours qui méritent une priorité d'intervention. La carte fait la distinction entre les itinéraires principaux et les itinéraires secondaires.

Les liaisons et promenades principales sont définies sur base des critères suivants :

- accessibilité des pôles principaux tels que les bâtiments publics, les centres commerciaux, les équipements sportifs, les écoles;
- accès des gares de métro et des autres arrêts de transport public les plus fréquentés;
- itinéraire parallèle à un axe à fort trafic;
- itinéraire de promenade reliant les espaces verts;
- association éventuelle avec un itinéraire cyclable.

La Commune accordera une priorité au traitement de ces itinéraires pour les rendre confortables, sûrs et continus. Les liaisons complémentaires pourront être définies sur base d'une connaissance plus fine du réseau et en collaboration avec les habitants.

Au delà de ces parcours principaux, la Commune veille à l'entretien et à la remise en état des trottoirs. Dans le Molenbeek Historique, où la situation est la plus dégradée, leur reconstruction systématique se poursuivra, principalement dans le cadre des contrats de quartier et des quartiers d'initiatives.

Concernant la circulation des piétons, le PCM apportera une attention particulière à la problématique des mal-voyants en systématisant le guidage aux abords des passages piétons. De façon plus générale, la prise en compte systématique des personnes à mobilité réduite sera intégrée. (Voir 2.11.5)

2.8.2.2 CIRCULATION CYCLISTE

Voir carte 2.8 a

Rappelons que plus de la moitié des déplacements en ville sont des trajets de moins de 5 km. L'automobile n'est évidemment pas le mode de déplacement idéal pour ces trajets courts (coût, pollution, consommation d'espace). Les transports publics sont généralement moins efficaces que le vélo pour ces courtes distances. Le vélo apparaît comme le mode de plus attractif, offrant une combinaison d'autonomie, de vitesse relative, de facilité de stationnement, d'économie et de convivialité.

La Commune favorisera de différentes façons l'usage du vélo pour les déplacements domicile/école, domicile/commerces et domicile/loisirs. Le trajet vers le travail est généralement plus long, mais le vélo combiné aux transports publics est une alternative intéressante pour de nombreux autosolistes. La Région et la STIB ont lancé plusieurs initiatives visant à développer l'usage du vélo, mais un rôle important doit être exercé par la Commune. C'est ainsi que des indemnités kilométriques sont accordées aux employés communaux se rendant en vélo à leur travail et qu'un parking vélo a été aménagé.

2.8.2.2.1 Définition d'une politique en faveur des cyclistes

1. Réaliser un réseau d'itinéraires cyclables

Il s'agit non pas de créer des pistes cyclables mais d'offrir des itinéraires attractifs et sécurisants pour les cyclistes. La Commune doit compléter le réseau des ICR (itinéraires cyclables régionaux) par des itinéraires cyclables communaux de façon à créer un réseau couvrant la Commune et reliant entre eux les pôles d'activité, les pôles de déplacement et les espaces de loisir. Les itinéraires cyclables seront rendus agréables et sûrs par des aménagements souvent légers mais bien réfléchis, localisés principalement aux carrefours.

2. Modérer les vitesses automobiles et réaliser un maximum de zones 30

Dans le cadre du Plan directeur de zone 30, la Commune sera attentive à la modération de la vitesse automobile, créant ainsi une ambiance de sécurité générale et en permettant aux enfants d'apprendre à rouler à vélo en rue.

3. Créer des facilités pour les cyclistes

Il est souhaitable d'équiper l'ensemble de la Commune et, en priorité, les pôles commerciaux, culturels (écoles notamment) et de transport, de dispositifs pour le parcage des vélos. L'équipement dépendra de l'endroit et de la durée de stationnement. Dans les rues à sens unique dont la largeur est supérieure à 3m, une nouvelle réglementation fédérale autorise de façon générale les cyclistes à circuler dans les deux sens (Sens Uniques Limités – SUL). La Commune sera attentive aux modalités d'application de cette réglementation, en particulier en matière de sécurité.

4. Mener une politique active de soutien

L'expérience montre que la promotion du vélo doit nécessairement s'accompagner d'un effort d'information et de communication mené par l'autorité communale. Des actions sont ou seront menées en partenariat avec les associations cyclistes : montrer l'exemple en équipant les services communaux de vélos de services, participer aux événements de promotion (« Dring Dring », « En ville sans ma voiture »), inciter le secteur privé à promouvoir le vélo pour les déplacements locaux, organiser des cours de conduite pratique pour les écoles, encouragement à la création d'ateliers de réparation de vélos. (Un projet de ce type, avec objectifs de formation et d'insertion sociale, est proposé dans le cadre du contrat de quartier Heyvaert)

2.8.2.2.2 Les ICR

Plusieurs itinéraires cyclables régionaux (ICR) sont repris dans le PRD et dans le plan IRIS sur le territoire de Molenbeek.

Les ICR n° 7-8 et la Grande Rocade qui constituent les grands itinéraires cyclables traversant Molenbeek sont en fait des itinéraires très artificiels et forcés qui, pour éviter les grands axes de circulation, suivent des lignes brisées comportant de courts tronçons rectilignes et multipliant les carrefours. Le croisement en croix au carrefour Van Kalk - Fraîcheur illustre bien cette conception. Le réseau proposé risque donc de ne pas fonctionner de manière optimale puisqu'il n'offre pas de tracés clairs à l'échelle régionale pour les déplacements sur une distance de 3 à 10 km.

Les autres ICR suivent dans la Commune des trajets évidents et praticables :

- l'itinéraire 5, le long du canal, doit devenir une épine dorsale des déplacements nord - sud dans la Région;
- l'ICR 9 traversant le Quartier Maritime offre une bonne liaison pour relier la place Saintelette, Belgica et Jette;
- la Promenade Verte traversant le Scheutbos est un bon itinéraire cyclable de promenade.

2.8.2.2.3 Des pistes cyclables pour les grands axes

A Molenbeek, les grands axes présentent des tracés linéaires et évidents qui dominent si fortement la trame du réseau de voirie que la Commune estime nécessaire, indépendamment des ICR, d'améliorer la condition des cyclistes sur des grands axes tels que :

- le boulevard Mettewie (axe régional, voie métropolitaine) ;
- l'axe Karreveld, Piron, Baeck (axe communal, voie interquartier) ;
- le Boulevard Léopold II (axe régional).

L'importance de la circulation y nécessite l'aménagement de pistes cyclables (site propre, ou marquage rouge au sol continu) et l'adaptation des carrefours (bande d'insertion, traversées, feux spéciaux), à étudier selon les sections et les largeurs disponibles.

En ce qui concerne les axes régionaux, il appartient à la Région d'étudier et de réaliser ces aménagements, en concertation avec la Commune.

2.8.2.2.4 Itinéraires cyclables communaux (ICC)

Un réseau d'itinéraires cyclables communaux doit être instauré progressivement pour compléter le réseau des ICR pour les déplacements internes. Cinq ICC sont proposés; ils desservent les pôles locaux (école, commerces, services publics, ...) et tiennent compte de la hiérarchie des voiries.

L'ICC 1 s'inscrit dans le réseau vert; les ICC 2 et 3 correspondent aux "liaisons et promenades principales " proposés également pour les piétons et repris dans la politique des espaces publics (voir chapitre "Espaces Publics").

Plusieurs ICC aboutissent à Beekkant (ICC 1, 2, 3, 4, 5). Ces itinéraires devront être connectés entre eux par un franchissement du chemin de fer.

Le futur Plan Communal de Mobilité précisera ces itinéraires.

ICC	Desserte commerciale	Desserte des pôles de transport en commun	Relief	Liaisons avec l'extérieur de la Commune	Statut des voiries (compte tenu des modifications proposées ailleurs)
1.	Scheutbos Beekkant Simonis Quartier Maritime Tour et Taxis Quartier Nord	Beekkant Simonis	accidenté	Quartier Nord / CCN	voie interquartier rue locale
2.	place de la Duchesse centre communal Quartier Maritime	Ribaucourt	doux	Anderlecht	rue locale
3.	Beekkant Porte de Ninove	Beekkant Porte de Ninove	accidenté	Pentagone	rue locale
4.	Beekkant	Beekkant	doux	Anderlecht	rue locale voie interquartier
5.	Beekkant Ribaucourt	Beekkant Ribaucourt	accidenté	—	rue locale voie interquartier

2.8.2.3 TRANSPORT PUBLIC

Voir carte 2.8 b

Les objectifs de la Commune sont les suivants :

- maintenir ou améliorer la fréquence, la vitesse commerciale et la desserte générale du réseau, articulé sur le métro;
- améliorer les liaisons internes de la Commune, en particulier vers le centre historique;
- miser sur le nœud de transfert de la gare de l'Ouest et sur le développement de ce site.

La rencontre de ces objectifs devra se faire dans le respect de la qualité de vie des riverains.

Dans cette optique, les propositions nouvelles sont :

- **Chemin de fer**

La desserte de la ligne 28 par le RER est envisagée par le plan (régional) IRIS. Le passage éventuel de trains TGV n'est plus d'actualité, au vu des résultats d'une étude récente relative au développement d'un second terminal TGV¹⁵. En tout état de cause, la Commune marque son opposition à cette hypothèse « TGV » qui ne pourrait qu'entraver la desserte RER envisagée. L'augmentation éventuelle du trafic ferroviaire devra faire l'objet d'une étude prévisionnelle globale afin de limiter les incidences sur l'environnement urbain et de permettre un développement optimal du site.

- **Métro**

Dans le cadre du bouclage de la Petite Ceinture (travaux en cours), la Gare de l'Ouest devrait devenir le terminus de la ligne 1A, ce qui confirmera son rôle de pôle de transport principal de l'ouest de la Région.

La ligne 2 pourrait se substituer au tronçon Beekkant – Roi Baudouin de la ligne 1A, permettant ainsi une liaison directe entre la gare du Midi et le Heysel.

Sur l'actuelle ligne 2, la Commune souhaite l'ouverture de la station « Saintelette », entre les stations Ribaucourt et Yser.

La Commune n'est pas favorable à la prolongation de la ligne 1 sous la chaussée de Gand, préférant une amélioration de la vitesse commerciale des lignes de tram existantes (82, 83) sur la partie de la chaussée située à l'ouest de la ligne 28. (Voir ci-après)

- **Tram**

A court terme, l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes 82-83 et 18 est un objectif communal.

- Concernant l'itinéraire molenbeekois des 82 et 83 ; l'obstacle principal réside chaussée de Gand, axe régional et voie interquartier.
- En ce qui concerne la ligne 18, la Commune est favorable à l'amélioration du site propre existant.

Si la Région persistait à vouloir prolonger la ligne 1 sous la chaussée de Gand, créant ainsi une station « Mettewie », la Commune demande à la Région d'étudier le détournement partiel des lignes 82-83 à proximité de cette station éventuelle. (axe Piron – De Koninck – Mettewie¹⁶ – Gand, plutôt que l'actuel axe Piron – Gand) Lié à une modification de l'itinéraire du bus 85 décrite plus loin, ce détournement permettrait une desserte plus fine du Nouveau Molenbeek.

La création **d'une ligne de tram vers le Quartier Nord**, complémentaire à l'actuel tram 18, devrait être favorisée. L'itinéraire à étudier devra tenir compte de la desserte du Quartier Maritime et du site de Tour et Taxis.

- **Bus**

¹⁵ « Etude globale du second terminal intermodal bruxellois », Rapport final, 30 janvier 2003. STRATEC, pour compte du Service public fédéral Mobilité et Transport.

¹⁶ Le tronçon concerné est le seul qui soit à 2 x 3 bandes aujourd'hui.

La vitesse commerciale des **bus 20 et 89**, doit être sensiblement améliorée, en collaboration avec la STIB.

La Commune souhaite que la STIB modifie le tracé du **bus 85** pour lui faire suivre la chaussée de Gand jusqu'à Etangs Noirs. Cette proposition vise les objectifs suivants :

- créer une liaison directe entre l'Ouest de la Commune et son centre;
- rétablir une ligne d'autobus sur la section de la chaussée de Gand qui n'est plus desservie;
- le contact avec le métro serait maintenu à Etangs Noirs.

La Commune partage la volonté du PRD d'améliorer la vitesse commerciale des bus, **chaussée de Ninove**, par la création d'un site propre pour les bus de DE LIJN mais souhaite que cette infrastructure serve également à une desserte intra urbaine performante notamment le soir et le week-end (ligne DE LIJN adaptée ou ligne de bus ou tram STIB)

A plus long terme et dans le cadre du développement du site de la gare de l'Ouest, il s'agira d'étudier le prolongement des lignes venant de l'ouest vers le canal et le Pentagone. La Commune propose notamment de dévier le bus 63 pour qu'il traverse le chemin de fer à Beekant.

Partenariat Commune – STIB – Région – Zone de police

Le rôle de la Commune dans le fonctionnement des transports en commun est important, même si la Commune n'intervient pas directement dans l'exploitation et le financement du réseau. Ce partenariat s'est instauré entre la Commune, la STIB (et les autres transporteurs), la Région et la Zone de police au travers du Contrat de Mobilité (présence d'agents aux carrefours) et de la Convention de Mobilité. Cette dernière pourrait permettre de :

- améliorer l'exploitation (aménagement de voiries près des arrêts et aux carrefours);
- gérer les signaux lumineux ;
- contrôler le stationnement gênant ;
- étudier les modifications d'itinéraires et d'horaires augmentant le service à la clientèle;
- augmenter le confort des voyageurs (accès aux arrêts, entretien des accès et espaces d'attente);
- intégrer dans le mobilier urbain un dispositif signalant les temps d'attente;
- organiser la complémentarité avec le taxi et le vélo (emplacement des stationnements taxi, politique tarifaire, parking pour vélos);
- promouvoir l'usage des transports en commun par des actions de communication (journal communal, dépliants toutes boîtes, mention de l'accès par les transports en commun dans les documents diffusés par les services publics).

En ce qui concerne les axes régionaux, la Commune désire entamer une concertation avec la STIB et les instances régionales qui sont ses co-contractants dans le cadre de la mise en oeuvre du futur PCM. Cette négociation portera notamment sur les points suivants :

- l'amélioration de la vitesse commerciale (notamment les trams 82, 83, bus 20, 89)
- les problèmes de transfert modal (exemple : entre le métro Comte de Flandre et Osseghem et les autres moyens de transports en commun qui desservent la commune)
- les problèmes d'accessibilité de certaines stations (Beekant, gare de l'Ouest)
- l'amélioration de la performance des transports en commun le soir et le week-end, y compris amélioration des lignes de transports en commun qui desservent la périphérie, servant également de desserte intra-urbaine performante (par exemple aménagement d'un site propre bus chaussée de Ninove).

2.8.2.4 CIRCULATION AUTOMOBILE

Voir carte 2.8 c

La Commune partage les objectifs du PRD en ce compris l'objectif de réduction de 20% du trafic par rapport à la situation observée en 1999 (priorité 9 du PRD). Ceci est essentiel au bon développement de notre Région, notamment en ce qui concerne son attractivité résidentielle, la réduction des nuisances et des problèmes de sécurité routière.

Au travers du Plan directeur de zones 30, la Commune définira les modalités d'aménagement des « aires de trafic local ». (Mailles définies par des voiries régionales ou interquartier)

La mise en œuvre de la volonté de réduire le trafic automobile de 20% impliquera aussi une diminution des capacités d'accès depuis les voiries extérieures à la Région ; à cette fin, la perméabilité des mailles contiguës devra être strictement contrôlée.

2.8.2.4.1 Collecteurs de quartier

Le choix des collecteurs de quartier se porte sur des voiries qui offrent la possibilité de canaliser la circulation à l'intérieur d'une aire de trafic local et de relier cette aire aux voiries de rang supérieur qui l'entourent. Une hypothèse à vérifier par le futur PCM figure sur la carte 2.8c.

Le PCM définira les moyens techniques nécessaires pour faire en sorte que les collecteurs de quartiers ne jouent pas le rôle dévolu aux voiries interquartiers, tout en prenant en compte l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun qui les empruntent.

2.8.2.4.2 Mise en oeuvre de la hiérarchie

Il faut rendre la structure du réseau de voirie plus claire ; c'est une première manière de canaliser la circulation sur les axes principaux et d'éviter la percolation dans les quartiers.

La lisibilité de réseau structurant la Commune aide le conducteur visiteur ou de passage à "rester sur le bon chemin". La signalisation directionnelle de type régional ou communal servira à renforcer cette lisibilité. L'aménagement de ces tracés (y compris l'éclairage qui crée l'image nocturne) devra renforcer leur continuité visuelle et des aménagements complémentaires devront être pris pour protéger les quartiers riverains de la circulation de transit.

L'aménagement d'un certain nombre de carrefours, situé aux croisements de voiries de niveaux différents est certainement un élément clé et le premier outil à mettre en oeuvre pour exprimer le statut des voiries, souligner les itinéraires interquartiers et réduire le passage dans les collecteurs de quartier.

2.8.2.5 STATIONNEMENT

Dans le cadre de l'élaboration du futur PCM, le volet stationnement méritera une attention particulière. Des mesures devront être prises pour :

- assurer la rotation du stationnement à proximité des commerces en limitant la durée autorisée;
- autoriser les habitants à se garer en rue sans limitation de durée (par exemple via l'utilisation de cartes - riverains);
- protéger et favoriser le stationnement des riverains dans les quartiers soumis à une forte pression du stationnement lié à la présence de bureaux ou de lieux d'activités culturelles;
- faciliter les livraisons;
- protéger les espaces publics non destinés au stationnement.

Le PCM apportera des solutions au problème du stationnement dans les parties de la commune où une pression particulière du stationnement a été observée (voir carte 2.8c), à savoir :

- le noyau central du Molenbeek Historique,

- le bas du Quartier Maritime ;
- le quartier Escaut - Meuse ;
- le quartier Beekkant - Osseghem.

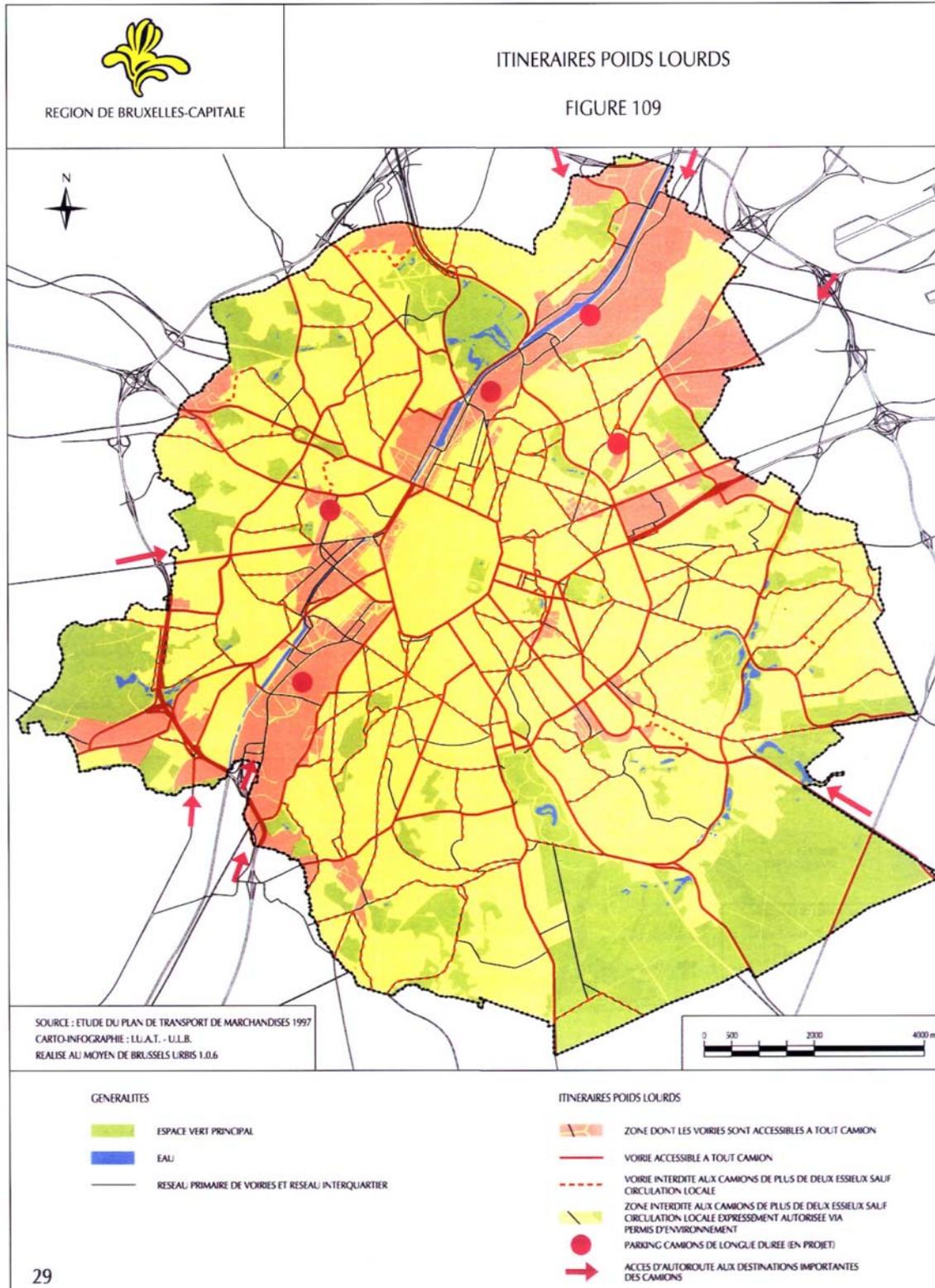
Les solutions apportées concilieront les besoins des résidents avec ceux requis par les activités économiques (meilleure rotation,...).

2.8.2.6 LES POIDS LOURDS

Dans le cadre du PRD, la Région envisage de concentrer la circulation des poids lourds sur le réseau principal, de la réglementer strictement sur le réseau interquartier et de l'interdire, sauf dérogation, dans le réseau de quartier. Des parkings pour poids lourds et camions seraient aménagés hors voirie, pour éviter leur stationnement dans les quartiers résidentiels et les nuisances qui en découlent.

La Commune partage ces principes généraux. Elle apprécie en particulier que dans le PRD définitif, contrairement au projet de 2001, l'accès des camions ne soit plus possible partout dans le Molenbeek Historique (figure 109) Un parking de longue durée reste cependant prévu dans les intentions régionale, sur une partie du site de la gare de l'Ouest. La Commune s'oppose à la présence d'un tel parking à cet endroit. En effet, un tel projet n'est pas compatible avec les développements prévus pour ce site, tels que décrits en 2.9.1. Une alternative de localisation devrait être envisagée par la Région en collaboration avec les Communes, là où le développement d'activités logistiques est le plus vraisemblable.

Dans le cadre du PCM la Commune étudiera la mise en oeuvre de cette réduction du nombre de voiries locales ou interquartiers accessible aux poids lourds. Une vérification se fera en fonction des caractéristiques des voiries, des activités économiques observées et de la reconversion potentielle du patrimoine industriel vacant (nouvelles activités économiques, autres affectations,...) Cette démarche impliquera une collaboration de la SDRB qui a une expertise en la matière.



2.8.3 LES CARTES 2.8A, 2.8B ET 2.8C RELATIVES AUX DEPLACEMENTS.

La carte 2.8a « déplacements - circulation piétonne et cycliste : projets et mesures »

Le contenu de la carte est décrit en 2.8.2.1 et en 2.8.2.2.

La carte 2.8b «déplacements - transports en commun : projets et mesures »

Le contenu de la carte est décrit en 2.8.2.3. On y voit l'importance future de la gare de l'Ouest, destinée à devenir « le » pôle multimodal de l'ouest de la Région.

La carte 2.8c «déplacements – circulation automobile : projets et mesures »

Le contenu de la carte est décrit en 2.8.2.4 et en 2.8.2.5.

Complémentairement au réseau régional et interquartier repris du PRD, des collecteurs de quartier sont proposés, ils seront à vérifier dans le cadre du PCM. La carte montre aussi les zones à problème en matière de stationnement.

Le PCM définira les moyens techniques nécessaires pour faire en sorte que les collecteurs de quartiers ne jouent pas le rôle dévolu aux voiries interquartiers, tout en prenant en compte l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun qui les empruntent.

2.9 POLITIQUE DE PRISE EN COMPTE DES FONCTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

En ce qui concerne plus particulièrement l'aménagement du territoire, trois sites retiendront l'attention. Après les avoir prévus en ZIR (ou ZIRAD) au travers du PRAS, le nouveau PRD les inclus dans des périmètres plus vastes - les zones leviers – pour lesquels des schémas directeurs sont à développer, avant confirmation réglementaire des affectations par le biais de PPAS.

Par ailleurs, en matière de relation nord – sud, une attention particulière est accordée au jumelage avec Oujda.

2.9.1 SITE DE LA GARE DE L'OUEST

Le pôle de développement qui se constituera autour de la gare de l'Ouest dépend d'un ensemble de facteurs qui dépassent la seule Commune. Le PRAS prévoit certes un cadre programmatique assez général (ZIR n°3) avec un pôle administratif de rééquilibrage entre l'est et l'ouest du canal, du logement, et une volonté de créer un lien entre les deux Molenbeek. On y ajoutera les problématiques TGV et RER, sans oublier le métro. Nous avons vu que le passage éventuel de trains TGV n'est plus d'actualité, au vu des résultats d'une étude récente relative au développement d'un second terminal TGV. En tout état de cause, la Commune marque son opposition à cette hypothèse « TGV » qui ne pourrait qu'entraver la desserte RER envisagée. L'augmentation éventuelle du trafic ferroviaire devra faire l'objet d'une étude prévisionnelle globale afin de limiter les incidences sur l'environnement urbain et de permettre un développement optimal du site.

Les chapitres précédents montrent que la Commune veut enrichir programme de la ZIR par des équipements communaux.

- L'insertion du site de la gare de l'Ouest dans le **contexte communal** implique une relation visible aux chaussées de Ninove et de Gand, ainsi que l'établissement d'une continuité urbaine entre le boulevard Machtens et la place de l'Ouest. Cet espace doit devenir non seulement une liaison entre le Molenbeek Historique et le Nouveau Molenbeek, mais avant tout un interface entre les deux parties de la Commune.
- L'insertion dans le **contexte supra communal** implique qu'une continuité soit assurée, vers deux lieux métropolitains : la gare du Midi au sud (est) et le boulevard Léopold II au nord. C'est dire l'importance d'une collaboration intercommunale.

La gare de l'Ouest, chaussée de Ninove, doit devenir de façon lisible sur le territoire, le pôle « transports publics » de l'ouest de la Région.

2.9.2 TOUR ET TAXIS

La réaffectation du site Tour et Taxis est décisif pour l'avenir du quartier Maritime. Elle reste à définir (activités économiques, Centre de la Mobilité, Musée de l'Immigration, Cité des Sciences et de la Connaissance,...), après l'abandon du projet Music City. La Région y a défini une ZIR 6 au PRAS en 2001 et inscrit l'ensemble dans la zone levier n° 5 au PRD en 2002. Le programme de la ZIR a été précisé par l'arrêté du Gouvernement du 16 janvier 2003. Mais il ne s'agit encore là que d'un cadrage de principe, porteur de projets dont la faisabilité reste à étudier.

Au centre du site et limitrophe au Quartier Maritime est projetée la réalisation d'un vaste parc public d'au moins quatre ha, dont trois doivent être d'un seul tenant. La Commune sera attentive à ce que ce **parc régional** prévu au PRAS :

- soit aisément accessible depuis le Quartier Maritime, qui manque cruellement d'espaces publics de proximité ;
- réponde aux besoins de ses habitants.

Concernant les autres affectations du site, la Commune sera attentive :

- à la mixité sociale à prévoir en matière de logements à construire sur le site ;
- aux complémentarités qui pourraient se développer (horeca, sous-traitance et filières économiques, clauses sociales,...) ;
- aux possibilités d'emplois pour les Molenbeekois ;
- à la prise en charge par la Région des retombées négatives qui pourraient survenir, en particulier en matière de sécurité.

La participation de la Commune au comité accompagnant l'élaboration du PPAS, par la Ville de Bruxelles, permettra de défendre le point de vue molenbeekois.

Le Quartier Nord, c'est aussi parler de l'avenir de tout l'espace compris entre le canal et la gare du Nord (ZIR 1 et 2). Molenbeek se doit d'être en contact direct avec les activités qui s'y développeront. La création d'une **liaison Picard Bolivar** est importante pour le développement du Quartier Maritime.

2.9.3 LE JUMELAGE OUJDA - MOLENBEEK

En matière de relation nord – sud, l'action communale s'inscrit prioritairement dans le cadre du jumelage entre Oujda, la marocaine, et Molenbeek, la bruxelloise.

La région de Oujda est le lieu d'origine de nombreux molenbeekois d'origine marocaine. C'est à leur demande que le projet de jumelage s'est concrétisé début 2002. Afin d'en gérer la concrétisation, l'ASBL « Molenbeek - Oujda » a été mise en place.

Au-delà des traditionnels échanges, le jumelage implique les mandataires municipaux, les fonctionnaires, les membres de l'ASBL ainsi que les citoyens des deux entités. Et ce, dans des projets de soutien aux bibliothèques ou hôpitaux, de collaborations scientifiques, culturelle et sportive, de renforcement de l'égalité entre citoyens, d'émancipation de la femme, de développement économique et d'environnement.

L'action vise à dépasser les conflits et les méfiances entre des cultures à la fois très différentes et très proches. Rappelons que la création de la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale, évoquée par ailleurs, s'inscrit dans la même démarche.

2.10 POLITIQUE DE GESTION PUBLIQUE

2.10.1 POLITIQUE FISCALE ET FINANCIERE

Le niveau de revenu des Molenbeekois est un des plus bas de la Région et de ce fait ne permet pas une contribution significative de l'IPP au budget communal. Un quart de la population vit de revenus de substitution ; la première conséquence en est l'augmentation des dépenses du CPAS dont le déficit est à charge du budget communal.

La création de la zone de police s'accompagne aussi de surcoûts importants par rapport aux prévisions du Fédéral que Molenbeek, à défaut d'une autre solution, doit prendre en charge dans l'urgence.

Par ailleurs la solidarité entre les communes, au niveau de la répartition de la dotation régionale, reste insuffisante.

Afin de pouvoir financer de nouvelles politiques, la Commune poursuivra sa politique de recours aux subsides régionaux, fédéraux et européens (contrats de quartier, plans zone 30, URBAN, Objectif 2, Programme Grandes Villes,...) et développera des partenariats public – privé. A cette fin, le rôle du Service des Projets Subsidiés sera renforcé.

En matière d'aides fédérales (via la Région), peut être faudrait-il que l'Accord de Coopération État - Région puisse distinguer :

- les interventions liées au rôle de capitale (ceinture Ouest, contribution aux contrats de quartier,...);
- les interventions de réparation destinées à effacer les cicatrices laissées par les grands travaux du passé comme le métro et la place des Etangs Noirs, ...

... et se traduise par une adaptation des budgets.

2.10.2 POLITIQUE FONCIERE ET IMMOBILIERE

La maîtrise du foncier et de l'immobilier public est avant tout un outil au service des politiques décrites par ailleurs.

Ainsi, la mise en œuvre des contrats de quartier permet et permettra de mettre à disposition des molenbeekois des logements communaux loués aux conditions du logement social ainsi que les équipements de proximité nécessaires pour la vie des quartiers.

La création d'équipements de proximité, comme les maisons de quartiers, sera poursuivie en particulier au travers des sources de financement extra communales citées plus haut.

La rénovation de l'ancienne usine AJJA est un premier pas dans la rationalisation de l'implantation de services d'aide aux personnes de niveau communal.

Le CPAS quant à lui bénéficie de locaux entièrement réaménagés rue Vandenpeereboom, 14.

2.10.3 POLITIQUE D'ORGANISATION DES SERVICES COMMUNAUX

La Commune dispose d'un potentiel limité en matière de ressources humaines qu'il importe de valoriser et de dynamiser afin de résoudre certains problèmes d'organisation. Un effort important a été réalisé en matière d'informatisation des services.

L'administration recherchera une plus grande optimisation de son fonctionnement, l'habitant devant être un « client » avant d'être un administré.

L'administration mettra en œuvre sa mission et sa vision par une stratégie claire, orientée vers les parties prenantes (tous ceux qui sont concernés par les activités de l'administration, les clients / citoyens, le personnel, les autorités fédérales et régionales,...). Cette stratégie sera soutenue par des politiques, des plans, des objectifs et des processus appropriés.

La gestion des ressources humaines s'aligne sur la politique, la stratégie et la structure de l'administration. Le recrutement et les plans de carrière sont gérés en ayant comme valeur l'égalité de traitement et l'égalité des chances. Il faut développer les aptitudes et doter les agents de nouvelles compétences.

Pour ce faire, l'administration a été réorganisée en cinq directions :

- 1^{ère} direction : organisation logistique / finances ;
- 2^{ème} direction : démographie (population, élections, casier judiciaire, milice, étrangers) ;
- 3^{ème} direction : infrastructure (urbanisme et permis d'environnement, mobilité ; travaux publics; ateliers, plantations et propreté publique ; projets subsidiés : politique grandes villes, contrats de quartiers, objectif II) ;
- 4^{ème} direction : éducation / culture / affaires sociales / sports / jeunesse / propriétés communales ;
- 5^{ème} direction : prévention (CLES et contrats de sécurité, gardiens de parcs et sécurisation des écoles).

2.10.4 POLITIQUE DES RELATIONS ENTRE LA COMMUNE ET LA POPULATION

Ces relations s'envisagent sous plusieurs points :

- les services à la population (heures d'ouverture, qualité, proximité, accessibilité PMR);
- l'écoute du monde associatif;
- la communication communale.

Ces points renvoient à la communication.

2.10.4.1 LES SERVICES A LA POPULATION

En matière de gestion de temps et afin d'assurer une meilleure relation client - service, les Services communaux ouverts au public ont des heures d'ouverture décalées certains jours de la semaine. Un groupe de travail est mis sur pied afin de faire des propositions concrètes de simplification de la délivrance de certains documents administratifs, en particulier au travers du site Internet communal.¹⁷

Les services administratifs sont accessibles au public à la Maison communale. Il y manque cependant un lieu d'accueil permettant au citoyen de trouver les informations de base nécessaires avant d'accéder aux différents services.

Parmi les infrastructures offertes citons aussi les maisons de quartiers et dienstcentra dont le réseau se développe, notamment au travers des différents contrats programmes.

2.10.4.2 L'ECOUTE DES CITOYENS ET DU MONDE ASSOCIATIF

L'écoute se fait et se continuera au travers de différents organes comme la Commission consultative des Classes Moyennes, le Comité consultatif de la Mobilité (au moins pour la durée de l'élaboration du PCM), les commissions locales de développement intégré (CLDI) et les assemblées générales (AG)

¹⁷ <http://www.molenbeek.irisnet.be/>

des contrats de quartiers, les Groupes de Planification Sociales (GPS), les réunions publiques sur des objets spécifiques, les Conseils de Participation des écoles,...

2.10.4.3 LA COMMUNICATION COMMUNALE

2.10.4.3.1 Le journal et le site communal

Même si l'information à caractère communal existe sur Télé-Bruxelles, TV-Brussel, Bruxelles-Capitale, etc.; ces médias mettent avant tout en évidence les enjeux d'échelle régionale. En l'absence d'une présence communale explicite sur ces médias, impensable vu leur aire d'audience, la Commune a développé significativement le média le plus accessible à son échelle : un journal communal.

Celui-ci, "**Molenbeek Info**", est le moyen privilégié d'expression de la Commune. Suite à sa refonte, il est devenu l'occasion d'échanges entre la Commune, les citoyens et l'ensemble des intervenants, pour accompagner les différents projets en cours (urbains, sociaux, travaux, ...); il permet de valoriser davantage le travail effectué par les différents acteurs locaux.

Le site Internet communal est en plein développement depuis 2002. Outre l'information de base, il s'enrichira par la possibilité de demander des documents administratifs.

Toujours pour améliorer la communication entre la Commune et les habitants, des supports d'affichage seront implantés sur l'espace public, via le contrat relatif au mobilier urbain.

2.10.4.3.2 L'accueil des nouveaux habitants

Quand un nouvel habitant vient s'inscrire dans la Commune, il n'a souvent de celle-ci qu'une image stéréotypée. Un dossier d'accueil bilingue, comprenant la liste des Services communaux, le guide communal de l'environnement ainsi que le répertoire des activités locales doit pouvoir lui être communiqué, afin de hâter son intégration. L'actualisation du guide bilingue "Le Guide de l'Habitant" s'inscrit dans cette démarche.

Dans le même esprit, le Collège compte dans un proche avenir organiser périodiquement des réunions conviviales d'accueil des nouveaux habitants inscrits aux registres de la Population et des Etrangers.

2.10.5 POLITIQUE DE SECURITE ET DE PREVENTION DES RISQUES POUR LES BIENS ET LES PERSONNES

Voir les chapitres "Sécurité et prévention", "Logements", "Déplacements", ...

2.10.6 POLITIQUE DE REGLEMENTATIONS GENERALES (REGLEMENT COMMUNAL D'URBANISME, REGLEMENT DE POLICE, ...)

Une attention particulière sera apportée au respect des règles et obligations mutuelles nécessaires pour une vie en commun, respectueuse de chacun, en un mot le civisme. Parmi les mesures à développer, en particulier avec la Zone de police, citons :

- l'amélioration du respect des règles de circulation et du stationnement;
- le ravalement des façades, tout au moins le long des espaces structurants;
- la publicité des chantiers;
- l'amélioration des trottoirs;
- etc.

Le Conseil communal a adopté, en mars 2003, un nouveau Règlement de police, qui prévoit des amendes administratives.

Des règlements zonés, en matière de protection du patrimoine, seront établis.

2.10.7 POLITIQUE DE CONCERTATION AVEC LES GRANDS ACTEURS URBAINS ET LES COMMUNES LIMITROPHES

Outre la nécessaire collaboration avec les communes voisines pour gérer un tissu urbain commun, une attention particulière sera accordée à la collaboration avec la Région et les différents acteurs susceptibles de contribuer au financement d'opérations. L'absence d'une solidarité satisfaisante entre communes riches et pauvres et entre les différents niveaux de pouvoirs ne permet en effet pas à la Commune de mener des politiques entièrement autonomes.

D'une façon plus générale, c'est la gestion des limites communales qui doit être mieux assumée. Des rectifications localisées doivent être étudiées, pour mieux s'adapter au parcellaire existant.

En matière de grands projets urbains :

- le développement d'un pôle d'activités autour du site de la gare de l'Ouest (logements, bureaux, commerces, équipements collectifs, espace vert, ..) concerne aussi la commune d'Anderlecht. Il doit prendre en compte le RER et le bouclage de la ligne 2 de métro, outre les fonction nécessaires pour assurer le rôle interface entre le Molenbeek Historique et le Nouveau Molenbeek : les autres intervenants privilégiés seront donc la STIB, la SNCB¹⁸ et la Région. Celle-ci a situé ce site en ZIR (PRAS) comprise dans la zone levier n° 14 (PRD), définissant ainsi une procédure d'élaboration comprenant un schéma directeur suivi d'un ou plusieurs PPAS. L'accord de coopération Etat – Région (avenant n°7, I.9) prévoit la prise en charge de l'étude de la faisabilité du pôle multimodal de la gare de l'Ouest. Le mode de financement de la mise en œuvre du futur projet reste cependant à définir ;
- l'aménagement des berges du canal (promenade), surtout pour la partie limitrophe au Pentagone, est essentielle pour l'ouverture de Molenbeek et la revitalisation des quartiers anciens, cloisonnés entre la ligne 28 et la voie d'eau. L'aménagement doit concilier le rôle de promenade et les différents modes de déplacements, tout en créant une continuité du tissu urbain entre le Pentagone et le Molenbeek Historique. Ce dernier aspect doit s'accompagner de la création de passerelles piétonnes. La conception générale et le financement de l'opération s'effectueront dans le cadre de l'Accord de Coopération Etat – Région. La définition du projet implique une concertation avec Bruxelles-Ville et la Région ;
- les projets sur Tour et Taxis, site entièrement situé sur Bruxelles-Ville, concernent directement le quartier Maritime et la Commune devrait en tirer le maximum d'avantages aux plans socio-économiques et environnementaux. Le quartier se caractérise par un déficit important en matière d'espaces publics (parc,...). Diverses études, depuis celle qui a accompagné l'élaboration des PPAS du boulevard Léopold II en 1990-1991 jusque celle menée par PLANNING pour compte de l'IBGE en 2002, montrent la nécessité d'un parc régional d'une taille de 6 à 7 ha. Le programme de la ZIR 6 du PRAS a été complété par un arrêté du Gouvernement qui prévoit une superficie minima de trois ha d'un seul tenant pour ce parc, devra donc être traduit en conséquence.
- sur le plan de la police et de la sécurité, Molenbeek maintient ses exigences, en prévision des projets sur Tour et Taxis.
- le développement du Quartier Nord comportera différents centres d'intérêt qui doivent être accessibles aisément depuis le territoire communal; la Commune n'exclut pas la création d'une passerelle piétonne, cycliste et transports en commun sur l'axe régional Picard – Bolivar par la Région. (Passerelle à réaliser dans le cadre de l'Accord de coopération)

¹⁸ Lorsque nous parlons de la SNCB, nous faisons aussi référence, implicitement, à TUC RAIL (études techniques), EUROSTATION (bras immobilier) et IMMOBILIERE TGV (bras financier).

En matière de rénovation urbaine :

- Les événements de Cureghem ont confirmé la nécessaire et indispensable collaboration à établir en ce qui concerne des zones comme celles qui comprennent et prolongent les contrats de quartier de Molenbeek, c'est-à-dire :
 - vers le nord-est, le contrat de quartier Harmonie - boulevard d'Anvers à Bruxelles-Nord ;
 - au sud, Cureghem et le contrat de quartier Chimiste à Anderlecht ;
 - et vers le nord, où le contrat de quartier « Maritime » créera une articulation avec le site de Tour et Taxis décrit par ailleurs.

- Le contrôle des activités des zones industrielles jouxtant le canal, et du quartier Heyvaert plus particulièrement (activités souvent à caractère illégal, nuisances, pollutions, images négatives des quartiers) se développe avec la commune d'Anderlecht. (Collaboration insatisfaisante à ce jour) Une Cellule Garages (4 personnes) a vu le jour le 1^{er} octobre 2001 pour travailler sur la problématique environnementale du Quartier d'Initiatives Birmingham et plus précisément sur la gestion des dépôts de véhicules et garages.

Attentive à une approche transversale de la problématique, la Cellule travaille en étroite collaboration non seulement avec le Service des Permis d'Environnement de la commune, l'autorité habilitée à délivrer les permis de Classe 2 (dépôt de moins de 50 véhicules), mais aussi avec l'IBGE, responsable de la délivrance et du contrôle des permis de Classe 1B (dépôt de plus de 50 véhicules). La Cellule rend compte également de ses constatations à la cellule « Lois spécifiques » de la Police et, lorsque la voie répressive est entamée, participe à la constitution des dossiers pour la division ECOSOC, en charge des poursuites en matière environnementale au Parquet de Bruxelles.

Depuis sa création en 2001, la Cellule Garages a contribué à la régularisation graduelle des exploitants qui ne disposaient pas de permis d'environnement dans le Quartier d'Initiatives Birmingham. Elle a permis la fermeture de 23 des 46 établissements présents.¹⁹ (10 fermés par la police, 9 départs volontaires, 4 refus de permis d'urbanisme) Par ailleurs, la Commune a enregistré une nette augmentation des demandes de permis dans les autres quartiers. En effet l'information, la sensibilisation et la répression en matière de permis d'environnement a touché indirectement les autres quartiers, si bien qu'aujourd'hui les actions de la Cellule ont des retombées positives sur l'ensemble du territoire. Les actions conjuguées de la Cellule, de la Police et des autres services (ONSS, Office des Étrangers, Service de la TVA, ...) ont permis incontestablement de réduire au maximum l'activité illégale dans le Quartier d'Initiatives Birmingham.

La délivrance ou non de permis d'urbanisme a aussi joué un rôle efficace, dans la mesure où certaines activités qui se faisaient en contradiction avec les affectations prévues au PRAS ou contraires au bon aménagement des lieux, n'ont pu se poursuivre.

Le constat est donc positif, les principaux objectifs fixés ont été atteints. Les résultats obtenus et l'expérience acquise sont et seront valorisés dans le cadre du Contrat de quartier Heyvaert, où existent plus de 100 établissements.

Complémentairement, la taxe communale sur les entreprises liées principalement au commerce de véhicules d'occasion destinés à la vente en Belgique ou à l'exportation a été renforcée en 2002.

- La prolongation des parcours de quartier intercommunaux doit aussi permettre de meilleurs liens entre quartiers aujourd'hui séparés :
 - depuis la place de la Duchesse vers Cureghem, les outils et acteurs concernés étant : les contrats de quartier Heyvaert et Chimiste avec Anderlecht, Région (AED) pour l'aménagement des abords du canal et la rénovation, à terme, de la passerelle entre les rues de la Princesse et de Gosselies ;
 - depuis la gare de l'Ouest jusqu'au Pentagone : améliorer en particulier la liaison piétonne – cycliste autour de la porte de Ninove et prolonger le parcours par la rue des Fabriques, les

¹⁹ Texte de la conférence de presse communale du mercredi 3 décembre 2003 relative à la « cellule garages »

acteurs et moyens concerné étant la Ville de Bruxelles, l'AED (ICR n°7), l'IBGE (parc), l'Etat et la Région dans le cadre de l'accord de coopération.

En matière de logement :

La Commune doit pouvoir maintenir du logement accessible à toutes les couches de la population.

- La poursuite des contrats de quartiers s'inscrit dans la volonté communale de constituer un patrimoine de logements modernes à caractère social, en collaboration avec la Région.
- En ce qui concerne le logement social proprement dit, complémentirement à la poursuite de la rénovation du patrimoine existant, la reprise de la construction de logements neufs (comprenant du logement destiné aux grandes familles) sous forme de petites entités par le Logement Molenbeekois doit être envisagée, en collaboration avec la SLRB et la Région.
- Concernant le logement moyen, la collaboration avec la SDRB sera poursuivie : achèvement de Rive Gauche avec des unifamiliales, nouvelles opérations à définir dans le Molenbeek Historique mais aussi, éventuellement, dans le Nouveau Molenbeek.

En matière de développement commercial :

Il importe de créer un lien et une dynamique entre le noyau commercial de la chaussée de Gand et la dynamique observée rue Dansaert, dans le Pentagone. Outre la Commune, les acteurs concernés sont l'ASBL « revitaliser le quartier commerçant Molenbeek Center Shopping », l'association des commerçants de la rue Dansaert et la Ville de Bruxelles.

Pour la chaussée de Ninove, à partir de la gare de l'Ouest, c'est avec Anderlecht qu'une collaboration doit s'établir pour bénéficier au mieux des retombées du développement du pôle multimodal.

En matière de réseaux techniques :

L'aménagement de l'espace public est souvent gêné par la méconnaissance de l'occupation du sous-sol par les différents concessionnaires qui par ailleurs agissent encore toujours de façon trop dispersée. Le "Code de bonne pratique pour le placement de conduites d'utilité publique" en Région de Bruxelles-Capitale devra être de stricte application.

Les 19 communes de la Région ont uni leurs efforts en matière d'égouttage public et de gestion des eaux pluviales en créant mi-2001 l'Intercommunale Bruxelloise d'Assainissement (IBrA). Cette nouvelle intercommunale assure 5 services : la gestion des bassins d'orage et collecteurs, la surveillance du réseau d'égouttage, la gestion hydraulique du dit réseau ainsi que des eaux pluviales et de ruissellement, l'exploitation du réseau d'égouttage, sa gestion intégrée. La Commune, qui a souscrit aux 5 services, constate malheureusement que ces missions déléguées ne sont pas encore remplies de façon satisfaisante et efficace. (Inondations, dératissage, ...)

En matière de mobilité :

Le trafic des navetteurs implique une collaboration avec les communes limitrophes dont Dilbeek, lieux d'origine directs ou indirects, et Bruxelles-Ville, point de chute de la plupart d'entre eux.

En matière de transports publics :

L'amélioration du fonctionnement des transports publics implique qu'un certain nombre de principes soient respectés en matière de gestion ou d'aménagement de l'espace public. Ce texte peut, en l'état, faire l'objet d'un accord de coopération Molenbeek - STIB, accord qui devra s'étendre à la SNCB.

De fait, l'aménagement du futur RER, même si sa réalisation n'est pas pour demain, pourrait se traduire par des haltes sur le territoire communal qui impliqueront des aménagements parfois importants, vu la longueur des quais nécessaires. La collaboration de la SNCB pour l'aménagement du site de la gare de l'Ouest est essentielle à la réussite du projet. Un travail préparatoire entre services techniques de la SNCB, de l'AED et de la Commune s'impose.

En matière de voiries

La rénovation et l'entretien de voiries communales situées en limite de Molenbeek implique une coordination avec les communes voisines, comme par exemple Koekelberg avec la chaussée de Jette.

En ce qui concerne les voiries régionales, la Commune demande à la Région qu'une plus grande attention soit accordée à l'entretien et à la sécurité. (par exemple la peinture régulière des passages pour piétons)

En matière sociale et culturelle :

En matière de politique sociale et d'enseignement, c'est avec les Communautés qu'un dialogue constructif doit s'approfondir.

Il en va de même concernant la politique culturelle.

Depuis 2002, la Commune est membre de la scl « Intercommunale d'Inhumation » qui a créé, au sein du cimetière de Schaerbeek, un cimetière multiconfessionnel répondant aux critères prescrits par certaines religions et offrant aux diverses communautés religieuses les services que leurs croyances imposent.

Résumé des principaux problèmes à traiter avec les autres acteurs publics

Institutions	Principaux problèmes à traiter
Gouvernement fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalisation des quartiers défavorisés
SNCB	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement du site de la Gare de l'Ouest • Réalisation du RER • Réduction des nuisances et intégration paysagère de l'emprise ferrée
Gouvernement régional	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du RER • Cohabitation du quartier Maritime et de T&T • Aménagement de la promenade des berges du canal • Aménagement des espaces structurants, prioritaires ou non • Réalisation du maillage vert et de la Promenade verte régionale
Pararégionaux <ul style="list-style-type: none"> • STIB • IBGE • SDRB 	<ul style="list-style-type: none"> • Politique de vitesse commerciale (VICOM) • Réalisation du RER • Aménagement du site de la Gare de l'Ouest • Bouclage de la ligne de métro n°2 • Réalisation du maillage vert • Gestion des déchets • Nouvelles opérations de logements moyens en accession (partenariat) • Poursuite de Rive Gauche • Gare de l'Ouest • Revitalisation économique (Heyvaert) • Programme de logements moyens / sociaux sur Tour et Taxis
Communautés	<ul style="list-style-type: none"> • Politique sociale, formation, enseignement,... • Revitalisation des quartiers défavorisés
Communes limitrophes <ul style="list-style-type: none"> • Anderlecht • Bruxelles-Ville • toutes communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des zones industrielles le long du canal (et du quartier Heyvaert en particulier) • Activités du pôle de la Gare de l'Ouest • Aménagement de la Petite Ceinture • Cohabitation du quartier Maritime et de T&T • Aménagement de la promenade des berges du canal et de la Petite Ceinture • Aménagement de la Porte de Ninove • Schémas ou plans de mobilité • Maillage vert • VRD (en particulier les égouts, au travers de l'IBrA) • Gestion de l'intercommunale d'inhumation
Zone de police	<ul style="list-style-type: none"> • Formes de collaboration
Concessionnaires réseaux <ul style="list-style-type: none"> • général • eau, gaz, électricité • télédistribution 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du "Code de bonne pratique pour le placement de conduites d'utilité publique en RBC" • Cadastre du sous-sol • Primes de raccordement au réseau de gaz • chaînes TV étrangères • Distribution de la première chaîne TV des pays membres de l'UE

2.11 POLITIQUES DE LUTTE CONTRE LES EXCLUSIONS

La lutte contre toutes les formes d'exclusion devient un thème majeur des plans de développement urbain, en Europe occidentale. Cette lutte implique la mise en œuvre de politiques sectorielles. Ce chapitre reprend un certain nombre de points précis en la matière. Proche de la population, la Commune est le lieu privilégié de cette lutte contre toutes les formes d'exclusions, qui doit s'entendre également dans un cadre d'éducation à la citoyenneté responsable.

2.11.1 LA LUTTE CONTRE LE RACISME

Si l'État fédéral, les Communautés et la Région ont leurs compétences et leurs politiques propres dans ce domaine sensible, la Commune garde néanmoins un rôle majeur dans la lutte contre le racisme, que ce soit par ses politiques générales en matière d'éducation, de culture, de sport, de logement et autres. Mais, c'est peut-être par les politiques développées ci-après que la Commune peut montrer de façon active et complémentaire avec des politiques développées à d'autres niveaux, sa volonté d'éradiquer les germes de la destruction de la démocratie.

Le jumelage avec Oujda s'inscrit dans cette démarche.

Enfin, dans le cadre de la Politique des Grandes Villes, la Commune a demandé et obtenu des moyens, notamment en matière d'accueil pour les primo arrivants (SAMPA), pour la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale, etc.

2.11.2 LE SOCIAL

L'action sociale à Molenbeek fait l'objet d'une collaboration active entre l'échevinat des Affaires sociales, les services communaux de la CLES (Cellule de Lutte contre l'Exclusion Sociale) et de l'AMIS (Association Molenbeekoise d'Insertion Socioprofessionnelle) et le CPAS initiée conjointement par la Commune et le CPAS. Chacun de ces acteurs couvre un champ spécifique : si l'échevinat des Affaires Sociales qui a en charge la petite enfance, la famille les seniors et les personnes handicapées, est partenaire en matière sociale, le CPAS conserve un rôle clé avec l'explosion des demandes d'aides sociales, l'AMIS constitue l'organisme le plus actif en matière d'emploi et d'insertion professionnelle, tandis que la CLES, dont l'importance et le nombre de missions ne cessent d'augmenter, oeuvre avant tout pour l'intégration et la cohabitation des différentes communautés locales. En outre, La CLES est chargée de coordonner la politique de prévention et d'action sociale sur la Commune.

Il est nécessaire que ces acteurs développent davantage les partenariats déjà en cours avec le secteur associatif, de façon à renforcer des actions coordonnées et diversifiées. En effet, les nombreuses associations molenbeekoises recèlent une "culture" locale importante, en contact direct avec les habitants. Les Groupes de planification sociale, qui réunissent l'ensemble des acteurs sociaux intéressés, conservent en ce domaine un rôle essentiel.

L'échevinat des affaires sociales continuera à mener et tentera de développer ses politiques en faveur des Seniors en veillant à :

- maintenir et amplifier le service de « télé-assistance » qui permet une autonomie plus durable et plus sécurisante à domicile ;

- maintenir l'organisation d'activités festives au printemps et en hiver. L'organisation de ses activités participe à briser une solitude parfois lourde à vivre ;
- maintenir l'organisation de l'excursion automnale tout en prenant mieux en compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- créer des activités intergénérationnelles entre les Seniors et le monde de la petite enfance (ex. organisation de visites des petits fréquentant les crèches dans les homes ; organisation d'une rencontre commune lors de la fête des grands-parents, etc ...) ;
- systématiser le « carnet de santé » contenant des informations médicales, précieuses en cas d'intervention d'urgence.

En matière de « Droit à l'Intégration Sociale » (DIS), il ne semble pas y avoir de solution miracle, les critères d'octroi étant définis par l'Etat Fédéral. La charge que représente l'augmentation continue des dépenses sociales (allocations et interventions) devrait être allégé par une nouvelle répartition du Fonds spécial de l'aide sociale au profit des communes de Première couronne.

Enfin, la mise en oeuvre d'un certain nombre de mesures à l'initiative de la Région devrait permettre de renforcer le travail du CPAS de Molenbeek dans sa lutte contre la pauvreté :

- le projet de réforme sur la tutelle des CPAS bruxellois (allègement, simplification et modernisation informatique) a été voté en commission et doit être voté prochainement au Parlement ;
- la nouvelle comptabilité des CPAS est appliquée pour l'ensemble des CPAS depuis le 1^{er} janvier 1998, mais en cette matière, le CPAS de Molenbeek avait été sélectionné « CPAS pilote » avant la mise en application de la réforme. De ce fait, cette nouvelle comptabilité est appliquée à Molenbeek depuis 1995 ;
- la médiation des dettes organisée par la loi Vandelanotte d'octobre 2002 accorde des subsides supplémentaires aux CPAS. A Molenbeek, les effets de celle-ci permettront d'étendre graduellement le recrutement de travailleurs sociaux en médiation de dettes de 2 à 8. Ces acteurs locaux en médiation de dettes seront installés dans les nouveaux locaux sis rue des Ateliers ;
- en ce qui concerne l'harmonisation entre les CPAS, la conférence des Présidents et Secrétaires régionaux essaie d'harmoniser les pratiques entre les CPAS tout en sauvegardant des spécificités locales de l'action des CPAS.

En conclusion, les instances communales considèrent que l'insertion socioprofessionnelle demeure un élément fondamental de tout travail de prévention et de lutte contre l'exclusion sociale.

C'est pourquoi, l'action de la Commune dans ce domaine sera importante malgré les possibilités réduites que lui offrent des compétences limitées et le contexte socio-économique actuel. Une Bourse de l'emploi annuelle a été mise en place depuis mars 2002 et a rencontré un grand succès. L'objectif général de cette politique est de donner à chaque habitant de Molenbeek une chance égale d'accéder à un véritable emploi. Dans ce cadre général, la Maison de l'Emploi générera des synergies et des complémentarités entre les acteurs du monde de l'insertion professionnelle, les demandeurs d'emplois, les travailleurs et les employeurs locaux. Les politiques visant l'insertion professionnelle ne seraient cependant pas complètes si elles ne s'accompagnaient d'une volonté politique de favoriser le développement de l'emploi, notamment l'emploi local. C'est dans ce cadre notamment que les rencontres entre acteurs de l'insertion socio-professionnelle, professeurs et employeurs potentiels, ont été et continueront d'être organisées.

2.11.3 LA LUTTE CONTRE LA FRAGMENTATION SOCIALE

Dans un domaine plus spécifique et touchant également le CPAS, une réponse cohérente doit être apportée à la lutte contre la fragmentation sociale. Cette fragmentation se marque encore clairement entre le Nouveau Molenbeek et le Molenbeek Historique, malgré une paupérisation qui gagne aujourd'hui les quartiers de l'ouest par le haut de la Commune; soit :

- une fracture territoriale : la ligne 28 illustre bien la fragmentation de la Commune en quartiers qui s'ignorent entre eux. Le Molenbeek Historique hérite d'un enclavement par rapport au reste de la ville et, du point de vue territorial, accumule les signes d'espaces désaffectés;
- la fracture sociale et économique : l'exclusion sociale marque cette même zone, où se concentrent des populations marquées par la "désaffiliation", c'est-à-dire une rupture par rapport au travail et un décrochage par rapport à l'insertion relationnelle. Le quartier qui a connu une disparition sensible ou marquée des activités économiques, semble aujourd'hui retrouver un nouvel essor grâce, notamment, à l'action des noyaux commerciaux et du guichet d'économie locale.

La lutte contre le décrochage scolaire est déjà largement prise en charge par la Commune et le monde associatif, par le biais de diverses activités et d'un accompagnement social des personnes. Même s'il est certain que les problèmes d'emploi et d'exclusion sociale ne peuvent se résoudre qu'au niveau macro-économique, la mise en place d'un dispositif cohérent de lutte contre l'exclusion sociale à Molenbeek doit continuer d'intégrer les éléments suivants :

- une approche intégrée :
 - la globalité;
 - la transversalité et le partenariat;
 - le développement de la concertation;
 - la participation des habitants;
- une approche territorialisée :
 - la dimension quartier;
 - la valorisation des structures et des actions existantes sur le terrain;
- la temporalité.

2.11.4 LA SANTE

En l'absence de compétences spécifiques communales en matière de santé,²⁰ il est partiellement renvoyé aux politiques d'équipement et sociale, ainsi que de sécurité et de prévention, qui comportent des aspects santé.

Aussi la Commune demande aux instances responsables (fédéral, Communautés et Région) de définir avec les acteurs de terrains et les autorités communales des politiques claires en matière de santé, dont l'on sait les relations étroites avec les problèmes sociaux.

L'absence de données communales est désormais palliée au niveau régional. En effet, un Observatoire de la santé s'est mis en place dans la Région²¹ et a publié un "Tableau de bord de la santé" en 2001. Il existe ainsi des approches et des analyses généralistes du problème de la santé dans la Région. Mais, ces approches et analyses ne sont pas détaillées par Commune.

La Commune agit cependant en la matière : lutte contre la toxicomanie, Centre de Santé mentale, programme « Ville en Santé », etc.

²⁰ Ces compétences sont réparties entre le Fédéral, les Communautés et la Région.

²¹ Dépendant de la Commission communautaire commune (CCC).

Elle est aussi attentive aux conditions de salubrité des logements, en l'attente de projets législatifs régionaux en la matière et favorise les produits respectueux de l'environnement.

Complémentairement, la pollution des sols constitue aussi un réel problème ; la Commune demandera à la Région les moyens nécessaires pour compenser les surcoûts liés à la lutte contre celle-ci.

2.11.5 POLITIQUES EN FAVEUR DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Dans la vision globale de la lutte contre toutes les formes d'exclusion, une politique spécifique en faveur des personnes à mobilité réduite s'impose d'autant plus. En effet, il importe de souligner que l'expression "personnes à mobilité réduite" reprend les seniors, les femmes enceintes, les personnes avec landau ainsi que toutes personnes ayant une déficience motrice et qui se déplacent à l'aide d'une aide technique (chaises roulantes, béquilles,...) les personnes ayant des déficiences visuelles ou auditives et les personnes ayant une déficience mentale. C'est dire si tous ont été ou seront concernés.

Dans la ligne de ce qui est prévu par le règlement régional d'urbanisme (RRU), en terme d'objectifs généraux, Molenbeek sera une Commune d'accueil pour les personnes à mobilité réduite (PMR), ses habitants, les personnes qui y travaillent, y étudient, s'y rendent pour leurs loisirs et leurs achats, afin de permettre l'intégration sociale et la vie autonome de tous. Pour cela, il conviendra :

- d'assurer un environnement dans lequel la personne à mobilité réduite peut aménager sa vie à l'égal de toute autre personne;
- d'amplifier l'accès aux « chèvres - taxis » pour les PMR et les Seniors ;
- de continuer à promouvoir des aménagements et des infrastructures qui n'engendrent pas l'exclusion des personnes à mobilité réduite;
- de rendre accessible et adapter des logements, des équipements publics et des transports²², garantissant de la sorte la possibilité de choisir parmi les différentes manières d'étudier, de travailler, de voyager et de participer à l'organisation de la société, en visant l'intégration au sein de la population dans son ensemble.

Ceci permettra une vie autonome basée sur le choix, l'autodétermination, la participation, la responsabilité et la solidarité.

Pour ce faire, à partir du centre de la Commune, un réseau adapté sera accessible aux personnes à mobilité réduite pour relier les activités administratives, commerciales, touristiques et de loisirs, le tout basé sur l'accessibilité des moyens de transports publics, des centres d'information et du stationnement, ainsi que sur l'aménagement des voiries, des trottoirs et des lieux accessibles au public. Dans les zones plus périphériques ce même type d'accessibilité doit être mis en place, notamment et en priorité si ces noyaux sont l'objet d'implantations de logements pour personnes handicapées (homes, logements adaptés).

Les actions prioritaires suivantes ont pu être dégagées :

- instaurer dans le centre un réseau accessible aux personnes à mobilité réduite à partir des lieux les plus fréquentés ;
- coordonner l'accessibilité des trottoirs et des parkings réservés aux personnes handicapées autour des bâtiments ayant réalisé l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- demander à la Région la mise en place d'une coordination transport des personnes à mobilité réduite pour les transports publics, les transports alternatifs et les taxis ;
- développer la politique de stationnement des véhicules des personnes handicapées ;
- réserver un accueil adapté aux personnes en fonction de leur handicap ;

²² En l'absence de compétences communales en la matière, la Commune intervient auprès de la Région pour améliorer les transports publics en faveur des personnes à mobilité réduite.

- sensibiliser les fonctionnaires à la réglementation en vigueur favorisant les personnes handicapées ;
- organiser des conseils, des comités et conseil consultatifs ainsi que des contrôles adéquats, par exemple en matière de stationnement, en collaboration avec la zone de police, afin d'atteindre les objectifs précités. A cet égard, la commune de Molenbeek, s'est déjà dotée d'un comité de mobilité d'étude pour le plan communal en mobilité et complétera son action par la création d'un «conseil consultatif des personnes handicapées ».

2.12 POLITIQUE EN MATIERE DE CULTURE ET DE TOURISME

2.12.1.1 LA DIMENSION METROPOLITAINE

La culture de dimension métropolitaine est de plus en plus présente à Molenbeek; la réouverture de la Raffinerie (Plan K), les projets à développer sur le site de Tour et Taxis au nord et sur le site des anciennes brasseries Belle-Vue au sud, le nouveau Musée bruxellois de l'Industrie et du Travail à La Fonderie, De Bottelarij, la Maison des Cultures et de la Cohésion sociale ainsi que la Fondation Somville à l'Académie de dessin, confirment cette tendance. Le Musée d'Art Spontané est lui aussi très actif.

Le canal devient un lieu d'expression culturelle.

2.12.1.2 LA DIMENSION DE PROXIMITE

L'implantation d'un pôle culturel combiné avec la station de métro - RER sur le site de la gare de l'Ouest serait tout à fait enrichissant pour le développement culturel de Molenbeek.

La communauté flamande a souscrit l'intention de rédiger un plan de gestion afin de mener une politique culturelle qualitative et intégrée, dans laquelle tous les acteurs culturels seront impliqués, harmonisant ainsi leurs méthodes de travail et leur organisation. Un coordinateur de la politique culturelle à plein temps sera engagé. Sa mission consistera en la préparation d'une planification de gestion stratégique en initiant et en stimulant la cohérence entre les divers acteurs concernés, comme le gemeenschapcentrum, la population, les associations et les acteurs culturels privés.

La Commune met à la disposition de ses habitants des lieux culturels de proximité. Le château du Karreveld et la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale remplissent pleinement cette mission pour l'ensemble de la population molenbeekoise.

Ainsi la Commune répond à la fois aux besoins d'une population souvent jeune, qui doit apprendre à investir les lieux culturels dont elle se sent souvent exclue, et à la demande d'habitants qui, disposant de plus en plus de loisirs et n'ayant pas nécessairement des moyens, recherchent des activités d'intérêt culturel.

Enfin et pour reprendre des chapitres précédents, Molenbeek possède des atouts en matière d'implantations culturelles par sa proximité avec le Pentagone; la réaffectation des locaux industriels devrait aller dans ce sens, notamment en privilégiant l'axe culturel qui se met en place le long du canal.

2.12.1.3 LES BIBLIOTHEQUES

Pour la lecture publique francophone, un pas supplémentaire a été fait dans le sens de la reconnaissance d'une des deux bibliothèques communale francophones : un dossier a été remis à la Communauté française afin d'obtenir la reconnaissance de la bibliothèque de la rue des Béguines en tant que bibliothèque locale. Pour répondre aux exigences du décret sur la lecture publique, des aménagements et agrandissements sont à l'étude. La superficie actuelle de 200 m² devrait passer à +/- 500 m².

La bibliothèque néerlandophone « De Boekenmolen » a été reconnue par la Communauté flamande. Celle-ci va subsidier en partie la rénovation d'un bâtiment sis rue du Jardinier afin d'y transférer la bibliothèque néerlandophone. Le permis d'urbanisme a été délivré.

2.12.2 LE TOURISME

Le tourisme de dimension métropolitaine est quasiment inexistant à Molenbeek.. De fait, le développement du tourisme est dépendant d'une revalorisation globale de Molenbeek, qui passe notamment par des quartiers plus conviviaux. La réaffectation de Tour et Taxis, l'aménagement des berges du canal et la mise en valeur du Scheutbos deviendraient ainsi pleinement profitables à la Commune.

La Commune veillera à améliorer les accès à l'Auberge de jeunesse (rue de l'Eléphant); ce type de clientèle est intéressé par les activités socio-culturelles situées le long du canal, la proximité du Pentagone. Avec les projets situés sur Tour et Taxis, le quartier Maritime pourrait également tirer parti de ce centre d'activités.

La mise en valeur des bâtiments historiques et culturels par une signalétique appropriée sera poursuivie.

Dans la Région, 80 % du tourisme est un tourisme d'affaires, mais elle possède de nombreux atouts pour développer un tourisme de loisirs et, pour les valoriser, un plan d'action doit être établi. Ceci alors qu'une demande se fait de plus en plus jour pour un tourisme centré sur l'urbain ("city trip").

2.13 POLITIQUE DE SECURITE ET DE PREVENTION

Les politiques de sécurité et de prévention sont pour l'essentiel des politiques transversales qui concernent, de façon implicite ou explicite, différents chapitres ci-dessus. La sécurité et la prévention en matière de circulation sont ainsi sous-jacents dans la politique des déplacements, comme dans la politique des espaces publics ou celle du maillage vert avec leurs priorités accordées au trafic faible et la modération du trafic automobile. La politique en matière de logement englobe, elle aussi, des dimensions évidentes de sécurité et de prévention, que ce soit en matière de prévention des incendies, de prévention des intoxications au CO, de dimension des logements adaptés aux tailles des familles, etc. Enfin, en matière sociale et de santé, les aspects de prévention sont aussi importants que ceux qui prévalent en matière d'équipements, comme facteurs d'intégration sociale.

2.13.1 LA ZONE DE POLICE

Le 24 mai 1998, l'accord « Octopus » visant à redessiner le paysage policier de la Belgique est signé. Par la loi du 7 décembre 1998, un service de police intégré, structuré à deux niveaux voit le jour. Cette loi est LA référence pour l'organisation de l'ensemble de la réforme organique de la police.

Dans les dispositions liminaires de la loi, l'organisation de la nouvelle police est mentionnée comme suit : « Les services de police sont organisés et structurés à deux niveaux : le niveau fédéral et le niveau local, lesquels assurent ensemble la fonction de police intégrée. Ces niveaux sont autonomes et dépendent d'autorités distinctes. La présente loi organise les liens fonctionnels entre ces deux niveaux. »

Dans notre cas, c'est essentiellement la police locale qui nous intéresse. La loi de 1998 précise que « la police locale assure au niveau local la fonction de police de base, laquelle comprend toutes les missions de police administrative et judiciaire nécessaire à la gestion des événements et phénomènes locaux sur le territoire de la zone de police, de même que l'accomplissement de certaines missions de police à caractère fédéral. »... et cette nouvelle police locale doit être opérationnelle le 1^{er} janvier 2002 au plus tard.

Pour être quelque peu plus concret sur la situation de notre Commune, nous allons découper le présent chapitre comme suit :

- l'organisation politique des nouvelles polices locales ;
- l'organisation policière de notre zone ;
- les financements ;
- les défis pour l'avenir.

2.13.1.1 L'ORGANISATION POLITIQUE DES NOUVELLES POLICES LOCALES

La zone baptisée zone « Bruxelles Ouest » - regroupe les communes du nord-ouest de Bruxelles à savoir Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Jette, Koekelberg et Molenbeek-Saint-Jean. C'est une zone importante, la seconde au niveau de la Région bruxelloise, après celle de Bruxelles-Ville/Ixelles. Elle a une densité démographique particulièrement importante puisqu'elle concerne une population de plus de 165.000 habitants.

Vu l'organisation pluri communale de la zone, la création d'une personnalité juridique propre pour la zone et une gestion financière autonome pour celle-ci, un certain nombre d'organes ont dû être créés pour superviser l'ensemble du fonctionnement de la zone :

- le « Collège de Police » prend en charge la gestion quotidienne du corps et est composé des 5 bourgmestres et du chef de corps ;
- le « Conseil de Police » a dans ses attributions le vote du budget de police, l'engagement du personnel, la passation des marchés publics et bien sûr le contrôle démocratique du fonctionnement de la police dans la zone. Ce Conseil comporte 25 membres issus des conseils communaux des 5 entités auxquels il faut ajouter les 5 bourgmestres ;
- le « Conseil zonal de sécurité » devra notamment définir la politique policière de la zone. Le premier « vrai » plan ne pourra être adopté qu'en 2003.

La police locale regroupe les policiers des 5 anciens corps ainsi que les anciens gendarmes de la brigade de Molenbeek en une seule entité policière.

2.13.1.2 L'ORGANISATION POLICIERE DE LA NOUVELLE ZONE

Les principes fondateurs de la nouvelle police locale sont les suivants :

- un seul corps de police unifié par zone
- un seul chef de corps par zone
- une collaboration structurée avec la police fédérale
- une organisation décidée au niveau local mais dans le respect des normes minimales fixées par l'Etat fédéral. Ces normes fixent notamment les contraintes au niveau des effectifs, du cadre, du fonctionnement, du budget ou encore de l'équipement et de l'armement. De nombreux textes (loi, A.R., circulaires) viennent compléter et spécifier ces normes.

Le Conseil de police de la zone « Bruxelles Ouest » a approuvé, en sa séance du 19 mars 2002, l'organigramme général du corps de police.

La structure de la police locale de « Bruxelles Ouest » - basée sur un agencement horizontal (base fonctionnelle) plutôt que vertical (base hiérarchique) - comporte :

- quatre directions centralisées, à savoir le Chef de Corps, deux directions opérationnelles (Police administrative et Police judiciaire) et une direction non opérationnelle (la Direction « appui ») ;
- cinq directions décentralisées responsables pour les différents postes de police sur les 5 communes.

Nous ne parlons donc plus de « commissariats » mais bien de « divisions ». Chaque Division a un Commissaire de Division ou un Directeur de Division, un secrétariat et une police de proximité. Le souhait de la zone est donc bien de créer une police travaillant sous le label du « Community policing ».²³

Chaque Division est gérée en secteurs. Au total, la zone comporte 17 secteurs, eux-mêmes divisés en quartiers. La base de la structure de la zone « Bruxelles Ouest » est donc de 5 divisions décentralisées, 17 secteurs et 44 quartiers.

D'un point de vue des effectifs, nous devons analyser le cadre par rapport à la norme minimale fixée par le Service Public Fédéral (Ministère) de l'Intérieur, dans l'état actuel de la zone et selon la proposition émise dans l'organigramme présenté au Conseil de Police en 2002.

La norme minimale pour une zone de notre importance est de 620 personnes (soit 574 personnes pour le cadre opérationnel et 46 pour le cadre administratif et logistique)

²³ La «Community policing» est une philosophie dont les trois composantes principales sont :

- la police convient d'un partenariat avec la communauté càd la société dans laquelle elle évolue. La communauté et la police doivent chercher ensemble des solutions et basent leurs échanges sur la confiance mutuelle.
- La police résout des problèmes en prenant en considération les problèmes dans leur intégralité et après une analyse approfondie. C'est un travail de « généraliste ». Dans certaines situations, la police fera appel à des policiers spécialisés.
- La police est ouverte aux changements. Elle doit s'adapter à une société en mutation constante.

La situation actuelle – avec l’insertion des ex-gendarmes dans la police locale – est au-dessus de la norme avec la présence de 673 personnes au service de la zone. Les services les mieux représentés sont les services de la police administrative (service trafic et service interventions) avec 274 personnes.

La proposition d’effectif optimal est de 817 personnes. Mais pour arriver à la concrétisation de cette proposition, la zone devra trouver des solutions – avec les autres niveaux de pouvoir - quant au financement des quelque 140 personnes supplémentaires mais surtout quant aux problèmes de recrutement (très peu de candidats reçus aux épreuves de recrutement organisés par l’Etat fédéral souhaitent intégrer les zones de police des grandes villes ou ne répondent pas aux exigences en matière linguistique pour la Région de Bruxelles Capitale). L’augmentation des effectifs permettra surtout de renforcer le cadre des services d’intervention et trafic.

Au niveau des missions à effectuer par la nouvelle police locale – nous avons déjà cité le cadre légal ci-dessus - nous pouvons résumer les mécanismes de base comme suit : le chef de corps prépare le plan zonal de sécurité, assiste le Collège de Police dans la prise des décisions relatives à la gestion et à l’organisation du corps et est chargé de la direction quotidienne de sa zone.

La norme minimale de fonctionnement décrit 6 fonctions policières « de base » à savoir l’accueil, la police de proximité, l’ordre public, les enquêtes locales, les interventions et l’aide aux victimes.

2.13.1.3 LE FINANCEMENT

Le budget zonal doit répondre à certaines normes : les normes budgétaires minimales réparties en parts spécifiques affectées aux dépenses de personnel, de fonctionnement et d’infrastructure et examinées par la tutelle fédérale spécifique et les normes quant aux dotations minimales des communes à la zone, normes examinées par les tutelles régionales.

Le mécanisme de base du financement de la police zonal comprend :

- une dotation fédérale à la zone
- les dotations communales. Par l’arrêté royal du 16 novembre 2001 fixant les règles particulières de calcul et de répartition des dotations communales au sein d’une zone de police pluricommunale, la Commune de Molenbeek-Saint-Jean participe pour un pourcentage de 43,48 % à la zone, soit un peu plus de 11 millions d’euros par an.
- la dotation sociale pour les ex-gendarmes
- les transferts des bâtiments et la dotation d’entretien

L’Etat fédéral – par un accord gouvernemental – détermine le mécanisme financier ainsi que les montant à attribuer. Malgré tout, la zone – et donc les communes regroupées dans la zone – devra faire face à des « surcoûts cachés ». En effet, l’apparition de nouvelles primes et allocations diverses mais aussi une nouvelle organisation – décidée par l’Etat fédéral - du temps de travail plus « rigide » (notamment la question des heures supplémentaires) contraindront les décisionnaires à trouver des solutions efficaces et pertinentes pour conserver une philosophie de travail à la fois préventive et répressive et permettant de maintenir la sécurité sur le territoire de la zone.

2.13.1.4 LES DEFIS

Des efforts importants ont été réalisés – dans notre Commune - sous la législature précédente notamment en terme d’effectif, de rénovation de commissariats, de moyens logistiques. Une attention particulière avait été portée sur la restauration des services de base et sur la création de nouvelles cellules.

La mise en place de la réforme des polices et le passage en zone modifient les données. Les tâches autrefois dévolues à la police communale – à savoir le maintien de l’ordre public et l’identification des auteurs de délits – sont dorénavant de la responsabilité exclusive de la zone de police. Notre zone est particulièrement marquée par sa diversité. Et Molenbeek (qui recouvre 40% des habitants et un tiers de

la superficie de la zone) est l'exemple – en comparaison avec les quatre autres communes - le plus varié de cette diversité :

- Diversité territoriale d'abord : certains quartiers sont entièrement résidentiels, d'autres se caractérisent par leur forte mixité et quelques-uns par leur affectation plus industrielle.
- Diversité de population ensuite : si certains quartiers sont quasi exclusivement habités par une population plus âgée et d'origine belge, d'autres se caractérisent par l'extrême jeunesse de ses habitants et leur origine diverse.
- Diversité socio-économique enfin : quelques quartiers comptent une forte population à faibles revenus voire à revenus de remplacement. D'autres circonscriptions abritent des revenus moyens ou supérieurs.

Ces différentes caractéristiques induisent obligatoirement des formes de criminalités différentes. Pour rencontrer leur objectif qui consiste à assurer la sécurité de tous et répondre adéquatement aux demandes de la population, les membres de la nouvelle police locale devront dès lors progressivement intégrer ces données, apprendre à mieux connaître les spécificités non par de leur Commune ou leur quartier mais de l'ensemble de la zone !

C'est donc un premier défi : assurer la réalisation d'une police de proximité au sein d'une entité supra locale chargée de garantir la cohérence et la collaboration de l'ensemble des dispositifs existants précédemment.

Ensuite, afin d'assurer la sécurité de tous, une collaboration harmonieuse entre tous les acteurs de terrain est indispensable. Pour assurer un travail efficace, il est nécessaire que les divers maillons de la chaîne « prévention – répression » soient reliés les un aux autres.

Certaines communes – et notamment Molenbeek – ont pu mettre en place des dispositifs préventifs importants. (Voir chapitre 2.13.2) Les résultats de ces dispositifs – en place depuis plusieurs années – sont maintenant visibles. La transmission de ces expériences aux autres intervenants travaillant sur le territoire de la zone devrait permettre de répondre plus efficacement encore aux demandes des habitants.

Il est donc primordial de renforcer les rencontres – et c'est le deuxième défi - entre les policiers de terrain issus des différents corps « *ancienne version* », entre les différents services qui travaillent dans le préventif et enfin entre les membres de la nouvelle police et les acteurs du secteur prévention.

Sans cette communication, une véritable politique de sécurité ne pourra être envisagée. Les aspects répression et prévention étant complémentaires.

Enfin, la réforme de la police n'est pas seulement une opération en terme de loi. C'est une opération d'envergure tant d'un point de vue de l'investissement humain que matériel qui demande et demandera une gestion rigoureuse. De la compréhension des nouvelles directives à leur application sur le terrain, de leur rédaction de ces textes à leur respect tant par les acteurs de terrain que par la population, tout sera affaire de communication, de dialogue et de constitution de nouvelles relations. C'est le troisième défi à relever. Les acteurs tout comme les habitants devront s'habituer à cette nouvelle structure, à un nouveau fonctionnement, à un service public remanié.

Dernier défi : insister sur les priorités qui demeurent les nôtres tant d'un point de vue répressif que préventif, à savoir :

- diminuer certaines formes de criminalité (vols, vols avec violence, nuisances liées à la drogue, violence intrafamiliale, ...)
- développer un environnement paisible et notamment en accentuant la visibilité de la police sur le terrain et en développant l'aspect dissuasif par la généralisation des gardiens de parcs et d'espaces publics
- augmenter la fluidité de la circulation routière en tenant compte des problèmes locaux de circulation et d'insécurité routière
- continuer à offrir un service public efficace, à l'écoute et au service de la population.

2.13.2 LE CONTRAT DE PREVENTION

La politique que le Ministère de l'Intérieur entendait mener dès 1992 se caractérise par une élaboration au niveau communal de la politique de prévention de la criminalité. Il s'agit de développer une approche intégrée, en associant tous les acteurs participant ou soutenant la prévention, c-à-d aussi bien les autorités locales, régionales, communautaires que fédérales.

Jusqu'au 31 décembre 2001, les contrats de sécurité et de société s'articulaient autour de 2 axes : le volet policier et le volet préventif.

Depuis la création des zones de police, les contrats sont devenus des « contrats de sécurité et de prévention » et ne contiennent plus qu'un seul volet : le volet prévention.

Ce volet concerne des initiatives relevant de problèmes spécifiques rencontrés localement.

Les nouveaux contrats intègrent les axes suivants :

- renforcement de la politique communale de prévention
- meilleure intégration des groupes cibles
- surveillance fonctionnelle, techno prévention et approche du sentiment d'insécurité
- approche de la problématique de la toxicomanie
- approche des phénomènes de criminalité spécifique

Si la zone de police est devenue une compétence supra locale, la prévention reste pour sa part un domaine communal. Les autorités communales de Molenbeek-Saint-Jean renforceront les initiatives mises en place, notamment la lutte contre la petite délinquance par l'animation « socio-sportive » ou le renforcement de la citoyenneté de la femme par le développement de l'équipe et des activités de la Maison de la Femme.

Mais la Commune souhaite également compléter ces initiatives par l'introduction de nouveaux projets susceptibles de rencontrer des problématiques spécifiques, parfois nouvelles. Nous pouvons citer entre autre la création d'une cellule d'animation « sport aventure » pour travailler la cible des bandes de jeunes s'affrontant dans les quartiers limitrophes marqués par des diversités importantes ou encore la mise sur pied d'un atelier de lutte contre le décrochage scolaire par l'accès à l'informatique.

La Commune souhaite participer également au projet de médiation locale proposé par le Parquet de Bruxelles. Ce projet cherche à répondre de manière concertée et globale à la problématique des faits de délinquance qui, s'ils n'ont heureusement pas entraîné de conséquences graves, ont néanmoins porté à préjudice. La médiation locale devrait permettre d'établir un dialogue constructif entre les différents acteurs impliqués pour parvenir à élaborer une solution réparatrice acceptable par tous et proposer une alternative à la surconsommation judiciaire pour des conflits mineurs.

Enfin, même si la zone de police dans laquelle est incluse notre Commune devra comprendre un bureau d'aide aux victimes commun à l'ensemble des 5 entités de la zone, les autorités communales molenbeekaises maintiendront un « service d'aides aux victimes (SCAV) » spécifique sur le territoire de Molenbeek.

Une attention devra néanmoins être portée sur l'élaboration du diagnostic local de sécurité en collaboration avec les initiatives policières développées sur l'ensemble de la zone.

Le contrat de Molenbeek – financé par le Service Public Fédéral (SPF, anciennement Ministère) de l'Intérieur, la Région de Bruxelles-Capitale, le SPF de la Justice et le SPF de l'Egalité des Chances – comprend les services suivants :

- une cellule de coordination ;
- un responsable de l'évaluation interne ;
- l'Antenne J ;

- l'aide juridique de première ligne ;
- la Maison des Femmes ;
- la lutte contre la récidive par l'accompagnement de jeunes détenus (SCAPI) ;
- la médiation locale ;
- le city - coaching (animation socio-sportive) ;
- l'animation sport – aventure ;
- la lutte contre le décrochage scolaire par l'accès à l'outil informatique ;
- la médiation sociale ;
- le centre de vacances de Cornimont ;
- les assistants de prévention et de sécurité (APS) ;
- les contrats « Programme de transition professionnelle » (PTP) ;
- les assistants de quartiers (STIB) ;
- les gardiens de parcs et d'espaces publics ;
- le centre Transit ;
- le Pont, service psychosocial de prévention à la délinquance liée à la toxicomanie ;
- le SEMJA.

2.14 LE DEVELOPPEMENT DURABLE

La mise en œuvre des politiques sectorielles s'inscrit dans la volonté communale de participer à l'effort commun pour un développement durable de la planète.

2.14.1 DEFINITION ET OBJECTIF

On définit le développement durable comme étant celui qui permet de satisfaire aux besoins des populations actuelles sans compromettre ceux des générations futures. Cette durabilité devra être à la fois sociale, économique et environnementale.

Le développement durable s'appuie sur les trois principes de solidarité, de précaution et de participation.

Pour promouvoir le développement durable, il faut, en outre, tenir compte de quatre dimensions :

- la **solidarité** entre pays riches et pays moins développés ;
- le **développement humain** par l'amélioration de l'écosystème humain en proposant des conditions de vie décentes, un cadre de vie de qualité, ...;
- la participation et la solidarité. Le changement de mode de développement ne pourra se faire sans une adhésion large de la population et l'appel à leur participation et citoyenneté. Il est donc essentiel de développer la "**bonne gouvernance**", c'est-à-dire :
 - l'information des citoyens;
 - la transparence de l'action;
 - la participation des habitants aux décisions ;
- la **protection de l'environnement** et la **protection des ressources naturelles**.

Tous ces processus sont à la base du PCD et trouveront à se concrétiser par l'adoption d'un agenda 21 local.

2.14.2 MESURES PARTICULIERES

La Commune mène déjà de nombreuses actions qui s'inscrivent dans la droite ligne du développement durable. Nous pouvons notamment citer les initiatives suivantes :

1. les contrats de quartier

Ces programmes de revitalisation des quartiers anciens sont élaborés en intégrant les objectifs sociaux (ex : création de logements à vocation sociale), économique (ex : formation professionnelle, création d'emplois pour les personnes peu qualifiées) et environnementaux (ex : réhabilitation ou reconstruction du bâti, verdoisement, création de parcs, engagement d'agents pour lutter contre les nuisances environnementales). La participation des habitants et de tous les acteurs concernés par cette revitalisation est une dimension primordiale de ces programmes. Chaque année, de nombreuses réunions publiques d'information sont organisées. Pour chaque programme, une Commission locale de Développement intégré (CLDI) a été mise en place et se réunit très régulièrement pour donner ses avis sur les projets, les budgets, l'évolution des quartiers.

2. l'action « Agenda 21 molenbeekois »

Afin de s'intégrer dans les principes définis lors des conférences mondiales sur le développement et l'environnement de Rio+10 et de Johannesburg, le travail communal et les efforts réalisés dans le

domaine de l'environnement ont été intégrés dans une démarche plus globale de développement durable.

En 2002, l'opération « 1000 communes pour l'environnement européen » à laquelle la Commune participe depuis 1994 et dont elle a emporté le premier prix en 1995, s'octroyant à l'époque le label de « Commune belge pour l'environnement », a été rebaptisée « Agenda 21 molenbeekois ».

Depuis, cette opération réunit plus de 30 partenaires extérieurs (écoles et associations) dans le but de promouvoir la création de projets environnementaux et d'encourager des initiatives existantes en matière d'environnement sur le territoire communal.

3. relations nord – sud

Molenbeek est une commune au visage multiculturel ; de multiples nationalités s'y côtoient. Diverses actions sont menées pour apprendre à mieux se connaître, à respecter les différences, à créer des solidarités entre les peuples.

Au niveau culturel, on peut citer la création de la Maison des Cultures et de la Cohésion sociale.

La Commune est aussi active en matière de coopération au développement. Un jumelage avec la ville de Oujda au Maroc a été officialisé (et reconnu par le roi du Maroc) au cours de l'année 2002. Parmi les échanges entre les deux communes, on peut citer l'accueil et la formation de fonctionnaires (l'opération est appelée à se renouveler), la formation d'animateurs pour la jeunesse, le soutien d'une bibliothèque à Oujda, le soutien à un projet d'alphabétisation de femmes, le développement de la culture du romarin dans la région d'Oujda, un projet de gestion des déchets verts, ...

La solidarité de notre Commune s'exprime aussi à l'égard du peuple palestinien. En été 2002, une vingtaine d'enfants palestiniens a pu séjourner un mois à Cornimont, centre de vacances de la Commune.

4. manifeste belge de l'eau

Le conseil communal a aussi adhéré au Manifeste belge de l'eau, dans le cadre de la campagne mondiale « l'eau pour tous ». Cela se traduit localement par la bonne gestion du « service eau », l'information aux citoyens (enjeux, les économies d'eau, ...), les actions de revalorisation de l'eau du robinet (ex. dans les écoles).²⁴

5. commission consultative interne du développement durable

Une commission « développement durable » a vu le jour au sein de la Maison communale.

L'objectif est d'arriver à des résultats plus efficaces par la mise en place de groupes de travail transversaux au sein de l'administration afin d'atteindre les objectifs de façon plus structurée et concertée.

Cette commission aborde des matières comme la gestion des déchets dangereux produits, la prévention et le tri des déchets, l'usage de produits écologiques et éthiques, l'éco-construction, l'utilisation rationnelle de l'énergie,...

6. information

Le site Internet communal reprendra ce qui a été fait au cours des précédentes éditions de l'opération « 1000 communes » ainsi que les opérations « agenda 21 molenbeekois » en cours. Les projets de la commission développement durable seront aussi relayés, de même que les actions du Service Environnement – Eco-conseil.

²⁴ Ricardo PETRELLA, l'auteur du « Manifeste de l'eau », a donné une conférence à ce sujet au château du Karrenveld ce 14 avril 2003.

3. LES MESURES GENERALES D'AMENAGEMENT ET DE DEPLACEMENT

3.1 ORIENTATIONS PRINCIPALES EN MATIERE D'AFFECTION DU SOL

Celles-ci seront décrites de l'ouest vers l'est, suivant en quelque sorte l'histoire de l'urbanisation.

Les lieux ou sites ne doivent pas être compris comme des "quartiers" ou des entités géographiques strictement définies. Ils peuvent éventuellement se chevaucher, être contigus, précis, imprécis... Ils ne couvrent pas la totalité du territoire communal, ce qui ne veut pas dire qu'en dehors de ces lieux, l'action de la Commune sera inexistante. Ils correspondent à des entités territoriales pour lesquelles des évolutions **spécifiques** sont souhaitables. Les évolutions **génériques** - comme par exemple l'aménagement des abords des écoles - ne sont pas reprises ici.

3.1.1 LE MOLENBEEK HISTORIQUE, A L'EST DU CHEMIN DE FER (LIGNE 28)

Témoin privilégié de la vocation industrielle née au XIX^{ème} siècle, cette partie de la Commune qui accueille la moitié de la population molenbeekoise présente une mixité fonctionnelle importante. Elle se divise en deux parties inégales : le quartier Maritime, au nord du boulevard Léopold II et le Molenbeek développé aux abords du village historique, au sud du boulevard Léopold II.

L'ensemble est divisé par **six axes orientés est - ouest** :

- rue Picard, dont le réaménagement dépend entre autre de l'avenir du site de Tour et Taxis ;
- le boulevard Léopold II ;
- la chaussée de Gand ;
- les nouveaux espaces publics créés dans le cadre de l'opération Rive Gauche ;
- la chaussée de Ninove, axe structurant prioritaire rénové depuis peu ;
- un sixième axe sera à développer; il correspond aux rues de l'Indépendance et Delaunoy qui enserrent des îlots affectés en Zones de Forte Mixité (ZFM, Brasserie Belle-Vue) et assurent le lien entre la Porte de Ninove et la place de l'Ouest.

Avec le bouclage du métro, l'opportunité se dégage de réaliser un espace public de qualité reliant la gare de l'Ouest à la Gare du Midi.

Dans le sens nord - sud, les liaisons existantes font l'objet de premières améliorations. L'aménagement de l'axe du Canal et de ses traversées s'étudie dans le cadre de l'Accord de coopération Etat fédéral - Région. A l'ouest, la requalification de la liaison parallèle au site ferroviaire

(Vandenpeereboom et Dubrucq) dépend principalement du devenir du site de la gare de l'Ouest. **A mi distance entre ces deux axes existe ce qui devrait devenir la colonne vertébrale du Molenbeek Historique** : l'axe constitué par la rue de Birmingham, la place de la Duchesse, les rues Vanderstraeten, de l'Éléphant, de la Borne, de l'Ecole, le parvis Saint-Jean-Baptiste et la rue de Ribaucourt. Cet axe se prolonge au sud vers le centre historique d'Anderlecht; tandis qu'au nord, il aboutit sur l'ancienne gare Maritime, à Tour et Taxis.

Cette colonne vertébrale, où une attention particulière sera apportée aux piétons et aux transports publics, serait complétée par deux autres liaisons, toutes deux reprises comme élément du maillage vert : la première relie les Etangs Noirs au Canal et achève l'opération Rive Gauche; la seconde est à aménager dans le cadre du programme de la gare de l'Ouest et du développement de la porte de Ninove, entre les rues Delaunoy et de l'Indépendance.

Une politique active de **rénovation urbaine**, passant par l'amélioration de l'habitat, la mise en valeur des espaces publics du paysage urbain du XIXième (dont la colonne vertébrale citée ci avant) et d'un patrimoine industriel significatif prolongera les efforts déjà entrepris. La réalisation progressive des contrats de quartier, la poursuite des opérations de la SDRB, vont dans ce sens. De même en ce qui concerne le développement de la Porte de Ninove, partiellement au moyen de charges d'urbanisme.

La **rénovation de l'habitat** implique la **réhabilitation / reconstruction du logement** dans le respect des tracés viaires historiques (front continu,...) ainsi que par la mise à niveau des **équipements de proximité**.

De fait, le Molenbeek Historique reste déficitaire en la matière, malgré les efforts entrepris : la population, dense et jeune, manque de salle de sport, d'espaces verts, de centre culturel,...

Concernant les besoins en **lieux culturels** et en **salles de sport couvertes**, et même si l'implantation de telles infrastructures est souhaitable sur le site de la Gare de l'Ouest, des alternatives sont prévues ou proposées en matière d'équipement de quartier : reconversion des grands locaux industriels (Belle-Vue notamment), de l'ancien athénée de la chaussée de Merchtem (qui formera, avec le bâtiment de l'Académie de Dessin la Maison des Cultures et de la Cohésion sociale) et plus éventuellement, de l'église St-Jean-Baptiste sous utilisée. Pour les **espaces verts**, ces lacunes se combleront progressivement grâce aux friches existantes, comme par exemple l'îlot Vandenheuvel. Les **parcs de la Fonderie** et de **Bonnevie**, et la réalisation prévue d'un parc régional à la porte de Ninove vont aussi dans ce sens.

En ce qui concerne le **quartier Maritime**, en plus des espaces « Libérateurs », « St-Remy » et « Laekenveld » c'est aussi sur le site de Tour et Taxis que la demande en espaces verts pourra être rencontrée.

Une distinction est à opérer entre le quartier Maritime et la partie du Molenbeek Historique située au sud du boulevard Léopold II.

Mieux doté en patrimoine architectural et en espaces publics, le **quartier Maritime** devra bénéficier à terme de retombées positives engendrées par la reconversion du site de **Tour et Taxis**. En terme d'image, l'ouverture du site sur le quartier apparaît être une nécessité. Il en va de même vis-à-vis du domaine portuaire, où le **bassin Beco** est devenu « l'ouverture du Port vers la ville ». Il faudra par contre y maîtriser un enclavement dû au développement d'activités trop atypiques, au long du boulevard Léopold II, de l'avenue du Port et de la rue Picard.

La **partie du Molenbeek Historique située au sud du boulevard Léopold II** nécessite des interventions importantes et de bien plus longue haleine sur le tissu urbain existant : Brunfaut / Saint-Martin hier, Rive Gauche aujourd'hui, Porte de Ninove demain, Gare de l'Ouest après-demain.

Une offre supplémentaire en **matière de transports publics** (métro, RER) pourra influencer le développement de certaines parties du territoire. Le développement de la ZIR 3 élargie (le site de la gare de l'Ouest) ainsi que, à Anderlecht, le bouclage de la ligne 2 du métro accompagné de la revitalisation de l'axe Clemenceau - Ropsy-Chaudron - Delacroix - Nicolas Doyen devront faire l'objet d'une réflexion d'ensemble, en collaboration avec la Région.

Dans le Molenbeek Historique, la place de l'Ouest et les rues qui y convergent définissent un point privilégié pour le franchissement du site de la Gare de l'Ouest, matérialisé aujourd'hui par une passerelle piétonne insécure.

En matière de mixité, la coexistence activités - habitat n'est pas toujours évidente dans les quartiers du Molenbeek Historique : outre les problèmes de trafic de poids lourds, le cadre bâti n'est pas des plus convivial et les répercussions des activités sur l'environnement sont souvent sources de nuisances pour les quartiers riverains; autant d'éléments qui ont contribué à une image négative du Molenbeek Historique. Les cas les plus extrêmes sont rencontrés autour des activités informelles dans la partie sud du canal et dans le quartier Heyvaert (commerces de voitures notamment). La politique globale de la Commune, incluant les contrats de quartiers renverse progressivement la tendance.

Dépendant de la Région, mais vital pour le Molenbeek Historique, **l'aménagement paysager des berges du canal** (repris au maillage vert de niveau régional) est primordial entre la porte de Ninove et Tour et Taxis, dans la perspective d'améliorer l'image de ces quartiers tout en tenant compte de l'accès aux entreprises.

L'amélioration des **liaisons de part et d'autre du canal** se concrétisera par la multiplication des traversées piétonnes.

Enfin, cette intervention s'inscrit dans l'idée de renforcer **l'axe culturel du canal** en développement (La Raffinerie, Tour et Taxis, mais aussi galeries d'art et lieux de spectacles).

3.1.2 LE NOUVEAU MOLENBEEK, A L'OUEST DE LA L28

Le Nouveau Molenbeek apparaît comme un **territoire à dominante résidentielle** caractérisé par **deux éléments atypiques** : les **chaussées de Ninove et de Gand**, seuls axes qui franchissent la ligne 28.

Les **deux chaussées**, axes structurants au PRAS, offrent le tissu urbain le plus mixte et en continuelle mutation, elles sont le témoin d'une dynamique économique et commerciale de la Commune à protéger. Alors que la définition de l'avenir de la **chaussée de Ninove** implique une concertation avec la Région, la **chaussée de Gand**, elle, est principalement molenbeekoise, bien qu'une partie de ses rives soit partiellement située sur Koekelberg. Un effort important reste à faire en matière d'embellissement de la chaussée de Ninove, étonnamment non plantée, malgré sa grande largeur.²⁵ Parallèlement à ces chaussées d'importance métropolitaine, le très résidentiel **boulevard Edmond Machtens** structure le Nouveau Molenbeek et relie le Scheutbos, à l'ouest, à Beekkant à l'est.

Deux axes concentriques, eux aussi espaces structurants au PRAS, divisent le Nouveau Molenbeek en trois parties caractéristiques : l'axe **Baeck / Piron / Karreveld** et le **boulevard Mettewie**.

- **Entre le site de la Gare de l'Ouest et l'axe Baeck / Piron / Karreveld**

Cette partie garde encore des traces importantes du passé industriel de la Commune, avec une présence significative de logements sociaux construits entre 1913 et 1970. Si la sauvegarde du cadre bâti n'entraîne pas de remarques particulières, à l'exception de la sauvegardes des logements sociaux les plus anciens et aussi les plus intéressants du point de vue du patrimoine, la Commune reste attentive au risque de fragilisation sociale de ces quartiers, plus important qu'ailleurs dans le Nouveau Molenbeek.

Pour cette partie ouest de la chaussée de Gand, une politique de prévention devrait être développée en matière d'habitat et d'espace public sur des quartiers en voie de fragilisation.

Egalement au nord de la chaussée de Gand, la zone d'équipement articulée autour des avenues Gandhi et Sippelberg, avec l'Athénée Royal Serge Creuz, le centre sportif du Sippelberg, apparaissent trop comme une juxtaposition d'objets architecturaux. Une réflexion est à prévoir en vue de donner une dimension plus urbaine à l'ensemble, et qui devra intégrer le potentiel offert par la KUB située à

²⁵ On pourrait prendre en référence la chaussée de Wavre à Auderghem qui, bien que plus étroite, a été plantée.

proximité (en partie sur Koekelberg), en incluant par exemple du logement pour étudiants. Un lotissement sera développé, entre la rue du Parruck et l'avenue du Sippelberg (projet « Célidée »).

- **Entre l'axe Baeck / Piron / Karreveld et le boulevard Mettwie**

C'est à la rencontre des boulevards Machtens et Mettwie que se situent les **derniers terrains à urbaniser** de la Commune; il faut malheureusement constater que les PPAS n° 18 et 25 ne permettent une mise en œuvre que suivant des formes urbaines obsolètes. La révision des PPAS devrait permettre de remédier à ce défaut.

Ces réserves foncières jouxtent le complexe sportif Louis Namèche.

La Commune se réjouit de la décision de la Région, exprimée au travers du PRAS, de confirmer en espace vert le parc Albert, à l'ouest du Parc Marie-José. Rappelons que la Commune a déjà introduit, courant 1998, une demande de classement de ce parc.

- **A l'ouest du boulevard Mettwie**

Ces espaces sont et resteront à caractère résidentiel.

Le classement du site du Scheutbos confirme la présence d'un vaste poumon vert dans l'ouest molenbeekois. Il reste aujourd'hui à la Commune la mission de contribuer à en assumer la pérennité et l'aménagement des franges, ainsi qu'à s'assurer de la bonne mise en valeur d'un site qui intéresse aussi l'ensemble de la Région.

3.1.3 LE SITE DE LA GARE DE L'OUEST

Le pari posé est triple :

- il est d'abord celui d'unir le Molenbeek Historique et le Nouveau Molenbeek;
- il est ensuite d'inclure le Molenbeek Historique dans la partie centrale de la ville.
- il est enfin de créer un pôle intermodal de transports publics cohérent qui soit un moteur du développement du site et de ses alentours.

Nous avons vu que le site ferroviaire constitue une barrière entre les deux parties de la Commune. Cette frontière doit être atténuée, à défaut de disparaître complètement. Outre les **deux liaisons existantes** que sont les chaussées de Ninove et de Gand, une **troisième liaison privilégiée est à créer** entre la place de l'Ouest, élément majeur de composition urbaine du Molenbeek Historique, et l'extrémité orientale du boulevard Machtens, axe emblématique du développement résidentiel du Nouveau Molenbeek. La passerelle piétonne actuelle ne constitue pas une liaison suffisante; ces liens physiques devront donc être multipliés, mais aussi manifestés par la mise en commun d'équipements ; qu'ils soient situés à mi chemin (sur le site ferroviaire ou à proximité immédiate) ou rendus aisément accessibles par l'amélioration des transports en commun et des espaces publics.

Étendre le centre de la ville vers l'ouest, cela revient aussi à créer la lisibilité des nouvelles limites de celui-ci, qui seraient (voir schéma hors texte) :

- l'axe Midi / Bara / Clemenceau / Ropsy-Chaudron / Delacroix / Doyen / croisement Ninove (soit à 90 % sur Anderlecht) doublé par le bouclage du métro;
- des espaces publics proches ou contigus à la ligne 28, entre la chaussée de Ninove et l'axe Léopold II. A l'est du site, la rue Vandenpeereboom contribue à jouer ce rôle, malheureusement sa liaison au boulevard Léopold II se perd dans les rues étroites de Koekelberg (rues Jacquet, de l'Église, Sainte-Anne). A l'ouest, le tracé De Roovere / Dubois - Thorn / Gandhi butte sur le même problème, avec la rue de l'Armistice. Par contre, un peu plus à l'ouest, l'axe Baeck / Brigade Piron / Karreveld offre une continuité de boulevard à la lecture plus évidente. Ces trois liaisons potentielles se rejoignent à un même point : la station de métro de la gare de l'Ouest, chaussée de Ninove, qui prend ainsi une importance particulière.

Poser le problème de l'avenir du site de la gare de l'Ouest revient aussi à poser le problème de l'avenir de la ligne 28 comme :

- élément du maillage du futur réseau RER ;
- support de développement par offre de transport public, à la limite occidentale de l'espace de développement renforcé du logement et de la rénovation du PRD, impliquant directement, outre Molenbeek, les communes de Forest (future halte RER de Wielemans-Ceuppens et reconversion du site du même nom), d'Anderlecht (future halte RER de la Petite Île à l'arrière de l'Ancienne Ecole Vétérinaire en reconversion, future halte RER de Cureghem en about du pôle commercial De Linde / Vaillance / Wayez), de Koekelberg (halte RER Simonis, au droit du boulevard Léopold II).

C'est aussi poser le problème des modalités d'accompagnement du bouclage de la ligne 2 du métro

- avec la station "Vandenheuvel" à construire en parallèle à l'actuelle station « gare de l'Ouest » où la volonté de la SNCB de garder une troisième voie risque de se traduire par un allongement considérable du trajet de la correspondance RER - métro ;
- avec la création du nouveau dépôt Vandermeeren (STIB) sud de la chaussée de Ninove, accompagnant la réalisation du tunnel en courbe, entre Birmingham et Ninove.

La Commune souhaite que la gare RER à créer sur le site, la future station de métro prévue dans le cadre du bouclage ainsi qu'avec les arrêts des transports en commun de surface fassent l'objet d'une véritable intégration urbanistique et architecturale au sein de ce qui deviendra **le pôle intermodal majeur de l'ouest de la ville.**

Les considérations qui précèdent définissent une spécialisation des liaisons, ainsi qu'un ordre des priorités.

- La **première liaison, la plus importante** à développer, est celle de la **chaussée de Ninove** avec son pôle intermodal. En matière d'espace public, la rue N. Doyen devrait s'échancrer, permettant en venant de la gare du Midi par l'axe Clemenceau / Ropsy-Chaudron / Delacroix, de regrouper les trois cheminements quasi contigus au site de la gare de l'Ouest décrits plus haut. Pour rappel, l'ensemble des installations ferroviaires sont ici situées sous le niveau du sol; on y trouverait simultanément les sorties des stations de métro « Gare de l'Ouest » existante et « Vandenheuvel » à créer, ainsi que la station RER à créer.
- La deuxième est celle de la **chaussée de Gand**; elle n'implique pas de modification substantielle de l'espace public, il serait d'ailleurs difficile de faire autrement, les installations ferroviaires étant au-dessus du niveau du sol. Des potentialités constructives existent cependant, aux angles des rues Dubois-Thorn et Vandenpeereboom, de l'avenue Mahatma Gandhi, avec la chaussée de Gand. Quant au pont, il nécessite une rénovation et des mesures d'embellissement.
- La **troisième, à créer, est celle liant la place de l'Ouest et le boulevard Machtens.** Si elle n'a pas la dimension métropolitaine des deux premières, elle reste porteuse pour la Commune. Sa réalisation ne pourra se faire sans quelque difficulté, les installations ferroviaires à franchir étant situées au niveau du sol.

Les possibilités immobilières.

Il faut être conscient que la mobilisation d'un domaine ferroviaire restant en activité, avec ses contraintes techniques propres, ne se réalise d'habitude qu'à condition que le quartier où le site s'inscrit fasse l'objet d'une demande immobilière pressante ne pouvant pas ou plus être rencontrée sur des terrains "normaux". Il suffit de voir le nombre de terrains disponibles, à la limite du Molenbeek Historique, pour se rendre compte que nous ne sommes pas, aujourd'hui, dans ce cas d'école. Pour ce faire il faudrait :

- que l'offre en matière de transport soit importante;
- que la demande globale en matière de bureaux à Bruxelles continue à croître de façon importante;
- qu'il présente un bonus d'image susceptible d'attirer certains clients.

Aujourd'hui, seule la première condition est respectée.

Une première hypothèse de travail limitera l'intervention bâtie aux abords des deux liaisons est / ouest existantes décrites ci avant, ainsi qu'aux terrains vierges, tous situés le long de l'avenue Vandenpeereboom. Le déficit en espace vert des quartiers environnants devra être pris en compte.

Une deuxième hypothèse ajoute à la précédente la réalisation d'une troisième liaison structurelle, reliant Machtens / place de l'Ouest;

Une troisième hypothèse, plus ambitieuse, implique une couverture partielle des voies, entre la chaussée de Ninove et la place de l'Ouest. Elle implique aussi une politique volontariste de l'ensemble des pouvoirs publics, seule capable de suppléer à la faiblesse du marché; elle s'inscrit dans la volonté plus globale du PRD de procéder à des rééquilibrages entre l'est et l'ouest de la Région.

Outre les bureaux prévus dans la zone d'intérêt régional (ZIR) n° 3 du PRAS²⁶, la Commune souhaite développer sur le site du logement, un pôle culturel communal, un parc urbain assurant la liaison entre l'est et l'ouest de la Commune, des activités commerciales.

Il appartient à la Région de prendre rapidement un arrêté relatif à la mise en œuvre par plan particulier d'affectation du sol de cette ZIR.

L'affinement de ce qui précède nécessite l'élaboration d'un schéma directeur dont la réalisation devrait s'accompagner d'une réflexion relative à une structure opérationnelle. Sauf pour ce dernier point, et le périmètre qui devrait être élargi, la zone levier n°14 du nouveau PRD devra permettre de rencontrer les intentions communales.

Le financement de l'étude de la faisabilité de pôle intermodal figure à l'avenant n°8 de l'accord de coopération Etat fédéral – Région.

3.1.4 LES POLES COMMERCIAUX

Voir le chapitre 2.2.

3.2 LES PPAS A ABROGER, MODIFIER OU ETABLIR

Un PPAS peut être modifié pour des raisons d'affectation mais aussi de gabarits, d'implantation, etc., et d'une façon plus générale pour le non respect du PCD.

Outre les intentions communales, rappelons que le PRAS a suspendu toutes les prescriptions qui lui sont contraires; ce point concerne à des degrés divers tous les PPAS de la Commune. Cette légitimité se limite cependant aux affectations.

La Commune devrait rapidement assurer la mise en conformité de l'ensemble de ses PPAS. Il s'agit là d'un travail considérable qui ne peut se réaliser qu'avec l'assistance matérielle de la Région. A défaut, la Commune ne pourra agir qu'en fonction des cas concrets auxquels elle sera confrontée.

²⁶ ZIR n° 3 - Gare de l'Ouest : « Cette zone est affectée principalement aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts. L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux bureaux, par rapport aux bureaux existants à l'entrée en vigueur du plan, est limitée à 27.000 m². La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 20% de l'ensemble des superficies de plancher à réaliser dans la zone. La surface affectée aux espaces verts est de minimum 1 ha. La zone comportera deux liaisons Est-Ouest, la première à hauteur de la station Beekkant et la seconde à hauteur de la place de l'Ouest. Les réservations pour les transports en commun par voie ferrée doivent être prévues en concertation avec les administrations concernées. »

Le tableau qui suit donne des premières orientations provisoires à confirmer par une étude approfondie. Les divers PPAS cités sont localisés sur la carte 3.

3.2.1 LES PPAS A MAINTENIR, A ABROGER EN TOUT OU PARTIE, OU A MODIFIER

AATL	Commune	Localisation	AR / AGRBC	Commentaire
34	Léopold II A	Jette, Intendant, Jubilé, Houzeau de Lehaie, Montagne aux Angés	23-01-1992	Mise en conformité avec le PRAS.
35	Léopold II B	Houzeau de Lehaie, Jubilé, Zwaab, Van Stichelen, de Ribaucourt, Jardinier	23-01-1992	Mise en conformité avec le PRAS. Derrière l'église St Rémy, la partie d'ilot affectée à l'espace public qui est construite devrait retrouver une affectation résidentielle. La prescription graphique correspondante pourrait être déjà abrogée , en attendant la modification de l'ensemble.
36	Léopold II C	Courtois, Ruisseau, de Ribaucourt, Ulens, canal	23-01-1992	Mise en conformité avec le PRAS.
41	Léopold II C'	Ulens, de Ribaucourt, Picard, canal	11-02-1993	Mise en conformité avec le PRAS.
43	Métro - Étangs Noirs	Piers, Taziaux, Merchtem, Gand	08-04-1993	Le point éventuellement contraire de la prescription de la zone d'équipements ne devrait pas poser de problème dans la pratique. Il n'y a pas lieu de remettre le PPAS en question.
42	Métro - Bonnevie	Merchtem, Niveau, Bonnevie, Perle	22-04-1993	Rien à signaler.
33	Place Communale	Place communale	20-11-1986	Le PPAS peut rester en vigueur tel quel. Le problème du chevauchement de limites avec le PPAS 43 devra être éclairci.
32	Métro - Sainte- Marie	Vandermaelen, canal, Avenir, Prospérité, Comte de Flandres	08-04-1993	A abroger, vu l'évolution du projet « Rive Gauche »
20	21	Borne, Gand, Ransfort, Colonne	15-01-1963	A abroger.
22	10 A	Château - Mettewie	26-05-1967	Le PPAS doit rester en vigueur en tant qu'outil de gestion du site.
13	7 A bis	Karreveld - de la Hoese, Mettewie, Liberté, Karreveld	20-09-1952	Rien à signaler.
23	7 A	Sippelberg - Gandhi, Fuschias, Normandie	08-03-1969	Le PPAS peut rester en vigueur dans la mesure où il constitue le règlement d'urbanisme pour la zone d'habitation du plan de secteur comprise en périmètre de protection du logement. En cas de modification, il conviendrait d'étendre le périmètre jusqu'à la rue des Fuschias.
16	14 B	Gand, Genot, Van Zande	15-03-1954	Rien à signaler.
11	14 A	Myrtes	25-05-1951	A abroger.
39	Elbers	Kasterlinden, Elbers	30-09-1993	Le PPAS doit rester en vigueur tel quel.
10	Scheutbos	Scheutbos-	26-11-1992	Le PPAS pourrait être modifié pour les parties qui restent à

	bis	Mettewie, Elbers		bâtir (au sud) dans le sens d'une plus grande adaptabilité.
18	8 A ter	Korenbeek, Requette, Candries, Géomètre, Osseghem, Machtens, Mettwie, Van Hemelrijk, Cité Joyeuse	13-05-1980	Il y aurait lieu de proposer une modification du PPAS dans le but de concevoir le long de Mettwie un plan masses plus urbain.
38	9	Mettewie, Tamaris, Géomètre	23-07-1992	Mise en conformité avec le PRAS.
25	6 D modifié	Mettewie, Machtens, Scheutbos, Belle au Bois Dormant	19-03-1981	Le PPAS peut rester en vigueur. Une modification éventuelle viserait d'abord à remédier aux faiblesses de sa conception urbanistique
21	6 A	Ménestrels, Machtens, Dilbeek	29-05-1967	Le PPAS peut rester en vigueur. Cependant, une concertation des communes de Molenbeek et Anderlecht est souhaitable, propre à dégager une vision viable de l'aménagement définitif des terrains non urbanisés sur le territoire voisin d'Anderlecht.
24	6 C	Dilbeek, Machtens, Baeck, Semence	05-01-1968	A abroger, vu notamment l'affectation du Parc Albert en espace vert. (PRAS)

3.2.2 UN NOUVEAU PPAS A ETABLIR

Localisation	Commentaire	Degré d'urgence
ZIR 3 « Gare de l'Ouest » et ses abords	L'aménagement de cette partie ne peut se faire sans une collaboration étroite entre Molenbeek et Anderlecht. Il apparaît cependant prématuré aujourd'hui de figer l'avenir de cette zone sans un minimum de vision commune entre les deux communes et la Région, qui devra passer par l'élaboration préalable d'un schéma directeur (prévu au PRD, au travers de la zone levier n°14) et l'éventuelle mise ne place d'une structure opérationnelle .	<i>A long terme</i>

3.2.3 LA CARTE N° 3 « PPAS »

La carte distingue : les PPAS à réviser (la plupart pour une mise en conformité avec le PRAS), les PPAS à maintenir, les PPAS à abroger ainsi que le PPAS à étudier, ce dernier dans le cadre de la ZIR « Gare de l'Ouest ».

L'importance du travail de révision pour mise en conformité avec le PRAS nécessitera une contribution financière régionale significative.

3.3 LES ZONES D'INTERVENTION PRIORITAIRE EN MATIERE IMMOBILIERE OU EN MATIERE D'ESPACES PUBLICS

3.3.1 EN MATIERE DE RENOVATION DU BATI

Molenbeek a une partie de son territoire située dans l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) du PRD (voir carte 2.1). Il s'agit :

- de la quasi totalité de la zone située à l'est de la ligne 28 (le Molenbeek Historique);
- d'une partie des abords la chaussée de Ninove, à l'est du Nouveau Molenbeek;
- d'une partie des abords la chaussée de Gand, à l'est du Nouveau Molenbeek.

Ce sont les quartiers situés à l'est de la ligne 28 qui doivent bénéficier de la priorité, et de façon durable.

Le quartier du **Parvis St-Jean-Baptiste** a déjà bénéficié d'un "contrat de quartier" de première phase (1995-1998). Quatre autres "contrats de quartier" sont en cours pour les quartiers **Duchesse de Brabant**, **Crystal – Etangs Noirs**, **Fonderie – Pierron** et **Heyvaert**. Un sixième contrat de quartier à l'étude couvre le quartier **Maritime**. En incluant les quartiers d'initiatives **Maritime** et **Birmingham**, la quasi totalité de cette partie de la Commune aura ainsi fait l'objet d'une première action d'ensemble.

La mobilisation des outils opérationnels publics devra être renforcée. Il convient tout d'abord de signaler l'importance du rôle de la **SDRB**, et ses diverses opérations projetées, en cours ou déjà terminées : Cheval Noir, extension Cheval Noir et Rive Gauche, Ulens / Ribaucourt, Port / Van Meyel, Chœur / Léopold II, Gabrielle Petit, place du Triangle, Chien Vert / Avenir,

Il faut par contre regretter la présence encore trop faible du **Fonds du Logement** dans cette partie de Molenbeek.

La reconversion d'un **bâti industriel ancien** est un des enjeux de cette partie de Molenbeek, pensons en particulier au site AJJA.

A l'ouest de la ligne 28, des mesures préventives, en matière de lutte contre la fragilisation sociale, sont à étudier dès aujourd'hui. Elles concernent :

- les abords immédiats des chaussées de Ninove et de Gand, à proximité de la ligne 28 ;
- les concentrations de logements sociaux du Logement Molenbeekois, à proximité de la ligne 28 ;
- la reconversion par la SDRB du site BAT rue De Koninck, en hôtel d'activités, potentiellement porteur d'emplois de proximité.

3.3.2 EN MATIERE D'URBANISATION OU DE REURBANISATION

Trois sites apparaissent importants en matière d'urbanisation :

- l'extrémité occidentale du boulevard Machtens, à proximité du boulevard Mettwie ;
- la Zone - levier n°14 « Gare de l'Ouest » du PRD, qui concerne aussi Anderlecht ;
- la Zone – levier n°4 « Canal » avec en particulier la Porte de Ninove.

3.3.3 EN MATIERE D'ESPACES PUBLICS

La liste des interventions proposées figure sur les cartes 2.3 et 2.5.

La rénovation de la colonne vertébrale du Molenbeek Historique mentionnée plus haut, à savoir l'axe constitué par la rue de Birmingham, la place de la Duchesse, les rues Vanderstraeten, de l'Éléphant, de la Borne, de l'Ecole, le parvis Saint-Jean-Baptiste et la rue de Ribaucourt, est le lien unificateur des contrats de quartier et du quartier d'initiatives.

De façon générale, la priorité de la Commune ira à l'aménagement et à la végétalisation des places, squares et espaces publics significatifs dans les quartiers du Molenbeek Historique; ceux-ci ont été identifiés dans la carte 2.5 relative au maillage vert. La réalisation des autres éléments du maillage vert viendra ensuite.

3.3.4 LES REGLEMENTS D'URBANISME

3.3.4.1 DU REGLEMENT D'URBANISME DE LA COMMUNE AU R.R.U.

La Commune mettra son règlement d'urbanisme en conformité avec le nouveau Règlement Régional d'Urbanisme (RRU).

3.3.4.2 LES REGLEMENTS ZONES A ETABLIR

C'est au sein des Périmètres de Sauvegarde du Patrimoine (PSP) que des règlements zonés seront à établir, pour tout ou partie des territoires concernés.

4. ASPECTS OPERATIONNELS : LES TABLEAUX DE BORD

4.1 INTRODUCTION METHODOLOGIQUE

Un projet de circulaire régionale²⁷ prévoit un **tableau de synthèse des mesures particulières à mettre en œuvre**. Ce tableau reprend en particulier la distinction qui est demandée par l'Ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme (OOPU), à savoir les acteurs concernés, le type de mesure (réglementaire, investissement budgétaire, organisation administrative) ; le caractère de la mesure (renforcement, poursuite, nouveauté) ; les délais.

La réalité opérationnelle est beaucoup plus complexe. On assiste progressivement à une augmentation des opérations à réaliser en collaboration avec d'autres pouvoirs publics sous forme de contrats programmes, impliquant des complémentarités de financement, des mécanismes de codécision et de gestion du temps qui échappent de plus en plus à la seule maîtrise communale.

Le tableau de synthèse, non exhaustif, sera donc complété de tableaux de bord, donnant par action concernée, le détail des différentes interactions et donc des limites des engagements que la Commune peut raisonnablement assumer.

Il appartiendra à l'administration communale :

- de compléter ces tableaux de bord voire en créer de nouveaux ;
- de les prévoir explicitement pour les plans opérationnels qui s'annoncent : nouveau contrat de quartier ; futur Plan communal de mobilité ; schémas directeurs liés aux zones leviers du PRD, etc.

Outre la mise en évidence des objectifs moyens et échéances, chaque tableau de bord devra se compléter des **indicateurs** de performance appropriés de façon à permettre un **suivi**.

- Le **suivi régulier** est celui de la performance organisationnelle de l'outil mis en place.
- Le **bilan** est lié à la performance / pertinence de l'outil comme moyen de rencontrer l'objectif visé (dans les contrats programmes un bilan global est déjà établi en fin de programme notamment pour les pouvoirs subsidiant).
 - Faut-il modifier le programme initialement approuvé ? (dans le cas des contrats de quartier, cette procédure est prévue à mi-parcours) ?
 - Faut-il faire appel à des outils et/ou acteurs complémentaires ? (URBAN, SDRB, Programme Grandes Villes,...) ?
 - Le contexte extérieur à la Commune est-il toujours le même ?

²⁷ Ce projet (version février 2003) concerne les PCD établis selon la nouvelle procédure ; il est cependant utile de s'inspirer de son contenu pour les PCD qui s'achèveront selon l'ancienne procédure.

Pour le **suivi régulier**, la définition d'indicateurs est de portée communale. Ce suivi sera principalement qualitatif, et ne pourra en aucun cas constituer une surcharge de travail pour l'administration.

Le **bilan** implique plutôt une dimension régionale ; c'est à un « Observatoire des Quartiers » régional qu'il faudrait raisonnablement faire référence, ce qui implique qu'il y ait une mise en cohérence, au niveau régional, des différents observatoires existants.

La **périodicité des suivis** pourrait être :

- **annuelle** et simple pour le suivi régulier,
- à **moyen terme** pour le bilan, lequel s'inscrirait dans un contexte élargi.

Il est à remarquer que la plupart des contrats programmes imposent des procédures de suivi, parfois excessivement lourdes, qui ont leurs échéances propres.

Articulation avec la Région

La RBC doit établir ses propres **tableaux du bord**, qui ne font pas partie intégrante du PRD actuel mais en seront le complément indispensable.

Outil nécessaire pour les Communes, l'indispensable articulation avec la RBC prêche pour des documents, qui seraient à terme :

- +/- standardisés pour les 19 communes ;
- compatibles avec ceux de la Région.

Pour la **RBC**, ce serait l'outil de lecture destiné à élaborer le rapport annuel (RAPAN) prévu à l'article 4 de l'OOPU ; pour les **Communes**, de dresser un document similaire, permettant d'étoffer le rapport annuel communal et de contribuer à l'élaboration du RAPAN régional.

4.2 LE TABLEAU DE SYNTHÈSE DES PRINCIPALES MESURES PARTICULIÈRES A METTRE EN OEUVRE

		Chapitres concernés	Acteur principal	... secondaire	Type de mesure				Caractère			Délai		
					Organisation administrative	Budgétaire	Investissement	Réglementation	Nouveauté	Poursuite	Renforcement	Court terme	Moyen terme	Long terme
	TABLEAU DE BORD													
1	Poursuivre et achever les CdQ	2.1, 2.3, 2.4, 2.7, 2.11	MOL	RBC	X	X	X		X	X				X
2	SDRB-RU - Achever Rive Gauche	2.1	Privé	SDRB-RU	X				X				X	
3	SDRB-RU - Nouvelles opérations à lancer	2.1	MOL	SDRB-RU	X									X
4	SC Le Logement Molenbeekois : développer le logement social	2.1	Log Mol	SLRB + MOL	X						X	X		
5	Les logements insalubres	2.1	MOL	RBC										
6	Les Centres d'Entreprises	2.2	CEM	MOL	X				X				X	
7	La reconversion de BAT	2.2	SDRB-EE	MOL									X	
8	La réaffectation des locaux industriels vacants	2.1, 2.2, 2.4	MOL	SDRB-EE - RU										
9	Quartiers commerçants Molenbeek Center Shopping / Karreveld	2.2	MOL (via ASBL)	RBC		X			X				X	
10	Le site de la Gare de l'Ouest	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8, 2.9	RBC	MOL	X			X						X
11	Le site de la Porte de Ninove, Petite Ceinture ouest, Canal	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8	RBC (via SPFMT)	MOL	X				X					X
12	Accompagnement du développement de Tour & Taxis	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8, 2.9	RBC	MOL	X					X				X
13	Les espaces publics	2.3, 2.8	MOL	RBC	X	X			X					X
14	La Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale (MCCS)	2.4, 2.11	MOL	RBC	X	X			X				X	
15	Les Maisons de Quartier communales	2.4, 2.11, 2.13	MOL (via CLES)	RBC	X	X			X				X	
16	Les crèches et les garderies	2.4	MOL	RBC			X			X			X	
17	Les écoles communales	2.3, 2.4, 2.8	MOL	Communautés			X			X	X			
18	Les équipements de proximité (sportifs + multi activités)	2.4	MOL	RBC		X	X		X		X			
19	Les grands équipements sportifs communaux	2.4	MOL	RBC			X			X			X	

20	Le maillage vert	2.3, 2.5, 2.8	MOL	RBC	X		X		X					X
21	Le Scheutbos	2.3, 2.4, 2.5	IBGE	MOL		X	X			X				X
22	Parcs et jardins publics à créer ou rénover	2.3, 2.4, 2.5	MOL	RBC		X	X				X			X
23	Conseil et sensibilisation à l'environnement	2.6, 2.7, 2.14	MOL	IBGE	X						X	X		
24	La collecte et la maîtrise des eaux (IBrA IBDE)	2.7	IBrA	MOL	X									
25	La propreté publique	2.3, 2.7, 2.8	MOL	Bxl -Propreté	X	X	X				X			X
26	Gestion des activités liées à l'automobile (Heyvaert)	2.2, 2.3, 2.7, 2.8	MOL	Anderlecht	X		X	X			X			X
27	Le Plan communal de Mobilité (PCM) et le Plan Z30	2.8	MOL	RBC			X		X				X	
28	Le social et les Seniors	2.11	MOL	Communautés	X	X					X	X		
29	Les Personnes à Mobilité Réduite	2.11	MOL	RBC	X	X					X			X
30	Le jumelage Oujda - Molenbeek	2.9, 2.11	MOL	Oujda	X	X				X			X	
31	L'emploi et l'insertion socio - professionnelle	2.2, 2.11	MOL	CPAS	X	X	X				X	X		
32	La Zone de police Bruxelles - Ouest	2.4, 2.13	5 Communes	SFP Intérieur	X	X	X				X			X
33	Prévention et Sécurité	2.4, 2.13	MOL	SFP Intérieur		X					X			X

Les principales abréviations

AATL	Administration (régionale) de l'Aménagement du Territoire et du Logement
AMIS	Association Molenbeekoise d'Insertion Socioprofessionnelle (Mission locale de Molenbeek ; Commune + CPAS)
CdQ	Contrat de Quartier
CLES	Cellule (communale) de Lutte contre l'Exclusion Sociale
CPAS	Centre Public d'Aide Sociale
IBGE	Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
IBrA et IBDE	Intercommunale Bruxelloise d'Assainissement – Intercommunale Bruxelloise de Distribution d'Eau (intercommunales qui devraient fusionner)
MOL	Commune de Molenbeek
PCM	Plan Communal de Mobilité
SDRB	Société de Développement de la RBC (SDRB-RU = département Rénovation Urbaine, SDRB-EE = département Expansion Economique)
SLRB	Société du Logement de la Région Bruxelloise
SPF Intérieur	Service Public Fédéral Intérieur (anciennement Ministère de l'Intérieur)
SPFMT	Service Public Fédéral Mobilité et Transport (anciennement Ministère des Communications et des Infrastructures, MCI)

4.3 LES TABLEAUX DE BORD

TABLEAU DE BORD 1	Poursuivre et achever les Contrats de Quartier (CdQ)
Chapitre du PCD concerné	2.1, 2.3, 2.4, 2.7, 2.11.
L'échelle de la mesure	Concerne la quasi totalité du Molenbeek Historique. CdQ Duchesse, CdQ Crystal / Etangs Noirs, QI Birmingham, CdQ Fonderie Pierron, CdQ Heyvaert. Futur CdQ Maritime : partie du Molenbeek Historique comprise entre le boulevard Léopold II et T&T.
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ième} Direction (Infrastructure) – 4 ^{ième} Division (Projets Subsidiés) – Cellule Revitalisation des Quartiers ; asbl communales. RBC : AATL (Rénovation Urbaine) ; l'IBGE ; Fédéral (SPFMT, ex MCI) ; le Fonds du Logement ; acteurs privés.
Impact pour l'organisation communale	La Direction infrastructure - 4 ^{ième} Division a déjà été renforcée.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Le Molenbeek Historique se caractérise par un tissu urbain et social appauvri nécessitant la mise en place de mesures transversales impliquant l'amélioration du logement, l'amélioration des espaces publics, des mesures d'accompagnement social..
Nature de la mesure	Ces contrats programmes comportent principalement des mesures d'investissement en matière de logement, d'équipements de proximité, d'amélioration de l'espace public. Un volet social, dont l'importance va croissant, permet de financer les frais de fonctionnement d'un certain nombre d'activités pendant 4 ans.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite de la mise en œuvre des cinq volets des CdQ approuvés. • Mise à jour des programmes à mi parcours. • Coordination des chefs de projet par la cellule Revitalisation des Quartiers. • Recherche de moyens pour pérenniser les mesures après échéance du programme de financement, en particulier du volet social. • Gestion d'un parc immobilier en croissance.

Le calendrier	<p>Le calendrier des réalisations est fixé contractuellement, selon la législation en vigueur.</p> <table border="1" data-bbox="533 272 1346 472"> <tr> <td>CdQ Duchesse</td> <td>1999 - 2003</td> </tr> <tr> <td>CdQ Crystal / Etangs Noirs</td> <td>2000 - 2004</td> </tr> <tr> <td>QI Birmingham</td> <td>2000 - 2003</td> </tr> <tr> <td>CdQ Fonderie Pierron</td> <td>Décembre 2001 - décembre 2005</td> </tr> <tr> <td>CdQ Heyvaert</td> <td>Décembre 2002 - décembre 2006</td> </tr> <tr> <td>CdQ Maritime</td> <td>Décembre 2003 – décembre 2007</td> </tr> </table> <p>Dossier de base à élaborer en 2003, pour le CdQ Maritime. L'achèvement des travaux immobiliers dépasse souvent l'échéance annoncée.</p>	CdQ Duchesse	1999 - 2003	CdQ Crystal / Etangs Noirs	2000 - 2004	QI Birmingham	2000 - 2003	CdQ Fonderie Pierron	Décembre 2001 - décembre 2005	CdQ Heyvaert	Décembre 2002 - décembre 2006	CdQ Maritime	Décembre 2003 – décembre 2007
CdQ Duchesse	1999 - 2003												
CdQ Crystal / Etangs Noirs	2000 - 2004												
QI Birmingham	2000 - 2003												
CdQ Fonderie Pierron	Décembre 2001 - décembre 2005												
CdQ Heyvaert	Décembre 2002 - décembre 2006												
CdQ Maritime	Décembre 2003 – décembre 2007												
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Région et SPFMT représentent plus de 90 % du total de la dépense (subside) • Les dépenses concernent les études préalables, les investissements et les frais de fonctionnement pour la période contractuelle ; la Commune dispose d'un délai complémentaire de deux ans pour boucler les opérations. • Des financements privés peuvent compléter les interventions publiques, mais le contexte s'y est peu prêté, jusqu'à présent. • Il appartient à la Commune de rechercher la pérennisation financière des mesures prises et de les compléter ou les prolonger par d'autres types d'interventions (URBAN, Programme Grandes Villes,...)! 												
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Respect des plannings par périmètre et des objectifs contractuels (nombre et taille des logements réalisés, équipements créés, action sociale,...). • Pertinence du programme initial en vue de l'ajustement éventuel, envisageable à mi délai. • Définition du prochain CdQ à demander à la RBC. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • L'outil utilisé améliore-t-il vraiment la totalité des quartiers considérés sous l'angle du logement, des espaces publics, du social ? • Adéquation suffisante avec les autres actions ? (logement social et moyen, développement économique) • Les actions entreprises seront-elles poursuivies, à l'échéance des CdQ ? 												

TABLEAU DE BORD 2	SDRB Rénovation Urbaine : achever Rive Gauche
Chapitre du PCD concerné	2.1
L'échelle de la mesure	Concerne la partie du Molenbeek Historique non encore reconstruite, au droit de la percée du métro.
Les acteurs concernés	Partenariat SDRB-R.U. – Investisseurs privés ; l'IBGE.
Impact pour l'organisation communale	Le parti général d'aménagement a été mis au point en collaboration étroite avec la Commune qui n'intervient plus qu'au travers de la délivrance de permis d'urbanisme.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Cette partie du Molenbeek Historique se caractérise par un tissu urbain et social appauvri nécessitant une remise à niveau à initier par des interventions publiques significatives. La SDRB intervient dans ce contexte par la réalisation d'une offre de logements moyens.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	Achever la reconstruction d'un quartier mixte, démoli par la trouée du métro, par l'apport d'une offre de logements moyens. Compte tenu de l'évolution de la demande observée dans les phases précédentes, le programme a été revu dans le sens d'une augmentation du nombre de maisons unifamiliales et d'une diminution des surfaces d'activités. L'achèvement du projet implique : <ul style="list-style-type: none"> • La réalisation des dernières maisons unifamiliales de la tranche Darimon – Ste-Marie ; • Conception et construction de 38 maisons unifamiliales place Voltaire ; • Conception et réalisation d'un immeuble de 45 appartements à l'angle Charbonnages – Ste-Marie.
Le calendrier	Sous réserves : <ul style="list-style-type: none"> • Maisons unifamiliales de la place Voltaire : livraison fin 2005. • Immeuble Charbonnages – Ste-Marie : livraison courant 2006.
Aspects financiers	Le financement par la SDRB se fait dans le cadre du plan triennal d'investissement approuvé par la Région. L'apport d'investissements privés n'est effective que si la rentabilité du programme est réalisée, ce qui n'est possible que grâce à l'intervention du partenaire public et un choix judicieux du produit immobilier offert.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de logements supplémentaires, caractéristiques socioprofessionnelles des nouveaux habitants. <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Impact sur la revitalisation du Molenbeek Historique : apport de nouveaux habitants, taux de rotation après dix ans,.... • Pertinence du parti d'aménagement initial (l'aménagement des espaces publics correspond-t-il aux besoins, le stationnement est-t-il bien pris en compte,...) • Retombées en terme de recettes communales.

TABLEAU DE BORD 3	SDRB Rénovation Urbaine : nouvelles opérations à lancer
Chapitre du PCD concerné	2.1
L'échelle de la mesure	Le Molenbeek Historique.
Les acteurs concernés	Commune : 3° Direction (Infrastructure) – 1° Division (Urbanisme) et 4° Division (Projets Subsidiés) Partenariat SDRB-R.U. – Investisseurs privés.
Impact pour l'organisation communale	<ul style="list-style-type: none"> • Attention à apporter, lors d'études diverses (CdQ, PCM,...) aux opportunités d'interventions potentielles de la SDRB ; • Sollicitation de la SDRB, en vue de l'inscription dans un futur plan triennal ; ...
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Le Molenbeek Historique se caractérise par un tissu urbain et social appauvri nécessitant une remise à niveau à initier par des interventions publiques significatives. La SDRB intervient dans ce contexte par la mise sur le marché d'une offre de logements moyens.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	Continuer la politique d'injection de logements moyens dans le Molenbeek Historique, en vue de restaurer une certaine mixité sociale. Définition par la Commune d'opportunités permettant à la SDRB R.U. de développer des projets de logements moyens : <ul style="list-style-type: none"> • à l'occasion de l'étude du nouveau contrat de quartier « Maritime » ; • dans le cadre d'une politique de reconversion ciblée du patrimoine industriel vacant ; la mise en œuvre de l'article 179 de l'OOPU, etc.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Opportunités éventuelles dans le cadre CdQ Maritime : connues fin 2003. • Mise en place d'un partenariat Commune / SDRB Expansion Economique / SDRB Rénovation Urbaine en vue de définir une politique de reconversion de patrimoine industriel vacant : fin 2003. Le calendrier des réalisations est lié au point suivant.
Aspects financiers	Le financement par la SDRB se fera dans le cadre : <ul style="list-style-type: none"> • du plan triennal d'investissement 2002 – 2004 approuvé par la Région, éventuellement amendable ; • du futur plan triennal 2005 – 2007 à négocier ; • d'éventuelles missions déléguées par la Commune, comme l'affectation de charges d'urbanisme. (Porte de Ninove 12.000 m2 (dont 6000 m2 de charges d'urbanisme), rue de Birmingham, boulevard Léopold II, ...) L'apport d'investissements privés n'est effective que si la rentabilité du programme est réalisée, ce qui n'est possible que grâce à l'intervention du partenaire public et un choix judicieux du produit immobilier offert.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et caractéristiques des opérations proposées, acceptées ou non. • Etat d'avancement des réalisations.

TABLEAU DE BORD 4	SC Le Logement Molenbeekois : développer le logement social
Chapitre du PCD concerné	2.1
L'échelle de la mesure	Entièreté du territoire communal.
Les acteurs concernés	SC « Le Logement Molenbeekois » ; la Société du Logement de la Région Bruxelloise (SLRB) ; Secrétariat d'Etat chargé du Logement ; Commune : 4 ^{ième} Direction – 3 ^{ième} Division (Propriétés communales) et 3 ^{ième} Direction (Infrastructure) –1 ^{ière} Division (Urbanisme)
Impact pour l'organisation communale	Concertation à établir avec « Le Logement Molenbeekois » impliquant les 3 ^{ième} et 4 ^{ième} Direction.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	L'état de dégradation du logement et les revenus insuffisants d'une grande partie de la population nécessitent la mobilisation des moyens disponibles pour offrir un logement décent à un prix abordable pour le plus grand nombre. Complémentairement aux autres actions type CdQ, SDRB et la poursuite de la rénovation du logement social existant, la mise à disposition de logements sociaux supplémentaires doit être développée.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	La mise en œuvre du plan quadriennal 2002-2005 relève de la seule compétence du « Logement Molenbeekois ». L'action communale visera à faciliter la mise en œuvre par la RBC du futur « Plan pour l'avenir du logement à Bruxelles » en l'inscrivant dans sa politique générale de développement des quartiers. En ce qui concerne la partie de ce futur plan destinée au logement social, la contribution communale, en partenariat avec « le Logement Molenbeekois », consistera en : <ul style="list-style-type: none"> • la définition des principes de mise en œuvre (localisation et taille des opérations, etc.) • la recherche d'opportunités foncières pour la réalisation de logements sociaux complémentaires (neuf, rénovation, etc. sans se limiter à l'article 179 de l'OOPU) • l'attention à apporter, lors d'études diverses (CdQ, PCM, ...) aux opportunités foncières ; • contacts avec la SLRB concernant leurs futurs plans quadriennaux.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Période 2002 – 2005 (plan quadriennal) pour les investissements relatifs au patrimoine existant du « Logement Molenbeekois ». • Concernant le futur « plan pour l'avenir du logement à Bruxelles », le calendrier est lié à celui à définir par la Région, soit provisoirement : part molenbeekoise des logements sociaux envisagés à un horizon de 4 ans, idem à un horizon de 10 ans. Un premier train d'opportunités devrait être défini pour fin 2003, si ce plan se concrétise rapidement au niveau régional.
Aspects financiers	Le financement par la SRLB se fait dans le cadre du plan quadriennal d'investissements approuvés par la Région. (2002 – 2005) Une part de la rénovation des logements sociaux se fait aussi sur fonds propres. Le « Plan pour l'avenir du logement à Bruxelles » devra faire appel à des financements alternatifs qui restent à définir par la Région.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la rénovation du patrimoine existant. • Terrains ou sites disponibles immédiatement, à acquérir, les capacités d'accueil.

TABLEAU DE BORD 5	Les logements insalubres
Chapitre du PCD concerné	2.1
L'échelle de la mesure	Entièreté du territoire communal.
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction (Infrastructure) – 1 ^{ère} Division (Urbanisme et Hygiène) et 4 ^{ème} Division (Projets Subsidiés), 4 ^{ème} Direction – 3 ^{ème} Division (Affaires sociales et Propriétés communales) ; RBC (AATL) ; le CPAS ; la Zone de Police ; des associations locales comme La Rue et la Maison de Quartier Bonnevie ; ... Le Fonds du Logement
Impact pour l'organisation communale	Mesure de gestion courante ; effort d'information à accentuer.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La présence importante de logements insalubres (principalement dans le Molenbeek Historique) constitue un handicap qu'il convient de surmonter, par amélioration ou reconstruction des logements tout en leur gardant un caractère social.
Nature de la mesure	Mesure d'organisation et d'investissement.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • lutte contre les taudis et les marchands de sommeil : en collaboration avec le Service de l'Hygiène ; cette lutte doit s'accompagner d'un effort de relogement (avec l'aide du CPAS) ; • élaboration de l'inventaire du bâti non habité ou non exploité (en application de l'article 179 de l'OOPU) en vue de rentabiliser le stock de logements existants ; • remise à niveau de logements insalubres privés par des conseils en matière de rénovation (Régie AJJA) ; • publicité concernant les primes régionales ; (en particulier dans le cadre des CdQ en cours) ; • augmentation du nombre de logements à caractère social : via le futur « Plan pour l'avenir du logement à Bruxelles », les CdQ, le Fonds du Logement et les AIS ; • créer une AIS molenbeekoise.
Le calendrier	Action permanente, à l'exception : <ul style="list-style-type: none"> • des actions dans le cadre des CdQ qui s'alignent sur leurs délais spécifiques ; • de l'AIS molenbeekoise à créer.
Aspects financiers	Régie de Quartier : via Objectif 2. Production de logement à caractère social : selon le contrat – programme utilisé.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • diminution du nombre de logements insalubres, bilan annuel des actions de chaque acteur ou outil mobilisé ;

TABLEAU DE BORD 6	Les Centres d'Entreprises
Chapitre du PCD concerné	2.2
L'échelle de la mesure	Les quartiers mixtes anciens, en particulier le Molenbeek Historique
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} direction (Infrastructure) ; SDRB-EE ; le « Centre d'Entreprises de Molenbeek-Saint-Jean » (Commune + SDRB + AMIS) ; le « Guichet d'Economie Locale »
Impact pour l'organisation communale	Mission à caractère prospectif et d'accompagnement.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Favoriser la création d'entreprises et d'emplois, dont une part doit être accessible à la population locale, par la création et l'extension de structures d'accueil. (hôtels d'activités ou centres d'entreprises)
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Extension du « Centre d'Entreprises de Molenbeek-Saint-Jean ». • Recherche d'opportunités immobilières, en collaboration avec la SDRB.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Extension du « Centre d'Entreprises de Molenbeek-Saint-Jean » : ouverture en 2006 ? • Recherche d'opportunités immobilières : à définir.
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Extension du « Centre d'Entreprises de Molenbeek-Saint-Jean » : Objectif 2 (2001 – 2006 ; FEDER + Fédéral) permet l'extension du projet dont le concept a pu voir le jour grâce à URBAN. • Recherches d'opportunités : à définir, en particulier avec la SDRB.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Terrains ou sites disponibles immédiatement, à acquérir ultérieurement, les capacités d'accueil. • Pour l'extension du centre existant : état d'avancement de l'étude et des travaux. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Caractéristiques des entreprises créées. • Taux de survie des entreprises après 1 an de vie effective + comparaison avec le taux hors centres d'entreprises • Nombre d'emplois créés, évolution annuelle. • Part des emplois occupés par des Molenbeekoïses

TABLEAU DE BORD 7	Reconversion du site British American Tobacco (BAT)
Chapitre du PCD concerné	2.2
L'échelle de la mesure	Un îlot, dans le Nouveau Molenbeek (De Koninck, Daring, Malis et Van Kalk)
Les acteurs concernés	Le « Centre d'Entreprises de Molenbeek-Saint-Jean » (Commune + SDRB + AMIS) ; le « Guichet d'Economie Locale » ; SDRB - Expansion Economique ; Commune : 3 ^{ième} Direction (Infrastructure) ; des partenaires privés à rechercher.
Impact pour l'organisation communale	Participation au Comité d'Accompagnement de la SDRB + suivi de l'étude des incidences
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La désindustrialisation du sillon industriel bruxellois libère un patrimoine bâti important, qu'il convient de réaffecter en priorité à de nouvelles activités économiques. Il conviendra de favoriser la création d'emplois, dont une part doit être accessible à la population locale, par la création et l'extension de structures d'accueil. Il s'agit ici de créer un centre d'activités de +/- 33500 m2, par reconversion d'un complexe de +/- 40.000 m2 dont 6500 seront repris par BAT.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	Appui à apporter à la SDRB dans l'ensemble de la démarche : <ul style="list-style-type: none"> • études et travaux, • prise en compte des résultats de l'étude des incidences, en particulier les besoins en accessibilité.
Le calendrier	Recherche par la SDRB de partenaires financiers : fin 2003. Achèvement de travaux : 2006 ?
Aspects financiers	A charge de la SDRB et des futurs partenaires privés.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement de l'étude de marché, de l'élaboration du projet architectural, de l'étude des incidences. <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'emplois créés, dans les deux ans qui suivent l'achèvement des travaux. • Caractéristiques des entreprises accueillies • Part des emplois occupés par des Molenbeekoïses

TABLEAU DE BORD 8	La réaffectation des locaux industriels vacants
Chapitre du PCD concerné	2.1, 2.2, 2.4.
L'échelle de la mesure	Entièreté du territoire communal, mais principalement le Molenbeek Historique.
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction (Infrastructure) ; le « Centre d'Entreprises de Molenbeek-Saint-Jean » (Commune + SDRB + AMIS) ; le « Guichet d'Economie Locale » ; SDRB-EE + SDRB-RU ; RBC (étude de projets pilotes, ...).
Impact pour l'organisation communale	Renforcement de la 3 ^{ème} Direction – 1 ^{ère} Division (Urbanisme, Planification) dans les limites des moyens disponibles. (recherche de nouveaux utilisateurs = SDRB)
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La désindustrialisation du sillon industriel bruxellois libère un patrimoine bâti important, qu'il convient de réaffecter, en majorité à de nouvelles activités économiques mais aussi à du logement et des équipements, en fonction de la potentialité des biens, de l'accessibilité poids lourds et des besoins locaux. En matière d'activités économiques : diversification souhaitée, compatibilité avec les autres fonctions urbaines. (Particulièrement dans le quartier Heyvaert, confronté aux nuisances générées par la filière automobile)
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte indirecte à l'occasion d'autres études (CdQ, futur PCM,...) • Etude spécifique à mener avec la SDRB.
Le calendrier	A définir avec la SDRB. La démarche sera entamée courant 2003.
Aspects financiers	Etude à (faire) financer par la RBC et/ou la SDRB.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Répartition selon les fonctions retenues, importance des reconversions effectives, nombre de m2 réaffectés par rapport aux m2 vacants,.... <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Impact général en matière de développement des activités économiques, du logement et des équipements.

TABLEAU DE BORD 9	Quartiers Commerçants « Molenbeek Centre Shopping » et « Karreveld »
Chapitre du PCD concerné	2.2
L'échelle de la mesure	Le centre du Molenbeek Historique, étendu fin 2001 vers Léopold II et Delaunoy et le quartier Karreveld, étendu fin 2001 vers Mettewie et Mennekens, soit au total la chaussée de Gand et ses ramifications.
Les acteurs concernés	asbl communale « Revitaliser le Quartier Commerçant Molenbeek Centre Shopping » ; asbl communale « Revitaliser le Quartier Commerçant Karreveld » Commune : 4 ^{ième} Direction – 3 ^{ième} Division (Classes moyennes, Emploi), 3 ^{ième} Direction – 1 ^{ière} Division (Urbanisme, Planification) RBC et son asbl faîtière « Revitaliser les quartiers commerçants »
Impact pour l'organisation communale	Gestion des asbl, inscription des mesures spécifiques dans le cadre général des quartiers concernés.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Les pôles commerciaux traditionnels, concurrencés par la périphérie, doivent être redynamisés, en particulier au travers des contrats de noyaux commerciaux initiés par la RBC.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	Revitaliser l'activité commerciale par des mesures visant : <ul style="list-style-type: none"> • l'accessibilité (aménagement d'espaces publics, aires de livraisons,...) ; • l'aménagement du territoire ; • la convivialité ; • le développement économique ; • le marketing.
Le calendrier	A inscrire dans les échéances régionales (opération reconduite pour 2002 – 2004)
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Principalement à charge de la RBC, via l'asbl faîtière ; la Commune. • Espaces publics : en partie via le SPFMT dans le cadre de l'accord de coopération, en partie directement par la RBC (la chaussée de Gand est une voirie régionale).
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Selon les cinq catégories de mesures. (rapport annuel obligatoirement dressé par chaque asbl communale) • Variation du nombre de commerces occupés et de la typologie commerciale, taux de rotation, loyers,... <p><i>Bilan (fin 2004)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Revitalisation effective du pôle commercial de la chaussée de Gand. • Evolution de la typologie commerciale • Contribution de ce contrat programme à la revitalisation effective de l'ensemble du quartier. • Positionnement régional. <p>(les critères d'évaluation sont à coordonner avec ceux de l'asbl faîtière régionale)</p>

TABLEAU DE BORD 10	Le site de la Gare de l'Ouest
Chapitre du PCD concerné	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8, 2.9.
L'échelle de la mesure	Correspond grosso modo à la zone levier prioritaire n° 14 « Gare de l'Ouest ».
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ième} Direction (Infrastructure) RBC : AATL (Planification) et AED, l'IBGE ; Fédéral (SPFMT) ; STIB ; DE LIJN ; SNCB. Commune d'Anderlecht.
Impact pour l'organisation communale	Renforcement de la 3 ^{ième} Direction – 1 ^{ière} division (Urbanisme et Planification), dans les limites des moyens disponibles.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Le site, césure dans le tissu urbain, doit devenir une articulation entre le Nouveau Molenbeek et le Molenbeek historique, avec la réalisation d'un tissu mixte en continuité avec celui existant : création de logements, bureaux, équipements, espaces verts. La présence au même lieu de 2 gares de métro et d'une gare RER, de bus et de trams créeront un grand pôle multimodal dont la lecture métropolitaine reste à définir : lien avec la Gare du Midi, place à créer, etc.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Sans attendre les initiatives régionales (zone levier prioritaire au PRD et ZIR au PRAS), la Commune fera connaître ses propres orientations d'aménagement. • En priorité, des contacts seront établis entre les différents acteurs publics concernés. aujourd'hui actifs sur le site. (en particulier la STIB, avec le dépôt Vandermeeren et le bouclage) en vue de préserver l'avenir. • Accompagner l'étude de faisabilité du pôle multimodal prévue à l'accord de coopération Fédéral - Région. • Accompagner les études préparatoires régionales relatives à la ZIR (contenu du futur PPAS) et à la zone levier (schéma directeur).
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Les initiatives communales de mise en contact : courant 2003 (AVANT travaux STIB) ; bouclage métro effectif : 2006 ; RER : <u>avant</u> 2010 ? • Etude de faisabilité, schéma directeur, programme complété, PPAS éventuel : à définir par la Région.
Aspects financiers	Provisoirement neutre pour la Commune. Opportunités foncières éventuelles à saisir.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Possibilités effectives d'urbanisation ultérieure du site, après travaux STIB et SNCB. • Avancement de la définition du programme communal. • Avancement du schéma directeur par la RBC, prise en compte du programme communal, élaboration d'un (?) PPAS. • Réalisation <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Apports pour la Commune en matière d'activités économiques, de logements et d'équipements ; recettes prévisibles. • Rôle d'interface entre le Molenbeek Historique et le Nouveau Molenbeek. • Positionnement du pôle multimodal dans la Région.

TABLEAU DE BORD 11	Le site de la Porte de Ninove, Petite Ceinture (Ouest) et abords du canal
Chapitre du PCD concerné	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8.
L'échelle de la mesure	Tracé du canal, incluant Porte de Ninove (zone levier n°4 « Canal », non prioritaire).
Les acteurs concernés	RBC (AATL et AED) via le SPFMT, Commune, Ville de Bruxelles, Anderlecht, IBGE et SDRB. Le Port de Bruxelles et son « Masterplan 2015 » (plan du développement stratégique du Port de Bruxelles, étudié par celui-ci, à l'horizon 2015). (Le bâti : secteur privé principalement)
Impact pour l'organisation communale	Renforcement de la 3 ^{ième} Direction – 1 ^{ière} division (Urbanisme, Planification) et 2 ^{ème} division (Travaux publics) dans les limites des moyens disponibles.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Le canal symbolise aussi une opportunité de développements économiques nouveaux, et d'apport de nouvelles fonctions (parc régional, du logement via des charges d'urbanisme,...), en s'appuyant sur une mise en valeur paysagère et l'amélioration des liens avec le Pentagone, aujourd'hui plus dynamique.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	Outre l'accompagnement de l'étude fédérale relative aux espaces publics, il faudra : <ul style="list-style-type: none"> • assurer l'articulation avec le Plan Communal de Mobilité ; • veiller à réaliser une ou des passerelle(s) ; • mettre en œuvre le CdQ Heyvaert ; (voir le tableau de bord n°1) • inciter la Région à aménager rapidement le parc régional prévu au PRD ; • définir un nouvel avenir, éventuellement culturel, pour l'ancienne Brasserie Belle-Vue, etc.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces publics étudiés dans le cadre de l'Accord de coopération par le SPFMT : 2003 pour l'achèvement des études ; courant 2007 pour la fin des travaux ? • Masterplan 2015 du Port de Bruxelles : fin de l'étude courant 2003 ? (Retombées pour la Commune non prévisibles) • Programmation et schéma directeur régional : à déterminer (zone levier non prioritaire)
Aspects financiers	A charge du SFFMT pour les espaces publics existants, de la RBC pour la rue à créer en remplacement de la rue du Rectangle ; de l'IBGE pour le futur parc régional. (CdQ Heyvaert : voir tableau de bord n°1)
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet respecte-t-il les intentions communales. • Etat d'avancement des études et travaux. • Gestion des nuisances du chantier. • Réalisation des charges d'urbanisme. • Maîtrise foncière du cadre bâti. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Retombées pour la Commune en matière d'activités, de logements et d'attractivité. • Rôle d'interface entre le Molenbeek Historique et le Pentagone (Porte de Ninove = Porte de Molenbeek). • Prolongement de l' « effet Pentagone » vers Molenbeek.

TABLEAU DE BORD 12	Accompagnement du développement de Tour et Taxis
Chapitre du PCD concerné	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8, 2.9
L'échelle de la mesure	Partie molenbeekoise de la zone levier prioritaire n° 5 « Tour et Taxis ».
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction (Infrastructure) RBC : AATL (Planification et Rénovation Urbaine), l'IBGE ; Fédéral (SPFMT) ; STIB ; DE LIJN ; Ville de Bruxelles.
Impact pour l'organisation communale	Renforcement de la 3 ^{ème} Direction – 1 ^{ère} division (Urbanisme et Planification) dans les limites des moyens disponibles. Coordination avec les autres acteurs publics.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Tour et Taxis doit être « annexé » à la Commune, en termes d'image et de dynamique urbaine. Pour le quartier Maritime, il faudra maximiser les retombées positives tout en réduisant celles négatives qui accompagnent tout projet de cette ampleur, sans contrarier la vie de quartier.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Participation au suivi de l'élaboration des PPAS « Tour et Taxis » et « Héliport » (situés sur la Ville de Bruxelles) en particulier en ce qui concerne la réalisation d'un grand parc public aisément accessible depuis Molenbeek. • Définition avec la RBC et la Ville du rôle et des caractéristiques futures de l'axe Picard – Bolivar, y compris en matière de TP. • Elaboration d'un contrat de quartier pour la zone sous l'influence prévisible de la dynamique T&T, qui puisse aussi garantir une vie de quartier autonome par rapport à cet environnement fort. • Réflexion à mener avec la SDRB concernant les immeubles industriels potentiellement vacants et les activités à accueillir. • Participation au schéma directeur prévu pour la zone levier, si celui-ci reste d'actualité, vu l'avancement des autres études !.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • PPAS de la Ville : achèvement prévu pour début 2006. (Travaux : de 2004 jusqu'en 2015 ?) • Picard – Bolivar : lié à l'étude des incidences de la passerelle à créer au droit du canal : résultats fin 2004 ? (Travaux : fin 2006 ?) • Contrat de Quartier : dossier de base fin 2003. (Travaux : achèvement fin 2009 au plus tard) • Contacts avec la SDRB : courant 2003.
Aspects financiers	Provisoirement neutre pour la Commune, sauf la participation au contrat de quartier. (Voir tableau de bord n° 1)
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Evolution des différentes études et prise en compte des demandes molenbeekoises ; • Modifications observées dans le Quartier Maritime : nouveaux habitants, nouvelles activités, positionnements spéculatifs,... <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Apports pour la Commune en matière d'activités économiques, de logements et d'équipements ; • mutations sociales et économiques observées sur l'ensemble du quartier.

TABLEAU DE BORD 13	Les espaces publics
Chapitre du PCD concerné	2.3, 2.8.
L'échelle de la mesure	Ensemble du territoire communal.
Les acteurs concernés	Commune 3 ^{ième} Direction (Infrastructure) – les quatre Divisions. RBC (AATL et AED), partenariats divers via CdQ, IBGE, STIB et DE LIJN, etc.
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante et accompagnement.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La requalification des espaces publics est une donnée essentielle pour le maintien ou la remise à niveau de l'attractivité des quartiers. Les priorités d'intervention seront définies via les contrats de quartiers et le plan triennal, en lien avec le PCM et le plan Z30.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement, d'organisation et d'investissement.
Actions	Mise en cohérence, au travers du cadrage général défini au chapitre 2.3 et en fonction des résultats de l'étude PCM, des différentes filières de rénovation – modification – construction - entretien d'espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> • directement par la RBC pour les voiries régionales ; • via les CdQ ; • directement par la Commune (plan triennal) ... Mise à jour de la carte de l'état des voiries établie dans le cadre du plan Z30.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • La RBC établit directement ses priorités sur les espaces régionaux (grands axes, nouveaux parcs Porte de Ninove et sur Tour et Taxis à Bruxelles - Ville). • Voiries communales reprises dans le périmètre de contrats programmes régionaux : selon le planning des CdQ et du futur plan Z30 ; • Selon plan triennal communal pour les autres voiries locales.
Aspects financiers	Espaces régionaux : entièrement à charge de la RBC (ou de l'accord de coopération) ; Voies communales : contribution communale variable selon les contrats programmes ; ou à charge du plan triennal.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Quantité, qualité, proportion d'espaces publics réaménagés. • Prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Impact sur l'objectif global de revitalisation des quartiers concernés et leur attractivité. (Bilan à dresser par la Région) • Amélioration de la sécurité routière. • Confort des usagers.

TABLEAU DE BORD 14	La Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale (MCCS)
Chapitre du PCD concerné	2.4, 2.11.
L'échelle de la mesure	L'îlot comprenant l'Académie de Dessin et des Arts visuels + l'ancien athénée de la chaussée de Merchtem.
Les acteurs concernés	Commune, FEDER et RBC (AATL, Service des Monuments et Sites), Fédéral.
Impact pour l'organisation communale	Renforcement de la 3 ^{ème} Direction –4 ^{ème} Division (Projets subsidiés) en fonction des moyens disponibles.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La diversité des cultures présentes sur le territoire communal constitue un atout qu'il convient de valoriser. Un pôle culturel majeur est à développer (lieu + activités). Il contribuera à renforcer les mécanismes de solidarité et de cohésion sociale, il contribuera aussi à la poursuite de la réhabilitation du tissu urbain molenbeekois.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<p>Le projet MCCS a été initié en 2000 dans le cadre du programme fédéral « politique des grandes villes ». Il vise à réunir, sur le plan culturel, des populations d'origines diverses, que ce soit du point de vue de la culture d'origine, de l'appartenance sociale, ou de la catégorie d'âge.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objectif 2 (2001 – 2006) permet la poursuite du développement du projet : la poursuite des travaux ainsi que la prise en compte de frais de fonctionnement. • L'accord de coopération fédéral – Région permettra une phase ultérieure des travaux. • A nouveau avec la politique des grandes villes. (2003) • Restera ensuite à définir les modalités d'achèvement des travaux et la pérennisation du fonctionnement de l'outil.
Le calendrier	Fin des travaux : 2007
Aspects financiers	<p>Outre une contribution communale, le financement s'effectue au travers</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'Objectif 2 par le FEDER et le Fédéral ; • de l'accord de coopération ; • du programme Politique des grandes villes ; • encore indéterminé pour l'achèvement des travaux et les frais de fonctionnement. <p>La RBC intervient aussi directement, le bâtiment étant en partie classé. (Service des Monuments et Site)</p>
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Avancement des études et travaux. • Etat de la recherche de financements ultérieurs. • Impact de la programmation culturelle actuelle, fréquentation. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rayonnement du centre, adéquation entre le bâtiment et les activités. • Impact de la programmation culturelle sur l'objectif de solidarité et de cohésion sociale.

TABLEAU DE BORD 15	Les Maisons de Quartiers communales
Chapitre du PCD concerné	2.4, 2.11, 2.13.
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal.
Les acteurs concernés	Commune : 5 ^{ème} Direction (Prévention) via la CLES ; Fédéral, RBC, Communautés.
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante par la CLES.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	L'ampleur des problèmes sociaux rencontrés impose de renforcer les mécanismes de solidarité et de cohésion sociale, en particulier auprès des jeunes. La poursuite de la réalisation de maisons de quartiers s'inscrit dans cette démarche.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	Ajouter aux 5 maisons de quartier communales existantes : <ul style="list-style-type: none"> • la maison de quartier Duchesse ; • la maison de quartier Heyvaert ; • autres implantations : à définir en collaboration avec la CLES. Pérennisation du fonctionnement : à définir. Collaboration avec le réseau associatif rencontrant les mêmes objectifs.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Duchesse : ouverture en 2004. • Heyvaert : ouverture en 2008 ? • Autres implantations : selon les opportunités budgétaires et de subsidiation.
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Duchesse : investissement via le CdQ Etangs Noirs. • Heyvaert : prévu au travers du CdQ Heyvaert. • Certains frais de fonctionnement sont à charge du Contrat (annuel) de Sécurité. • Autres implantations, pérennisation du fonctionnement : à définir.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Respect du rythme des implantations, nouvelles opportunités. • Avancement des actions développées, fréquentation. <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Le réseau répond-il à l'objectif de solidarité et de cohésion sociale, en particulier vis à vis des jeunes ? • Le maillage est-il adéquat ? • Le programme des activités est-il suffisant pour rencontrer l'objectif initial ?

TABLEAU DE BORD 16	Les crèches et les garderies
Chapitre du PCD concerné	2.4
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 4 ^{ème} Direction – 3 ^{ème} Division (Affaires sociales, Crèches), 3 ^{ème} Direction – 2 ^{ème} Division (Travaux publics) ; RBC
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La capacité d'accueil des cinq crèches communales (Reine Fabiola, Louise Lumen et Petits Poucets, Harlekijntje, Arion) et du préguardiennat (école 9) est tout à fait insuffisante. Il convient de diversifier l'offre et les formules proposées.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<p>Compléter l'offre par la création :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De deux Maisons communales d'accueil de l'enfance qui sera présente sur deux sites : <ul style="list-style-type: none"> ○ angle Tazieaux – Berchem (via le CdQ Etangs Noirs + Objectif 2) ; ○ rue Brunfaut (via le CdQ Fonderie – Pierron + Objectif 2) ; • d'un lieu de formation pour puéricultrices. (Objectif 2 + CdQ Etangs – Noirs)
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • angle Tazieaux – Berchem : fin des travaux pour fin 2006 au plus tard ; • rue Brunfaut : fin des travaux pour fin 2007 au plus tard ; • lieu de formation pour puéricultrices : fin des travaux pour fin 2006 au plus tard.
Aspects financiers	Réalisation des infrastructures via les CdQ et Objectif 2 principalement. Gestion : la Commune, en collaboration avec l'ONE et Kind en Gezin.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement des études et travaux. • Fréquentation, origine de la clientèle (quartier, commune,...) <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • L'évolution de la qualité et de la spécificité de l'offre rencontre-t-elle celle de la demande communale ?

TABLEAU DE BORD 17	Les écoles communales
Chapitre du PCD concerné	2.3, 2.4, 2.8
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 4 ^{ième} Direction – 1 ^{ière} et 2 ^{ième} Division (Enseignement F + NL), 3 ^{ième} Direction – 2 ^{ième} Division (Travaux publics) Les Communautés
Impact pour l'organisation communale	Renforcement de la 3 ^{ième} Direction – 2 ^{ième} Division (Travaux publics) en fonction des moyens disponibles.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La capacité d'accueil à Molenbeek est insuffisante (l'augmentation de la population en âge scolaire ne peut être absorbée côté francophone) et certaines écoles sont un mauvais état. Elles doivent être rénovées lourdement et la capacité d'accueil augmentée.
Nature de la mesure	Mesure d'organisation et d'investissement
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Rénovation progressive des écoles 1, 2, 5, 9, 11, 13 et 16. • Construction d'un nouveau bâtiment scolaire à l'angle Tamaris / Condor. • Sécurisation des abords, tous réseaux confondus. • Intensification de la collaboration avec les directions des écoles, tous réseaux confondus.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Rénovation lourde de l'école n° 2 : à court terme. • Le calendrier de la rénovation complète des écoles 1, 5, 9, 11, 13 et 16 est conditionné par la délivrance des crédits appropriés. Le Service des Travaux Publics continuera à procéder à des travaux de maintenance parfois importants (chauffage, toitures, fenêtres, mises en conformité technique, ..) • Construction d'un nouveau bâtiment scolaire à l'angle Tamaris / Condor : à définir. • Sécurisation des abords : à définir en fonction des contrats programmes.
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Les bâtiments scolaires de Molenbeek sont entièrement à charge du budget communal. • La RBC (Service Monuments et Sites) interviendra pour l'école n° 2, qui est un bâtiment classé. • Utilisation de charges d'urbanisme. • La sécurisation des abords peut s'intégrer dans différents contrats programmes, dont l'accord de coopération et le programme grandes villes, pour les gardiens scolaires.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement des études, travaux, engagements budgétaires. <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation suffisante de la capacité d'accueil ? • Adéquation entre l'infrastructure rénovée / agrandie et l'actualisation des impératifs pédagogiques.

TABLEAU DE BORD 18	Les équipements de proximité (sportifs + multi activités)
Chapitre du PCD concerné	2.4
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 4 ^{ième} Direction – 3 ^{ième} Direction (Sports), 3 ^{ième} Direction – 2 ^{ième} Division (Travaux publics) ; 5 ^{ième} Direction (CLES) ; RBC, Fédéral, via les contrats programmes (CdQ, ...)
Impact pour l'organisation communale	Mesure de gestion courante.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La concentration des équipements sportifs dans le Nouveau Molenbeek implique une action d'implantations nouvelles dans le Molenbeek Historique ; en particulier au travers des CdQ et des autres contrats –programmes.
Nature de la mesure	Mesure d'organisation et d'investissement.
Actions	La salle multisports Intendant, initiée dans le cadre du QI Maritime, a été complétée dans le cadre d'Objectif 2. Trois infrastructures nouvelles sont projetées : <ul style="list-style-type: none"> • Salle des sports Quatre - Vents ; • Salle des Sports Industrie via le CdQ Heyvaert ; • Hall des sports Beudin (attenant à l'école n° 13). Définition de nouveaux espaces multiactivités à implanter. Recherche de pérennisation du fonctionnement.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Intendant : finalisé. • Quatre - Vents : achevée fin 2005 ? • Industrie : achevée fin 2008 ? • Beudin : achevée fin 2004 ? • Espaces multiactivités : à déterminer.
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Intendant : infrastructure complétée dans le cadre de Objectif 2. • Quatre - Vents : via le CdQ Duchesse. • Industrie : via le CdQ Heyvaert. • Beudin : via la Communauté française ? Espaces multiactivités : à déterminer.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement des études, travaux, sources de financement, pérennisation du fonctionnement ; <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Adéquation par rapport aux besoins locaux.

TABLEAU DE BORD 19	Les grands équipements sportifs communaux
Chapitre du PCD concerné	2.4
L'échelle de la mesure	Les grandes infrastructures sportives communales sont toutes localisées dans le Nouveau Molenbeek
Les acteurs concernés	Commune : 4 ^{ième} Direction – 3 ^{ième} Direction (Sports) ; 3 ^{ième} Direction – 2 ^{ième} Division (Travaux publics) ; « Molenbeek – Sport » (asbl communale)
Impact pour l'organisation communale	Mesure de gestion courante.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Les grands équipements sportifs, par leur taille et leur qualité, ont une aire d'influence qui dépasse largement les limites communales. Un effort de rénovation et de maintenance est poursuivi, accompagné d'une volonté d'en optimiser le fonctionnement et le rôle.
Nature de la mesure	Mesure d'organisation et d'investissement.
Actions	En priorité : <ul style="list-style-type: none"> • rénovation du Stade Edmond Machtens pour la poursuite d'activités sportives de haut niveau ; • maintenance de Bassin de natation Louis Namèche (cuves). Rénovation de la salle du Stade du Sippelberg. Entretien courant de la Salle de l'Intendant, des Stades Henri Pevenage et Verbist.
Le calendrier	Améliorations progressives en fonction des moyens propres et régionaux disponibles.
Aspects financiers	En fonction des capacités financières communales (via l'asbl « Molenbeek – Sport » et de la disponibilité de subsides régionaux
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement des études, travaux et financements ; • satisfaction des usagers (accessibilité, sécurité, jours et heures d'ouverture, protection du mobilier sportif, propreté) ; • la multiplicité des publics est-elle rencontrée ? <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Adéquation par rapport aux besoins communaux et de l'ouest de la Région. • Positionnement par rapports aux autres équipements comparables dans la RBC. • Une grande équipe de foot porte-t-elle haut les couleurs (et le nom) de la Commune ?

TABLEAU DE BORD 20	Le maillage vert
Chapitre du PCD concerné	2.3, 2.5, 2.8
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction (Infrastructure) – toutes les Divisions. RBC (AATL) ; IBGE ; SNCB.
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante et renforcement de la Division Espaces Verts, en fonction des moyens disponibles.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	L'objectif est de maximiser la composante verte en d'en assurer la continuité. La fonction est essentiellement sociale et écologique. Le PCD propose un maillage complétant celui défini au travers du PRD.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Verdoiemnt prioritaire de certaines voiries, et création d'espaces de proximité. • Maintien du verdoiemnt des talus de chemin de fer, lors des aménagements de la ligne 28. • Sensibilisation de la population (façades fleuries, zones de recul,...)
Le calendrier	La réalisation du maillage vert communal se fera en accompagnement de la politique d'amélioration des espaces publics décrite au tableau de bord 14.
Aspects financiers	Voir le tableau de bord n° 14 pour les espaces publics ; Par la SNCB, pour la ligne 28.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement des études et travaux <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Adéquation par rapport aux besoins communaux

TABLEAU DE BORD 21	Le Scheutbos
Chapitre du PCD concerné	2.3, 2.4, 2.5
L'échelle de la mesure	Limité au site classé du Scheutbos et ses abords
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction – 3 ^{ème} Division (Espaces verts) ; IBGE ; RBC (AATL Service des Monuments et Sites) ; Associations.
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante et animation du Comité d'Accompagnement.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Le Scheutbos est un des grands poumons verts de l'ouest de la Région dont la mise en valeur et la gestion écologique et sociale doit être assumée en vue d'en assurer la pérennité.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Etablissement par l'IBGE d'un plan de gestion des 50 ha du Scheutbos (tourisme, sauvegarde écologique, sécurité publique,... (Le plan de gestion de la Forêt de Soignes, consultable sur www.ibge.be donne une idée du contenu d'un tel plan) • Création d'une Maison de la Nature, près de la chaussée de Ninove. • Nécessité de revoir tous les problèmes qui se posent au niveau cadastral et d'apporter une solution aux occupations illicites du site, en collaboration avec la Région.
Le calendrier	A déterminer en fonction des possibilités des différents partenaires.
Aspects financiers	A déterminer en fonction des possibilités des différents partenaires.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement du plan de gestion par l'IBGE : projet, consultation publique, modification éventuelle, approbation par la RBC. • Maison de la Nature : études et travaux. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • L'évaluation technique du plan de gestion est à définir par l'IBGE. • Adéquation par rapport aux besoins communaux et de l'ouest de la Région. • Pérennisation des mesures adoptées.

TABLEAU DE BORD 22	Parcs et jardins publics à créer ou rénover																																			
Chapitre du PCD concerné	2.3, 2.4, 2.5																																			
L'échelle de la mesure	Interventions localisées																																			
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction – 2 ^{ème} Division (Travaux publics) et 3 ^{ème} Division (Espaces verts, plantations) RBC ; IBGE ; ...																																			
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante pour les rénovations, accompagnement des études pour les parcs à créer, surveillance via les Gardiens de Parcs.																																			
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Un déficit en espaces publics est observé dans le Molenbeek Historique ; l'effort de rénovation sera continué pour certains parcs du Nouveau Molenbeek où un plan de gestion sera mis en place pour le parc Marie-José.																																			
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.																																			
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Rénovation de parcs communaux : parc Marie-José, parc du Karreveld, parc des Muses. • Création de 3 nouveaux parcs dans le Molenbeek Historique : Ninove, Vandenheuvel et Gare de l'Ouest. • Le futur parc de Tour et Taxis (3 ha, sur Bruxelles – Ville) devrait répondre aux besoins des habitants du Quartier Maritime. 																																			
Le calendrier	Parcs communaux à rénover (Nouveau Molenbeek) <table border="1" data-bbox="533 742 1888 874"> <thead> <tr> <th><i>Parc</i></th> <th><i>Etudes</i></th> <th><i>Travaux</i></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marie-José (y compris plan de gestion)</td> <td>A définir</td> <td>A définir</td> <td>Selon disponibilités budgétaires</td> </tr> <tr> <td>Karreveld</td> <td>A définir</td> <td>A définir</td> <td>Selon disponibilités budgétaires</td> </tr> <tr> <td>Des Muses</td> <td>A définir</td> <td>A définir</td> <td>Selon disponibilités budgétaires</td> </tr> </tbody> </table> Parcs à créer (Molenbeek Historique) : <table border="1" data-bbox="533 906 1888 1038"> <thead> <tr> <th><i>Parc</i></th> <th><i>Etudes</i></th> <th><i>Travaux</i></th> <th><i>Outil programmatique</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Porte de Ninove</td> <td>A définir</td> <td>A définir</td> <td>RBC / IBGE, avant la fin du CdQ Heyvaert ?</td> </tr> <tr> <td>Vandenheuvel</td> <td>Terminé</td> <td>2003</td> <td>QI Birmingham</td> </tr> <tr> <td>Gare de l'Ouest</td> <td>A définir</td> <td>A définir</td> <td>Inclus dans ZIR et zone levier non prioritaire</td> </tr> </tbody> </table>				<i>Parc</i>	<i>Etudes</i>	<i>Travaux</i>		Marie-José (y compris plan de gestion)	A définir	A définir	Selon disponibilités budgétaires	Karreveld	A définir	A définir	Selon disponibilités budgétaires	Des Muses	A définir	A définir	Selon disponibilités budgétaires	<i>Parc</i>	<i>Etudes</i>	<i>Travaux</i>	<i>Outil programmatique</i>	Porte de Ninove	A définir	A définir	RBC / IBGE, avant la fin du CdQ Heyvaert ?	Vandenheuvel	Terminé	2003	QI Birmingham	Gare de l'Ouest	A définir	A définir	Inclus dans ZIR et zone levier non prioritaire
<i>Parc</i>	<i>Etudes</i>	<i>Travaux</i>																																		
Marie-José (y compris plan de gestion)	A définir	A définir	Selon disponibilités budgétaires																																	
Karreveld	A définir	A définir	Selon disponibilités budgétaires																																	
Des Muses	A définir	A définir	Selon disponibilités budgétaires																																	
<i>Parc</i>	<i>Etudes</i>	<i>Travaux</i>	<i>Outil programmatique</i>																																	
Porte de Ninove	A définir	A définir	RBC / IBGE, avant la fin du CdQ Heyvaert ?																																	
Vandenheuvel	Terminé	2003	QI Birmingham																																	
Gare de l'Ouest	A définir	A définir	Inclus dans ZIR et zone levier non prioritaire																																	
Aspects financiers	Parcs communaux à rénover : budget communal ; parcs à créer : via le QI ou une intervention RBC / IBGE. Gardiens de Parc : via le Programme grandes villes et le Contrat de Sécurité.																																			
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement des études, travaux et financements. • Gardiennage. <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Adéquation par rapport aux besoins locaux, nombre de m2 vert par habitant. • Pérennisation des mesures adoptées. 																																			

TABLEAU DE BORD 23	Conseil et sensibilisation en environnement
Chapitre du PCD concerné	2.6, 2.7, 2.14
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Service d'Eco – Conseil ; ensemble des Services communaux et en particulier la Propreté Publique ; l'IBGE.
Impact pour l'organisation communale	Renforcement des initiatives du Service d'Eco – Conseil, dans les limites des moyens disponibles.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La réduction des pollutions et des nuisances doit être accentuée. Au delà de la délivrance d'informations, de mesures de sensibilisation, c'est vers un plan de gestion à long terme des pollutions et des énergies qui faut s'orienter rapidement. La valeur d'exemple vis à vis des autres Services et de la population joue aussi un rôle important.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre la mise en œuvre de « l'Agenda 21 molenbeekois » (promotion de projets environnementaux avec des partenaires extérieurs. (écoles et associations) • Orienter le fonctionnement interne des services communaux vers le développement durable : relance de la commission ad-hoc, réunions de coordination régulières,... (valeur d'exemple à développer)
Le calendrier	Mesure en cours à renforcer
Aspects financiers	Moyens à trouver pour renforcer le service d'éco-conseil.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Quantification des réunions d'information, du nombre de personnes touchées, ... <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Evolution générale de l'environnement dans la Commune. (IBGE) • Contribution effective du Service d'Eco – Conseil.

TABLEAU DE BORD 24	La collecte et la maîtrise des eaux usées et pluviales en vue de leur restitution au milieu naturel (IBrA, IBDE)
Chapitre du PCD concerné	2.7
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Intercommunale Bruxelloise d'Assainissement (IBrA) Intercommunale Bruxelloise de Distribution d'Eau (IBDE) <i>Les deux intercommunales devraient fusionner</i> Commune : 3 ^{ième} Direction (Infrastructure) ; l'IBGE.
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Les compétences en matière d'égouttage ont été cédées à l'IBrA, la Commune veillera à obtenir un niveau de vigilance approprié en ce qui concerne les missions concédées.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en cohérence avec les différentes interventions sur l'espace public (CdQ,...). • Suivi du plan d'égouttage CIBE - IBrA. • Attention particulière à apporter en matière de versement sauvage d'hydrocarbures dans les égouts.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • De la compétence exclusive de l'IBrA. • A préciser de commun accord en cas de travaux conjoints IBrA - Commune
Aspects financiers	Le financement de l'IBrA se fait, pour Molenbeek, par une redevance de 0.25 EUR (HTVA) /m ³ d'eau facturée par l'IBDE à charge des usagers du réseau d'assainissement.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Avancement de la rénovation de l'égouttage. • Coordination effective avec les travaux communaux sur l'espace public. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • A établir au niveau de l'intercommunale. • Avancement des travaux et mise en service de la station d'épuration Nord (Région).

TABLEAU DE BORD 25	La propreté publique
Chapitre du PCD concerné	2.3, 2.7, 2.8
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction (Infrastructure) – 3 ^{ème} Division (Propreté Publique) ; Cellule Propreté du CdQ Heyvaert ; Bruxelles – Propreté ; RBC via divers contrats programmes.
Impact pour l'organisation communale	Mesure de gestion courante
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La propreté publique (et celle des espaces publics) constitue un défi permanent pour la Commune, les efforts entrepris devront être renforcés. La diminution des subsides régionaux contrarie cette volonté.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Installation d'une déchetterie communale ou régionale (localisation à déterminer). • La propreté des espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> ○ renforcement du balayage et des « grandes poubelles » ; ○ création de cani-sites ; ○ renforcement de l'équipe des « Gardiens de la Propreté » ; ○ projet « Propreté publique et Citoyenneté » ; ○ Cellule Propreté du CdQ Heyvaert (lutte contre les dépôts clandestins et sensibilisation). • Application des réglementations relatives aux déchets industriels. (évacuation, dépôts clandestins, ...) • Etude relative aux déchets industriels : à susciter auprès de l'IBGE,
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Déchetterie communale ou régionale : choix de site : à définir. • Propreté de l'espace public : actions en cours. • Etude relative aux déchets industriels : délai à fixer par l'IBGE.
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Déchetterie telle que prévue au « Plan déchets » : entièrement à charge de la Région • Propreté de espaces publics : selon les contrats programmes : (Gardiens de la Propreté : via CdQ ; Propreté publique et Citoyenneté : initié par le QI Maritime, ensuite politique grandes villes ; etc.). • Etude relative aux déchets industriels : à charge de l'IBGE.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • A déterminer pour chaque action (chaque contrat programme (sauf les CdQ) doit obligatoirement prévoir son mode d'évaluation) • Quantité de déchets évacués (grandes poubelles), évolution du nombre de versages clandestins, aspect général de l'espace public.

TABLEAU DE BORD 26	Gestion des activités économiques liées à l'automobile (Heyvaert)
Chapitre du PCD concerné	2.2, 2.3, 2.7, 2.8
L'échelle de la mesure	Sud du Molenbeek Historique, en continuité avec Anderlecht.
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction – 1 ^{ère} Division (Urbanisme, Hygiène et permis d'environnement) ; Cellule Garage du CdQ Heyvaert ; Zone de Police ; RBC ; IBGE ; SDRB ; Commune d'Anderlecht.
Impact pour l'organisation communale	Coordination Urbanisme / Hygiène avec la Cellule Garage.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La présence d'une mono activité liée à l'automobile constitue pour le quartier Heyvaert une menace pour la mixité du quartier, que ce soit en terme de cohabitation avec le logement et des autres activités économiques, d'environnement, de travail au noir. Cette activité a débordé sur les quartiers voisins, jusqu'au Quartier Maritime souvent de façon sauvage.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Conforter les fonctions autres via les CdQ Heyvaert (et Duchesse). • Maîtrise de l'accessibilité générale des quartiers concernés. (volet 4 des CdQ + PCM) • Reconversion (en collaboration avec la SDRB) des locaux industriels vacants afin qu'ils ne servent pas au stockage d'automobiles. • Contrôles accrus par les deux communes en matière d'hygiène, de permis d'urbanisme et d'environnement. (+ IBGE)
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • CdQ Heyvaert : exécution : 2003 – 2006 ; achèvement 2008. • Maîtrise de l'accessibilité générale (poids lourds) : à préciser dans le cadre du PCM. • Reconversion de patrimoine vacant ou occupé par du stockage automobile : à définir avec la RBC et la SDRB.
Aspects financiers	L'investissement se limite, provisoirement, à la part communale du CdQ.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution des installations illégales, reconversion effective des locaux occupés par des activités illégales, <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Evolution générale du quartier : stabilisation de la population ; évolution du nombre d'emplois liés à l'automobile / autres emplois.... • Redéploiement du secteur des activités liées à l'automobile dans la RBC et hors de celle-ci.

TABLEAU DE BORD 27	Le Plan communal de Mobilité (PCM) et le Plan Zone 30
Chapitre du PCD concerné	2.8
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 3 ^{ème} Direction (Infrastructure) – 1 ^{ère} Division (Mobilité), 2 ^{ème} Division (Travaux Publics), 4 ^{ème} Division (Projets subsidiés) ; Zone de Police ; RBC (AED) ; STIB, DE LIJN.
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante impliquant une coordination rigoureuse avec la RBC et les communes voisines. Les bureaux d'études ont été désignés début 2003. Le PCM comporte un important volet communication.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La Commune a entamé une politique durable de la mobilité qui devra s'inscrire dans la vision régionale reprise au PRD et au plan IRIS. Des premières intentions et propositions, décrites au chapitre 2.8, seront à vérifier et compléter.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation. La réalisation du PCM implique une coordination étroite avec la RBC.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Z30 : encadrement de l'étude. • PCM : encadrement de l'étude. • L'étude PCM devra comprendre des tableaux de bord, par exemple selon les différents modes de déplacement : circulation piétonne, cycliste (y compris ICC), transports publics, circulation automobile, stationnement, poids lourds. • Réalisation : voir tableau de bord n° 13.
Le calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Z30 : étude : fin 2003 ; • PCM : étude et élaboration des tableaux de bord spécifiques : fin 2004. • Mise en œuvre : voir tableau de bord n° 13.
Aspects financiers	<ul style="list-style-type: none"> • Les deux études sont cofinancées par la RBC et la Commune. • Mise en œuvre : voir tableau de bord n° 13.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Z30 : état d'avancement de l'étude. • PCM : état d'avancement de l'étude et des tableaux de bord spécifiques à établir. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Cohérence dans le cadre de la politique régionale. (Plan IRIS) • Capacité de la Commune et de la Région à gérer la mise à jour des informations recueillies. • Evolution de la sécurité, diminution du nombre d'accidents. • Mise en œuvre des plans après étude.

TABLEAU DE BORD 28	Le social et les seniors
Chapitre du PCD concerné	2.11
L'échelle de la mesure	Entièreté du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 4 ^{ème} Direction – 3 ^{ème} Division (Affaires sociales) ; Fédéral (SPF Sécurité sociale,...) Communauté CPAS
Impact pour l'organisation communale	Gestion courante des dossiers d'intervention et prise en charge
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Vise à une prolongation d'une autonomie de vie des seniors à domicile
Nature de la mesure	Mesure d'organisation et d'accompagnement
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Amplifier la distribution systématique du « carnet de santé ». • Maintenir et amplifier le service « télé – assistance » en cours. • Créer des activités intergénérationnelles entre les seniors et le monde de la petite enfance.
Le calendrier	A démarrer en 2004
Aspects financiers	Commune, recherche de subsides auprès des Communautés et du fédéral.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de dossiers traités, satisfaction du public visé,... <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • A établir par la Communauté (facette de l'Observatoire de la Santé)

TABLEAU DE BORD 29	Personnes à Mobilité Réduite
Chapitre du PCD concerné	2.11
L'échelle de la mesure	Entièreté du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 4 ^{ième} Direction – 3 ^{ième} Division (Affaires sociales) ; 3 ^{ième} Direction – 1 ^{ière} Division (Urbanisme), 2 ^{ième} Division (Travaux Publics), 4 ^{ième} Division (Projets subsidiés) Ressources Humaines. RBC (AATL, AED)
Impact pour l'organisation communale	Etude et suivi - gestion courante et prise en charge
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Visé à plus d'égalité entre tous les citoyens de la Commune
Nature de la mesure	Mesure d'organisation et d'accompagnement
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Amplifier l'accès aux "chèques - taxis" pour les PMR et les seniors. • Rendre accessible et adapter des logements, des équipements publics et des transports en visant à plus d'intégration et l'accès à la population dans son ensemble, en particulier via le futur PCM. • Sensibiliser les fonctionnaires à la réglementation en vigueur relative aux personnes handicapées. • Créer un Conseil consultatif des personnes handicapées.
Le calendrier	A long terme
Aspects financiers	Commune, RBC
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de dossiers traités, satisfaction du public visé,... <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • A établir par la Région et la Communauté (facette de l'Observatoire de la Santé)

TABLEAU DE BORD 30	Le jumelage Oujda Sidi Ziane - Molenbeek
Chapitre du PCD concerné	2.9, 2.11
L'échelle de la mesure	Les municipalités d'Oujda Sidi Ziane et Molenbeek
Les acteurs concernés	Les deux entités, leurs administrations, associations et habitants L'asbl Molenbeek – Oujda.
Impact pour l'organisation communale	Mise à contribution de l'ensemble des services communaux (accueil des collègues de l'autre municipalité, montage de projets, ...).
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	La forte présence d'habitants d'origine marocaine, en particulier en provenance d'Oujda, justifie un jumelage en vue de promouvoir des échanges fondés sur la connaissance mutuelle et l'esprit d'ouverture et de solidarité et à établir ainsi les bases d'une réelle coopération entre les deux entités.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • la coopération et l'échange d'expériences dans le domaine social, de l'emploi et de l'environnement ; • la coopération et l'échange d'expériences en matière de culture, d'éducation et d'enseignement ; • la formation, les stages et l'échange d'expériences en matière de gestion municipale ; • les échanges techniques et l'élaboration de projets communs en matière d'urbanisme, d'environnement et de travaux publics.
Le calendrier	Les différents programmes sont en cours ; Suite de la programmation commune : à établir.
Aspects financiers	Le SPF Coopération au Développement a financé de la formation ; des subsides fédéraux et communautaires devront permettre de financer les différents projets. La Commune participe au financement des projets.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etat d'avancement des projets, personnes impliquées (administration, habitants, associations) ; <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Importance de la collaboration effective entre les deux entités.

TABLEAU DE BORD 31	L'emploi et l'insertion socio - professionnelle
Chapitre du PCD concerné	2.2, 2.11
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Commune : 5 ^{ème} Direction (Prévention) et sa Cellule de Lutte contre l'Exclusion Sociale (CLES) ; 3 ^{ème} Direction (Infrastructure) – 4 ^{ème} Division (Projets subsidiés) ; l'AMIS (asbl, Commune + CPAS)
Impact pour l'organisation communale	Mesure de gestion courante, chaque acteur devant être renforcé face à une dualisation sociale croissante. La pérennisation et le développement de projets justifient un renforcement de la Division Projets subsidiés, si les moyens sont disponibles.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Elément clé de la lutte contre les exclusions, l'action sociale doit voir sa présence renforcée au travers des trois principaux acteurs de niveau communal : le CPAS (demandes croissantes en matière d'aides sociales), l'AMIS (emploi et insertion socio – professionnelle), la CLES (intégration, cohabitation prévention et coordination de l'action sociale)
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	Immobilier : <ul style="list-style-type: none"> • achèvement du site Paraphane pour accueillir le siège de l'AMIS et la Maison de l'Emploi. (via Objectif 2) ; • rénovation du site AJJA pour accueillir la Régie Locale des travaux d'intérêt Collectif et d'autres projets de réinsertion (via Objectif 2). Projets communaux via contrats programmes : <ul style="list-style-type: none"> • pérennisation du Guichet d'économie locale (via URBAN, puis Objectif 2) ; • pérennisation du Centre d'Entreprises de Molenbeek + extension (via URBAN, puis Objectif 2) ; • pérennisation des entreprises d'insertion « Poly-Bonnevie » et le « Pavé Molenbeekois » (via URBAN, puis les volets 5 des CdQ Crystal / Etangs Noirs et Fonderie / Pierron) ; • création d'une Régie locale de travaux d'intérêts collectifs (via Objectif 2) ; • SAMPA accueil des Primo arrivants (CLES, via programme grandes villes). Projets communaux hors contrats programmes : <ul style="list-style-type: none"> • Bourse annuelle de l'Emploi ; • Journée des Entreprises : expérience à renouveler sur une base annuelle ; • mise à l'emploi de personnes au statut « article 60 ». • Promotion de la formation dans le secteur non marchand.
Le calendrier	Le site PARAPHANE sera opérationnel fin 2003, AJJA pourrait l'être fin 2005. Les différentes actions sont en cours ; leur pérennisation et leur développement sont liés aux contrats programmes qui les concernent.
Aspects financiers	Concernant les actions hors CPAS seul : en fonction du contrat – programme concerné.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • Suivi spécifique à chaque organe : CPAS, CLES. <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • Pérennisation des structures d'insertion et des emplois créés. • Impact sur les publics visés et nombre d'emplois créés.

TABLEAU DE BORD 32	La zone de Police 5340 « Bruxelles – Ouest »
Chapitre du PCD concerné	2.4, 2.13
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal + Berchem-Ste-Agathe, Koekelberg, Ganshoren et Jette ; soit 165.000 habitants.
Les acteurs concernés	Commune : 5 ^{ème} Direction (Prévention) ; Les cinq communes collectivement, via le « Collège de Police », le « Conseil de Police », le « Conseil zonal de Sécurité » ; SPF Intérieur ; le Gouverneur de la Région.
Impact pour l'organisation communale	Gestion commune, au travers des trois organes zonaux.
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Le passage de cinq polices communales (+ brigade de Molenbeek de la gendarmerie) à une police zonale implique une période d'adaptation et de prise en compte des efforts spécifiques faits antérieurement par la Commune, particulièrement en matière de police de proximité et de prévention. Par ailleurs les coûts de mise en route ont été sous estimés et le recrutement reste insuffisant, la sécurité doit être améliorée.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en oeuvre du premier plan zonal de sécurité. • Renforcement du rôle de police de proximité. • Renforcement du cadre. • Collaboration accrue avec les autres acteurs de terrain en matière de prévention.
Le calendrier	La zone de police est mise en place depuis 2002 et le premier plan zonal de sécurité a été adopté en 2003.
Aspects financiers	Le dépassement des coûts par rapport aux estimations initiales du SPF Intérieur, devrait être intégralement à charge de la dotation fédérale.
Suivi	<i>Suivi régulier</i> <ul style="list-style-type: none"> • à déterminer par le Collège de Police, dans le cadre du Plan zonal de Sécurité. <i>Bilan</i> <ul style="list-style-type: none"> • à déterminer par le Collège de Police (Plan zonal de sécurité), le SPF Intérieur, le Gouverneur de la Région, la RBC (PRD : mise en œuvre de la priorité n° 11)

TABLEAU DE BORD 33	La prévention et la sécurité
Chapitre du PCD concerné	2.4, 2.13
L'échelle de la mesure	Totalité du territoire communal
Les acteurs concernés	Alors que la le volet sécurité a été transféré à la Zone de Police, la prévention reste de compétence communale. Commune : 5 ^{ième} Direction (Prévention) RBC et SPF Intérieur.
Impact pour l'organisation communale	Mesure de gestion courante
Les éléments du diagnostic et les orientations du PCD	Face au problème prioritaire de la sécurité, l'action communale s'inscrit dans le cadre du Contrat de prévention, par le renforcement des initiatives mises en place et par la création de nouvelles initiatives.
Nature de la mesure	Mesure d'accompagnement et d'organisation.
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • lutte contre la petite délinquance : développement de l'animation socio – sportive (via programme grandes villes) ; • développement des Gardiens scolaires (via programme grandes villes) ; • développement des Gardiens de Parcs et des Espaces Publics (contrat de sécurité) ; • citoyenneté de la femme : développement des activités de la Maison des Femmes (contrat de sécurité) ; • concertation – justice (CLES) ; • cellule d'animation « sport – aventure » (nouveau projet, contrat de sécurité) ; • atelier de lutte contre le décrochage scolaire par l'accès à l'informatique (nouveau projet, Objectif 2) ; • projet de médiation locale (contrat de sécurité) ; • maintien du SCAV, service communal d'aide aux victimes, complémentairement au service ad hoc de la Zone Bruxelles – Ouest.
Le calendrier	Toutes les actions sont engagées. Le programme grandes villes couvre la période 2001 – 2004, Objectif 2 couvre la période 2001 – 2006. Le Contrat de Prévention court sur une base annuelle. Cette diversité des durées pose le problème de la pérennité des mesures prises.
Aspects financiers	Alors que le programme grandes villes fait l'objet d'ajustements financiers annuels, Objectif 2 fait l'objet d'une projection financière unique couvrant les 6 années concernées. Le Contrat de Prévention court sur 2 ans et doit être réadaptable chaque année.
Suivi	<p><i>Suivi régulier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • A établir dans le cadre de chaque contrat programme. <p><i>Bilan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboration d'un diagnostic local de prévention / sécurité, en collaboration avec la Zone de Police pour la partie sécurité. • Pérennisation de la politique globale de prévention et de sécurité. • Il existe une évaluation fédérale et régionale qui mériterait d'être simplifiée.

Carte « synthèse du PCD »

Cette carte synthétise les principales options localisables du PCD.

La réhabilitation prioritaire des quartiers sera systématiquement poursuivie dans le Molenbeek Historique.

Dans le centre historique, l'opération Rive Gauche sera achevée, offrant de nouvelles opportunités de logements. La Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale sera rendue progressivement opérationnelle tandis que le site AJJA, dès la fin de sa rénovation, accueillera divers équipements sociaux. Des liaisons complémentaires seront établies vers le Pentagone, grâce à des passerelles.

Au sud du centre historique, près du canal, la dynamique de reconversion industrielle sera renforcée, une attention particulière sera accordée au quartier Heyvaert, devenu la victime d'une trop grande spécialisation dans le secteur de l'automobile qui, par ses nuisances, chasse les autres fonctions urbaines, et les habitants.

La Porte de Ninove sera entièrement aménagée comme porte de Ville (bureaux, horeca, parc et logements), vers le Pentagone et la place de l'Ouest.

Au nord, au quartier Maritime, des complémentarités seront recherchées avec le site de Tour & Taxis proche.

A l'Ouest du chemin de fer, dans le Nouveau Molenbeek, la préservation du caractère résidentiel des quartiers sera la priorité.

Le Karreveld continuera à jouer un rôle de moteur culturel pour l'ensemble de la Commune.

Le caractère résidentiel dominant n'exclut pas le développement d'activités économiques. La rénovation du site de British American Tobacco (BAT) crée l'opportunité d'accueillir des nouvelles activités économiques non polluantes, compatibles avec le tissu résidentiel.

La présence de grands espaces verts conforte le caractère résidentiel général. La préservation du Scheutbos implique l'élaboration d'un plan de gestion, complémentairement une Maison de la nature sera créée.

Le site stratégique de la Gare de l'Ouest devra devenir le trait d'union entre le Nouveau Molenbeek et le Molenbeek Historique. Destiné à devenir le grand pôle multimodal des transports publics de l'Ouest de la Région, ce site comporte aussi des opportunités en matière de logements, d'espaces verts, d'équipements, de locaux d'activités et de liaisons nouvelles. La maîtrise du développement étant essentiellement dans les mains de la Région, la première étape consistera, pour la Commune, à faire partager par la Région ses propres objectifs définis par ailleurs.

Différents espaces de proximité et des espaces traversants seront (ré)aménagés à travers la totalité du territoire communal. Outre la rénovation en cours d'espaces publics entreprise en particulier au travers des contrats de quartiers, de nouvelles interventions seront effectuées à la lumière du futur Plan Communal de Mobilité actuellement à l'étude.