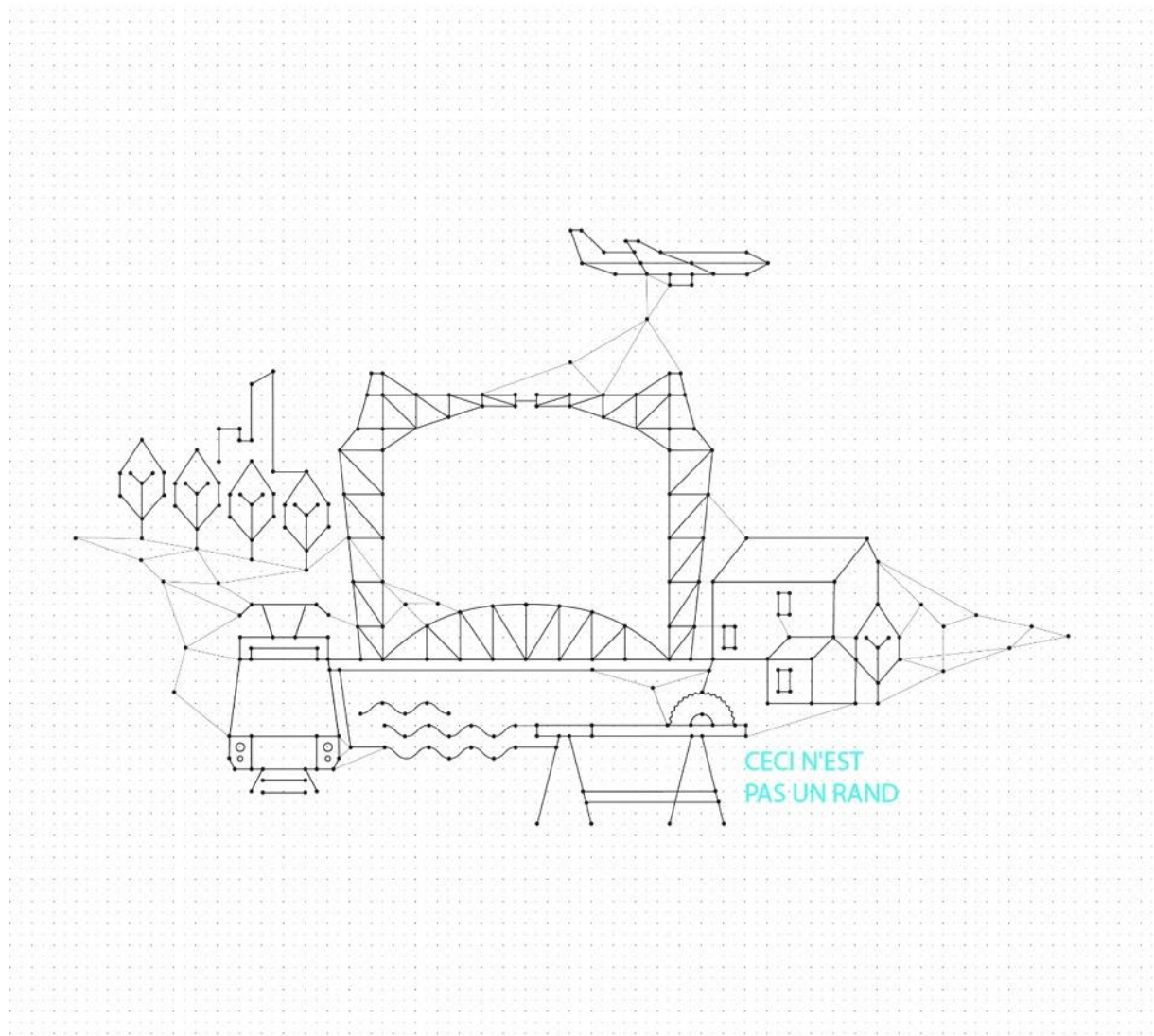


PDT

PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

PROJET DE PROGRAMME



Avertissement

Le présent document se compose d'un projet de programme de développement territorial, le récit du Noordrand et une série de documents qui étayent le programme, les documents de référence.

Le projet **de programme de développement territorial** fait l'objet de cette consultation. Il contient quatre stratégies et quatre secteurs qui sont concrétisés via des actions répertoriées dans des tableaux. Il se clôture par une proposition de gestion du programme.

Le récit du Noordrand et les **documents de référence** fournissent le contexte et des approfondissements. Il décrit les défis pour la région (Contexte), les ambitions et objectifs (Objectifs), une image attrayante du Noordrand à long terme (Vision : Ceci n'est pas un Rand), et la manière dont nous voulons concrètement réaliser cette vision sur le terrain (Stratégies).

Le site internet www.ruimtelijkeordening.be/topnoordrand propose encore plus d'informations. Le processus de coproduction préalable y est documenté. Vous y trouverez également les documents d'étude sur lesquels se fonde le programme des actions.

La Cellule Opérationnelle du PDT Noordrand est l'auteur de ce programme de développement.

Table des matières :

Avertissement	2
1. PROJET DE PROGRAMME	4
Quatre stratégies	8
Greffer le développement urbain sur un réseau de mobilité hiérarchisé	9
L'espace ouvert comme moteur de développement urbain.....	17
Développement urbain et Ring R0/aéroport en équilibre	21
Activer l'espace sous-utilisé	27
Quatre secteurs	32
Boulevard européen Gare du Midi - UE - OTAN - Aéroport	33
Le Plateau du Heysel	39
Corridor métropolitain Chaussée de Louvain/E40	45
Senne : La Vallée partagée	49
Gouvernance	54
Gestion du programme de développement.....	55
Moniteur de projets	57
2. L'HISTOIRE DE LA PERIPHERIE NORD	60
Contexte	61
Objectifs: quatre objectifs partagés	65
Vision: Ceci n'est pas un « Rand »	67
Stratégies.....	71
Actions	75
Bibliographie.....	77
DOCUMENTS DE FOND.....	78

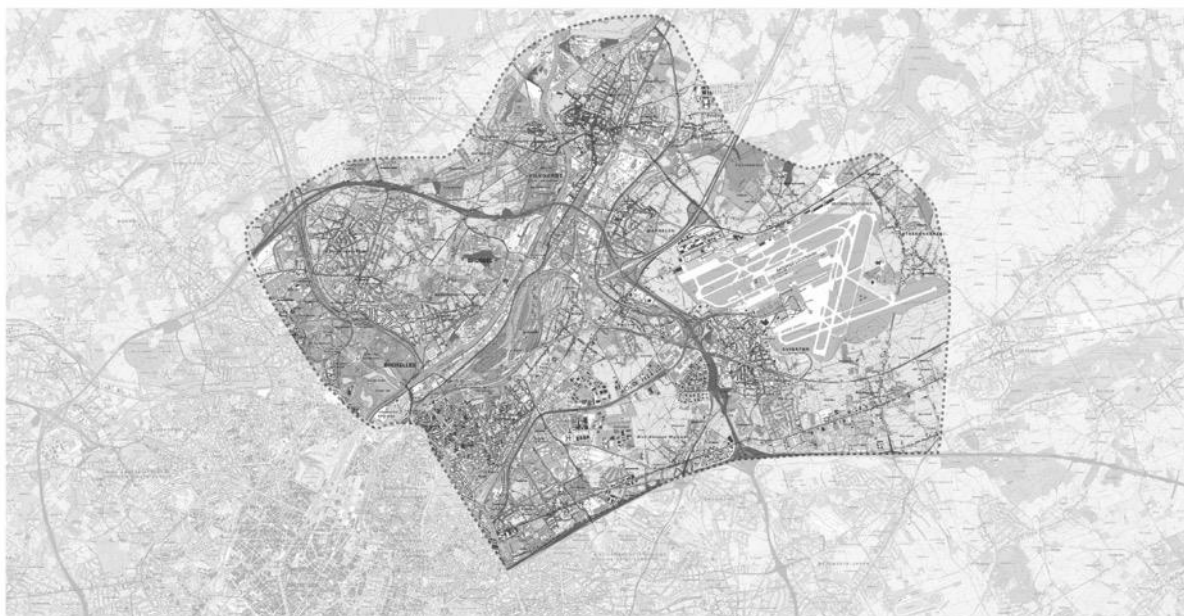
PROJET DE PROGRAMME

Un programme de développement territorial (PDT) est une nouvelle approche de la politique d'aménagement du territoire. Nous utilisons la définition suivante :

Un programme de développement territorial réunit les acteurs intéressés pertinents pour accomplir ensemble, à court et moyen termes, un programme de réalisations dans une zone donnée à partir d'objectifs communs.

Un PDT n'est pas un « plan » dans le sens classique du terme. Il se compose d'une vision et d'une série d'actions. Les plans (d'affectation) peuvent en constituer un élément. La vision du programme transparaît dans les actions. Au fur et à mesure que les actions sont accomplies, elles disparaissent du programme. Lorsque de nouvelles questions de société surgissent, nous évaluons la vision et la liste d'actions et opérons des adaptations si nécessaire.

Certaines de ces actions découlent de décisions politiques prises dans le passé. Pour d'autres actions, une nouvelle décision sera nécessaire.



La zone pour laquelle nous élaborons ce PDT est la périphérie Nord de Bruxelles : elle couvre une partie des territoires des communes de Vilvoorde, Machelen et Zaventem, Grimbergen, Bruxelles (Neder-Over-Heembeek, Haren), Evere et Schaerbeek. La frontière sud-ouest est formée par le Pont Van Praet et le Boulevard Lambertmont. La frontière sud-est est délimitée par la E40. Il s'agit d'une zone spatialement cohérente, d'une superficie maîtrisable, partiellement située en Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale.

L'élaboration du programme de développement territorial va de pair avec le renouvellement du système de planification de l'aménagement du territoire qui fait suite à la rédaction du « Beleidsplan Ruimte Vlaanderen » (Plan politique de l'aménagement du territoire de la Région flamande) et du Plan régional de Développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale.

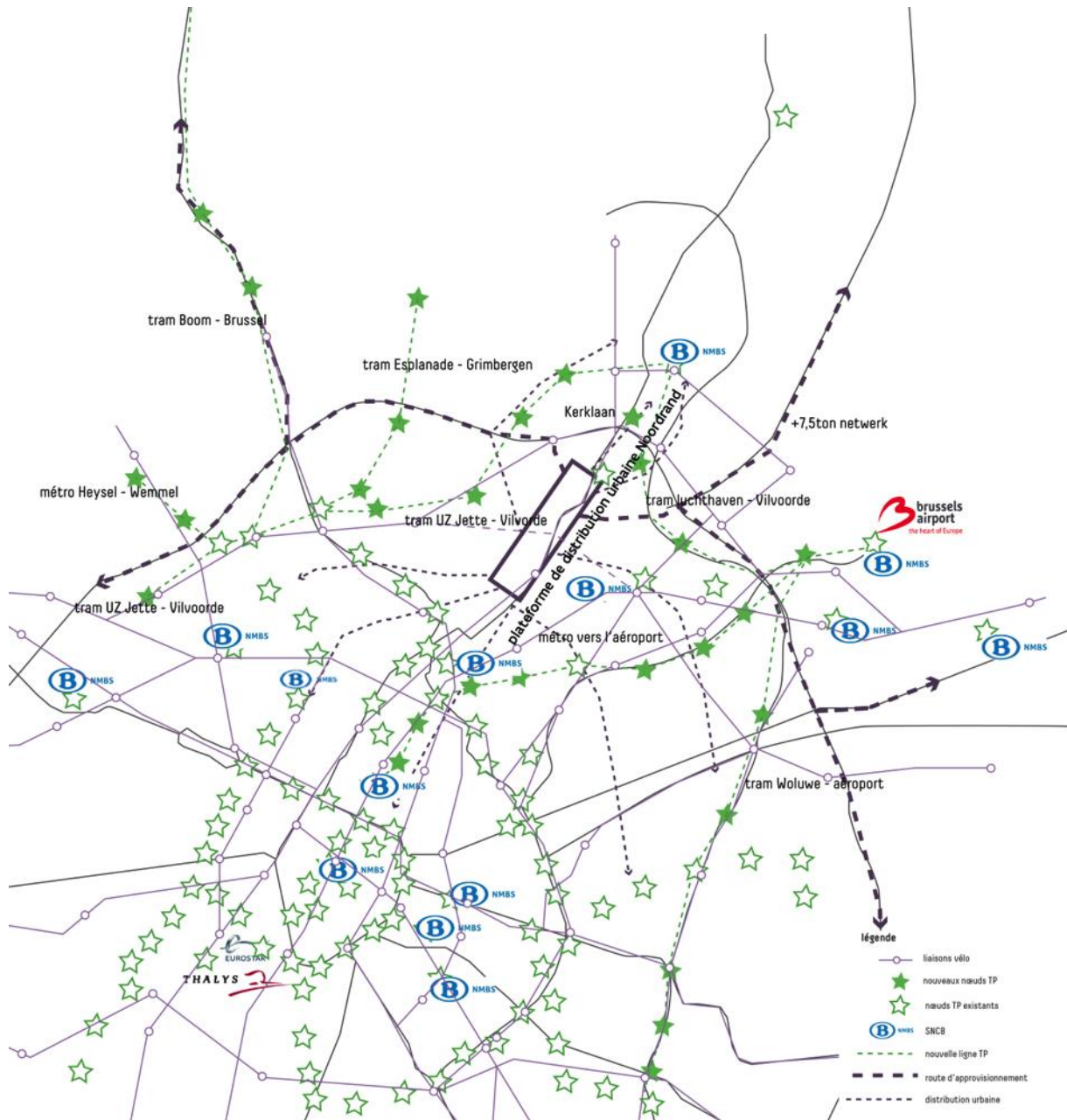
Le programme se compose de quatre stratégies et quatre secteurs. Chaque stratégie constitue un 'parapluie' pour une série d'actions cohérentes. Ces actions sont génériques de nature, elles s'appliquent à l'ensemble du Noordrand.

En raison de leur spécificité et de leur importance stratégique, les quatre secteurs reçoivent une approche spécifique sur mesure. Les quatre stratégies y sont concrètement formulées. Il s'ensuit des actions liées à un secteur donné dans le Noordrand.

Quatre stratégies

Stratégie 1

Greffer le développement urbain sur un réseau de mobilité hiérarchisé



Pour mener à bien le développement urbain dans le Noordrand, nous l'adossons au **réseau de mobilité**. Au mieux un lieu est relié à ce réseau, au plus il a des chances de se développer. Nous canalisons la croissance démographique vers les nœuds de ce réseau.

Les lieux qui se développent, comme par exemple Neder-Over-Heembeek, sont prioritairement reliés au réseau de mobilité par une offre accrue de transports en commun. Les nouveaux développements, tels que des logements le long du canal, seront uniquement possibles lorsque ces sites auront été rattachés au réseau de transports en commun.



Autour des nœuds de transports en commun - comme la future ligne de tram entre l'aéroport et Vilvorde - la densité peut être augmentée. (Source: La vallée partagée, p. 92).

Le réseau de mobilité est **hiérarchisé**. Les nœuds ne sont pas tous au même niveau. Par exemple, la gare de l'aéroport de Zaventem se situe au niveau international de ce réseau, contrairement à la gare de Zaventem, pourtant implantée à proximité. L'importance et le rôle d'un nœud du réseau détermine le développement, tant en termes de type de développement que de superficie.

Nous distinguons différentes **formes de développement urbain**. Projets de densification, projets de renforcement de noyau, projets de renouvellement urbain, projets de développement économique et projets de reconversion, tous constituent des possibilités qui doivent être pleinement exploitées pour répondre à la forte demande de logements supplémentaires dans le Noordrand.

Créer des logements et des équipements

La croissance démographique engendre une demande en **logements supplémentaires**. L'offre doit être variée et évolutive, avec suffisamment de logements abordables, de sorte qu'elle contribue à la cohésion sociale. Nous prévoyons **suffisamment de facilités de base**, tels que des écoles et piscines accessibles à pied ou à vélo. Les équipements urbains reçoivent des possibilités de liaisons aux

nœuds importants du réseau de mobilité comme le Heysel, la gare de Vilvorde et l'aéroport de Bruxelles National.

La rénovation à grande échelle de **zones d'habitat** bien desservies est indispensable. On peut ouvrir de nouvelles zones de projets, à condition qu'elles puissent se rattacher à des nœuds importants du réseau de mobilité. Mais cela doit s'accompagner d'un examen sur la possibilité de créer des espaces ouverts ou verts-bleus ailleurs.

Des **adaptations instrumentales**, comme l'adaptation de la directive sur les niveaux de construction et les droits de développement négociables, peuvent également favoriser une dynamique de développement supplémentaire.

Prévoir de l'espace pour des activités économiques variées

Le développement urbain est axé sur l'habitat et le travail. L'espace nécessaire pour créer des emplois ne peut être comprimé en faveur de la demande en logements. Pour rendre le Noordrand économiquement robuste, il est important d'avoir un éventail d'activités économiques.

Le passé marqué par l'industrie lourde doit faire place à un avenir qui se caractérise par une **industrie créative urbaine** : des activités de production mieux conciliables avec une zone d'habitat. En rapprochant l'industrie du commerce, nous raccourcissons le circuit. De plus, cela permettra de créer des emplois qui s'adaptent bien au futur profil de la population du Noordrand.

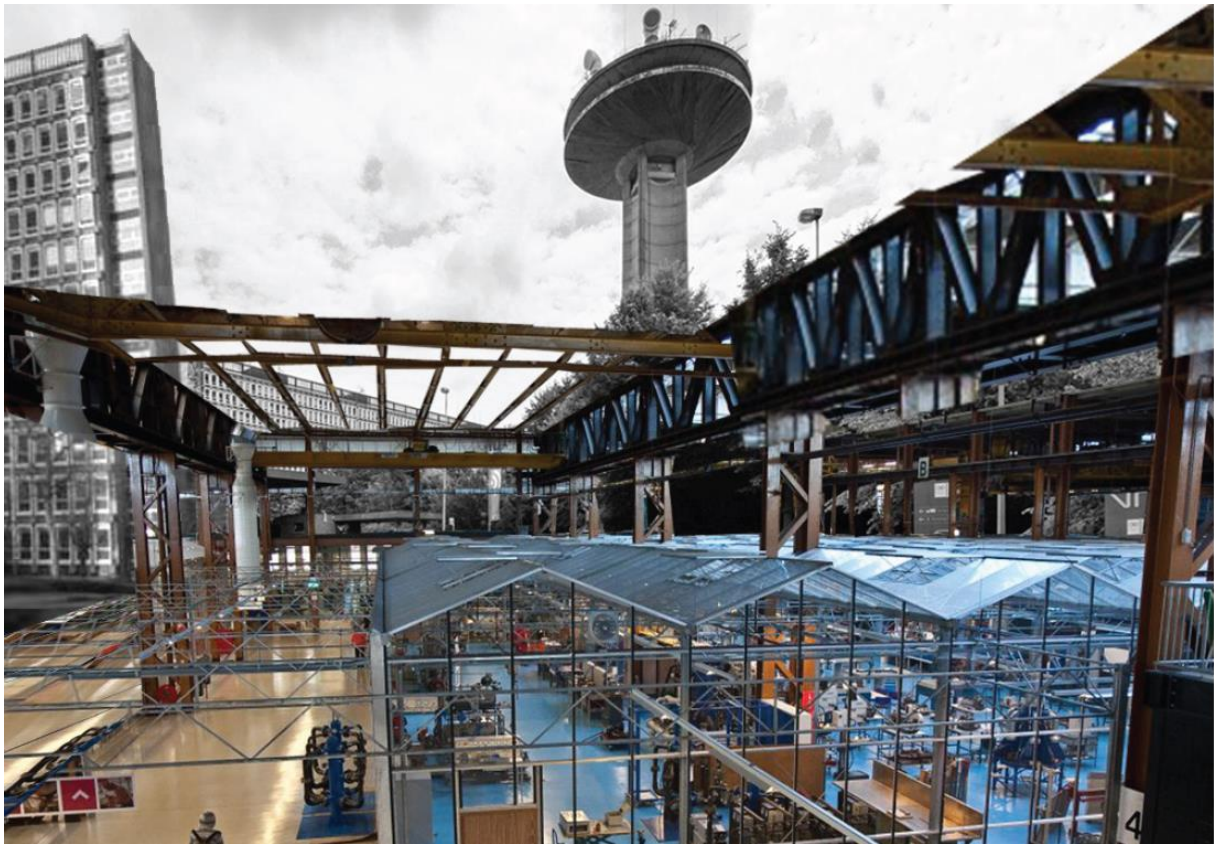
L'assainissement et le recyclage des anciennes zones industrielles est l'une des grandes questions qui se posent en matière de transformation de la zone. Les grands projets qui sont en chantier, comme Schaerbeek-Formation, peuvent servir de 'catalyseur urbain' pour redonner vie à la zone. Cela nécessitera des investissements importants en temps et en argent.

La forte présence du **secteur logistique**, d'entreprises de recyclage, de plateformes multimodales et de nombreux entrepôts font que le Noordrand est un maillon intéressant dans le circuit des marchandises de la métropole bruxelloise. À l'avenir, la logistique restera un secteur économique important. La plupart des activités se concentrent à l'aéroport Bruxelles-National et près du Ring R0.

Dans une économie à faible émission de carbone et circulaire, la logistique se base à plus forte raison sur les voies fluviales et ferroviaires. Nous réorganisons le réseau de distribution, en regroupant les chargements et en prévoyant des plateformes de distribution le long du canal. Les centres commerciaux peuvent faire office de plateformes logistiques urbaines. Au niveau des quartiers, la distribution se fera via de plus petits dépôts.

L'enseignement et la recherche constituent un catalyseur pour le développement économique du Noordrand. Les spécialisations existantes renferment le germe de pôles économiques. Ainsi, sur le site Reyers à Schaerbeek, un hotspot voit le jour, offrant un enseignement et des activités de recherche axés sur les médias et où des établissements universitaires et des entreprises viendront s'installer. Les entreprises actives dans le domaine des médias qui sont déjà implantées sur le terrain ou à proximité immédiate, contracteront des formes de coopération. Des formations axées sur les

médias seront dispensées sur place, avec l'aide des connaissances et de la pratique des entreprises actives dans le domaine des médias.



Le site RTBF/VRT peut jouer un rôle important dans l'économie du Nordrand, grâce à une collaboration entre les établissements universitaires et les entreprises actives dans le domaine des médias (source : PDT Nordrand - zone A201-E40- Meiser-Nossegem, p. 105).

Autour de Toyota Motor Europe ou de Viessman à Nossegem, un pôle cleantech pourrait voir le jour. Les acteurs économiques forts permettent que des centres de formation s'établissent sur ou près de leur site. Les travailleurs et les demandeurs d'emploi bénéficient de formations qui sont mieux adaptées à l'offre. La dynamique qui se crée alimente également le développement de la zone.

Le principe STOP comme condition de croissance

Le développement d'une urbanité supplémentaire dans le Nordrand est tributaire d'une solution pour la mobilité. Aujourd'hui, la mobilité est quasiment synonyme d'automobilité'. En raison de la pression automobile sans cesse croissante, l'accessibilité s'affaiblit toujours et encore.

Un grand effort est à accomplir en vue de **réaliser ce changement modal** si on veut développer le Nordrand. Il est impératif de miser sur le principe STOP, et ce dans le cadre d'une vision globale sur la mobilité et l'accessibilité par-delà les frontières régionales et communales. Des thèmes comme les transports en commun, l'accessibilité, la politique en matière de stationnement, le réseau cyclable, la distribution urbaine et le développement des connaissances sur les nouvelles technologies de mobili-

té font partie de cette vision. **Une coopération interrégionale** autour de la planification de la mobilité est absolument indispensable.

Nous **développons les transports en commun**. En priorité, nous réalisons le Réseau express régional (RER) et l'ensemble du BRABANT-net, que nous relierons aux réseaux existants de transports en commun. Ces réseaux existants seront harmonisés. Si les développements le nécessitent, nous compléterons. Il ne doit pas toujours s'agir de grands travaux d'infrastructure : de nouvelles lignes de bus ou des concepts expérimentaux comme le transport des personnes via le canal peuvent offrir des solutions à court terme. Les étoiles « pleines » sur la carte (p9) au début du présent chapitre indiquent les endroits où il est nécessaire de prévoir de nouveaux arrêts pour les transports en commun.

Les nœuds des transports en commun peuvent former le cœur de **zones à circulation automobile restreinte** ou «îlots sans voitures». Au fur et à mesure que ces zones se multiplient et s'agrandissent, elles s'approchent l'une de l'autre et la voiture devient quasiment superflue dans le Noordrand. Nous prenons des mesures d'orientation qui décourageront davantage l'usage de la voiture dès que des alternatives suffisantes seront présentes.

Une coopération transfrontalière entre les régions est nécessaire en matière de **stationnement**, alignée sur le réseau de transport hiérarchisé. Nous construisons des parkings de dissuasion qui permettent aux gens de passer de leur voiture aux transports en commun. La Région bruxelloise a déjà sélectionné des sites à cet effet. Ce plan doit s'inscrire dans une vision commune pour toute la zone. La planification de la restructuration du Ring RO doit se faire de concert, dans le cadre d'une vision sur la ramification et l'organisation des voies d'accès et des parkings de dissuasion à proximité de nœuds de transports en commun. Quant à la circulation en provenance de l'extérieur du Noordrand, nous prévoyons le plus possible des parkings de dissuasion en dehors de la zone.

Le **cycliste** mérite une place importante dans le réseau de mobilité hiérarchisé. En effet, le Noordrand est une zone facile à parcourir à vélo. Or, les possibilités de autoroutes cyclables sont encore insuffisamment exploitées. L'émergence du vélo électrique améliore la position concurrentielle du vélo et élargit ses possibilités d'usage à certains groupes cibles. Cela crée des opportunités notamment pour la logistique vélo et les vélos partagés en tant qu'élément du concept des transports en commun. Le RER-vélo (Réseau Express régional pour les déplacements en vélo) constitue une excellente base pour le déploiement d'un réseau de autoroutes cyclables. Nous travaillons à une meilleure intégration du vélo dans les transports en commun.

Le **piéton** a besoin de suffisamment de routes de marche sécurisées. L'ensemble de la région, quadrillée par des barrières dures, doit pouvoir être parcourue au moyen d'un fin maillage. Les centres d'habitat locaux et les nœuds de mobilité doivent être reliés dans un réseau de voies piétonnières. De petites interventions locales pourraient changer bien des choses.

Le transport des marchandises joue un rôle important dans le Noordrand. Outre l'utilisation intensifiée des voies fluviales et ferroviaires, le développement d'un réseau de distribution spécifique, avec une différenciation en fonction du poids des charges (+ 7,5 tonnes), peut permettre de réduire les nuisances. Le développement d'un centre de distribution pour le Noordrand de Bruxelles peut augmenter la performance. Nous alignons les perspectives de développement pour Schaarbeek-Formation, Cargovil et Brucargo.

De plus, **de nouvelles technologies** s’offrent à nous sur le plan des transports. Un centre d’expertise interrégional qui expérimente ces nouvelles technologies pourrait idéalement s’implanter dans le Noordrand. De nouvelles technologies peuvent y trouver une application, telles que des bornes d’informations intelligentes sur les itinéraires multimodaux qui se situeraient aux nœuds importants.

Tableau¹ des actions autour de la stratégie 1 :

Greffer le développement urbain sur un réseau de mobilité hiérarchisé

Actions autour du développement urbain :

N°	Must have/nice to have	Action		Acteurs concernés au minimum	Délai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
		Titre	Description					
1	MH	Transit Oriented Development (TOD) : axer le développement urbain sur l’importance du nœud de transports en commun	Stimulation active de la croissance spécifique autour de nœuds de transports en commun existants et planifiés dans un environnement mixte habitat-travail : Projets pilotes : Site CAT, Haren, Bordet	BDU, RV (Aménagement du Territoire Flandre), BM, Citydev, communes, MOW (Mobilité et Travaux publics Flandre), prov, Vlabinvest	CT	Politique, projet pilote	Déjà/Nouveau	Recherche conceptuelle, Concertation (députation)
2	MH		Recherche sur les facteurs de localisation pour la densification et le potentiel de densification autour des nœuds de transports en commun	BDU, RV	CT	Recherche	Nouveau	Concertation (groupe de pilotage 3)
3	MH	Approche interrégionale logistique	Alignement des perspectives de développement des plateformes logistiques Cargovil, Brucargo et du développement sur Schaerbeek-Formation afin de réaliser un système de distribution métropolitain performant.	BM, MOW, exploitants des zones logistiques	MT	Recherche, politique	Conforme (projet-PRDD)	Recherche conceptuelle, Sessions de travail
4	NTH		Mise sur pied d’une plateforme de distribution à partir de laquelle la moitié nord de Bruxelles est approvisionnée.	BM, MOW, BDU, prov, RV	CT	Projet pilote	Nouveau	PRDD, sessions de travail
5	MH	Adaptation de l’instrumentaire d’aménagement du territoire	Révision de la réglementation en matière de niveaux de construction et règlement en fonction de TOD	RV	CT	Instrumentaire	Nouveau	Session de travail 4
6	MH		Développement de l’instrumentaire pour des mécanismes de financement alternatifs en fonction de développements dans le Noordrand tels que l’infrastructure, le domaine public...	BDU, RV	MT	Instrumentaire	Nouveau	Session de travail 4
7	MH		Politique tenant compte de l’habitat abordable et de la rénovation/construction évolutive	Wonen Vlaanderen (Habitat Flandre), BDU	CT	Politique	Nouveau	Concertation
8	NTH	Création de communautés dans les zones intermédiaires	Examen des conditions d’interaction entre les zones d’habitat et d’activité dans lesdites zones intermédiaires (ex. Koningslo, Strombeek-Bever, Neder-Over-Heembeek, Diegem) - voir méthodologie Fabrieksstraat à Zaventem	Prov., ADT, BDU, Communes,	CT	Exécution (intervention)	Conforme	Fabrieksstraat
9	MH	Objectifs de transformation sur des sites d’entreprises	Formuler des objectifs pour la transformation des zonings de Weiveld (Nossegem), Park Hill (Diegem) et Buda (Vilvoorde). Les résultats de la recherche peuvent servir pour l’IABR 2016 « the next economy ».	prov., RV, AO, BDU, OVAM (Société publique des Déchets de la Région flamande)	CT	Recherche	Conforme	Concertation

¹Pour des explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page 74.

Actions autour du réseau de mobilité hiérarchisé

N°	Must have/nice to have	Action		Acteurs concernés au minimum	Délai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
		Titre	Description					
10	MH	Plan de mobilité Noordrand, basé sur la vision territoriale	Elaboration interrégionale par les régions d'un plan de mobilité dans lequel le développement spatial et le réseau de mobilité global (TC, voiture, vélo, piéton) sont alignés pour la zone métropolitaine.	BM, MOW, BDU, prov, RV	CT	Politique	Nouveau	Session de travail 4
11	NTH	Modèle de circulation multimodal partagé	Elaboration d'un modèle de circulation multimodal dynamique partagé qui cartographie les effets des développements existants/planifiés. Cela devient la base pour l'appréciation d'alternatives, conditions générales...	BM, MOW, prov	CT	Recherche	Conforme	Session de travail 4
12	MH	Réseau RER	Les régions et la province insistent ensemble sur une accélération de la réalisation du RER au Conseil d'Administration de la SNCB.	Gouvernement flamand et bruxellois, députation prov.	CT	Exécution	Conforme	Recherche conceptuelle
13	MH	BRABANT-net	Réaliser les tracés décidés et en accélérer la réalisation là où c'est possible	De Lijn, BDU, BM, MOW, STIB, RV	CT	Exécution	Conforme	Recherche conceptuelle
14	NTH		Etude d'une extension possible du réseau des transports en commun : Tram du Ring, Neder-Over-Heembeek, Grimbergen, optimisation A12, extension du métro vers Wemmel	De Lijn, STIB, BM, BDU, MOW, RV	MT	Recherche	Nouveau	Recherche conceptuelle
15	MH	Alignement de l'offre en TC	Accélérer l'alignement entre les opérateurs de TC (horaires, intégration tarifaire, billetterie,...)	BM, De Lijn, MOW, STIB, SNCB, prov., TEC	CT	Exécution	Conforme	Session de travail 4
16	NTH	Etude de faisabilité concernant le transport de personnes sur le canal	Etude de la potentialité du transport de personnes par voie fluviale, relié au réseau de TC et au réseau cyclable.	MB, W&Z, Waterbus	MT	Recherche	Conforme	Session de travail 4
17	MH	Améliorer la praticabilité pour les piétons/cyclistes	Elimination des barrières physiques créées par des infrastructures	Gestionnaires d'infrastructures, communes	MT	Exécution	Nouveau	Session de travail 4
18	MH	RER-vélo	Exécution interrégionale accélérée de voies RER-vélo (le plus possible en transformant l'infrastructure existante), aligné sur les nouveaux nœuds TC et l'infrastructure TC	BM, BDU, MOW, Prov, RV	CT	Exécution	Conforme	Session de travail 4
19	MH	Système Villo ! interrégional	Déploiement du système de partage de vélos dans tout le Noordrand et étude d'un système de partage de vélos électriques	BM, Prov, communes, JCDecaux, MOW	CT	Exécution	Nouveau	Recherche conceptuelle
20	NTH	Péage transport de personnes	Etude de la possibilité de percevoir une taxe intelligente sur le transport des personnes	BM, MOW, prov	LT	Recherche	Nouveau	Session de travail
21	MH	Harmonisation des politiques de stationnement	Harmoniser la politique de stationnement à Bruxelles et dans la périphérie	BM, MOW, communes, prov	CT	Politique	Nouveau	Session de travail
22	MH		Construction de parkings de dissuasion aux nœuds TC, au maximum en dehors du Noordrand	BM, MOW, Infrabel, SNCB, prov	CT	Politique	Nouveau	Projet PRDD Recherche conceptuelle
23	MH	Transport de marchandises	Etude sur l'exploitation de Schaerbeek-Formation	BM, AWV	CT	Recherche	dérogatoire	Concertation Machelen
24	NTH		Développement d'un réseau spécifique pour le transport de marchandises (> 7,5t), en faisant le plus possible usage de l'infrastructure routière existante	BM, MOW, prov	CT/MT	Projet pilote	Nouveau	Session de travail
25	MH	Centre de coordination de mobilité	Mise en place d'un centre interrégional de coordination de mobilité et engagement d'un fonctionnaire mobilité pour les zonings autour de l'aéroport	VOKA, BM, MOW	CT	Exécution	Conforme	Zone du Plan politique d'aménagement du territoire de la Flandre

Stratégie 2

L'espace ouvert comme moteur de développement urbain

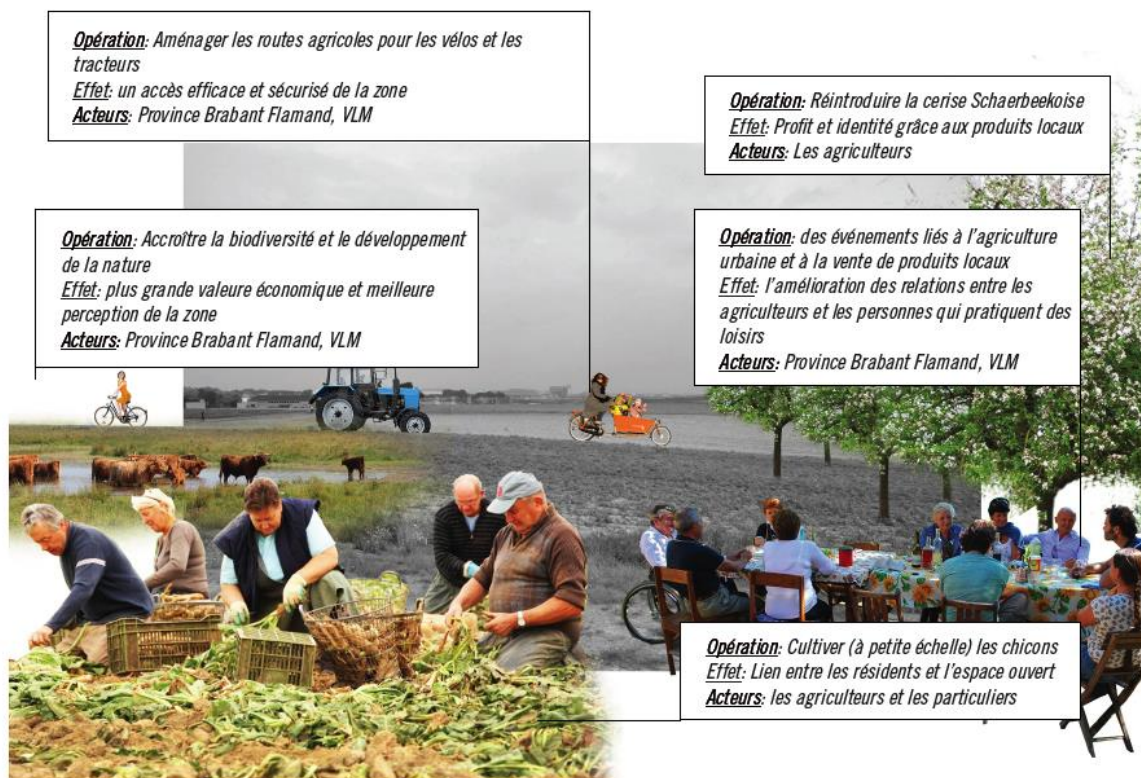


L'espace ouvert dans le Noordrand est un patchwork hétéroclite de zones agricoles, de bandes le long d'autoroutes, de talus de voies ferroviaires, de canaux, de viaducs, de domaines naturels, de bois, de parcs, de cimetières, de plans d'eaux et de vallées.

L'urbanisation et la croissance démographique mettent **l'espace ouvert sous pression**. Bien trop souvent, les espaces verts sont considérés comme des espaces résiduels qui risquent de disparaître en cas de nouveaux développements. Nombreux sont ceux qui se retrouvent en ligne de front vis-à-vis des spéculateurs et sont accaparés sans réflexion et sans vision. Pourtant, ils sont fort appréciés par les habitants et les passants.

L'espace ouvert constitue une **partie vitale** de chaque région urbanisée et livre beaucoup de services écosystémiques. Cela vaut aussi pour le Noordrand. Sans espace ouvert de bonne qualité, une zone urbaine n'est pas viable. Une nouvelle urbanisation doit aller de pair avec le renforcement de l'espace vert. En utilisant l'espace ouvert pour le développement urbain, nous renforçons la robustesse économique du Noordrand et assurons une bonne qualité de vie.

Action 2 Espace ouvert: usage multifonctionnel et agriculture



De petites interventions peuvent transformer une zone agricole monofonctionnelle en espace multifonctionnel (source PDT Noordrand - zone A201-E40- Meiser-Nossegem, p. 94)

Nous devons intégralement insérer des **structures paysagères à grande échelle** dans le fonctionnement et le développement de la zone urbaine, dans le but de les renforcer. Il s'agit d'un 'espace ouvert activé', dans lequel l'espace ouvert est conservé et offre à son tour des opportunités pour développer les zones adjacentes de manière multifonctionnelle. Ainsi, l'espace ouvert peut offrir une réponse significative aux grands défis sociétaux que le Noordrand est amené à devoir relever.

Les espaces ouverts sont encore fort présents dans le Noordrand, mais se trouvent souvent « à l'arrière ». Ces cinquante dernières années, on a construit des infrastructures à grande échelle en négligeant la **cohésion mutuelle**. Cela rend le Noordrand difficile à parcourir. Nous relierons les différents fragments entre eux par des liaisons vertes, des pistes cyclables, etc., en reliant les itinéraires pédestres et cyclables concentriques de la Promenade Verte² et la Ceinture verte³. Ainsi nous augmentons la cohésion dans le Noordrand.

L'espace ouvert peut être le moyen de combiner **l'habitat, le travail, les loisirs, l'agriculture, la mobilité durable, la biodiversité et la gestion de l'eau**. Nous stimulons l'usage multiple de l'espace sans préjudice pour l'activité agricole, notamment par la diversification de l'agriculture, avec des plantations de variétés locales, comme les arbres fruitiers à Schaerbeek, les chicons à Haren, etc. Ainsi nous renforçons également la valeur récréative et touristique de la zone.

Nous devons insérer les grandes structures paysagères dans la dynamique de toute la zone. Cela n'est pas impossible, si nous développons les **liaisons continues entre espaces ouverts** par-delà les frontières régionales, comprenant également des itinéraires pédestres et cyclables. Nous développons les liaisons le long de la Senne et du Canal, mais aussi, par exemple, entre Woluweveld et Zaventem, Neder-Over-Heembeek et Vilvoorde et entre Haren et le Moeraske. Parallèlement, certaines liaisons est-ouest choisies pour leur importance stratégique peuvent réduire l'effet barrière des infrastructures présentes (canal, voies ferroviaires, voies rapides, chaussées). Le réaménagement du Ring et de certaines voies d'accès importantes (E40/Reyers, Avenue Leopold III, A12 et A10/Avenue de Meise) offre des possibilités en termes d'insertion paysagère.

Outre ces structures linéaires, nous devons également développer certains **pôles paysagers à grande échelle**, comme Woluweveld et « Soignes-Nord ».

Les zones entre le tissu urbain et la 'campagne' constituent un 'espace d'expérimentation excellent' pour la production durable et le développement d'espaces publics largement accessibles, le marketing et le tourisme jouant également un rôle. Ainsi, nous pouvons organiser une initiative aussi réussie que « *ParckDesign* »⁴ dans les deux régions afin de dynamiser l'échange agricole, récréatif, social, paysager et/ou naturel entre la zone urbaine et ses environs.

² Voir <http://www.environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/la-promenade-verte>

³ Voir <http://www.groteroutepad.nl/fr/route/420/streek-gr-groene-gordel.html>

⁴ Voir www.parckdesign.be

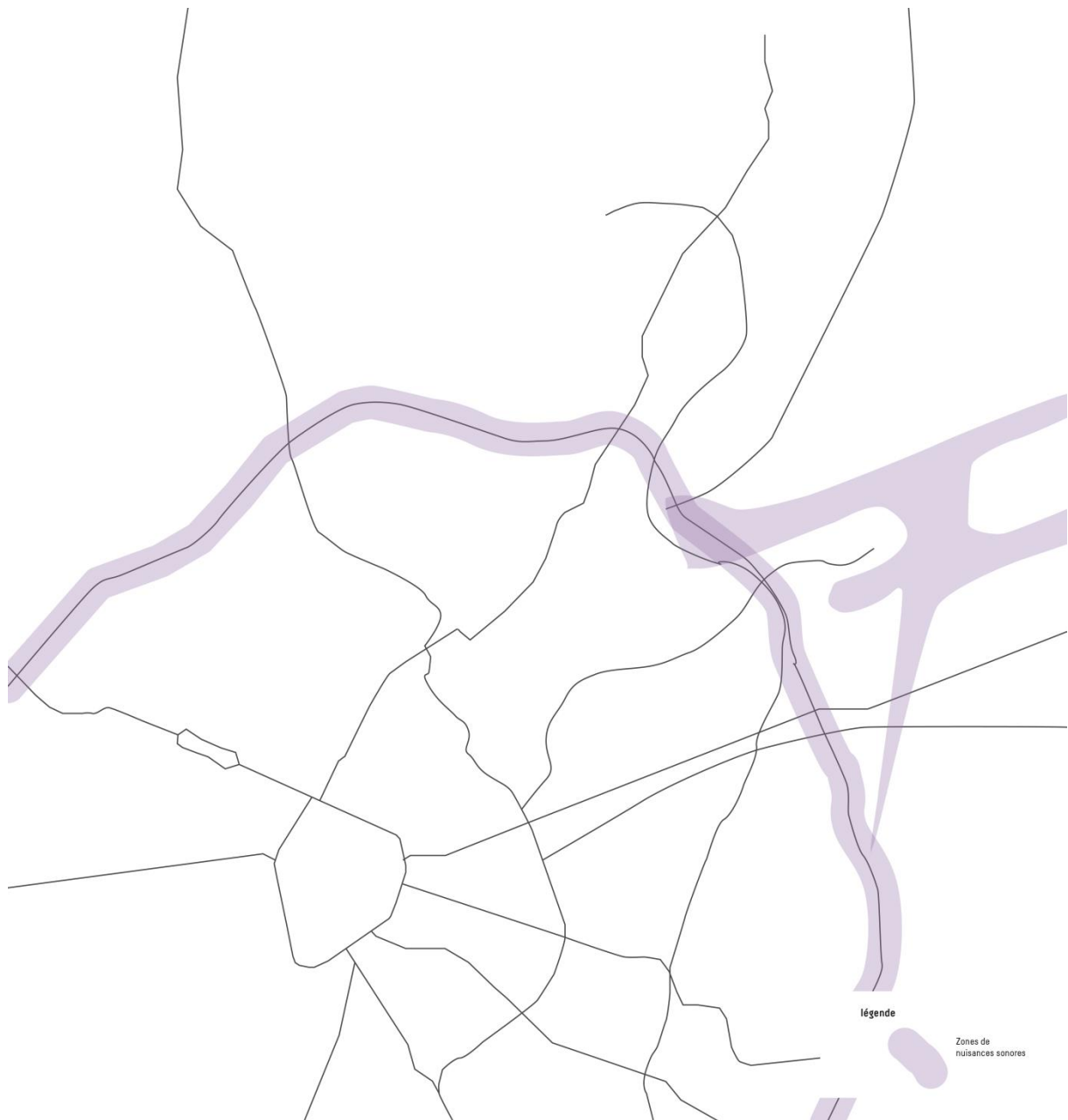
Tableau⁵ des actions autour de la stratégie 2 :
L'espace ouvert comme moteur de développement urbain

	Must have/ nice to have	Action		Acteurs concernés	Délai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
		Titre	Description					
26	MH	Continuité Woluweveld	Insérer le Woluweveld dans une chaîne d'espaces verts allant du cimetière de Bruxelles au sud de l'aéroport de Zaventem, le tout relié à la piste cyclable rapide.	IBGE, VLM	MT	Exécution	Conforme	Etude conceptuelle « A201-E40 »
27	MH	Masterplan Woluweveld	Un masterplan conjoint pour le développement du Woluweveld et de son contexte urbain.	BDU, RV, IBGE, VLM	CT	Recherche	Conforme	Etude conceptuelle « A201-E40 »
28	NTH	"ParckDesign" (Woluwefeld ou Grimbergen)	Une version interrégionale de « ParckDesign » rend l'intérêt des espaces ouverts dans la ville tangible pour la population, les entreprises et les administrations. Cet événement présuppose des interventions, actions et happenings temporaires.	IBGE, Brussels by boat, Port de Bruxelles, Metro-lab, VLM	CT	Exécution	Nouveau	Sessions de travail
29	MH	Liaison 'Promenade verte' et 'ceinture verte'	En reliant les itinéraires pédestres et cyclables concentriques de la Promenade Verte et la Ceinture verte, nous renforçons la cohésion du Noordrand.	IBGE, VLM, AWV, BM	CT	Stratégie	Nouveau	Etude conceptuelle « Vision régionale »
30	MH	Gérer les petits espaces ouverts dans les Secteurs	<p>Conserver de petits espaces ouverts accessibles, les rendre accessibles pour réaliser, aux abords, un programme urbain complémentaire à distance pédestre des nœuds TC ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kassei à Vilvoorde • Koningslo à Vilvoorde, • Potaarde à Grimbergen, • Ossegempark au Heysel, • Hôpital militaire, Neder-Over-Heembeek • Gares à Haren • Saint-Pierre, Evere • Houtweg, Evere • Walckiers, Schaerbeek • Haachtsesteenweg, Diegem-Brussel • Bessenveld, Diegem • Cimetières à Evere et à Zaventem • Vallée de la Woluwe, Woluwe-Saint-Pierre • Espace ouvert entre la E19 et le noyau d'habitat Machelen • Nossegemdelle, Zaventem 	Communes	MT (après action 13)	Exécution	Conforme / Nouveau	CASS Summer School 2014, Etude conceptuelle "La vallée partagée" p. 65

⁵Pour des explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page 74.

Stratégie 3

Développement urbain et Ring R0/aéroport en équilibre



Ces dernières décennies, le Noordrand a connu une forte croissance démographique. Cette tendance ne cessera pas durant les 20 à 30 années à venir. La population des communes du Noordrand s'accroîtra considérablement jusqu'en 2030, Vilvoorde en tête⁶. Cela confèrera au Noordrand un caractère plus urbain, ce qui transformera également la manière de vivre ensemble.

La mise à disposition d'une offre en logements de qualité et abordables devient un énorme défi. D'une part, la zone renferme bon nombre d'opportunités pour recevoir des développements de manière bien réfléchie. D'autre part, il y a des contraintes - en particulier liées à la santé - dont il s'agit de tenir compte.

En ce qui concerne les zones autour du R0 et l'aéroport Bruxelles-National, des choix clairs doivent être opérés - et un équilibre trouvé - quant à la question 'à quels endroits ne pouvons-nous plus garantir la salubrité et l'habitabilité des logements' et 'à quels endroits voulons-nous donner cette garantie et y adapter l'habitat existant ou neuf et/ou l'infrastructure'.

Nous **acceptons l'infrastructure actuelle** du R0 et de l'aéroport comme contrainte, y compris à long terme. Toute adaptation de celle-ci doit créer autant de valeur ajoutée sociétale que possible pour les environs immédiats et la grande région.

Cela implique une circulation à deux sens. D'une part, nous évitons de nouveaux grands projets de logements dans les zones où la nuisance est la plus forte. Les concentrations d'habitat existantes comme Diegem-Lo reçoivent une perspective claire. D'autre part, les gestionnaires de ces infrastructures livrent des efforts pour réduire les nuisances causées par le bruit, les vibrations, la qualité de l'air, le paysage et la gestion de l'eau, et ce à leur source. Cela peut se faire par une meilleure intégration paysagère, un effet barrière réduit, etc.

Nous recherchons une **synergie entre l'infrastructure et ses environs**. Ainsi, nous pouvons étudier les manières possibles dont le Ring R0 peut être utilisé pour la production et le stockage d'énergie à destination des activités dans ses environs.

Pour la recherche d'offre en logements, nous recherchons en premier lieu les lieux où il y a une offre juridique de logements (registre des parcelles non bâties) et calculons le nombre de logements supplémentaires qui y seraient théoriquement possibles. Ensuite, cette offre doit être mise en regard avec les besoins en logements (basés sur les projections démographiques). Ensuite, les informations concernant les plans de survol, les nuisances sonores, les particules fines etc. doivent servir de base pour se prononcer sur les zones qui sont éligibles pour le développement en tant que zones d'habitat.

Les zones d'habitat qui ne peuvent pas être développées avec suffisamment de qualité, reçoivent de préférence une autre affectation. Les endroits bien situés peuvent accueillir un développement plus intensif via un mécanisme de compensation, en adaptant le niveau de développement à la localisation au sein du réseau de mobilité hiérarchisé (voir p. 9).

Là où la construction de logements supplémentaires est possible, nous prévoyons une **offre supplémentaire suffisante** pour répondre à la demande croissante en logements et freiner les augmenta-

⁶Voir partie Contexte p. 60.

tions de prix. Nous assurons la sécurité juridique nécessaire pour effectivement réaliser cette offre. Là où la nuisance sonore est un facteur, nous prévoyons une isolation sonore suffisante. L'isolation supplémentaire de logements peut rendre l'habitat possible dans certaines zones. On peut imposer des normes d'isolation sonore aux logements neufs ou rénovés.

Mais chaque proposition doit suffisamment prendre en compte un habitat abordable. Nous devons éviter que les habitants actuels soient chassés.

Pour résorber la pression sur le marché du logement, nous permettons que des bâtiments inoccupés dans les zones qui sont éligibles pour être utilisés comme logements soient utilisés pour l'habitat, éventuellement à titre temporaire. En parallèle, nous exploitons l'espace bâti existant de manière 'évolutive' : nous tenons compte d'évolutions futures.

Tableau⁷ des actions autour de la stratégie 3 :

Développement urbain et Ring R0/aéroport en équilibre

N°	Must have / nice to have	Action		Acteurs concernés	Délai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
		Titre	Description					
31	MH	Etudier l'incidence de l'utilisation actuelle de l'infrastructure	Cartographie et communication de ces incidences (par ex. paysage sonore R0 et aéroport), des mesures possibles pour atténuer les incidences (ex. PLAN-MER R0 et MER / permis d'environnement aéroport).	Cellule interrégionale pour l'environnement (IRCEL/CELINE)	CT	Recherche	Conforme	Avis d'expert mobilité
32	MH	Monitoring de l'évolution de l'incidence	Monitoring de l'évolution de l'incidence de l'infrastructure	Cellule interrégionale pour l'environnement (IRCEL/CELINE)	LT (après actions 31)	Recherche	Nouveau	Avis d'expert mobilité
33	MH	Cadre légal stable pour les plans de survol	Fixer les plans de survol à long terme, harmoniser les normes en matière de bruit (harmonisation des normes autour de l'aéroport en Flandre et à Bruxelles)	Secrétaire d'Etat à la mobilité, IBGE, LNE	CT	Politique	Nouveau	Session de travail 4
34	MH	Planification d'une offre supplémentaire en logements de qualité sur la base de l'étude d'incidences	Inventorier la croissance et la planification des logements additionnels. Partant d'une étude d'incidences du R0 et de l'aéroport, une sélection de zones qui se prêtent à la réalisation de logements supplémentaires (relié à la stratégie « développement urbain grevé sur un réseau de mobilité hiérarchisé »). Etre attentif à ce que l'habitat soit abordable.	BDU, communes, RV, Wonen Vaanderen, Vlabinvest	CT (après les actions 31 et 33)	Recherche	Nouveau	Session de travail 4
35	MH	Règlement d'urbanisme assorti de conditions cadres pour les zones qui se prêtent à la réalisation de logements supplémentaires dans le Noordrand.	Etude des contraintes et élaboration d'un cadre de vérification pour les zones choisies, tenant compte de critères de santé, y relier des mesures (voir action 31).	BDU, RV	MT (après action 34)	Instrumentaire	Nouveau	Session de travail 4, concertation (Machelen)
36	MH	Amélioration de l'offre en logements pour l'habitat dans les zones qui s'y prêtent	Miser sur une rénovation/amélioration de l'offre en logements (notamment isolation sonore) dans les zones qui se prêtent également au logement à long terme.	Communes	MT (après action 34)	Instrumentaire	Nouveau	Concertation Machelen
37	MH	Instaurer une	Etablissement de critères de santé,	BE, LNE, BDU, RV	CT	Instrumentaire	Nouveau	Session

⁷Pour des explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page 74.

		division en secteurs environnementaux - habitat non admis	identification de zones (opérer des choix clairs de zones où la santé et l'habitabilité ne peuvent être garanties, selon un cadre légal fixe), attribuer des mesures de santé			taire		de travail 4
38	MH	Limitation de la vitesse sur le R0	Limiter la vitesse sur le R0 à 100 km/h.	AWV (Agence des voies et de la circulation), BM	CT	Exécution	Nouveau	Session de travail 4
39	NTH	Elaborer une interdépendance entre la valeur ajoutée sociétale et les modifications de l'infrastructure (MKBA)	1. Inventorier et définir la valeur ajoutée pour la société : durée des embouteillages, accessibilité, nuisance sonore, qualité de l'air, etc. Ex. : production d'énergie R0, recouvrement du R0... 2. A chaque modification de l'infrastructure, vérifier le score de cette modification en termes de valeur ajoutée pour la société.	Cellule interrégionale pour l'environnement (IRCEL/CELINE)	MT	Recherche	Nouveau	Session de travail 4
40	MH	Renforcer la participation dans la confection du Masterplan Aéroport	Mise sur pied d'une large structure de concertation autour du Masterplan aéroport en voie d'élaboration.	BAC, AO, BDU, De Lijn, communes de Zaventem, Steenokkerzeel, Machelen et Kortenberg, MOW, SNCB, province, RV	CT	Politique	Conforme	Concertation
41	NTH	Le Ring R0 comme espace public partagé - « common »	Recherche conceptuelle sur le rôle du R0 en tant qu'élément spatial de liaison, à l'échelle de la métropole de Bruxelles, embrayant sur les plans existants en matière d'infrastructure et de développements spatiaux le long du R0. Mise en phase avec les divers environnements, pôles économiques...	AWV, maitres d'ouvrage des 3 régions, BDU, RV	CT	Recherche	Nouveau	Session de travail 4
42	NTH	Le Ring comme évènement	Organisation d'une journée sans voiture sur le Ring/d'un festival du Ring pour améliorer sa réputation	BRAL, IEB, ANB, AWV, BM, communes, IBGE, VLM	CT	Exécution	Nouveau	Session de travail 4
43	NTH	Transports en commun sur le R0	Le R0 comme voie de répartition et pas seulement comme voie de passage, également l'utiliser pour les transports en commun.	AWV	LT	Politique	Nouveau	Session de travail 4

Stratégie 4

Activer l'espace sous-utilisé



On pourrait penser que la situation centrale du Noordrand en Belgique est synonyme d'un très haut rendement spatial⁸. Or, une grande quantité **d'espace reste sous-utilisée**. Cette sous-utilisation prend de nombreuses formes, comme des terrains vagues, des bureaux vides (un mètre carré sur trois de surfaces de bureaux est inoccupé), des faibles densités et des terrains vastes qui ne sont accessibles qu'à quelques personnes. La pollution du sol et la spéculation figurent parmi les causes.

Cette sous-utilisation est à l'origine d'un déclin urbain. Elle a un impact négatif sur l'habitabilité et le sentiment de sécurité dans des parties entières de la ville, par l'émergence de chancres urbains et le manque de contrôle social. Elle fait que la croissance démographique conduit à des développements d'habitat à des endroits mal desservis, augmente la pression sur les espaces ouverts résiduels dans le Noordrand et fait monter les prix fonciers et donc du logement.

Nous comptons augmenter le **rendement spatial** en réalisant une utilisation plus judicieuse de l'espace bâti et de l'espace qui est encore à bâtir. Nous organisons plus d'activités sur un espace plus petit, par exemple par des densités plus fortes, par l'entrelacement des activités, une réutilisation bien réfléchie et une utilisation de l'espace temporaire, réversible et adaptable. Une pondération axée sur la zone est essentielle. L'approche ne peut être la même pour tous les lieux.

Pour **réactiver l'espace sous-utilisé**, nous avons notamment besoin d'un bon dispositif d'instruments et d'une réglementation adaptée. Les instruments disponibles actuellement ne favorisent pas toujours un rendement spatial plus élevé : les plans d'exécution spatiaux et les plans d'affectation particuliers sont considérés comme peu flexibles. Malgré les nombreuses conventions brownfield (relatives à des friches industrielles), le développement spatial ne prend pas son envol.

Nous ne devons pas seulement permettre les fonctions existantes en parallèle, mais aussi et surtout les fonctions en chaîne. Il serait utile d'approfondir la possibilité de l'utilisation temporaire ou à court terme et de la location temporaire d'espaces dans l'attente d'une affectation définitive et/ou de l'assainissement des sols.

La réutilisation, l'adaptabilité et l'utilisation réversible de l'espace requièrent dans une mesure croissante des possibilités souples de récupération des matériaux de construction et la neutralité de fonction d'un bâtiment.

Nous devons offrir de la **sécurité juridique** et éviter ce qui est arbitraire. Les régions peuvent échanger leurs visions, politiques et expériences autour de l'utilisation temporaire de l'espace comme incubateur de nouveaux développements. En parallèle, il s'agit d'évaluer, de coordonner et de simplifier les réglementations sectorielles flamande et bruxelloise et l'instrumentaire à utiliser.

Les **mécanismes financiers** sous-jacents à la construction et au recouvrement du sol nécessitent la prise de mesures et des réformes. La négociation plutôt que les systèmes gouvernés de manière unilatérale par la demande, telle sera le nouveau mode de coopération, par exemple par voie contractuelle. Pour ce faire, il faut une marge de manœuvre pour l'expérimentation. Celle-ci peut prendre différentes formes : la création de zones peu réglementées, allant de la stimulation de la prise

⁸ Le rendement spatial est le rapport entre les bénéfices et les coûts sociétaux consécutif à un changement de l'utilisation de l'espace.

d'espaces sous-utilisés par des groupes locaux pour des initiatives temporaires jusqu'à l'admission de projets artistiques. Nous devons clairement faire passer cette vision auprès des acteurs concernés, tels que les propriétaires des biens, les agences immobilières et les promoteurs de projets. L'ajustement de l'offre et de la demande est important, mais aussi la création d'une valeur ajoutée pour toutes les parties, tant du côté du secteur public que du secteur privé. La réactivation d'espaces sous-utilisés et la promotion de la mobilité des usagers de l'espace est un processus permanent.



Dans l'attente de la construction d'un projet de logements sur l'emplacement de l'ancienne usine 'Kruitfabriek' à Vilvoorde, le site est utilisé pour des événements temporaires. De telles solutions peuvent également trouver application ailleurs dans le Noordrand. (Source : Het Laatste Nieuws)

Le Noordrand est un **laboratoire pour expérimenter l'augmentation du rendement spatial**. La zone se prête bien à l'expérimentation avec, par exemple, l'utilisation temporaire de terrains sous-utilisés, la vérification de nouvelles affectations, l'ajustement flexible entre l'offre et la demande et l'utilisation de l'espace. Les mécanismes financiers font partie de l'expérience. L'autorité publique élabore un cadre juridique pour permettre ces projets pilotes et cas d'essais. En Région bruxelloise, il existe des contrats 'pre-care' ; en Région flamande, ce sont les 'permis temporaires'.

Le processus de planification doit pouvoir s'ajuster de manière suffisamment flexible aux mesures et interventions d'autres domaines politiques, comme l'enseignement. Nous devons évaluer les 'expériences' et au besoin prévoir des modifications d'affectations structurelles. En augmentant le rendement spatial, nous augmentons l'offre en logements, de sorte que le logement en Noordrand reste abordable.

Tableau⁹ des actions autour de la stratégie 4 :
Activer l'espace sous-utilisé

N°	Must have/nice to have	Actions		Acteurs concernés	Délai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
		Titre	Description					
44	MH	Cas : expérience d'augmentation du rendement spatial	Activité sur 1 terrain dans la zone frontalière, par exemple Buda, éventuellement en phase avec les projets pilotes 'Terug in Omloop' du Maître d'Ouvrage flamand.	ADT, Politique villes, AO, propriétaire, OVAM, RV, TVB	CT	Projet pilote	Nouveau	Session de travail 4
45	MH	Examen de l'instrumentaire pour augmenter la dynamique de développement dans le Noordrand.	Recherche d'instruments pour récupérer des investissements publics dans une zone ou pour réaliser un développement urbain qui s'alimente lui-même. Ces investissements font monter les prix fonciers dans le quartier et engendrent des bénéfices disproportionnés pour les propriétaires des biens adjacents.	OVAM, ADT, BDU, commune, RV	CT	Recherche	Nouveau	Session de travail 4, Recherche conceptuelle "La vallée partagée" Etude conceptuelle « Vision régionale »
	MH		Adaptation élaboration d'un PES : là où des utilisations temporaires sont prévues, fixer cette transformation dans un PES (avec dimension temporelle ou non). Le PES parcourt d'abord une phase de cadre de vérification avec des contraintes qui justifient l'exécution et des conséquences financières.	RV	CT	Instrumentaire	dérogatoire	Session de travail 4
	MH		Approche contractuelle : examen de l'instrument juridique du contrat pour permettre l'utilisation temporaire sur des sites spécifiques	BDU, RV, ADT, VVSG	CT	Instrumentaire	Nouveau	Sessions de travail
	NTH		Examen d'un 're-lotissement urbain'. Application de l'instrument 'remembrement et aménagement rural' dans un contexte urbain.	VLM, politiques urbaines, ADT, BDU, RV,	MT	examen, instrumentaire	Nouveau	Session de travail
46	MH	Rôle dirigeant des autorités publiques dans la régie du sol	Examen du rôle dirigeant/actif des autorités publiques dans la régie du sol (régie du sous-sol via la gestion du sol et du système d'eau). Instruments de développement et techniques d'assainissement révolutionnaires qui améliorent l'attractivité de la zone. Considérez le récit de l'assainissement dans une perspective de développement urbain. Développez un instrumentaire performant, comme la banque des sols, ou le <i>land reajustment</i> , qui rendent l'assainissement collectif plus simple.	IBGE, OVAM, BDU, LNE, RV, VMM	MT	examen, instrumentaire	Conforme	Recherche conceptuelle "La vallée partagée", avis d'expert sous-sol
47	NTH	Techniques d'assainissement innovatrices axées sur l'utilisation temporaire	Techniques d'assainissement innovatrices qui soutiennent le travail temporaire/phasé sur la pollution des sols, axé sur une utilisation temporaire de l'espace (approche phasée) La mise en évidence de la pollution (résiduelle) pour des développements futurs. Comme cas d'exemple, on peut prendre l'approche conjointe de la pollution de l'eau souterraine à Vilvoorde-Machelen.	IBGE, OVAM	MT	Recherche	Conforme (note d'orientation politique Périphérie OD33/34)	Recherche conceptuelle "La vallée partagée", avis d'expert sous-sol
48	MH	Stimulation des initiatives bottom-up	Plan d'approche pour stimuler les initiatives en coproduction, par exemple via l'organisation d'un appel à initiatives supplémentaires par les acteurs concernés, propriétaires et exploitants dans la zone (par exemple <i>affordable spaces for artists</i> , Ci-	ADT, RV, BDU, communes	CT	Exécution	Nouveau	Session de travail 4 Recherche conceptuelle "La vallée partagée", Recherche

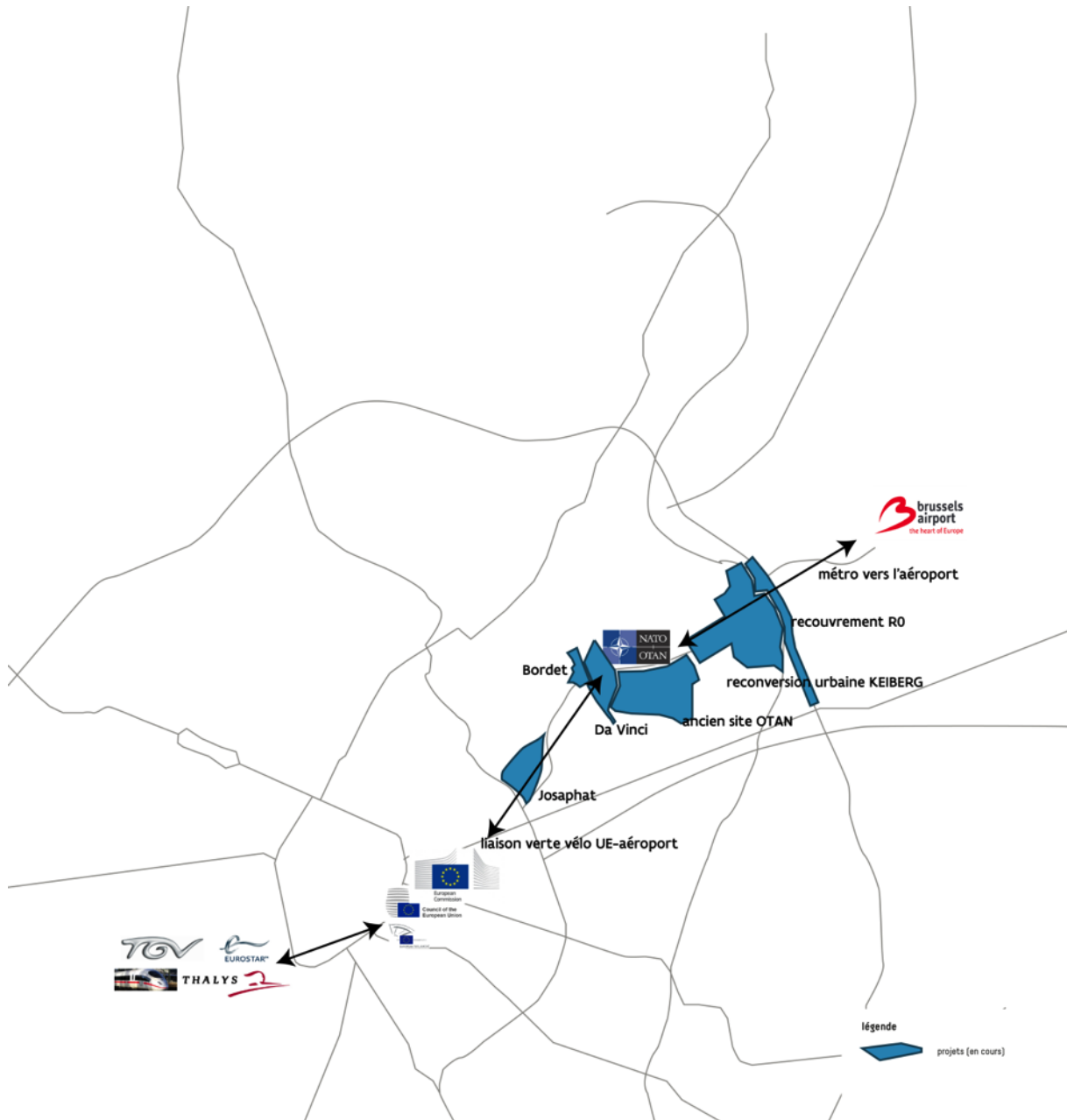
⁹Pour les explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page. 74.

			tyatrium...), un évènement annuel pour obtenir l'adhésion pour la réactivation de l'espace sous-utilisé					conceptuelle « A201-E40 », Etude conceptuelle « Vision régionale »
49	NTH	Confection du plan réserves foncières	Etude et établissement d'un plan avec des 'zones no-go' = geler ou indiquer les zones non-bâties	BDU, RV, OVAM, VMM,	CT	Exécution	Nouveau	recherche conceptuelle "La vallée partagée"
50	MH	Remise au goût du jour de l'instrument flamand qu'est la convention brownfield (relative à une friche industrielle) (BFC)	Les actuelles conventions brownfield (BFC) mettent l'accent sur la coopération entre l'autorité publique et le secteur privé et les possibilités de financement pour revitaliser une zone polluée au moyen d'une coopération. Les conditions selon lesquelles une zone est éligible pour un BFC peuvent être élargies à la réactivation de terrains sous-utilisés. Un BFC étant cofinancé par de l'argent public, il est indiqué d'ajouter aux conditions-cadres de la convention que le rendement spatial doit être augmenté.	AO, BDU, IBGE, LNE, OVAM, RV, VMM	CT	Instrumentaire	dérogatoire	Sessions de travail

Quatre secteurs

Secteur 1

Boulevard européen Gare du Midi - UE - OTAN - Aéroport

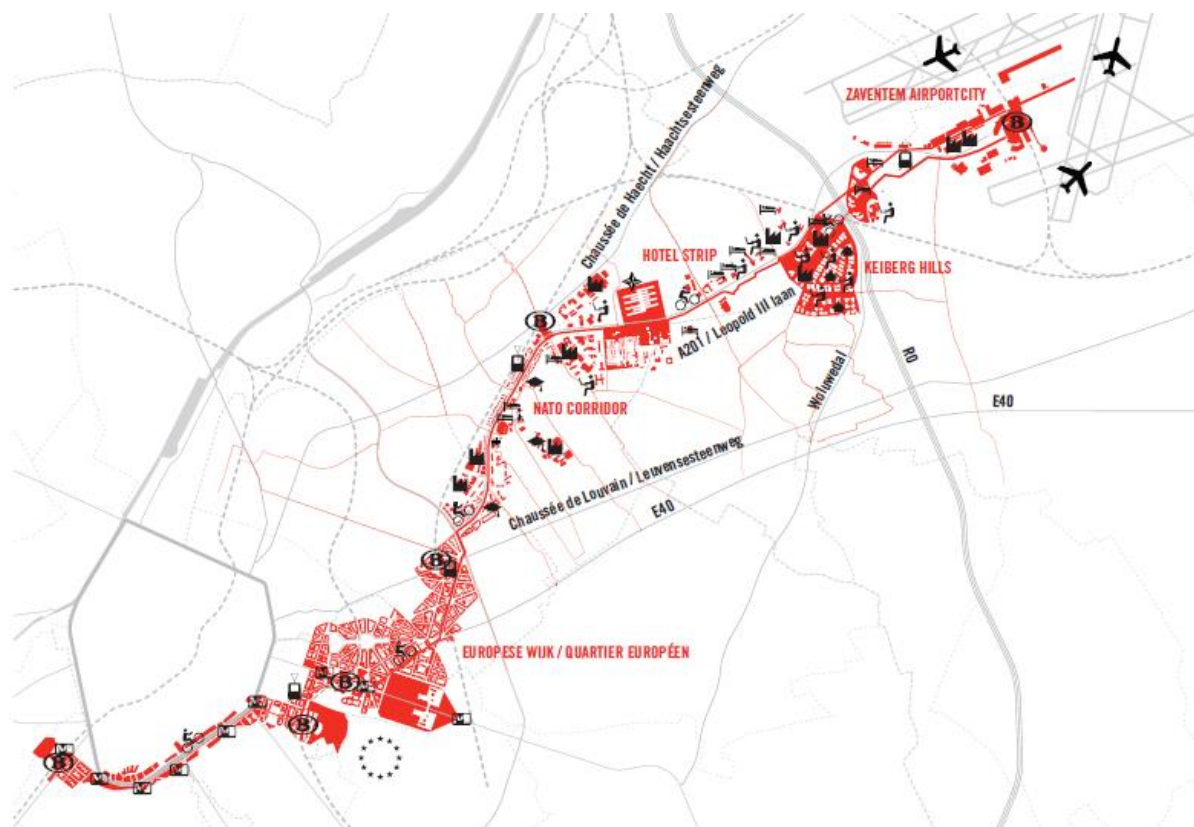


La A201/N22 est la voie qui relie l'aéroport au centre-ville de Bruxelles via Bordet et le Parc Josaphat. Aujourd'hui, il s'agit d'une autoroute anonyme, bordée de grands ensembles de bureaux monofonctionnels et axés sur la voiture, de zones sous-utilisées et d'espaces ouverts. C'est une barrière qui sépare les quartiers et les fonctions.

Pour renforcer le lien entre la ville et l'aéroport, la ligne de tram, dont le terminus se trouve actuellement près du site de l'OTAN, sera prolongée jusqu'à l'aéroport. Ce projet, suivi par l'extension du réseau métro jusqu'à Bordet, doit donner lieu à un réaménagement complet de l'ensemble de cet axe, qu'il s'agit d'insérer dans un tissu urbain renforcé.

Le **redéveloppement de cet axe** peut ainsi servir de levier pour la création d'un nouveau secteur spécifique de la ville, le **'Boulevard européen'**, parfaitement situé pour les entreprises et organisations internationales, aisément accessible par les transports en commun et à vélo et présentant une grande qualité de l'espace ouvert.

Nous renforçons les bureaux et centres de décisions internationaux existants et les complétons par un cocktail de fonctions internationales qui y sont liées, telles que des habitats spécifiques, la R&D et l'enseignement. De plus, cette vocation et cette identité spécifiques peuvent fédérer les acteurs concernés le long de cet axe. Elles contribuent toutes à *l'image de marque* en tant que 'Boulevard européen'.



Le boulevard européen

La ligne de tram prévue offre la possibilité de redessiner la voirie elle-même. La voiture n'aura qu'à céder sa place actuelle à des transports en commun de qualité. Nous transformons l'autoroute ur-

baine actuelle en boulevard urbain enrichi d'espace public et vert. **Des traversées** pour vélos et piétons permettent de contrer l'effet barrière et de relier les zones résidentielles à l'arrière et les zones d'espaces ouverts entre eux, comme Woluweveld et Bessenveld. Pour faciliter le passage au-dessus du Ring, un recouvrement partiel est à l'étude, couplé à des possibilités supplémentaires de développement dans le cadre du réaménagement du Ring.

Nous structurons les développements autour du Boulevard européen sur la base de **nœuds**, comme l'aéroport, Bordet et Josaphat. Nous y assurons un espace public de grande qualité et une forte densité de fonctions différentes. Les arrêts de la nouvelle ligne de tram seront bordés d'espaces pour des fonctions supplémentaires.

Les voyageurs qui arrivent à Bruxelles en avion et font le trajet vers le centre auront ainsi une impression positive du caractère urbain et international de la capitale de l'Europe. L'axe se prolonge vers le Quartier européen et peut davantage se développer jusqu'à l'autre porte d'accès internationale vers la métropole Bruxelloise : la Gare du Midi.

Actions pour réaliser les stratégies dans le secteur 'Boulevard européen Gare du Midi - UE - OTAN - aéroport'¹⁰

N°	Must have / nice to have	Actions	Acteurs concernés	Déla	Type	Rapport avec la politique décidée	Source	
Le développement urbain greffé sur un réseau de mobilité hiérarchisé								
51	MH	Réaménagement de la A201 avec insertion dans un réseau hiérarchisé	Profiter de l'implantation du tram pour redessiner l'ensemble du profil de la voirie, en réduisant la place de la voiture (2x1 bandes de circulation, 50 km/h, déplacements d'axe) et en laissant plus de place pour les usagers actifs de la route, prévision d'espaces publics aux arrêts TC, liaisons et traversées entre les différents sites et zones, vert...)	BM, AWW Beliris	C T	Exécution	dérogatoire	Etude conceptuelle « A201-E40''
52	MH	Implantation accélérée du tram	Le tracé entre Belgocontrol et l'aéroport est construit de manière accélérée	De Lijn	C T	Exécution	Conforme (Décision Gouvernement flamand et bruxellois)	Session de travail 4
53	MH	Etude de faisabilité métro vers l'aéroport	Après la réalisation du métro Bordet, sa prolongation vers l'aéroport au lieu de Haren est à l'étude	STIB, De Lijn	L T	Recherche	dérogatoire	Recherche conceptuelle
54	MH	Le développement du Boulevard européen constitue le cadre de vérification pour les projets de développement et de rénovation.	Le réaménagement de la A201 donne lieu au redéveloppement de la zone dans son ensemble : création d'un lieu d'implantation de qualité pour les entreprises et organisations internationales. Cela requiert une densification et une diversification via la transformation de bâtiments existants (notamment la création de façades le long du Boulevard européen), ainsi qu'un programme supplémentaire varié et entrelacé de bureaux, équipements, logements spécifiques pour le groupe cible international, espace ouvert, commerces... Les projets pilotes et expériences avec un instrumentaire de planification innovateur et plus flexible permettent également cette transformation.	BDU, RV	C T	Instrument	Conforme (Accord du Gouvernement bruxellois)	Session de travail 4
55	MH	Développement du nœud Bordet	Réaménagement de ce nœud comme nœud à part entière avec une offre performante en transports en commun, un espace public de grande qualité et un programme densifié et varié (logements abordables, économie à petite échelle).	BDU, Beliris, BM, Bruxelles, Citydev, Evere, STIB, SNCB propriétaires	C T	Projet pilote	Nouveau	Etude conceptuelle « A201-E40'' (p. 59)
56	MH	Développement nœud aéroport	L'aéroport devient un nœud important et le point de départ et d'arrivée du Boulevard européen. Il s'agit de lui donner forme par un programme adapté, dans lequel les activités internationales trouvent également une place.	BAC De Lijn, MOW, SNCB, Plateforme publique-privée (voir action 61), RV	M T	Exécution	Conforme (master-plan BAC en cours d'élaboration)	Session de travail 4
Développement urbain et Ring R0/aéroport en équilibre								
57	MH	Étude recouvrement local	Pour faciliter le passage au-dessus du Ring, un recouvrement partiel est à l'étude, couplé à	AWV, TVB	L T	Recherche	Nouveau	Session de travail 4

¹⁰Pour des explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page 74.

		du Ring	des possibilités supplémentaires de développement dans le cadre du réaménagement du Ring.					
Activer l'espace sous-utilisé								
58	MH	Reconversion de l'actuel site de l'OTAN	Après le déménagement de l'OTAN de l'autre côté de l'A201, l'ancien site de l'OTAN est redéveloppé avec un nouveau staff général restructuré pour la Défense, de l'espace pour des développements à vocation internationale et/ou un nouveau quartier urbain, en prêtant attention à la présence de verdure et à des liaisons de mobilité active.	Ministres de RO , Défense, ADT, BDU, RV	C T	Exécution	Conforme (Accord du Gouvernement bruxellois et plan d'affectation du sol)	Sessions de travail, étude conceptuelle « A201-E40” (p. 57)
59	MH	Restructuration Keiberg	Densification par la transformation de bureaux, l'ajout de logements (abordables) et d'équipements, l'aménagement d'infrastructure cyclable reliée à la piste cyclable à grande vitesse	RV , propriétaires, promoteurs, MOW, prov, plateforme publique-privée (voir action 61), Vlabinvest, Zaventem	M T	Exécution	Nouveau (Zone Aéroport du Plan politique d'aménagement du territoire de la Flandre)	Étude conceptuelle « A201-E40” (p. 63)
60	MH	Restructuration Da Vinci	Densification par la transformation de bureaux, l'ajout de logements (abordables) et d'équipements. Révision des baux emphytéotiques et de la structure de la propriété	Citydev , BDU, Bruxelles, Propriétaires, Evere, promoteurs, Plateforme publique-privée (voir action 61)	M T	Exécution	Conforme (PPAS des communes d'Evere/Bruxelles en cours d'élaboration)	Session de travail 4
Gouvernance								
61	NTH	Création de la plateforme publique-privée Boulevard européen	Cette plateforme doit devenir une ' <i>coalition of the willing</i> ' avec des représentants des acteurs publics (les deux régions, les communes, les opérateurs TC) et privés (entreprises, promoteurs immobiliers, institutions, habitants), qui accompagne/surveille cette transformation. La plateforme est responsable de l' <i>image de marque</i> du Boulevard européen en tant que porte d'accès à la capitale européenne.	Brussels metropolitan	C T	Instrumentaire	Conforme	Session de travail 4

Secteur 2

Le Plateau du Heysel, où des événements internationaux ont lieu, inséré dans le développement de la mobilité, de la ville et de l'espace ouvert



Le Plateau du Heysel à Laeken, Grimbergen et Wemmel est un site d'évènements où des expositions universelles furent organisées en 1935 et en 1958. Aujourd'hui, nous y trouvons un ensemble impressionnant d'équipements métropolitains, comme un stade multifonctionnel, une salle de concerts et le plus grand parc d'expositions du pays. Nous voulons augmenter le rayonnement de ces équipements, de sorte qu'ils soient aptes au marché international. En outre, le Plateau du Heysel est isolé et n'est pas suffisamment intégré dans son environnement. Nous voulons fondre le plateau avec son caractère métropolitain dans le développement urbain en misant sur ses abords, avec notamment une programmation ambitieuse en matière de logements. Le Plateau du Heysel doit devenir la carte de visite pour des évènements internationaux, mais sa mise en forme doit rester à taille humaine.

Beaucoup d'interventions sont déjà en chantier. Avec les plans du nouveau stade et le projet NEO, qui combinera le commerce, le tourisme et les loisirs, l'habitat, les installations de congrès et des équipements locaux, des jalons importants ont été posés dans le redéveloppement. Néanmoins, des améliorations et compléments ne sont pas à exclure.

L'amélioration de l'accessibilité est un grand défi. C'est surtout l'accessibilité nationale et internationale qui est problématique. La majorité des visiteurs arrivent en voiture, bien que les voiries soient saturées. Les visiteurs qui viennent en transports en commun doivent changer à la Gare du Midi.

Nous travaillons sur un **système de mobilité multimodal** qui est adapté à des développements de grande échelle. Il est important d'y assurer une circulation rapide lors des heures de pointe et une implantation intelligente des arrêts. De plus, le Heysel recevra une place plus saillante dans le réseau urbain et national des transports en commun.

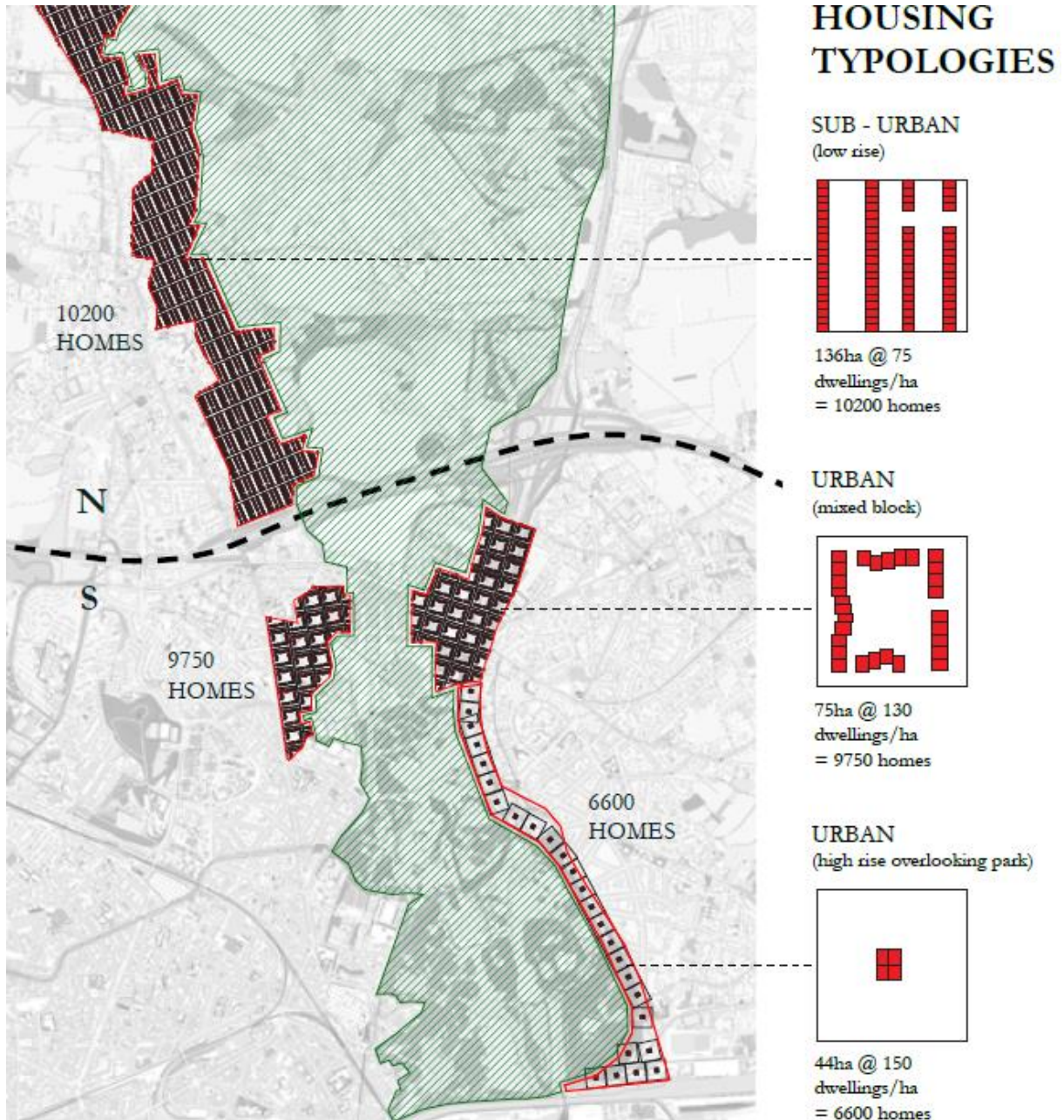
A court terme, nous voulons parvenir à une **approche interrégionale pour les plans de mobilité**, dans laquelle nous couplons une nouvelle offre de transports en commun, comme le Brabantnet, la prolongation du métro et la mise en place de liaisons rapides de bus, à une approche interrégionale de la politique de stationnement. Nous élaborons également des mesures organisationnelles, comme le time management et le ticketing.

A long terme, nous examinons la réalisation d'une nouvelle **liaison ferroviaire est-ouest**, qui relie le Heysel, Gand, Vilvoorde et l'aéroport national et soulagera ainsi la Jonction Nord-Sud.

Au niveau local, de **bonnes liaisons** cyclables sont encore inexistantes. Nous assurons des ramifications vers les voies cyclables rapides et le RER-vélo (Réseau express régional).

Sur le plateau à proprement parler, l'infrastructure voiture est trop dominante pour le moment. En réaménageant **l'espace public**, nous rendrons la zone plus attrayante pour les touristes et les loisirs.

Pour transformer le tout en **quartier urbain à part entière**, une diversification des activités est en outre nécessaire. L'habitat et le travail doivent pleinement y trouver leur place. Cela peut être réalisé en développant de nouveaux quartiers urbains entre le Heysel et ses environs. Ceux-ci sont reliés aux espaces ouverts environnants. Une liaison continue d'espaces ouverts accessibles et intensifiés, allant du domaine royal jusqu'aux centres de Wemmel et de Meise, doit former le tremplin vers l'espace ouvert autour de Grimbergen.



Nous ancrons le Plateau du Heysel dans son environnement urbain par une programmation ambitieuse en matière de logement autour d'une liaison continue d'espaces ouverts (source : CASS Winter workshop 2014)

Actions pour réaliser les stratégies dans le secteur 'Plateau du Heysel, où des évènements internationaux ont lieu, inséré dans le développement de la mobilité, de la ville et de l'espace ouvert'¹¹

N°	Must have/nice to have	Action		Acteurs concernés	Délai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
		Titre	Description					
Le développement urbain greffé sur un réseau de mobilité hiérarchisé								
62	MH	Plan de mobilité interrégional concernant l'Eurostade et le Plateau du Heysel	Une étude indépendante, technique et objective avec rapport d'incidences, solutions alternatives et mesures compensatoires, ce qui requiert qu'on détermine la capacité de la zone en termes de circulation automobile et de TC (surtout venant de Flandre : Brabant-net, bus rapides).	3 ministres de la mobilité (Smet, Galant et Weyts) , BM, Bruxelles-Ville, Expo, Ghelamco, Grimbergen, MOW, NEO, Wemmel	CT	Politique	dérogatoire	Session de travail 4
63	MH	Plan de stationnement interrégional	Le lieu et le fonctionnement des 10.000 places de stationnement prévues (dont ± 3.000 places de dissuasion) doivent être soigneusement planifiés. Ces places de stationnement peuvent également être utilisées au niveau local. De plus, la capacité de stationnement sera réduite au fur et à mesure que les transports en commun desserviront mieux les lieux. Lors de l'implantation des parkings, il faudra donc également tenir compte de la reconversion vers une autre fonction.	2 ministres de la mobilité (Smet, Weyts) , BM, Bruxelles-Ville, Expo, Ghelamco, Grimbergen, police locale, MOW, NEO, Wemmel	CT (après s'ac-tion 62)	Politique	Nouveau	Session de travail 4
64	MH	Prolongation du métro jusqu'à l'Eurostade	La prolongation du métro actuel jusqu'à l'Eurostade a été approuvée par le Gouvernement bruxellois et est actuellement en cours d'élaboration à la STIB. Une coordination entre la STIB et De Lijn est nécessaire. Point d'attention : fréquentation, capacité, séparation des foules de supporters.	STIB , Beliris, BM, BDU, De Lijn, MOW, RV	CT	Exécution	Conforme (Accord du Gouvernement bruxellois)	CASS
65	MH	Développement intégral du nœud STIB-De Lijn le long de la Chaussée romaine.	L'arrêt du tram sur la Chaussée romaine deviendra un nœud important grâce aux lignes de tram planifiées (STIB, Brabant-net). Nous examinons un développement optimal (habitat, équipements liés au travail) autour de ce nœud TC.	Bruxelles-Ville , ADT, BDU, De Lijn, Grimbergen, STIB RV, Wemmel, Wonen Vlaanderen	CT	Exécution	Conforme	Session de travail 4
66	NTH	Amélioration de l'accessibilité nationale par les TC du Plateau du Heysel	Elaboration d'une étude de faisabilité : comment le Plateau du Heysel peut-il s'intégrer dans le réseau ferroviaire national (avec notamment l'aspect spatial, capacité, fréquence, horaire, prix des billets).	SNCB	LT	Recherche	Nouveau	CASS
67	MH	Harmonisation évènements et mobilité	Accords avec opérateurs TC et organisateurs d'évènements pour parvenir à une offre pratique et flexible de transports en commun : fréquence, capacité, horaires, programmation des évènements, combinaisons billets TC, etc.	Organisateurs et propriétaires (Eurostade, EXPO, NEO) , BM, De Lijn, STIB, MOW SNCB	CT	Exécution	Conforme	Session de travail 4
68	MH	Plan vélo dans un rayon de 15 km autour du Plateau du Heysel	Le Plan vélo indique comment les gens peuvent aisément atteindre le stade en vélo dans un rayon de 15 km. A hauteur de l'Eurostade, les plans actuels prévoient ± 5.000 places de stationnement pour vélos. Des liaisons aisées doivent être prévues au stade, voir réseau de	Service Mobilité Province du Brabant flamand, BM, AWV , Bruxelles-	CT	Exécution	Conforme	Concertation

¹¹Pour des explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page 74.

			voies cyclables supra-local et voies rapides cyclables (notamment le long de l'A12, Chaussée Romaine).	Ville, De Lijn, Grimbergen, Wemmel				
69	MH	Prévoir des logements abordables supplémentaires	Sur et autour du Plateau du Heysel, il y a de la place pour des logements supplémentaires de qualité (et abordables) avec des équipements locaux. Cela renforce l'intégration urbaine du Plateau du Heysel.	BDU, Wonen Vlaanderen, communes, RV	MT	Exécution	dérogatoire	CASS
70	MH	Rénovation du domaine public sur le Plateau du Heysel	Au niveau du plateau à proprement parler, le domaine public doit être adapté à l'échelle humaine. Spécifiquement, on sera attentif à la mobilité active (circulation), l'espace pour piétons et cyclistes doit être revu.	communes, Expo, Ghelamco, IBGE, NEO	CT	Exécution	Nouveau	Session de travail 4
L'espace ouvert comme moteur pour le développement urbain								
71	MH	Lien vert robuste avec l'équipement vélo entre le domaine royal ouvert, les parcs royaux et Wemmel/Meise.	Les parcs existants sont intégrés dans une structure spatiale ouverte à grande échelle et interrégionale. On y reliera des liaisons vélo qui relient entre eux les différents secteurs. Harmonisation avec le plan vélo Eurostade et le RER vélo.	IBGE, VLM, BM, Bruxelles-Ville, BDU, Service Mobilité de la Province du Brabant flamand, Fondation royale, MOW, RV	MT	Exécution	Nouveau	CASS
72	NTH	Soignes Nord	Le lien vert robuste du parc royal jusqu'à l'espace ouvert agricole à Wemmel et Grimbergen est complété par un nouveau grand bois. Les fragments de bois existants à Meise et à Merchtem forment le point de départ et se développeront en grande forêt, avec un rôle comparable pour la nature, le bois et les loisirs que la Forêt de Soignes au sud-est de Bruxelles.	ANB, VLM	MT	Recherche	dérogatoire	CASS
73	NTH	Parkway Meiselaan	Nous réduisons le profil du tronçon de la voirie entre Van Praet et R0. Nous le rendons accessible et l'aménageons comme parc. Nous réalisons beaucoup de possibilités de construction à empreinte écologique limitée dans et autour du parc pour une meilleure liaison avec Strombeek Bever. Alignement sur le RER-vélo et le Brabant-net.	AWV, BM, ADT, IBGE, VLM	MT	Stratégie	Conforme	CASS
Gouvernance								
74	MH	Project manager Plateau du Heysel	Il faut un project manager temps plein qui coordonne les différentes activités en cours. L'actuel morcellement des initiatives qui caractérise cette zone doit s'arrêter au plus vite.	Commune de Grimbergen, Ville de Bruxelles	CT	Exécution	Nouveau	Concertation groupe de pilotage

Secteur 3

Corridor métropolitain Chaussée de Louvain/E40



La Chaussée de Louvain et l'E40 forment ensemble un corridor métropolitain qui est actuellement bien trop axé sur la voiture. On trouve beaucoup de bureaux et des magasins le long de la chaussée. Nous cherchons des solutions pour arrêter ce développement monofonctionnel.

Entre Evere et Diamant, l'E40 est fort large. La Région de Bruxelles-Capitale étudie les possibilités de redessiner cette autoroute à cet endroit. Un tracé moins large permettrait des développements supplémentaires dans la zone, surtout si l'on mise plus sur des alternatives à la circulation automobile. Cela crée des opportunités également pour le côté flamand.

La modification de l'E40 ne peut se faire sans également se pencher sur la Chaussée de Louvain, qui y est parallèle. En effet, il y a une forte interaction entre ces deux voies.



La Chaussée de Louvain aujourd'hui et demain (source : On the road of Leuvensesteenweg/Chaussée de Louvain, p. 83)

Grâce à un **réaménagement**, nous rendons la **Chaussée de Louvain** de Woluwe-Saint-Pierre à Schaerbeek plus facilement praticable par les vélos et les piétons. Les projets comme l'implantation d'une ligne de tram de Roodebeek à l'aéroport national et la liaison de la zone à l'autoroute cyclable aideront à réaliser la transformation en voie moins axée sur la voiture. Peut-être que la Chaussée de Louvain deviendra une voie commerciale conviviale ?

Beaucoup de terrains dans le quartier peuvent être renforcés par des **fonctions complémentaires et des clusters**.

Les entreprises actives dans le domaine des médias, VRT, RTBF et Canal+ contribuent à la réalisation d'un mediapark sur le site Reyers à Schaerbeek. Le but est de relier une activité axée sur les médias avec de la recherche et de l'innovation afin de générer une nouvelle dynamique.

Pourquoi ne pas développer les terrains de Mercedes entre la E40 et la Chaussée de Louvain en 'Mercedes City' avec 5 000 logements et 2 ha d'industrie manufacturière ? Le zoning Weiveld à Zaventem offre quant à lui des opportunités pour la réalisation d'un pôle Recherche & Développement avec 5 hectares d'espace pour l'industrie et l'habitat.

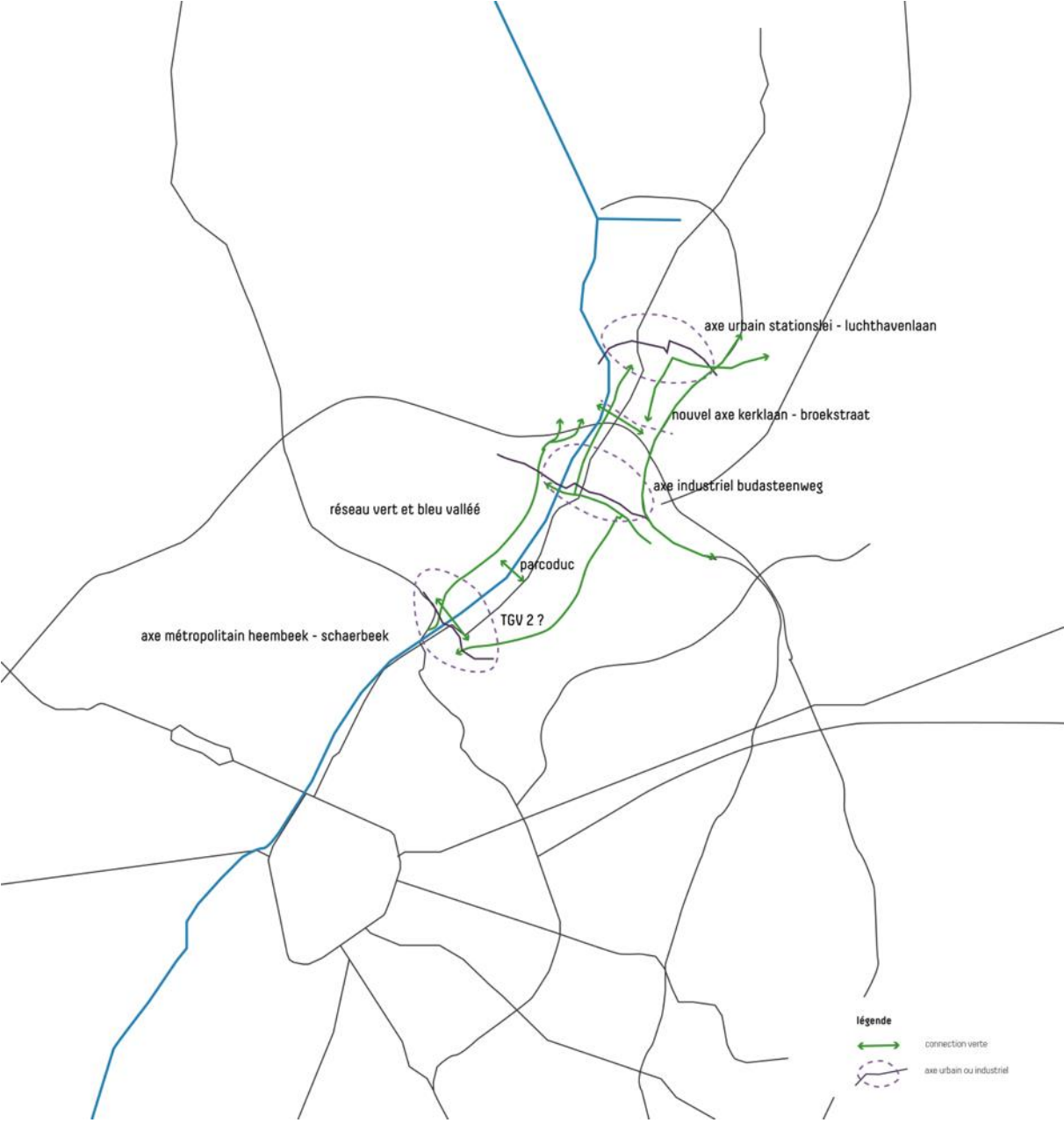
Actions pour réaliser les stratégies dans le secteur 'Corridor métropolitain Chaussée de Louvain /E40'.¹²

N°	Must have/nice to have	Action		Acteurs concernés	Délai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
		Titre	Description					
Le développement urbain greffé sur un réseau de mobilité hiérarchisé								
75	MH	Élaboration du Masterplan Reyers	La Région bruxelloise informe la Flandre et l'implique dans l'élaboration du Masterplan Reyers.	BDU, ADT, RV	CT	Politique	Conforme	Recherche conceptuelle « A201-E40''
76	NTH	Réaménagement de la Chaussée de Louvain	Rendre la Chaussée de Louvain plus facilement praticable pour les vélos et les piétons, de Meiser à Nossegem.	AWV, BM, ADT, BDU, prov, RV	MT	Exécution	Nouveau	CASS
77	MH	Renforcement de l'offre en transports en commun	La densification et la reconversion de ce corridor est uniquement possible avec un renforcement des transports en commun et des liaisons vélo qualitatives. Pour ce faire, il est nécessaire d'avoir des liaisons radiales (parallèles au corridor Chaussée de Louvain/E40).	De Lijn, STIB, AWV, BM, BDU, MOW, prov, RV	ML T/L T	Exécution	Nouveau	Recherche conceptuelle « A201-E40'', Session de travail 4
78	MH	Réaménagement de la E40 en boulevard urbain	La Flandre est appelée à participer à l'étude en cours à la Région de Bruxelles-Capitale.	ADT, AWV, BM, BDU, prov, RV	CT (couplé à l'action 77)	Recherche	dérogatoire	Recherche conceptuelle « A201-E40''
Développement urbain et Ring R0/aéroport en équilibre								
79	MH	Étude recouvrement local du Ring	Pour faciliter le passage au-dessus du Ring, un recouvrement partiel est à l'étude, couplé à des possibilités supplémentaires de développement dans le cadre du réaménagement du Ring.	AWV, TVB	LT	Recherche	Nouveau	Session de travail 4
Activer l'espace sous-utilisé								
80	MH	Reconversion et densification	Reconversion et densification des zones de bureaux, zonings et surfaces commerciales en sites mixtes (comprenant de l'habitat, de la recherche, de la formation, de l'espace vert...): <ul style="list-style-type: none"> Site Mercedes : clustering de l'activité avec de la recherche et de la formation, en combinaison avec l'habitat Toyota/Viessmann : cluster technologie propre couplé à de la recherche et de la formation Rue Colonel Bourg : reconversion de bureaux en habitat Weiveld: Cluster R&D comprenant de l'industrie, couplé à de l'habitat Lozenberg Zoning 'Zaventem-Sud' 	BDU, communes, prov, RV, AO, ADT, CityDev, POM, Vlabinvest,	MT -LT (couplé à l'action 77)	Projets pilotes	Nouveau	Recherche conceptuelle « A201-E40'', Session de travail 4

¹²Pour des explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page 74.

Secteur 4

Senne : La Vallée partagée



La zone de reconversion située dans la zone du canal entre le Pont van Praet et le centre de Vilvoorde renferme un grand potentiel de développement qui reste sous-exploité à ce jour. Si nous donnons plus d'espace à l'eau, au sédiment et au sol dans la vallée, nous créons des opportunités pour une gestion plus robuste du sol et de l'eau. La vallée redevient visible comme paysage et le canal peut mieux assumer son rôle d'axe logistique.

En raison de sa part importante de surfaces recouvertes et des nombreuses barrières infrastructurales, cette zone est confrontée à de grands **problèmes d'eau**. Les projets doivent toujours s'accompagner d'une vérification en termes d'eau. Le passé industriel a laissé le **sol** gravement pollué à de nombreux endroits. Une vision spatiale pour le développement ne peut être élaborée que lorsque le coût de développement économique lié à l'eau et au sol est clairement défini. Tant la problématique liée au sol que celle relative à l'eau sont des contraintes importantes à inclure dans le redéveloppement de la zone. Le développement dépendra également des possibilités de desserte.

Pour le site CAT à Vilvoorde, une mission pour une telle approche intégrée est en cours. Il s'agit d'un projet pilote salutaire pour toute la zone.

Un **réseau vert-bleu** assure une gestion de l'eau et une cohésion spatiale. Il crée des liens avec la structure d'espace ouvert. L'espace vert offre des possibilités de co-utilisation récréative, d'agriculture urbaine et de corridors écologiques. Il permet une amélioration de la qualité générale de la zone. Dans l'élaboration du plan, la géomorphologie de la vallée constitue le fondement pour des développements futurs. La redécouverte de la vallée est utilisée pour mettre en œuvre une amélioration générale de sa qualité et de son image.

À l'intérieur de la zone, des **liaisons structurelles est-ouest** sont développées en axes urbains à fonctions mixtes. Une densification de l'habitat, des équipements, des bureaux (dans une mesure limitée) et de l'activité sont reliés à des axes de circulation lente et à des environnements de gares.

Des **entreprises** sont déjà présentes dans la zone et actives dans le secteur du recyclage, de la logistique et de la distribution, comme SITA Recycling Services, Aquiris, Brussels Re-cycling Metal, Mil-Tek... En raison des objectifs climatiques qui ont été définis, il faut davantage miser sur l'économie circulaire. Il s'agit d'activement rechercher des situations gagnant-gagnant pour les entreprises et pour l'environnement. L'économie circulaire va plus loin que le recyclage. Elle concerne également la recherche et l'harmonisation de circuits de flux de matériaux, de l'espace, des hommes, des aspects sociaux, etc.

Pour soutenir ce redéveloppement, nous faisons en sorte que la zone soit vivante pour les usagers de l'espace. Cela peut se faire par des **événements** comme le Festival Kanal, Bruxelles-les-Bains et Periferia Festival. On peut également créer de nouveaux événements, comme les ballades de découvertes de monuments, les marchés d'art, les repair-café ou une fête du port. La Kruitfabriek peut faire office de moteur. La complémentarité flamando-bruxelloise forme le point de départ.

Actions pour réaliser les stratégies dans le secteur « Senne : La vallée partagée ».¹³

nr	Must have/ Nice to have	Titre	Description	Acteurs concernés	Dé-lai	Type	Rapport avec la politique décidée	Source
Le développement urbain greffé sur un réseau de mobilité hiérarchisé								
81	MH	Réseau vélo performant à différents niveaux et imbriqué dans le réseau des transports en commun.	La vallée n'est pas une zone de centre-ville qui peut être desservie de manière homogène par un système de transports en commun de haute qualité. A court terme, l'exécution des pistes cyclables suivantes s'impose : Route du canal vers Bruxelles, voie le long de la voie ferroviaire entre le canal et la piste à grande vitesse, liaisons traversières à hauteur de la gare de Vilvoorde, Kerklaan, Dobbelenberg, Bordet et Schaarbeek. Les pistes cyclables seront reliées aux arrêts des transports en commun et du waterbus. Des facilités de correspondances seront construites (stationnement vélo, blue bike...).	province, MB, AWW, BRVM, De Lijn, STIB, SNCB, Ville de Bruxelles	CT	Exécution	Conforme	Recherche conceptuelle "La vallée partagée", Session de travail
82	MH	Ilôt sans voiture Kerklaan	Développement des environs de la gare Kerklaan comme test-case	BRVM, Infrabel	CT	Projet pilote	dérogatoire	Recherche conceptuelle
83	NTH	Avenir du site UPlace	Harmoniser le développement du site UPlace au cadre juridique et le mettre en équilibre avec le développement de la Kerklaan en tant qu'axe est-ouest	RV, BDU, Machelen prov., Vilvoorde	CT	Recherche	Adaptation possible GRUP VSGB C3	Recherche conceptuelle, Sessions de travail, CASS
84	MH	Réalisation de liaisons urbaines est-ouest structurantes	Il s'agit : <ul style="list-style-type: none"> Axe urbain Luchthavenlaan-Stationslei Axe urbain Kerklaan-Broekstraat Axe industriel Budasteenweg Axe métropolitain Heembeek-Schaerbeek 	BDU, prov., RV	MT	Recherche, exécution	Dérogatoire (RUP VSGB)	Recherche conceptuelle "La vallée partagée", Metropolitan Landscapes
85	MH	Boulevard de la Woluwe	A court terme, le profil du Boulevard de la Woluwe peut être réduit à hauteur du noyau d'habitat de Diegem. A l'occasion de l'implantation du tram, du réagencement de la voirie régionale R22 vers le R0 et l'ouverture de la Woluwe, nous élaborons un masterplan pour renforcer l'avenir de Diegem. A moyen terme, après la réalisation des premiers îlots sans voitures et de la ligne de tram, le profil du Boulevard de la Woluwe peut être réduit.	AWV, BRVM	MT	Recherche	dérogatoire	Recherche conceptuelle, concertation communes
86	MH	Approche interrégionale de la desserte Schaarbeek-Formation - Prison de Haren - Dépôt De Lijn	En raison de l'étroite interaction entre les différents projets, la structure de desserte est déterminée de manière interrégionale et via une étude de circulation multimodale.	BM, MOW, BDU communes, RV	CT	Recherche, exécution	Nouveau	Recherche conceptuelle, Sessions de travail, concertation
87		Structure de coopération entre entreprises en fonction de la	Dans la vallée de la Senne se trouvent un certain nombre d'entreprises qui traitent des flux de matériaux importants : SITA Recycling Services, Aquiris, Brussels Recycling Metal, Mil-Tek...	Entreprises, BDU, communes, IBGE, OVAM, RV	CT	Exécution	Conforme (Liaison à Irisphere)	Recherche conceptuelle, Sessions de travail

¹³Pour des explications concernant le tableau, nous renvoyons au chapitre « Actions » à la page 74.

		fermeture des flux de matériaux et de l'énergie	Nous dressons l'inventaire des entrées et des sorties des différentes entreprises et détectons de possibles synergies, par ex. récupération d'énergie pour le chauffage urbain					
L'espace ouvert comme moteur pour le développement urbain								
88	MH	Plan paysager interrégional pour des réalisations sur le terrain	Espace pour un réseau bleu-vert en fonction des vallées naturelles. Ce réseau créé de l'espace pour la gestion de l'eau, la co-utilisation récréative, l'agriculture urbaine et des corridors écologiques. Le couplage avec l'environnement bâti doit être inclus.	IBGE, VLM, BDU, RV	CT, MT	Recherche, exécution	Dérogatoire	Recherche conceptuelle "La vallée partagée", Session de travail
89	Must	Eau propre dans la Senne et la Woluwe	<ul style="list-style-type: none"> Epuration de l'eau de la Senne de manière durable. Ainsi, la vallée naturelle doit être utilisée pour l'épuration d'eaux de surface. Blocage de l'eau pluviale pour la Woluwe, et épuration dans des champs d'épuration le long du Boulevard de la Woluwe 	IBGE, VMM Coordination Senne, Vivaqua, VLM	CT	Exécution	Conforme	Session de travail 4
90	MH	Dobbelenberg	Nous développons le Dobbelenberg comme environnement de travail de qualité. Grâce à l'intensification, de l'espace se crée pour un maillage vert-bleu. Pour résoudre la problématique de l'eau, des zones humides sont implantées au pied du Dobbelenberg	Machelen, Ville de Bruxelles, BDU, IBGE, RV, VLM,	MT	Recherche	Dérogatoire (schéma directeur SV)	Recherche conceptuelle
91	NTH	Parc paysager Machelen	Le développement d'un parc métropolitain à hauteur du viaduc du Ring à Machelen peut créer de nouvelles potentialités dans l'espace infrastructurel entre Vilvoorde et Bruxelles et former une nouvelle centralité.	ANB, BDU, IBGE, RV	MT	Exécution	Dérogatoire	Metropolitan Landscapes
Activer l'espace sous-utilisé								
92		Liaisons vertes est-ouest	<p>Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> de la liaison entre le Park Meudon et le Moeraske (parckoduct) Kerklaan Au sud du Luchthavenlaan Budasteenweg - Dobbelenberg Heembeek-Schaarbeek 	IBGE, VLM, Infrabel/SNCB	MT (après action 90)	Exécution	Conforme	CASS
93	MH	Liaisons vertes nord-sud	<p>Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> de la continuité Haren-Moeraske Activer et rendre publiquement accessible les espaces résiduels le long de Schaerbeek-Formation, avec un lien vers Buda et le Boulevard de la Woluwe Continuité NOH-Vilvoorde Une liaison écologique et récréative entre les structures d'espace ouvert de NOH et le parc Drie Fonteinen, couplé à une densification autour de ces es- 	IBGE, VLM, Infrabel/SNCB	MT	Exécution	Conforme	CASS

			<p>paces ouverts</p> <ul style="list-style-type: none"> Boulevard de la Woluwe : liaison écologique comme une structure de parc avec de l'espace pour l'eau Senne : revalorisation comme bande bleue-verte entre Vilvoorde et De Trooz 					
94		Place making	<p>La zone doit être mise sur la carte mentale</p> <ul style="list-style-type: none"> utilisation du viaduc de Vilvoorde comme restaurant, ferry, mur d'escalade, liaison vélo, plateforme de vue. Le pont Buda et les sites abandonnés sont éligibles L'inscription dans des événements existants est une possibilité. Etendre les événements tels que le Festival Kanal, Bruxelles-les-Bains au Noordrand organisation Tour of the monuments, marchés d'art, repair cafés, celebrating haven Noord... <p>La Kruitfabriek en constitue le moteur.</p>	BRVM, Ville de Bruxelles, MADlion	CT	Exécution	dérogatoire	Recherche conceptuelle, Sessions de travail
95	NTH	Les jardins de Haren comme moteur du développement de l'habitat	Greffer les développements de l'habitat sur la structure jardinière de Haren	Ville de Bruxelles:	CT	Politique	Conforme	CASS Enquête auprès des citoyens
96	MH	La Schaarbeeklei comme boulevard urbain	La Schaarbeeklei (située dans une zone avec beaucoup de conventions) est réaménagée comme espace de séjour	AWV, Bruxelles Mobilité	CT	Exécution	dérogatoire	Recherche conceptuelle "La vallée partagée"
97		Développement du site CAT	Nous poursuivons l'approche intégrée de la problématique de l'eau et du sol. Celle-ci constitue une contrainte pour le développement d'un programme urbain couplé à la gare, avec de l'espace pour des équipements métropolitains.	RV, communes, province, OVAM, VMM	CT, MT	Recherche, exécution	Dérogatoire (GRUP VSGB C3)	Recherche conceptuelle, Sessions de travail

Gouvernance

Gestion du programme de développement

Le Noordrand est une zone dynamique et complexe. Il y a un enchevêtrement de projets en chantier, menés tant par des acteurs publics que privés. Cette multitude de projets est accompagnée de son lot de structures de projets. Dans la zone de reconversion Vilvoorde-Machelen par exemple, on en a compté pas moins de 15 il y a deux ans. Là où plusieurs acteurs sont actifs dans une même zone, cela donne souvent lieu à des conflits. Des acteurs divergents se combattent mutuellement pour l'espace, ignorant leur interdépendance. On impose sa vision à l'autre et on devance l'autre rapidement. Dans beaucoup de cas, cela conduit à des opportunités ratées, des faits accomplis ou une inertie spatiale.

A cela s'ajoute que le Noordrand s'étend sur deux régions qui sont chacune compétentes pour leur propre territoire. Elles ne partagent pas toujours la même vision sur les développements de cette zone. Or, l'impact de grands projets ne s'arrête pas aux frontières régionales. La consultation mutuelle concernant les projets ne se déroule pas toujours de manière optimale. Certains projets, soutenus par le Gouvernement flamand ou le Gouvernement bruxellois, semblent s'inscrire dans une logique de concurrence, qui met sous pression la cohésion sociale et fonctionnelle. Le programme de développement territorial pour le Noordrand entend transformer les intérêts concurrents en solutions gagnant-gagnant.

Bon nombre de sources de financement et de canaux de subventions sont disponibles pour la zone. Mais une coordination ou une combinaison entre ces sources n'est pas toujours possible. Aucun acteur ne joue un rôle clairement régisseur pour cette zone.

Pour parvenir à des réalisations effectives, le programme de développement requiert une gestion adéquate. Pour ce faire, nous créons un nouvel organe : la **Plateforme Noordrand**. Celle-ci se compose de représentants bruxellois et flamands des pouvoirs publics et fonctionne par-delà des frontières régionales. Pour en assurer la capacité d'action, nous limitons le nombre de participants.

La mission principale de la plateforme est d'harmoniser la politique portant sur cette zone entre les deux régions (flamande et bruxelloise) et aux trois niveaux d'administrations (régional, provincial, communal). C'est pourquoi la Plateforme se compose de représentants de tous les pouvoirs publics concernés.

Les membres représentent les domaines politiques suivants : Mobilité et Travaux publics, Environnement, Economie et Habitat, ainsi que les Maîtres d'Ouvrage respectifs. Le domaine politique Aménagement du Territoire prend le rôle de régisseur, en raison de la nécessité d'harmoniser et d'intégrer les intérêts sectoriels.

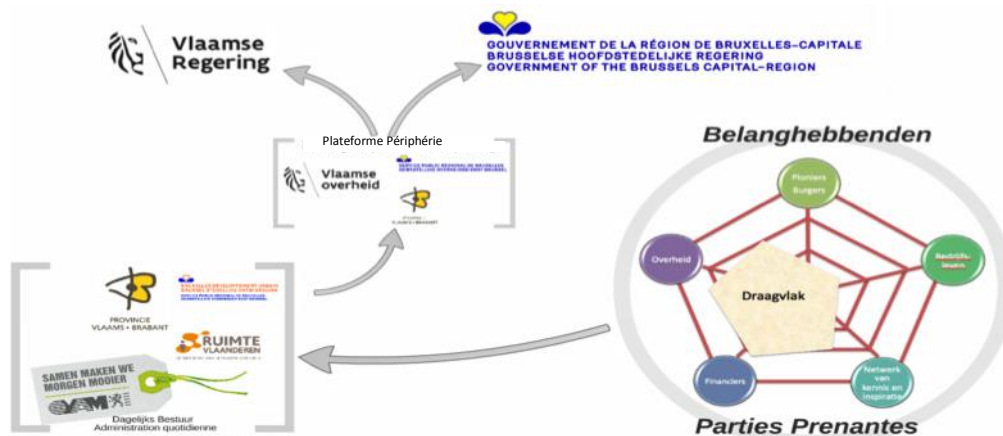
La Plateforme réunit à la fois des représentants administratifs et politiques. La prise de décisions se fait au sein des Gouvernements bruxellois et flamand et de la Députation de la Province du Brabant flamand.

La création de la Plateforme peut être l'occasion d'intégrer les structures de concertation existantes comme START et la plateforme de coordination VSGB. Cela peut se faire de différentes manières : si

la Communauté métropolitaine de Bruxelles voit le jour, la Plateforme pourra se fondre dans un groupe de travail de cette Communauté ou s'intégrer dans le Forum interrégional Aménagement du Territoire.

Le programme de développement a pu être réalisé en co-création avec les acteurs concernés du Noordrand. Leur investissement a abouti à un programme ambitieux qui a pris forme à la base. Plusieurs acteurs concernés prennent des engagements pour la réalisation d'une ou plusieurs actions. Ils doivent être impliqués dans la gestion du programme. Nous réunissons les acteurs concernés au moins deux fois par an afin de discuter de la progression. Ces réunions sont comparables aux **séances de travail** qui ont eu lieu pendant le processus de création du présent programme. C'est crucial pour préserver les connaissances collectives et les réseaux informels qui sont issus du processus et pour aboutir à la réalisation.

La **Cellule Opérationnelle** continue à assurer le fonctionnement quotidien du PDT Noordrand. Elle se compose de représentants de Ruimte Vlaanderen, Bruxelles Développement urbain, la province du Brabant flamand et OVAM. La Cellule Opérationnelle fait office d'interface entre la Plateforme et les acteurs concernés. Elle assure le fonctionnement. La gestion quotidienne peut être étendue ou accueillir d'autres représentants de domaines politiques en rotation, justement pour promouvoir la dynamique et l'attention pour l'approche intégrale.¹⁴



architecture du processus PDT Noordrand

Le PDT est fort ambitieux quant à la coopération. Au sein des différentes composantes, un coordinateur ou ambassadeur est engagé pour suivre et stimuler les actions. La réussite dépend de la disponibilité de suffisamment de moyens, en termes de moyens budgétaires, ressources humaines et capacité de décision.

Les acteurs concernés qui souscrivent au programme peuvent s'engager pour une ou plusieurs actions. Cela implique une contribution sous la forme des moyens susmentionnés. Une concentration de ces moyens permet de travailler avec efficacité. C'est pourquoi nous étudions la création d'un fonds pour le développement territorial du Noordrand, dont la Plateforme peut disposer, les possibi-

¹⁴ A partir de 2016, le Bureau bruxellois de la Planification (BBP)

lités de l'instrument IBA (Exposition internationale d'architecture) et l'utilisation de moyens européens dans le Noordrand.¹⁵

Nous supervisons les actions et surveillons la cohérence. Si nous tirons de nouveaux enseignements des actions, la vision sera rectifiée.

Moniteur de projets

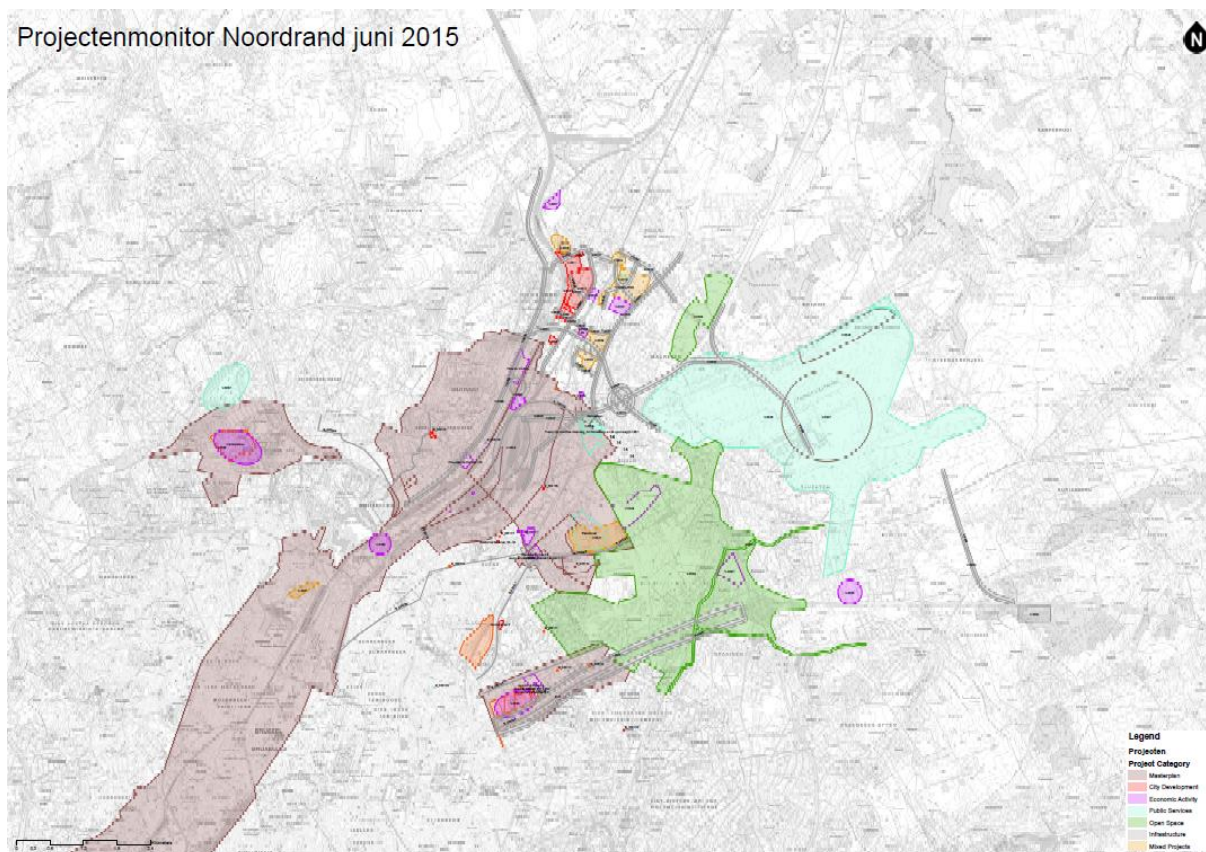
Pour suivre le déploiement du Programme de développement territorial, nous développons ce qu'on appelle un **'Moniteur de projets'**. Cet instrument zonal contient un inventaire dynamique des projets connus dans le Noordrand. Il s'agit d'une application Internet cartographique facile d'utilisation qui indique tous les projets et actions en cours dans le Noordrand.

Le Moniteur est accessible via le site Internet topnoordrand.be. Nous n'y mentionnons que les projets qui ont une certaine envergure et/ou un impact transfrontalier. L'instrument contient un dataset pour chaque projet, avec les informations les plus pertinentes, comme la catégorie, le coordinateur et le programme. Le moniteur de projets contient les projets en cours et les actions localisées du programme.

Ruimte Vlaanderen et Bruxelles Développement urbain assurent actuellement le développement et l'entretien du Moniteur de projets. Ils s'engagent pour ce faire à indiquer tous les projets pertinents dans le Moniteur et à tenir à jour les informations. Ainsi, ces informations seront disponibles pour tous les acteurs concernés, y compris l'utilisateur normal de l'espace.

Nous pouvons utiliser l'instrument pour nous informer les uns les autres, pour détecter les structures de projets superflues, pour déceler des synergies ou contrer des conflits entre projets et pour réaliser des analyses d'incidences.

¹⁵ Internationale Bauausstellung (Exposition internationale d'architecture)



Le Moniteur de projets doit également pouvoir **saisir** l'information. En effet, les connaissances des acteurs concernés et des usagers de l'espace par rapport à la zone peuvent aider à améliorer le Programme de développement territorial. Par exemple, il devrait être possible, pour un promoteur, via le Moniteur de projets, d'inscrire un projet, ou pour un comité de quartier, de communiquer une préoccupation sur un projet planifié.

En outre, nous voulons régulièrement lancer des initiatives, telles que **l'enquête auprès des citoyens**¹⁶ de fin 2014. Ainsi, via le crowdsourcing, nous restons vigilants.

Voir RUIMTE VLAANDEREN, *Inwoners Noordrand waarderen inspanningen voor groene ruimte*, <http://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Algemeen/Home/Nieuwsberichten/articleType/ArticleView/articleId/8864/Inwoners-Noordrand-waarderen-inspanningen-voor-groene-ruimte>

L'HISTOIRE DE LA PERIPHERIE NORD

Contexte

Le Noordrand de Bruxelles fait face à des défis de taille sur le plan de l'aménagement du territoire. L'espace y a principalement été aménagé durant l'après-guerre, à l'époque où les activités industrielles se mêlaient à une vie suburbaine. Cependant, de nos jours, cet espace ne correspond plus à notre société postindustrielle et mondialisée.

Les deux tendances sociales majeures dans le Noordrand sont le développement démographique, qui modifie sensiblement la composition de la population et la fonction résidentielle, et un développement postindustriel, qui met à l'ordre du jour la réaffectation économique.

Développement démographique

La forte croissance démographique favorise une urbanisation rapide de noyaux tels que Neder-over-Heembeek, Strombeek-Bever, Haren, Vilvorde, Machelen et Zaventem. Il s'agit d'une première ligne de "migration" logique au départ de Bruxelles dans la recherche d'un logement abordable. De plus, le Noordrand fait partie de la vallée de la Senne (anciennement) très industrialisée qui s'étend de Halle à Vilvorde en passant par Bruxelles et qui a été fortement touchée par la désindustrialisation. Malgré la connectivité internationale de l'aéroport et les opportunités économiques qu'offre celui-ci, la zone peine à trouver une nouvelle vocation économique.

En 2012, le Noordrand comptait 216.794 habitants¹⁷. La tendance à la baisse de la population suscitée par l'exode urbain s'est inversée au tournant du siècle pour se muer en une croissance démographique significative. Bien que les projections du Bureau fédéral du Plan, du bureau d'études du Gouvernement flamand et de l'IBSA divergent légèrement, ils s'accordent à dire que cette croissance se maintiendra au cours des prochaines années et décennies. Il ressort d'ailleurs des chiffres que la croissance dans le Noordrand, tout comme dans la zone du Canal bruxellois au sens large, est de loin supérieure au reste de la Belgique. La croissance démographique en Région de Bruxelles-Capitale (et par extension dans l'ensemble de l'axe Bruxelles-Vilvorde-Mechelen) repose sur une natalité relativement élevée et sur une immigration étrangère. Ces dynamiques se ressentent tout aussi bien dans le Noordrand, auxquelles vient s'ajouter une hausse de la mobilité sociale des ménages de la classe moyenne inférieure, issus d'un contexte d'immigration et à la recherche d'un logement abordable. La crise du marché du logement, caractérisée par une grande pénurie de logements abordables et sociaux, constitue dès lors un défi important.

Le tableau suivant donne un aperçu de la croissance en pourcentages pour les 7 communes du Noordrand de 2015 à 2020. Il ressort de ces chiffres que les communes en question enregistrent une croissance plus forte que la moyenne en Flandre et à Bruxelles. Vilvorde est la commune qui affiche la croissance la plus élevée.

¹⁷ Source : Monitoring des Quartiers IBSA, Bureau d'études du Gouvernement flamand; propre production.

Tableau: Croissance démographique exprimée en pourcentages Communes dans le Noordrand 2015-2020

Commune	Croissance en pourcentages
Bruxelles	106,5%
Evere	104,6%
Grimbergen	104,0%
Machelen	106,3%
Schaerbeek	105,5%
Vilvorde	107,1%
Zaventem	104,9%
Région de Bruxelles-Capitale	103,0%
Région flamande	101,9%

Croissance démographique exprimée en pourcentages Communes dans le Noordrand 2015-2020 (source: Monitoring des Quartiers IBSA, Bureau d'études Gouvernement flamand)

Cette démographie renforce et accélère l'évolution sociologique vers une "mixité démographique à l'échelle de la grande ville" dans le Noordrand. La rapide croissance s'accompagne de plus de jeunes, plus de diversité et plus de personnes à bas revenus. Cette urbanisation et multiculturalisation tranche avec l'image traditionnelle d'une classe moyenne résidentielle, suburbaine. Elle requiert le renforcement des fonctions et services urbains, sous la forme d'équipements supplémentaires en matière de logement, enseignement, soins de santé, mobilité, etc.

Développement économique

Entre-temps, Bruxelles est passée d'une capitale nationale industrielle à une capitale internationale postindustrielle. Durant l'après-guerre, le paysage du Noordrand, surtout la zone du Canal nord, était caractérisé par de grands complexes industriels, tels que Renault à Vilvorde. La vocation économique s'y développait au détriment de l'environnement, de l'espace d'agrément et des rivières.

La crise économique et la mondialisation passant par-là, les années septante et quatre-vingt ont été suivies d'une rapide désindustrialisation, engendrant un taux de chômage structurel important et l'abandon de sites industriels de grande taille pollués. Aujourd'hui encore, la zone traîne cet héritage qui, sans perspective d'avenir positive, détermine l'image de ce territoire. Le défi est d'associer la transition vers un tissu urbain densifié et le maintien des activités économiques ainsi que l'aménagement d'environnements de meilleure qualité. En outre, une forte croissance, combinée à une politique d'offre en logements, est difficilement conciliable avec les nuisances causées par les infrastructures économiques vitales comme le RO et l'aéroport.

Au cours des dernières décennies, l'économie bruxelloise s'est développée dans le secteur des services et des soins de santé, poussée particulièrement par les fonctions internationales croissantes. L'internationalisation de l'économie bruxelloise se ressent également fortement dans le Noordrand, notamment dans les fonctions logistiques et autour du plus grand atout économique de la zone :

l'aéroport. D'autres secteurs importants dans le Noordrand sont le commerce de gros et les services aux entreprises ayant survécus à la période industrielle. Il n'est donc pas étonnant que l'emploi stagne ces dernières années dans ce secteur, tout comme dans le secteur du transport et de la communication. Le défi pour le Noordrand est donc également de nature économique.

Contrairement à il y a quelques décennies, où la logique de la concurrence industrielle jouait encore un rôle significatif, le seul secteur à encore faire l'objet d'une concurrence entre le centre-ville et la périphérie est celui des centres commerciaux et de la détente (pensez aux projets de shopping en chantier). Même le marché immobilier de bureaux se spécialise selon que les bureaux se situent dans le centre-ville ou plutôt en périphérie.¹⁸ De plus, un mètre carré de bureaux sur trois était inoccupé en 2013 dans l'aire aéroportuaire.¹⁹

Cohésion

Au cours des 10 dernières années, la situation dans le Noordrand s'est détériorée sur le plan de la mobilité et des facteurs de santé qui y sont liés tels que la qualité de l'air et les nuisances sonores. Malgré son caractère fortement urbanisé, le Noordrand a un profil de mobilité comparable à celui des régions rurales: la dépendance de la voiture y est immense. L'atout historique du Noordrand, à savoir sa situation centrale dans le pays, au niveau de la Senne, à un carrefour de routes, devient problématique si aucune solution n'est trouvée pour la mobilité. Une vision cohérente et une coopération interrégionale pour créer une approche régionale font défaut. Bien que le climat et l'énergie, la mobilité et la qualité de l'air soient des thèmes qui ne se limitent par définition pas aux frontières institutionnelles, les différentes autorités ont trop souvent tendance à se refiler la patate chaude.

Les évolutions historiques font que le Noordrand est une région très hétérogène et complexe, caractérisée par d'importants contrastes en termes d'aménagement du territoire et de programmes. L'espace est un chevauchement d'un paysage naturel, avec ses vallées et ses zones agricoles désormais morcelées, de diverses formes de logements, allant d'implantations historiques à des maisons à quatre façades en passant par des logements sociaux datant des années 1970, des zones industrielles fortement polluées, d'un commerce de détail à grande échelle et de la région aéroportuaire. En outre, la zone est traversée par de grands réseaux d'infrastructures qui jouent un rôle aussi bien au niveau local que (inter)national, mais qui constituent également des barrières importantes: les autoroutes, les voies ferrées, la Senne, le canal. Tout cela en fait un patchwork hybride d'îlots monofonctionnels souvent enclavés, sans aucune cohérence spatiale avec les nombreux espaces résiduels. L'espace bâti en transition comprend aussi bien les régions touchées par un taux d'inoccupation élevé (par exemple la zone d'activité Keiberg) que les anciens terrains industriels qui ont du potentiel de développement (par exemple la zone du Canal) ainsi que les régions qui font déjà l'objet de plans concrets (par exemple Josaphat).

¹⁸ VANDERMOTTEN, C., avis d'experts dans le cadre du PDT Noordrand, 2014.

¹⁹ BRUXELLES DEVELOPPEMENT URBAIN ; CITYDEV.BRUSSELS, Observatoire des bureaux vacance 2013, Service public régional de Bruxelles, Bruxelles, 2013, p. 5, https://stedenbouw.irisnet.be/actualiteiten-onthaal/nummer-33-van-het-overzicht-van-het-kantorenpark-is-netverschenen/pdf/ObsBur_33%20Vacance%202013%20Bxl%20et%20periph.pdf

Malgré les défis territoriaux parallèles, la région est régie par des décisions contradictoires. La vision flamande se caractériserait par un réflexe anti-urbain²⁰, avec des densités faibles dans un cadre urbain. En raison des connotations négatives parfois associées à l'urbanisation, une politique urbaine digne de ce nom n'y trouve pas sa voie. Le cadre spatial serait plutôt défensif. A l'inverse, la vision bruxelloise considérerait le Noordrand comme un dépotoir pour un usage territorial local non désiré, tel que des infrastructures, un terrain pour roulottes ou une prison. Les deux régions traitent la région comme leur arrière-cour et se font concurrence pour attirer les habitants et les investissements. Une vision commune, caractéristique de la grande ville, sera difficile à atteindre si l'on n'ajuste pas les cadres de réflexion. Le Noordrand doit trouver un nouvel équilibre entre les exigences d'une nouvelle centralité au sein de la métropole bruxelloise polycentrale (tout en gardant l'identité des différents noyaux) et cosmopolite, d'une part, et les souhaits flamands en matière de rayonnement monoculturel, d'autre part.

Entre-temps, une multitude d'acteurs sont actifs dans le Noordrand et un enchevêtrement de projets se développe. Bien que nombre de ces projets aient un impact territorial qui dépasse les frontières régionales, ils sont rarement harmonisés au-delà des frontières. Le défi est donc d'amorcer cette dynamique afin d'améliorer la cohérence spatiale et l'identité de l'ensemble de la zone.

²⁰ BOUSSAUW, K.; ALLAERT, G.; WITLOX, F., Colouring Inside What Lines? Interference of the Urban Growth Boundary and the Political-Administrative Border of Brussels, in: *European Planning Studies*, Volume 21, Issue 10, 2013, pp. 1509-1527.

Objectifs: quatre objectifs partagés

Les objectifs constituaient la base du processus PDT. Les Régions flamande et wallonne possèdent leurs propres agendas pour cette zone, enracinés respectivement dans le Livre Blanc Note politique Ruimte Vlaanderen et le Plan régional de Développement durable, tous deux en cours de développement. Sur la base de ces documents politiques, nous avons formulé les 4 objectifs partagés suivants:

- La croissance démographique doit servir de levier pour créer une nouvelle urbanité à rendement spatial augmenté, un mélange de fonctions prévoyant suffisamment d'équipements locaux, une cohésion sociale renforcée, une qualité paysagère et un réseau de mobilité public densifié et actif.
- L'espace doit être développé en fonction d'une consommation réduite des ressources naturelles (sol, énergie, air, eau, matériaux...), d'une réduction des risques pour la santé (qualité de l'air, qualité du sol, bruit...) et de la création d'un habitat d'une meilleure qualité.
- Le rôle de cette zone doit être défini comme partie d'un réseau urbain polycentrique et la cohésion fonctionnelle et spatiale entre les différentes sous-zones dans la zone et entre la ville et sa banlieue doit être renforcée, notamment par le développement de synergies et d'espaces ouverts dynamiques.
- La vocation économique robuste de cette zone doit être renforcée, étendue sur un éventail de secteurs et tenant compte de la connectivité de cette zone au niveau international.

En adaptant ces objectifs à ceux d'autres villes européennes, nous pouvons estimer le niveau d'ambition. Nous utilisons à cet effet le classement 'Siemens European green city index'²¹.

classement	ville	score
1	Copenhague	87,31
2	Stockholm	86,65
3	Oslo	83,98
4	Vienne	83,34
5	Amsterdam	83,03
6	Zurich	82,31
7	Helsinki	79,29
8	Berlin	79,01
9	Bruxelles	78,01
10	Paris	73,21
11	Londres	71,56
12	Madrid	67,08
13	Vilnius	62,77
14	Rome	62,58
15	Riga	59,57

TOP 15 des villes européennes les mieux classées dans le classement (source: European Green City Index, p. 11)

²¹ Voir <http://www.siemens.com/entry/cc/en/greencityindex.htm>

Dans le Siemens European Green City Index, la Région de Bruxelles-Capitale occupe la neuvième place. On ne dispose pas de données détaillées pour les sept communes du Noordrand, mais il est évident que le Noordrand s'en sortira moins bien, par exemple au niveau de l'utilisation des transports en commun ou des émissions de CO₂. L'ambition à court terme du PDT Noordrand est de relever l'ensemble du Noordrand au niveau de qualité de la Région de Bruxelles-Capitale. Le taux d'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail dans le Noordrand doit diminuer à 63% et les émissions de CO₂ par habitant à 3,91 tonnes par an.

Pour pouvoir évaluer ces objectifs, les données exactes doivent être collectées pour la région du Noordrand. Dès que le monitoring sera opérationnel, il sera possible de déterminer des objectifs plus ambitieux à moyen et long termes.

Vision: Ceci n'est pas un « Rand »

Un matin d'automne en l'an 2050. Au-dessus de la région, connue dans un lointain passé comme le Noordrand de Bruxelles, les fins nuages se dissipent rapidement. La journée promet d'être ensoleillée.

A Diegem, Evere, Haren, Machelen, Neder-Over-Heembeek, Strombeek, Vilvorde et Zaventem, l'heure de pointe démarre. La majorité des travailleurs utilisent le réseau de transports en commun urbain vers les pôles d'emploi dans et autour de Bruxelles. Les trams-trains transportent les navetteurs de et à Anvers, Gand, Louvain, et Ottignies - Louvain-la-Neuve, empruntant des rails datant d'il y a parfois à peine 20 ans. De nombreux habitants travaillent à deux pas de leur maison. Ils empruntent des pistes cyclables décentes et peinent à imaginer qu'à ce même endroit, leurs parents manquaient de s'asphyxier quotidiennement dans les effluves de diesel sur ou sous le viaduc de Vilvorde.

Mêlée animée

Après la ruée matinale, les rues sont accaparées par les parents qui se dirigent vers la crèche ou l'école à pied ou à vélo. Les magasins de proximité et les coiffeurs ouvrent leurs portes. Les seniors flânent dans les rues. Ils se souviennent de l'époque où telles et telles parcelles de terrain étaient en piètre état, parfois des terrains de la taille de plusieurs terrains de foot. La pollution du sol et l'occupation des bâtiments ont fait place à de nouveaux quartiers et à des projets qui donnent le ton, tels qu'université, hôpital et temple culturel, accueillant des représentations de renommée internationale. Ces dispositifs d'élite sont également facilement accessibles depuis le reste de la métropole et du pays, via une nouvelle infrastructure de transport.

Malgré les changements, les habitants plus âgés reconnaissent les centres d'antan : les nouveaux développements ont tenu compte de la particularité et de la structure historique de la région. On a misé sur du fait sur mesure, pas sur une uniformisation. Une politique attentive est parvenue à créer un véritable kaléidoscope d'identités locales.

Le Noordrand fait partie intégrante du réseau de transport urbain bruxellois de haute qualité. Les jonctions de ce réseau ont été développées comme lieux centraux où logements, travail, infrastructures ainsi que verdure et détente se côtoient. Ces développements ont permis d'améliorer le rendement des transports en commun et de se passer quasi complètement de la voiture. C'est le résultat de la politique « no-car » mise en place phase par phase selon une vision d'accessibilité des gares et jonctions. On a également aménagé des 'îlots' de zones à circulation restreinte. Ce concept a été associé à un maillage plus fin de pistes cyclables entre les jonctions susmentionnées. Le Noordrand est également intégré dans un réseau à échelle régionale, nationale et même internationale. Des connexions faciles de et vers Bruxelles, Anvers, Gand, Louvain, Ottignies et d'autres villes ont fait d'endroits tels que Vilvorde, l'aéroport ou le Heysel des maillons importants dans le réseau des transports en commun supra-local.

Le nombre d'habitants est également de loin supérieur à celui en 2014. De nouvelles solutions pour une cohabitation se sont imposées. L'habitat dans la région reste abordable grâce à une offre étendue, flexible et diversifiée. L'animation n'affecte pas la qualité de vie. Au contraire : l'urbanisation à taille humaine a augmenté la qualité de vie et renforcé tant la cohésion sociale que la position éco-

nomique. L'aménagement du territoire, qui se base sur le maintien de l'espace ouvert et le renforcement de la densification et de la mobilité, a permis de réduire les contradictions sociales entre les différentes parties de la région urbanisée. Les exigences renforcées en ce qui concerne la qualité de l'air, du sol et du son ont contribué à diminuer les risques pour la santé et à accueillir plus d'habitants. Sur le plan de la durabilité, les ambitions ont été revues à la hausse. Les matières premières comme l'espace, le sol, l'eau et l'énergie, sont utilisées et recyclées plus efficacement. Une nouvelle méthode de construction a fait considérablement baisser l'utilisation de ces matières premières. Par le biais d'un système de récupération de chaleur, certains quartiers sont approvisionnés grâce à de la chaleur résiduelle industrielle ou provenant du sous-sol.

Dans les manuels des planificateurs et des décideurs politiques, le terme néerlandais "leefbaarheid" (viabilité, qualité de vie) a été remplacé par le plus ambitieux "levenskwaliteit" (qualité de vie). Les citoyens ne recherchent pas un environnement "vivable". Ils veulent simplement qu'il soit agréable à vivre.

Dynamisme

Un mot clé important dans la transformation de cette région a été le dynamisme, tant au niveau économique qu'environnemental.

Cette région est économiquement solide. Tant les personnes hautement qualifiées que peu qualifiées y trouvent un emploi. En stimulant l'activité, il a été misé sur la diversité. En comptant sur un éventail d'activités diversifiées, dont les services, l'industrie urbaine, l'enseignement, la formation, et la logistique high-tech, cette région résiste aux crises. Les services logistiques existants continuent à se spécialiser (notamment Formation-Schaerbeek comme site logistique pour le Noordrand) et les points d'approvisionnement logistiques (le triangle logistique) prennent également en compte l'énergie. Si l'un des secteurs rencontre temporairement des difficultés, il en reste suffisamment d'autres pour compenser : l'économie est dynamique. Elle est robuste.

Dans ce Noordrand métamorphosé, la végétation n'est jamais très loin. Grâce à un réseau à mailles fines bleu-vert, chaque habitant peut profiter de petits parcs et de verdure dans son environnement direct. Nous le devons au choix prévoyant de désigner des zones dont il était dit dans les années 2010 qu'elles devaient rester ouvertes en 2050. La mise en œuvre d'une vision intégrée, s'attaquant à la problématique du sol et de l'eau et misant sur une consommation énergétique intelligente comme condition connexe à la réhabilitation y a également contribué. En reliant ces espaces ouverts entre eux, la région est devenue traversable. Grâce au réseau, on peut partir sans grandes difficultés en balade à vélo ou à pied vers les plus beaux endroits de la vallée de la Senne et de Woluwe. Les noyaux densifiés et l'espace ouvert sont parfaitement connectés, ce qui profite non seulement aux habitants, mais également à la biodiversité. Tous ces éléments offrent à la région le dynamisme nécessaire pour faire face à des conditions météorologiques parfois extrêmes, telles que la surchauffe et le risque d'inondation. L'espace ouvert offre également des possibilités pour la production dans la région. Le projet pilote en la matière concernait le développement au sein du Woluweveld. Une agriculture urbaine intensive permet aux habitants du Noordrand de cuisiner des aliments cultivés localement.

Zaventem

Les nombreuses infrastructures de transport international, telles que les lignes à haute vitesse et les autoroutes implantées dans la région ont été intégrées dans le paysage, réduisant fortement leur impact négatif. De même, l'aéroport et son entourage vivent depuis des années en parfaite harmonie en l'an 2050. Un cadre stable relatif à l'exploitation, aux efforts du gestionnaire pour limiter les nuisances à la source et quelques innovations technologiques ont permis de mener une politique cohérente de l'espace et du logement. Grâce à ces améliorations, les nuisances ont diminué année après année et l'aéroport de Bruxelles a pu se développer comme un important acteur de niche dans la zone FLAP²². Parallèlement, le développement du boulevard européen a fourni un axe lent et des connections supplémentaires vers les espaces ouverts, promouvant l'acceptation sociale de l'aéroport dans la région.

L'aéroport de Bruxelles fait office de jonction entre 3 niveaux (international, régional et local). Il est non seulement le point de départ vers des destinations internationales, mais donne également accès aux différentes régions urbaines de la zone noyau métropolitaine. Et le développement de lignes de trams de et vers l'aéroport permet la desserte interne de la région urbaine de Bruxelles. Ce développement donne à l'aéroport de Bruxelles le potentiel d'être davantage qu'un 'simple' aéroport ciblant le transport de personnes et de marchandises ou prévoyant uniquement des possibilités de développement pour des équipements liés à l'aviation et à l'activité aéroportuaire. L'aéroport de Bruxelles peut être beaucoup plus significatif : il ouvre une fenêtre sur le monde et constitue la porte vers la Flandre et Bruxelles. C'est l'endroit où les visiteurs étrangers se font une première idée du pays et cette première impression doit être bonne.

L'emplacement central du Noordrand fait qu'il est très adapté pour la logistique. Les possibilités de transport navigable, ferroviaire, routier et aérien ont permis une spécialisation poussée des différentes jonctions logistiques dans la région (Schaarbeek-Formation, Cargovil et Brucargo). On peut ainsi approvisionner la région et transborder un maximum de marchandises, tout en limitant les nuisances et l'espace requis.

Ceci n'est plus un Rand.

En bref : le "Noordrand" d'antan, une zone périphérique caractérisée par des développements monofonctionnels, fragmentés et dépendant de la voiture, est devenue en 2050 un environnement urbain vibrant et diversifié. Elle exploite pleinement son emplacement stratégique et offre un cadre d'habitation et de travail varié, mêlant convivialité villageoise et animation métropolitaine. Tant les habitants que les visiteurs et les passants ressentent une qualité de vie élevée. Le Noordrand, qui a été désigné comme incubateur pour tester l'interdépendance de fonctions ciblant des économies innovantes (y compris avec accès facilité cf. industrie de fabrication), associé à des impulsions sociales et culturelles, à la nature et la détente, s'est révélé un nouvel espace.

Le niveau d'infrastructure très développé, l'identité locale et les courtes distances pour trouver de la verdure de qualité ou rejoindre des dispositifs d'allure métropolitaine font du Noordrand un environnement à la fois propre, qualitatif et populaire, qui possède du reste les caractéristiques typiques d'un milieu urbain européen du vingt-et-unième siècle : densité, diversité, plurilinguisme, espaces

²² FLAP : Francfort, Londres, Amsterdam et Paris - région à forte concentration de trafic aérien.

publics qualitatifs, réseaux dynamiques bleu vert et un mélange social et fonctionnel. Le Noordrand est une zone à part entière ainsi que complémentaire aux autres parties de cette région urbaine. En outre, en termes de distance, elle se trouve tout près d'Anvers, Malines, Louvain, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Gand. Les habitants vous lancent d'ailleurs un regard étonné si vous qualifiez leur environnement quotidien de "la périphérie de". Ceci n'est pas un « Rand ». C'est un monde en soi.

En route vers 2050

L'amorce d'une transition vers cet avenir désiré nécessitait une nouvelle approche. Cette dernière a pris la forme de plusieurs projets pilotes qui ont été décisifs et ont traduit un changement de cap dans la détermination du rôle de la région.

Plus que dans les autres régions, les possibilités sur le terrain au sein du Noordrand sont déterminées par le sol - des suites de l'industrialisation historique - et l'espace aérien. C'est pourquoi on se base systématiquement sur une approche 3D pour l'aménagement du territoire, où le sol, le terrain et l'espace sont pris en compte conjointement. Ces aspects sont retenus dès le début du processus de développement spatial et adaptés au maximum à l'évolution sociétale et aux besoins de la région.

Le Noordrand est une région spatiale cohérente, traversée par une frontière administrative délimitant les deux régions. La collaboration transfrontalière devient un automatisme naturel pour faire face aux mêmes défis et potentialités.

Il est nécessaire de mieux mettre en évidence les coûts et bénéfices de l'aménagement du territoire, et ce, pour aider à objectiver la prise de décisions relatives à l'aménagement du territoire. Tout cela nécessite un remaniement des instruments.

Stratégies

Décrire les stratégies relatives à la manière d'atteindre la vision. Si une vision traduit une image à long terme, la stratégie représente le fil d'Ariane pour concrétiser cette image. Une stratégie permet de disposer les actions dans un ordre logique, de fixer les priorités et de déterminer des jalons. Une stratégie représente la pierre de touche pour vérifier si une action permet de se rapprocher de la vision ou non. Elle constitue dès lors le maillon intermédiaire entre la vision et les actions concrètes.

Le développement urbain greffé sur un réseau de mobilité hiérarchisé

Pour créer une mêlée animée dans le Noordrand, nous devons assurer le bon développement urbain. La manière dont un lieu est raccordé au réseau de mobilité constitue, outre son emplacement géographique et la nature de l'environnement, une condition sine qua non pour ce développement : nous souhaitons canaliser la croissance démographique vers les jonctions de ce réseau. Ces jonctions peuvent être le centre d'un nouveau type d'urbanisme ; elles peuvent constituer le cœur d'une zone à circulation restreinte. A mesure que ces zones se multiplient, elles peuvent s'étendre et se développer pour devenir de véritables îlots « *no car* ». À long terme, ces îlots se rapprochent et la voiture devient quasiment superflue dans le Noordrand.

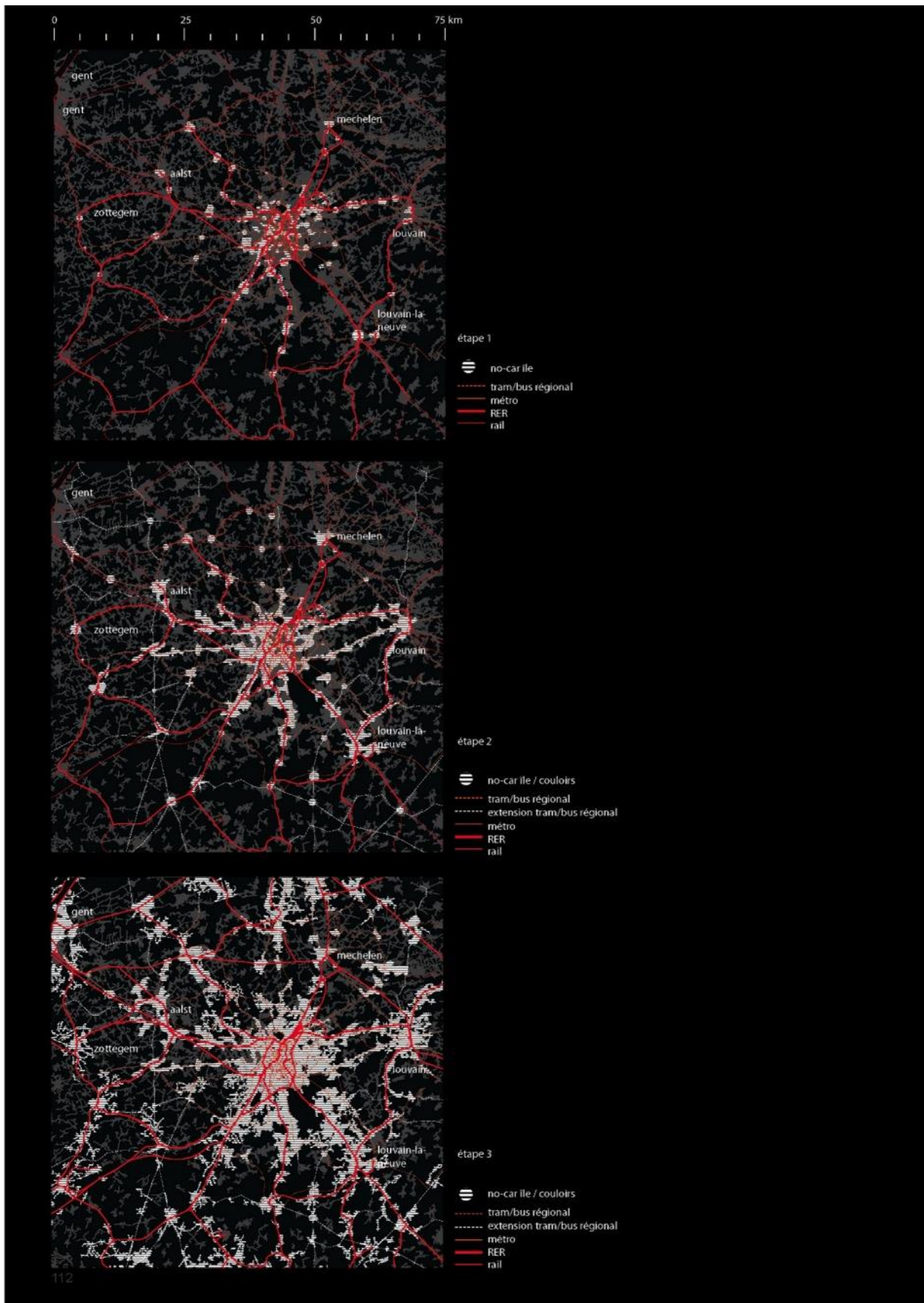


Figure 1 : avec le temps, les zones à circulation restreinte peuvent s'étendre jusqu'à couvrir presque entièrement le Noorderland (source : Etude conceptuelle Noorderland, Vision régionale, p. 50 ; voir chapitre D2)

L'espace ouvert comme moteur de développement urbain

L'espace ouvert est actuellement trop souvent considéré comme une condition connexe, un espace résiduaire ou un reste qui, dans le meilleur des cas, doit être protégé. Pour renforcer le dynamisme du Noordrand et pour offrir à ses habitants et passants une bonne qualité de vie, nous utilisons l'espace ouvert comme un moteur capable de propulser le développement urbain. Un tel développement va des secteurs doux aux durs, de la nature, la détente et l'agriculture au logement, à la mobilité et aux activités économiques.



En travaillant aux abords d'espaces ouverts tels que le Woluweveld, ces derniers obtiennent une identité claire, du type Central Park (source : PDT Noordrand - zone A201-E40- Meiser-Nossegem, p. 74, 79; voir chapitre D2)

La future qualité de vie de Bruxelles et de la région au sens large dépend en grande partie de l'organisation de ce développement urbain en synergie avec le développement de certaines structures d'espaces ouverts. De par les nombreux services qu'il offre (en matière d'écosystèmes), l'espace ouvert fait partie intégrante de toute région urbanisée.

Développement urbain et Ring R0/aéroport en équilibre

Pour que l'aéroport et son environnement coexistent en bons termes, nous devons trouver un équilibre entre le développement urbain et cette infrastructure. Ce développement urbain est poussé par une forte croissance démographique dans le Noordrand. Bien que les chiffres divergent, il est clair que durant les 20 à 30 prochaines années, la croissance démographique sera significative et plus importante dans le Noordrand de Bruxelles qu'ailleurs en Belgique. Suite à cette explosion démographique, de nouvelles formes de cohabitation devront être proposées. Un énorme défi pour le Noordrand sera de prévoir une offre en logements de qualité et abordables. D'une part, cette région offre bon nombre d'opportunités pour répondre de manière réfléchie à des développements supplémentaires (voir stratégie 1 - Le développement urbain greffé sur un réseau de mobilité hiérarchisé), d'autre part, nous devons tenir compte d'un certain nombre de conditions connexes de taille.

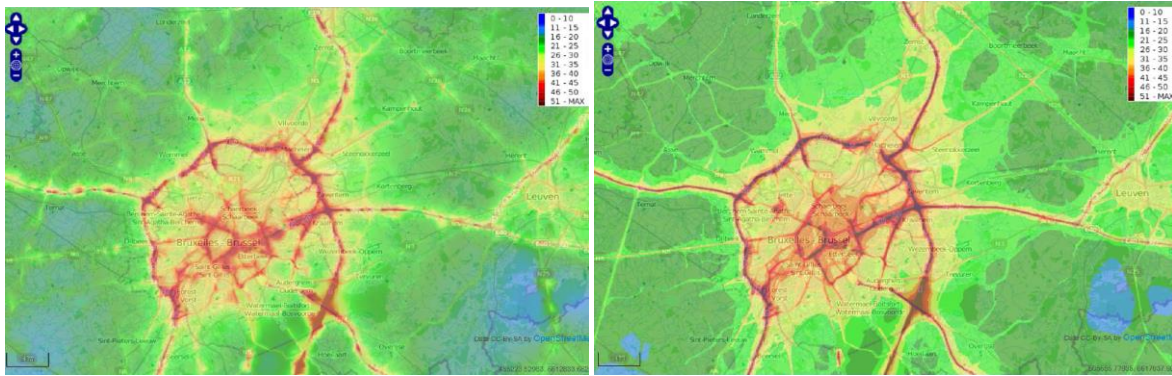


Figure 2 : Emission de dioxyde d'azote à Bruxelles 2009 - 2012 (source : Avis d'experts Noordrand – Mobilité ; voir chapitre D1)

Pour trouver un équilibre entre la croissance démographique escomptée et les conditions connexes liées aux infrastructures internationales comme le Ring R0 et l'aéroport, il est tout d'abord nécessaire d'identifier des endroits où des logements supplémentaires peuvent être prévus.

Activer l'espace sous-exploité

Si nous voulons que le Noordrand se peuple et propose des emplois d'ici 2050, sans pour autant sacrifier les derniers espaces verts, nous devons optimiser le rendement spatial de l'espace disponible. Le Noordrand est caractérisée par différentes formes d'espace sous-exploité. Il suffit de songer à l'inoccupation des bureaux et immeubles, aux nombreux anciens sites industriels autour du Canal, aux terrains en friche, aux terrains industriels, etc. Même le sous-sol peut être considéré comme sous-exploité vu qu'il est rarement pris en considération dans les plannings (approche 2D versus 3D).

Actions

Les actions mettent en œuvre les stratégies. Elles garantissent la concrétisation de la vision sur le terrain. Chaque action contribue à au moins un des quatre objectifs. Ensemble, les actions constituent le programme de développement. La composition du programme montre une interdépendance entre la Flandre et Bruxelles.

Pour la liste concrète des actions, nous renvoyons au chapitre A.3 "programme de développement". Les actions sont subdivisées en huit parties. Chaque partie contient une liste d'actions dont les caractéristiques énumérées sont les suivantes:

- Acteurs concernés minimums :
 - le responsable est indiqué en gras
 - une intégration dans le tableau implique un engagement au niveau des ressources humaines, des finances, du capital politique...
 - les responsables sont mentionnés en premier et les autres acteurs par ordre alphabétique
 - abréviations utilisées:
 - BM: Bruxelles Mobilité
 - CRVM: Comité de gestion Reconversion Vilvorde-Machelen
 - BDU: Bruxelles Développement urbain
 - BE: Bruxelles Environnement
 - LNE: Departement voor Leefmilieu, Natuur en Energie
 - MTP: Mobilité et Travaux publics
 - OVAM: Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
 - Prov.: province du Brabant flamand
 - RV: Ruimte Vlaanderen
 - VLM: Vlaamse Landmaatschappij
 - W&Z: Waterwegen en Zeekanaal
- Délai
 - Délai court: 2020
 - Délai moyen: 2030
 - Délai long: 2040 ou 2050
- Type:
 - Mise en œuvre: cette action réalise un développement souhaité sur le terrain
 - Examen: cette action concerne une étude
 - Politique: cette action nécessite une décision politique
 - Projet pilote: cette action sert d'exemple, est le premier d'une série de projets et a un niveau d'ambition élevé
 - Instrumentation: cette action concerne l'évaluation et le renouvellement d'instruments existants et le développement d'instruments nouveaux
- Rapport avec la politique décidée:
 - Conformément à ... par ex.: Accord de Gouvernement/Note d'orientation politique/Décision Gouvernement flamand ou bruxellois/permis d'urbanisme délivré/ ...
 - En dérogation au point suivant par ex.: le tracé du tram déroge à la Décision du Gouvernement flamand relative au réseau du Brabant en ce qui concerne la partie à hauteur de Neder-Over-Heembeek

- Nouvelle politique
- Source:
 - Séances de travail
 - Etude conceptuelle
 - Vision régionale
 - La Vallée partagée
 - A201-E40
 - Enquête auprès des citoyens
 - ...

Bibliographie

INNOCENTI, Alberto, *On the road of Leuvensesteenweg/Chaussée de Louvain*, Università IUAV di Venezia, Venise, 2014.

BOUSSAUW, K.; ALLAERT, G.; WITLOX, F., “Colouring Inside What Lines? Interference of the Urban Growth Boundary and the Political–Administrative Border of Brussels”, in: *European Planning Studies*, Volume 21, Issue 10, 2013, pp. 1509-1527.

BRUXELLES DEVELOPPEMENT URBAIN; CITYDEV.BRUSSELS, *Observatoire des bureaux vacance 2013*, Service public régional de Bruxelles, Bruxelles, 2013, p. 5, <https://stedenbouw.irisnet.be>.

GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Projet de Plan régional de Développement durable*, Service public régional de Bruxelles, Bruxelles, 2014.

RUIMTE VLAANDEREN, *Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool? Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*, Vlaamse Overheid, Brussel, 2012.

THE ECONOMIST, *European Green City Index .- Assessing the environmental impact of Europe’s major cities*, Siemens AG, Munchen, 2009.

VANDAELE, W. ; LENAERTS , M. ; DE BRUYCKER, S., “Ceci n'est pas un Rand”, in : *Ruimte*, décembre 2014.

VAN NOORDT, A.; DE MULDER, S., “Online territorial consultation tool”, in: SCHRENK, M. (et al.; ed.), *Real CORP 2015 Proceedings*, www.corp.at, Vienne, 2015.

DOCUMENTS DE FOND

Documentation du processus

Schéma du processus de concertation

Liste des acteurs concernés

Groupe de pilotage

Courrier du Nord : rapport des 4 séances de travail

Documents préparatoires des séances de travail

Enquête auprès des citoyens

Vote du 19/12/2014

Autres initiatives de concertation

Matériel d'étude

5 avis d'experts

Etude conceptuelle

Collaboration Ruimte Vlaanderen CassCities (London Metropolitan University)

→ Voir www.ruimtelijkeordering.be/noordrand

