



Adressé à :

Ville de Bruxelles
Département Urbanisme – Section Plan
Rue des Halles, 4
1000 Bruxelles

**RAPPORT SUR LES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES :
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

Plan Communal de Développement
Durable de la Ville de Bruxelles

RÉFÉRENCE ATTRIBUÉE AU DOSSIER : C1243

**PROJET DE RAPPORT : RÉSUMÉ NON
TECHNIQUE**

31 OCTOBRE 2023

strattec 

Personne de contact :

Pierre-Yves ANCION
Directeur d'études
Tél. +32 (0)2 738 78 73
py.ancion@strattec.be



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE | 4 |
| 2. OBJECTIFS, CONTENU ET ARTICULATION AVEC D'AUTRES PLANS | 4 |
| 2.1. PRÉSENTATION ET OBJECTIFS DU PCDD | 4 |
| 2.2. ÉLABORATION DU PLAN | 5 |
| 2.3. ARTICULATION ET COHÉRENCE AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES | 6 |
| 3. SITUATION ENVIRONNEMENTALE ET ÉVOLUTION TENDANCIELLE | 6 |
| 3.1. ENVIRONNEMENT URBAIN | 7 |
| 3.1.1. BREF HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE | 7 |
| 3.1.2. PRINCIPALES COMPOSANTES STRUCTURELLES | 7 |
| 3.1.3. CADRE BÂTI | 9 |
| 3.1.4. ESPACES PUBLICS | 9 |
| 3.1.5. FONCIER | 10 |
| 3.1.6. ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX | 10 |
| 3.2. ENVIRONNEMENT | 10 |
| 3.2.1. ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE | 10 |
| 3.2.2. SOL ET EAUX | 10 |
| 3.2.3. QUALITÉ DE L'AIR | 12 |
| 3.2.4. FAUNE ET FLORE | 12 |
| 3.2.5. MICROCLIMAT | 13 |
| 3.2.6. ÉNERGIE | 13 |
| 3.2.7. GESTION DES DÉCHETS | 13 |
| 3.2.8. ÊTRE HUMAIN | 14 |
| 3.3. MOBILITÉ | 14 |
| 3.3.1. MODES ACTIFS | 14 |
| 3.3.2. TRANSPORTS EN COMMUN | 15 |
| 3.3.3. MOBILITÉ PARTAGÉE | 16 |
| 3.3.4. TRAFIC MOTORISÉ | 16 |
| 3.3.5. TRAFIC DE MARCHANDISES | 16 |
| 3.3.6. STATIONNEMENT MOTORISÉ | 17 |
| 3.3.7. MULTIMODALITÉ | 17 |
| 3.4. SOCIO-ÉCONOMIE | 17 |
| 3.4.1. POPULATION | 17 |
| 3.4.2. EMPLOI ET ÉCONOMIE | 18 |
| 3.4.3. ÉQUIPEMENTS | 19 |
| 3.4.4. LOGEMENTS | 20 |
| 3.5. GOUVERNANCE | 20 |
| 3.5.1. CONTRÔLE DÉMOCRATIQUE ET TRANSPARENCE | 20 |
| 3.5.2. PARTICIPATION | 21 |
| 3.5.3. GESTION DES RESSOURCES HUMAINES ET DES SERVICES | 21 |
| 3.6. SYNTHÈSE ET ENJEUX PRINCIPAUX | 22 |
| 4. ANALYSE DES INCIDENCES | 23 |
| 4.1. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PLAN D' ACTIONS | 23 |
| 4.2. ÉVALUATION APPROPRIÉE DES INCIDENCES DU PLAN D' ACTIONS | 33 |
| 4.3. ADÉQUATION AVEC LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX | 34 |
| 5. ANALYSE DES ALTERNATIVES ET JUSTIFICATION DU PROJET | 34 |
| 5.1. ANALYSE DES ALTERNATIVES | 34 |
| 5.1.1. ALTERNATIVE 0 : NON MISE EN ŒUVRE DU PCDD | 34 |
| 5.1.2. ALTERNATIVE 1 : AMBITIONS PLÉBISCITÉES | 34 |
| 5.1.3. ALTERNATIVE 2 : ACTIONS PRIORITAIRES | 35 |
| 5.1.4. ALTERNATIVE 3 : HORIZON DES OBJECTIFS CHIFFRÉS | 36 |
| 5.2. JUSTIFICATION DU PROJET DE PLAN | 38 |
| 6. MESURES DE SUIVI ET POINTS DE VIGILANCE | 38 |

| | |
|--|----|
| 6.1. MESURES ENVISAGÉES POUR ASSURER LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN ET DE SES INCIDENCES | 38 |
| 6.2. CONCLUSIONS ET POINTS DE VIGILANCE | 38 |

RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE (RNT)

1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Le RIE a pour objectif d'identifier, de décrire et d'évaluer les incidences sur l'environnement du **Plan Communal de Développement Durable** (PCDD) de la Ville de Bruxelles, et plus particulièrement du Plan d'actions. Une première partie concerne l'analyse de l'état initial de l'environnement. Cette étape fixe les principaux domaines environnementaux susceptibles d'être influencés par le PCDD (Environnement Urbain, Environnement, Mobilité, Socio-économie, Gouvernance). Une deuxième partie traite de manière qualitative des incidences positives et négatives engendrées par le projet de Plan d'actions du PCDD en regard des états initiaux de l'environnement. Enfin, la troisième partie s'attelle à analyser des alternatives au PCDD afin d'en juger la pertinence et l'ambition en regard des états initiaux de l'environnement et des incidences identifiées. Cette partie s'attache aussi à identifier des mesures de suivi du plan pour vérifier les incidences tout au long de sa mise en œuvre.

2. OBJECTIFS, CONTENU ET ARTICULATION AVEC D'AUTRES PLANS

2.1. Présentation et objectifs du PCDD

Le Plan Communal de Développement (ici Durable) est un outil planologique défini dans le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)¹. Le présent projet de Plan constitue le deuxième PCD de la Ville de Bruxelles².

Le projet de PCDD se structure en quatre parties :

- La partie I présente le **plan** et ses **objectifs**, les processus participatifs mis en place lors de son élaboration, ainsi que les principes d'évaluation (monitoring).
- La partie II expose les **7 ambitions** du plan et synthétise le fonctionnement actuel du territoire de la Ville pour chacune d'elles.
- La partie III présente les zones d'intervention prioritaire, les **nexus**, sur le territoire de la Ville ;
- La partie IV décline un **plan d'actions** sur base des objectifs de la partie II.

Le PCDD a pour finalité de traduire les principes de développement stratégique formalisés dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) à l'échelle de la Ville de Bruxelles. Il a donc pour objectif d'orienter les développements importants des multiples quartiers, ainsi que de rester en cohérence avec les territoires communaux voisins (évolution complémentaire).

Le Plan d'actions du PCDD s'articule autour de **7 ambitions**, se déclinant par la suite en **46 objectifs stratégiques** et **147 actions** concrètes. En compléments aux actions, 7 zones prioritaires d'intervention (nexus) ont été identifiées. Des projets et des actions seront concentrés au sein de ces Nexus afin d'avoir un effet levier sur ces espaces porteurs de dynamique. Les ambitions du PCDD concernent les thématiques suivantes :

¹ Il est à noter que la rédaction du projet de PCDD s'inscrit dans la précédente mouture du CoBAT.

² Premier PCD approuvé en 2005 (publication au moniteur Belge le 17/02/2005)

- **Ambition n°1 – Une Ville qui respire** vise à renforcer et développer un maillage vert continu et intégré au tissu urbain. La création d’espaces verts et la verdurisation du territoire communal participent à une meilleure accessibilité des habitants aux espaces verts, offrent un réseau écologique connecté et permettent de répondre aux problématiques d’inondations. Ces interventions cumulées concourent à l’amélioration de la qualité de l’air, l’atténuation des nuisances sonores et des problématiques d’îlot de chaleur. Cette ambition met également l’accent sur le développement de l’agriculture urbaine.
- **Ambition n°2 – Une Ville évolutive** cherche à adapter l’environnement bâti en fonction du contexte climatique, des besoins en logements ou encore des évolutions de déplacement.
- **Ambition n°3 – Une Ville ouverte et solidaire** veut permettre l’accès pour tous à un logement de qualité et diversifié, incluant de fait une répartition équilibrée de logements sociaux et l’accompagnement des personnes précarisées. Elle assurera également une plus grande inclusivité et accessibilité des espaces publics.
- **Ambition n°4 – Une Ville qui bouge** vise à développer les réseaux de mobilité et les mobilités partagées, ainsi qu’à renforcer les échanges *inter quartier* qui en découlent. Elle ambitionne par ailleurs à induire des changements de comportements au profit d’une amélioration des conditions de circulation et d’un report modal depuis la voiture particulière vers d’autres modes.
- **Ambition n°5 – Une Ville dynamique et intelligente** relève l’importance d’activer des économies plurielles autour de la gestion durable des déchets ou des activités pouvant totalement s’inclure dans le tissu urbain habité (commerces, nouvelles technologies, tourisme). Le programme cible également le développement de centres de distribution urbains permettant notamment de réduire le trafic de camions et les pollutions inhérentes.
- **Ambition n°6 – Une Ville exemplaire et participative** cible la création de relais entre la population et la Ville (conseils de quartier, droit d’initiative citoyenne, etc.) et désigne la transparence du fonctionnement de la Ville et des actions qu’elle met en œuvre.
- **Ambition n°7 – Une Ville de proximité** vise une proximité (environ à 10 minutes) des commodités pour l’ensemble des habitants de la Ville sous forme du concept de « Ville à 10 minutes ». L’ambition porte sur le renforcement des capacités des équipements et sur le développement des soins de santé de proximité et des établissements destinés aux seniors. En écho avec l’ambition n°1, il s’agit également de maximaliser le ratio espace vert/public par habitant.

2.2. Élaboration du plan

Les différentes étapes de l’élaboration du PCDD sont les suivantes :

- 1) Mise en œuvre d’un PCDD prévue au sein de l’**Accord de majorité de la Ville de Bruxelles 2018-2024** ;
- 2) Réalisation d’un diagnostic « *La Ville en devenir* » par la Ville de Bruxelles afin de fournir un état des lieux exhaustif des besoins et enjeux du territoire ;
- 3) Construction du Plan d’Actions (PA) en parallèle à la réalisation du Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) **début été 2020** (processus itératif) ;
- 4) Soumission du projet de PCDD à enquête publique et à l’avis circonstancié des instances régionales ;
- 5) Adoption du PCDD par le Conseil communal et approbation par le Gouvernement bruxellois (suite aux modifications éventuelles) ;

- 6) Mise en place d'un monitoring afin d'évaluer et d'adapter le plan en fonction des évolutions des objectifs du territoire de la Ville.

Les acteurs impliqués dans l'élaboration du PCDD regroupent les acteurs politiques (collège de la Ville), les services communaux (UO Planification et Développement), les bureaux/groupements d'experts (une équipe pluridisciplinaire pour la construction du Plan d'Actions et un bureau d'étude pour la réalisation du RIE), les autorités régionales et communales, ainsi qu'un panel de citoyens et acteurs pertinents.

2.3. Articulation et cohérence avec les autres plans et programmes

Le PCDD s'articule avec une série de plans existants qui présentent des liens avec le développement durable. Le PCDD peut donc fonctionner de manière complémentaire à ceux-ci et se reposer sur des mesures qui y ont déjà été prises.

À l'échelle suprarégionale et nationale, cela concerne le Plan National Energie-Climat (PNEC) 2021-2030 ; le Plan Cigogne +5200 (2021-2026) et le Plan National de Sécurité (PNS) 2020-2025.

À l'échelle régionale, cela se rapporte au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ; au Plan Régional de Développement Durable (PRDD) ; au Plan de Gestion de l'Eau (PGE) 2016-2021, au Plan Régional Nature 2016-2020 ; au Plan Régional Air-Climat-Energie (PACE), au Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie (CoBrACE) ; au Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD) 2018-2023 ; au Plan QUIET.BRUSSELS ; au Programme Régional en Économie Circulaire (PREC) 2016-2020 ; au Plan Industriel Bruxellois (PIB) ; à la Stratégie Good Food 2022-2030 ; à la Stratégie 2025 pour Bruxelles ; au Plan Formation 2020 ; au Plan NextTech Brussels 2017-2020 ; au Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030 ; au Plan GoodMove (Plan Régional de Mobilité) 2020-2030 ; au Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale ; au Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) ; aux Plans d'Aménagement Directeurs (PAD) ; au Plan Global de Sécurité et de Prévention (PGSP) 2021-2024 ; au Plan d'Actions de Sécurité Routière de la Région de Bruxelles-Capitale (PASR) 2021-2030 ; au Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ; au Plan Canal ; au Beeldkwaliteitsplan – Territoire du Canal ; aux schémas directeurs et aux Contrats de rénovation urbaine (CRU).

À l'échelle communale, cela concerne le Programme Action climat et Plan Climat ; les Plans Bruit locaux ; le Quartier à énergie positive (projet européen RESPONSE) ; le Plan Communal de l'Eau ; le Plan canopée 2020-2030 ; le Plan École ; le Schéma de Développement Commercial (SDC) ; la Stratégie « Agriculture urbaine » ; le Plan d'action Vélo ; le Plan d'action Handicap, Inclusion & Accessibilité Universelle 2020-2022 ; le Plan d'Action pour l'Égalité entre les Femmes et les Hommes 2020-2022 ; le Plan d'Action LGBTQI+ 2020-2022 ; le Plan Grand Froid ; le Plan Logements du CPAS 2019-2024 ; le Plan Logements 2019-2024 ; le Plan Zonal de Sécurité 2020-2025 ; le Plan d'Urgence et d'Intervention ; le Plan Communal de Développement (PCD) ; le Plan de Gestion Grand-Place 2016-2021 et le Schéma Directeur de Haren.

3. SITUATION ENVIRONNEMENTALE ET ÉVOLUTION TENDANCIELLE

La situation environnementale se base sur un diagnostic « la Ville en devenir » réalisé par la Ville dans le cadre de l'élaboration de son PCDD (UO Planification et Développement, février 2020). Ce diagnostic était décliné en 7 quartiers ; Haren, Laeken, Louise, NOH, Nord, Nord-Est et Pentagone.

3.1. Environnement urbain

3.1.1. BREF HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

Vers l'an 979, la ville de Bruxelles s'est développée sur des marais autour du cours d'eau de la Senne. La présence du port de Bruxelles permet son développement. À partir de 1100, la première enceinte de Bruxelles venant protéger les activités commerciales et le port sera édifiée. Suite au développement démographique de la ville, une seconde enceinte sera construite (périmètre du Pentagone).

La ville devient capitale de Belgique en 1830, ce qui attire davantage de monde en lien avec les administrations, ainsi que l'arrivée importante d'une population ouvrière, s'installant le long de la Senne. La démolition des murs d'enceinte et la réalisation de grands boulevards (Moyenne Ceinture notamment) et de grandes artères (avenues de Tervuren, Louise, Rogier, etc.) permettent le développement des faubourgs au niveau de Saint-Gilles, Ixelles, Saint-Josse-ten-Noode et Molenbeek.

Le statut de capitale de Bruxelles conduit à l'édification de multiples travaux, dont notamment la réalisation des Galeries royales Saint-Hubert (1846), le palais de Justice (1866-1883), le parc du Cinquantaire, ainsi que le voûtement de la Senne (entre 1867 et 1871). Suite au voûtement du cours d'eau, l'aménagement des boulevards centraux (Lemonnier, Anspach, Adolphe Max, Émile Jacqmain), va induire une évolution du bas de la ville et transformer des quartiers populaires en quartiers d'affaires. Ces boulevards centraux seront progressivement bordés d'immeubles, mais le bas de la ville restera préférentiellement une zone investie par les classes sociales moyennes.

C'est en 1921 que les anciennes communes de NOH, Laeken et Haren, initialement de petits hameaux isolés, sont annexées à Bruxelles. Il s'agissait à l'époque pour la ville de Bruxelles de pouvoir développer des implantations portuaires le long du Canal maritime de Bruxelles à l'Escaut.

L'exposition universelle de 1958 va amener des travaux d'envergure dans la ville. Ainsi, la seconde enceinte de Bruxelles, remplacée au XIX^e siècle par des boulevards, évoluera vers une « autoroute » percée de tunnels et secondée de voies latérales. Cette période est également très fortement marquée par l'aménagement de la jonction Nord-Midi, qui va permettre, outre la connexion ferroviaire partiellement souterraine, la création de nouveaux boulevards et de la gare Centrale.

3.1.2. PRINCIPALES COMPOSANTES STRUCTURELLES

Le paysage de la Ville de Bruxelles se dessine au travers des composantes structurelles décrites ci-dessous.

Le **relief** est formé par l'ancien tracé de la Senne (aujourd'hui souligné par le tracé du Canal), avec des coteaux élevés au sud-est (Louise, bois de la Cambre), une dépression centrale et une remontée de la topographie au nord-ouest (plateau du Heysel). Le dénivelé est plus net entre la Senne et les coteaux est (Mont des Arts, cathédrale des Saints Michel et Gudule), ce qui représente une limite physique entre le haut de la ville (à l'est) et le bas et une contrainte par rapport à certains échanges (pour la mobilité en particulier). Les ruisseaux voutés du Maelbeek et du Molenbeek sont également synonymes de reliefs dans les secteurs est et nord-ouest.

Les **axes structurants** de la ville sont de portées différentes (nationales, transrégionales, régionales, communales ou de quartier) et hérités de différentes époques. Le Canal (limite à l'ouest du Pentagone, continuité structurelle des quartiers nord et séparant NOH et Haren) ; la Petite Ceinture (limite du centre historique) ; les boulevards Centraux (placés lors du voûtement de la Senne) ainsi que les radiales majeures (avenue Louise et rue de la Loi) constituent les éléments les plus structurants pour la ville. En cohérence avec les politiques de mobilité et environnementales actuelles, les autorités ont pour ambition

de faire évoluer ces axes afin d'offrir un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacements et d'intégrer davantage d'éléments de la trame verte ou d'une réelle fonction d'espace public.

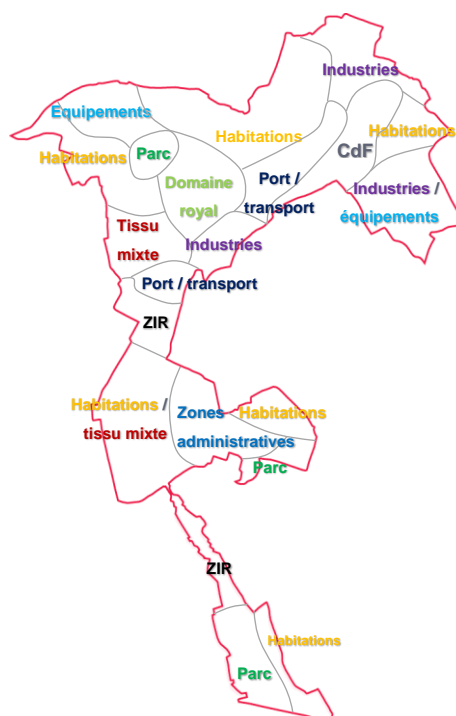
Les **espaces ouverts**, de formes diversifiées (espaces verts et agricoles, réseau hydrographique et ses vallées, corridors verts, grandes infrastructures de transport, terrains de sport, cimetières, friches, sites désaffectés à redévelopper), ont un rôle structurant et participent à la résilience du territoire. Ces espaces peuvent contribuer à la gestion des eaux pluviales ; limiter les îlots de chaleur urbains ; fournir des habitats pour la biodiversité ; développer la mobilité douce ; fournir des espaces récréatifs et de socialisation ; la production alimentaire locale, elle-même à l'origine de circuit court et d'emplois. Sur le territoire de la Ville de Bruxelles, les espaces ouverts se situent essentiellement dans les quartiers ruraux de Haren et NOH, ainsi qu'au sein du domaine royal de Laeken et le long du Canal.

Les **parcs et espaces verts**, bien qu'occupant 17% du territoire de la Ville, ils présentent des déséquilibres importants entre les quartiers ; les quartiers de Louise et du nord de Laeken-NOH disposant de zones de parc très importantes, tandis que les quartiers centraux ou du sud de Laeken étant fortement minéralisés et comptant des espaces verts relativement isolés, ou encore le quartier de Haren disposant d'espaces soumis à des pressions importantes. Les parcs sur le territoire de la Ville, parcs du cinquantenaire, du bois de la Cambre, de Laeken ou d'Osseghem, sont globalement bien investis par les habitants et leurs activités. Ce qui n'est pas le cas pour le parc de Bruxelles, principal espace vert du Pentagone, enclavé dans un tissu urbain économique et administratif et relativement éloigné des habitants du centre (dénivelé important). Si la zone du Pentagone présente des carences en espaces verts, la Ville tend à développer de nouveaux espaces verts lorsque les disponibilités foncières le permettent. Outre les parcs, les espaces verts apparaissent également sous la forme d'alignement le long de certains grands axes structurants, ainsi que sous forme de talus bordant certaines infrastructures ferroviaires, également porteurs de la trame verte.

La Ville de Bruxelles se compose d'un panel de zones accueillant des affectations principales, ou **fonctions**, qui est assez bien délimité. Si les subtilités des quartiers n'apparaissent pas sur la carte ci-contre, elle permet de mettre en évidence ces grandes zones, correspondant pour la plupart à des quartiers identitaires, et constituant des composantes importantes dans l'image de la Ville et son appropriation par les habitants, travailleurs et visiteurs. Pour résumer schématiquement :

- Le *Pentagone* est composé d'une zone historique regroupant commerces, HoReCa et patrimoine, de zones d'habitation denses autour de quartiers anciens et zones économiques sur les coteaux prolongés jusqu'à la rue de la Loi ;
- La *zone du Canal* se caractérise par une alternance de sites d'activités vis-à-vis desquels l'habitat est moins présent ;
- Les deux grandes *zones d'équipement*, autour du plateau du Heysel, ainsi qu'au niveau de Haren et du site de l'OTAN ;
- Les *grands parcs* identifiés ci-dessus ;
- Les nombreux *quartiers à dominante résidentielle*.

Actuellement, le PRDD souligne l'importance de promouvoir les identités multiples des différents quartiers, dont l'intérêt



repose également sur le principe de diversité. L'ambition est de maintenir la fonction résidentielle et de proposer des projets offrant une mixité qui reste compatible avec un cadre de vie intéressant.

3.1.3. CADRE BÂTI

La typologie bâtie est fonction des affectations désignées dans le point précédent et synthétisée comme proposé ci-après.

Le modèle d'**habitation** prédominant est celui de la maison bruxelloise, fortement présente dans le centre et dans les quartiers Louise et nord-est. Les maisons plus excentrées sont plus bourgeoises que celles présentes au centre ou dans le quartier *Bockstael*. Au niveau de Haren, les habitations présentent globalement des hauteurs moins importantes et restent préférentiellement unifamiliales. Au sein du quartier *Mutsaard*, plus excentré, les logements se présentent sous la forme de maisons de rapport, de villas ou de barres de logements pouvant présenter des gabarits relativement importants. Le territoire compte également des cités sociales ou des barres d'immeubles comptant des logements collectifs.

À l'échelle du territoire, les zones d'habitation représentent près du quart des surfaces occupées. Les maisons d'habitations présentes dans les quartiers centraux comptent par ailleurs bien souvent des cellules commerciales/HoReCa au rez-de-chaussée, pouvant être synonymes d'étages vacants et amener une dégradation de certains bâtiments sous-occupés.

Les bâtiments qui composent les **zones administratives** présentent généralement un gabarit supérieur à celui des zones d'habitations ainsi que des emprises au sol plus conséquentes. Des renouvellements des bâtiments sont proposés afin de répondre davantage aux questions de performance énergétique des bâtiments (PEB) qui régissent aujourd'hui les nouveaux développements. Les nouveaux projets intègrent par ailleurs des principes de mixité plus systématiques, de façon à éviter de voir la formation de quartiers vivant uniquement lors des horaires de bureau.

Les deux grandes zones d'**équipement** que compte la ville comportent des bâtiments qui doivent être bien souvent rénovés / remplacés du fait de l'évolution des besoins. Par ailleurs, ces deux zones focalisent aujourd'hui un certain nombre de projets de développement (dont des projets de PAD), en vue de proposer une mixité de fonctions plutôt que des volumes de grandes emprises monofonctionnels.

La zone d'**industrie / port** (occupant 9% du territoire le long du Canal) se compose de bâtiments d'activités, de zones logistiques et d'infrastructures de transport (route, chemin de fer), qui ont essentiellement pour objectifs de répondre aux besoins en approvisionnement, production et élimination des déchets inhérents à tout fonctionnement de la ville. La zone du Canal focalise de nombreux projets visant à redynamiser cette zone affectée par le départ progressif des activités.

3.1.4. ESPACES PUBLICS

Les espaces publics se présentent sous la forme de places, rues, parcs, squares, etc. Les espaces structurants repris au PRAS représentent aujourd'hui 10% du territoire de la Ville de Bruxelles. Si la circulation automobile a longtemps dominé dans les espaces publics, la Ville entreprend depuis quelque temps des interventions visant à permettre une appropriation de la part des autres usagers. Le dernier exemple en date est la piétonnisation des boulevards centraux.

La qualité des espaces publics passe, outre la répartition des espaces selon les différents modes, par l'éclairage public et le mobilier urbain proposé, mais aussi par l'implantation d'éléments constitutifs de la trame verte et bleue. Si les variétés d'aménagements de l'espace public sont multiples, il ressort toutefois globalement que la minéralisation de ce dernier est largement prédominante.

3.1.5. FONCIER

La Ville de Bruxelles dispose d'environ 4 000 biens, très variables dans leurs affectations, mais également d'importantes surfaces non bâties. Au total, la Ville et le CPAS disposent d'un patrimoine foncier porté à 330 ha, et même 430 ha en tenant compte des propriétés partagées, ce qui équivaut à 17,5% du territoire. La Ville dispose de possibilités d'actions importantes en matière de gestion du parc de logements et de création d'une offre additionnelle.

3.1.6. ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX

Faisant repère dans son paysage, la Ville a entrepris d'importantes rénovations au niveau du cœur historique et des dispositions visant la préservation future des éléments patrimoniaux. Le patrimoine concerne également des éléments bâtis plus récents (type moderniste et post-moderniste notamment). Pour inciter à leur préservation, des systèmes de prime à la rénovation/transformation sont notamment utilisés et près de 41% du territoire de la Ville est repris au PRAS en ZICHEE.

3.2. Environnement

3.2.1. ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

Les activités de la Ville induisent des nuisances sonores sur une large partie du territoire, dont 73% est exposé à une gêne acoustique sérieuse³. Dans la Ville, les deux sources principales des nuisances sont les transports et les bruits de voisinage. Les nuisances vibratoires sont principalement liées aux transports et aux chantiers.

L'environnement sonore et vibratoire de la Ville pourrait être amélioré via la diminution de la vitesse de circulation routière et du trafic aérien nocturne, l'isolation des logements, ainsi que la préservation et la création de zones calmes, espaces éloignés des sources de bruits, au sein des espaces verts.

3.2.2. SOL ET EAUX

Géologie & nature des sols

Le territoire de la Ville se trouve sur des couches superficielles relativement perméables datant de la période Quaternaire qui sont composées de sédiments éoliens et fluviaux. Elles reposent sur des formations plus anciennes (Tertiaires) peu perméables du fait de la présence en alternance d'argiles silteuses et de sables silteux. Plus profondément, le territoire de la Ville se trouve sur le Massif du Brabant, qui est lui constitué d'un socle primaire quartzo-phylladeux plissé et fissuré.

La nature du sol et sa répartition impactent la capacité d'infiltration des eaux pluviales.

Qualité des sols

La stratégie Good Soil 2030 de Bruxelles Environnement vise une gestion intégrée des sols bruxellois en luttant contre l'ensemble des menaces et favorisant le développement des sols vivants.

La carte d'évaluation biologique permet d'objectiver la valeur biologique de la Région. La valeur biologique est nettement inférieure au centre de la ville qu'en périphérie. Deux zones à très haute valeur biologique se trouvent sur le territoire, le parc de Laeken (au nord) et le bois de la Cambre (au sud).

³ Correspondant à un bruit moyen supérieur à 55dB

Topographie

La vallée de la Senne a façonné le relief de la Ville et a participé à la subdivision du Pentagone en une pente à l'est et une partie basse et plane à l'ouest. Deux affluents de la Senne, le Molenbeek et le Maelbeek ont respectivement influencé le relief de Laeken et du Quartier Nord-est.

La topographie du territoire communal varie de 20 mDNG⁴ au niveau du Canal et de 110 mDNG au niveau du bois de la Cambre. Cette topographie accentue les risques d'inondation.

Eaux souterraines

En Région bruxelloise, les fonds de vallée sont naturellement saturés à faible profondeur par la nappe superficielle. En hiver, la nappe peut atteindre le niveau des caves et provoquer des inondations.

Une zone de captage est située sur le territoire de la Ville, dans le bois de la Cambre. Les eaux souterraines étant vulnérables aux polluants de surface, la préservation de la qualité des eaux de surface est primordiale afin de maintenir l'exploitation de cette ressource.

Réseau hydrographique (eaux de surface)

La Ville de Bruxelles, initialement traversée par la Senne (actuellement voutée et déviée le long du côté est du Canal Bruxelles-Charleroi), le Molenbeek et le Maelbeek (actuellement repris dans les collecteurs du réseau d'égouttage), ne compte plus que 3% de zones d'eau sur son territoire. Ces dernières sont représentées par le Canal, les étangs de nombreux parcs et des petits cours d'eau (à Haren et NOH).

Risques d'inondation : Le réseau hydrographique joue un rôle essentiel dans la gestion des inondations en servant notamment de système de tamponnage et de complément précieux au réseau d'égouttage et aux bassins d'orage qui saturent lors de fortes précipitations. Compte tenu du fait que 27% du territoire de la Ville est repris en zone potentiellement inondable, les projets de mise à ciel ouvert de la Senne, dont deux sur le territoire de la Ville, et du Molenbeek prévus sont d'autant plus importants. Les projets de gestion intégrée des eaux pluviales sur les bâtiments, les parcelles et les espaces publics participent également à atténuer les risques d'inondations.

Qualité des eaux : Plusieurs des étendues d'eau de la Ville souffrent du phénomène d'eutrophisation, pouvant mener à une diminution de l'oxygène du milieu et donc de la biodiversité. En ce qui concerne la Senne et le Canal ; ce phénomène est causé par les déversoirs d'orage qui rejettent le trop-plein d'eau du réseau d'égouttage lors d'évènements pluvieux importants. Ils sont alors le milieu récepteur d'eaux usées non traitées chargées en polluants et en matières organiques, détériorant ainsi la qualité des milieux.

Réseaux d'impétrants et d'égouttage

Le réseau public d'égouttage est de type unitaire, réceptionnant indistinctement les eaux usées et les eaux claires, ce qui cause les problèmes de surcharge décrits ci-dessus. Seule une dizaine de voiries sont dotées d'un réseau séparatif.

En plus du réseau d'égouttage, les sols sont traversés de nombreux autres impétrants (câbles et canalisations destinés à la transmission d'énergie, d'eau, de gaz ou au fonctionnement d'équipements de télécommunication) et des infrastructures de transports souterrains.

⁴ Système de référence : DNG (Deuxième Nivellement Général). Le point 0 (zéro) DNG est le niveau moyen de la mer à marée basse dans le port d'Ostende.

3.2.3. QUALITÉ DE L'AIR

La pollution de l'air au sein de la Ville trouve principalement son origine au sein des transports routiers et du chauffage des bâtiments. Dans une moindre mesure, l'incinérateur émet des dioxines et métaux lourds et les industries telles que les imprimeries et les carrosseries émettent des solvants.

La qualité de l'air de la Région fait l'objet d'une surveillance permanente. Les stations de mesure relèvent les polluants gazeux typiques des zones urbaines (O₃, NO₂, PM₁₀, SO₂, etc.). Six sur les 12 stations de la Région sont situées sur le territoire de la Ville.

La qualité de l'air s'est grandement améliorée au cours des dernières décennies. La majorité des normes d'émissions et de concentration des polluants y est respectée, sauf pour les normes européennes relatives aux concentrations en NO₂ et en particules fines.

3.2.4. FAUNE ET FLORE

Espaces verts et bleus

Recouvrent 40% du territoire, les espaces verts sont nombreux sur le territoire de la Ville. Toutefois, ils sont répartis de façon déséquilibrée ; les zones vertes les plus importantes se situent au nord (domaine royal, friche de Schaerbeek-Formation, etc.) et au sud (bois de la Cambre) de la commune, tandis que le centre présente un déficit important en espaces verts.

Les parcs, cimetières, bois et forêts au sein de la Ville présentent une biodiversité différente (végétation spontanée, flore indigène, variétés d'habitats, etc.) et remplissent des fonctions diverses (patrimoniales, paysagères, sociales et écologiques). Les toitures vertes, les espaces associés aux voiries ou aux voies ferrées, les jardins privés ou les terrains agricoles présents au sein de la Ville participent aux réseaux écologiques. La Ville ne comprend que peu de prairies et de friches et ne contient plus que deux zones humides (à NOH et à Haren).

Zones protégées

Près de 21% du territoire de la Ville est concerné par des mesures de protection, généralement dites passives, n'impliquant aucune gestion active permettant de maintenir la richesse biologique du site. Seul le bois de la Cambre, repris en Zone Natura 2000, fait l'objet d'un statut de protection actif impliquant des objectifs de conservation à atteindre au moyen d'une gestion active appropriée.

Réseau écologique

Les continuités écologiques (ou réseau écologique) désignent l'ensemble des habitats et des milieux de vie qui permettront d'assurer la conservation à long terme des espèces sur un territoire. Ce réseau comprend trois types de zones ; les zones centrales (réservoirs à la biodiversité), les zones de développement (présentant un intérêt biologique moindre que les centrales) et les zones de liaison (déplacement d'espèces entre les zones).

Maillage vert & bleu

Le maillage écologique rencontre des problèmes à l'échelle du territoire de la Ville ; le réseau est morcelé dans le Pentagone (espaces verts trop petits et peu nombreux) et les espaces en couronne manquent de connectivité. Afin de préserver et renforcer le réseau écologique sur le territoire communal, la Ville doit, notamment créer de nouveaux espaces verts dans les zones déficitaires et ajouter des points d'eau et des plantations.

3.2.5. MICROCLIMAT

Climat

La Belgique est caractérisée par un climat tempéré océanique (étés frais et humides et hivers doux et pluvieux). La température moyenne annuelle y est de 10,5°C et les quantités annuelles de précipitations s'élèvent à 852 mm d'eau (IRM, moyenne 1981 – 2015).

Une augmentation des températures saisonnières liée au changement climatique a pu être observée en Région bruxelloise. Les tendances générales pour l'avenir sont : un climat plus chaud en toute saison ; une augmentation du nombre de jours de canicules estivales ; une pluviométrie annuelle similaire avec des épisodes de pluies plus intenses (Plan Climat de la Ville).

Émission de gaz à effet de serre

Les changements climatiques sont principalement liés aux émissions de gaz à effet de serre (GES). En 2020, les principales sources d'émission en RBC étaient la combustion au sein des bâtiments tertiaires et résidentiels (55%) et le transport routier (25%). La production d'électricité, ainsi que les gaz fluorés étaient chacun responsable de 8% des émissions en RBC. Les émissions de GES montrent une tendance générale à la baisse, soit une diminution de 28% en 2020 par rapport à 2005.

Îlots de chaleur

Le remplacement des sols végétalisés et perméables par des bâtiments et revêtements imperméables, renvoyant davantage la chaleur induite par le soleil, est source d'îlots de chaleur. Bien que l'effet d'îlot de chaleur concerne l'ensemble du territoire communal, il impacte particulièrement le centre-ville.

Afin de réduire les nuisances associées aux hausses de températures, des îlots de fraîcheur (végétation, points d'eau) peuvent être créés au sein de la commune, ainsi que des matériaux de couleur claire et réfléchissante et des aménagements ombrageant les façades peuvent être privilégiés dans le cadre de nouvelles constructions.

3.2.6. ÉNERGIE

La consommation d'énergie la plus importante au sein de la Ville est liée aux besoins de chauffage des secteurs résidentiel et tertiaire, suivi des secteurs du transport et industriel. La Ville est productrice d'énergie renouvelable grâce à des panneaux photovoltaïques et des installations de cogénération.

Une diminution de la consommation énergétique totale est observée en Région bruxelloise, résultat de l'évolution du parc des bâtiments, de l'augmentation du prix de l'énergie, de l'amélioration de l'efficacité énergétique des équipements électriques utilisés, etc.

Dans le but d'atteindre les objectifs fixés à l'échelle communale via le Plan Climat, des efforts sont encore à fournir afin d'augmenter la production d'énergie renouvelable (photovoltaïques, biométhanisation, géo- et hydro- thermie).

3.2.7. GESTION DES DÉCHETS

Le Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD) 2018-2023 a pour objectif de mettre Bruxelles sur la voie de l'économie circulaire. Cette dernière vise à diminuer l'extraction des matériaux de la terre et la production des déchets tout en utilisant le moins d'énergie possible grâce aux cycles de partage, réparation, réemploi, refabrication et enfin le recyclage.

Au sein de la Ville, la zone du Canal constitue une zone à haut potentiel pour la réalisation de projets s'intégrant dans une économie plus durable et circulaire. En réduisant et valorisant les déchets ménagers, les nombreux composts de quartier favorisent également la circularité.

3.2.8. ÊTRE HUMAIN

Sécurité objective et subjective

Les habitants de la Ville, en particulier les femmes, relèvent un manque de sécurité subjective. Concernant la sécurité objective, une légère tendance à la hausse des faits de criminalité urbaine, et ce, depuis 2016, a été rapporté dans le Plan Zonal de sécurité 2020-2025 (zone de police Bruxelles-Capitale Ixelles).

En ce qui concerne la sécurité routière sur le territoire de la Ville, le nombre d'accidents et de victimes atteint une valeur record en 2022, soit de 1 689 victimes, dont la majorité sont des cyclistes. L'augmentation du parc automobile ainsi que des déplacements à vélos et en trottinettes ont donc tendance à maintenir le taux d'accidents à un niveau important.

3.3. Mobilité

3.3.1. MODES ACTIFS

Piétons et PMR

La marche représente une part modale de 35,9% par rapport à l'ensemble des modes de déplacement des Bruxellois (enquête 2023, data.mobility.brussels).

La Ville présente un réseau de trottoir quasi complet sur l'ensemble des voiries de son territoire. Ce réseau est particulièrement remarquable au centre-ville, où il vient d'être aménagé en piétonnier. Elle dispose également d'une bonne couverture globale en équipements, soit 46% du territoire se trouvant à moins de 15 minutes de l'essentiel des équipements dits de proximité. Certains secteurs, Haren, NOH ou le Quartier Nord, pâtissent toutefois d'un manque d'équipements.

À l'échelle du maillage global, on observe un manque de continuité local entre certains aménagements piétons. Des projets sont en cours afin d'améliorer la perméabilité des échanges piétons, mais des coupures persistent pour certains itinéraires (notamment à Haren et NOH) et des cheminements difficiles à identifier. Outre les manques de connexion, une part importante des espaces réservés à la marche reste aujourd'hui peu accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Plusieurs plans d'actions (PRDD, plan Good Move) ont déjà été adoptés à l'échelle du territoire de la Ville afin de, notamment renforcer la part modale piétonne pour les déplacements courts (2,5 km - 3km). Ces ambitions sont reprises dans les enjeux de mobilité du projet de PCDD : structuration du réseau de voirie ; valorisation des chemins et sentiers piétons ; application du principe STOP ; création de huit magistrales piétonnes ; développement des aménagements piétons participatif.

Cyclistes

La part modale du vélo atteint 8,6% par rapport à l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de la Région (enquête 2023, data.mobility.brussels).

De nombreux aménagements cyclistes ont été réalisés ces dernières années au sein de la Ville, renforcés par la crise sanitaire subie. La Ville prévoit également de poursuivre les interventions concernant le stationnement (installation de dispositifs d'attache sécurisés).

Malgré ces évolutions positives, il apparaît que seuls 50% des itinéraires vélos identifiés par le plan Good Move étaient aménagés en 2018, et qu'une faible part répond aux critères de qualité (sûr/cohérent/rapide/confortable/agréable). Les zones de stationnement sont déséquilibrées sur le territoire de la Ville (nombreuses zones au niveau du centre et lacunes dans des quartiers au nord). Le vol de vélo reste également un problème majeur, qui constitue un des freins majeurs à la pratique du vélo. D'autre part, les conflits entre modes actifs sont récurrents dans les quartiers centraux de la Ville.

Afin de poursuivre et d'orienter les efforts à produire en matière d'accessibilité cyclable, la Ville a adopté un Plan d'action communal vélo et un nouveau schéma de circulation (maille Pentagone – PRM).

Nouveaux moyens de transport

Plusieurs modes de transports alternatifs (mono-roues, Hoverboards, Segways, trottinettes électriques ou vélos-cargos) sont apparus dans les rues de Bruxelles ces dernières années. Ces nouveaux modes de transports se retrouvent principalement sur les espaces réservés aux autres modes actifs, avec pour éventuelle conséquence une augmentation des conflits.

3.3.2. TRANSPORTS EN COMMUN

Métro, tram, bus

Ces trois types de transport en commun sont utilisés pour 22,2% des déplacements réalisés par les habitants de la Région (enquête 2023, data.mobility.brussels).

Ils sont proposés par trois opérateurs de transports (STIB, De Lijn et TEC) et offrent un maillage fin à l'échelle du territoire : 6 lignes de métro et prémétro, un réseau de trams et un réseau de bus.

Bien que ces réseaux répondent aux besoins et sont présents au sein de chaque quartier, l'offre n'est pas égale sur l'ensemble du territoire, Haren et NOH étant les zones les moins bien desservies. D'autres lacunes ont été relevées telles que le manque d'offres de transport, le sentiment d'insécurité des usagers en soirée, la propreté, etc.

Plusieurs plans d'actions proposent des interventions, dont le PRM qui a repris comme objectif l'importance d'augmenter la part modale des transports en commun (+ 11% prévue d'ici 2030) et la STIB qui prévoit de créer une nouvelle ligne de tram afin de desservir NOH. La Ville souhaite également le prolongement de la ligne de métro 3 jusqu'à Haren.

La mise en œuvre (finalisée pour 2029) d'une nouvelle ligne de tram permettant de franchir le Canal et de désenclaver le site Tour & Taxis représente une opportunité pour engager des réflexions les plus globales possibles dans un secteur à proximité du centre.

Transport ferroviaire

La Ville de Bruxelles compte neuf gares, dont les gares de Schuman et Centrale, tandis que les gares du Midi et du Nord sont adjacentes à son territoire. Outre la fine desserte de la ville, une forte pression pèse sur la jonction Nord-Midi, tronçon sur-fréquenté. Des possibilités de complémentarités existent entre le réseau STIB et celui de la SNCB, mais elles restent souvent sous-utilisées, car méconnues et peu mises en valeur.

Transport fluvial

Ce mode dispose de 14 km de voie d'eau (Canal) qui permettent de connecter le centre et le port de Bruxelles à Vilvorde. Une société cherche à faire évoluer le bateau en tant que mode à part entière dans les logiques de déplacement.

3.3.3. MOBILITÉ PARTAGÉE

La Ville de Bruxelles connaît un développement de la « mobilité partagée » (voitures, vélos ou trottinettes en libre partage sur l'espace public). Elle offre une alternative possible aux usagers des modes de déplacement et permet de faire des économies d'espace. Toutefois, ces nouveaux systèmes ont également leurs inconvénients : envahissement de l'espace public ; dégradations importantes ; déficit d'accessibilité de certains quartiers.

Les taxis, complétés par les services Uber et Collecto (STIB), constituent également une offre importante de mobilité partagée à Bruxelles.

3.3.4. TRAFIC MOTORISÉ

Plus de 27% des déplacements des habitants de la RBC se font en voiture (enquête 2023, data.mobility.brussels). Ce ratio monte même à 66% pour les déplacements de plus de 25 km (entre-Régions, à destination et au départ de la RBC). Le transport automobile induit d'importants phénomènes de congestion qui dépeignent sur le confort de vie ainsi que sur les autres modes de déplacements.

L'importance du trafic automobile s'explique par le concours de plusieurs éléments : importance des navetteurs ; part importante des voitures de société dans le parc automobile ; saturation à bord des réseaux de transport en commun sur certaines lignes ; mode de vie des habitants hors RBC, etc.

La réduction de ce trafic représente l'un des principaux objectifs régionaux. Pour y parvenir, la Ville, et la RBC, visent la réduction de la place accordée à la voiture au niveau des espaces publics, dont plus de 70% sont dédié à l'automobile. À ce titre, la Ville compte plusieurs projets d'évolution des grands axes en vue de les ouvrir à d'autres appropriations. Afin de réduire la pollution inhérente à ce trafic, la Région a également entrepris de rendre le parc automobile plus propre (zone à basse émission).

Au vu des nombreuses zones concernées par des concentrations d'accidents (les ZACA) et de certaines infrastructures routières peu perméables (barrières physiques), la Ville est attentive à la sécurisation de l'espace public sur son territoire.

Enfin, dans l'optique d'accompagner l'évolution du parc vers des véhicules plus vertueux en matière d'environnement, le développement de stations de recharges électriques est appliqué par la Ville.

3.3.5. TRAFIC DE MARCHANDISES

Pour permettre les nécessités de distribution, tout en atténuant les charges de trafic associées, la Région souhaite développer un centre de distribution urbaine sur le site de Schaerbeek-Formation. Le but est d'optimiser le « Last-mile », soit le dernier tronçon à réaliser dans la chaîne d'approvisionnement. Ce centre doit s'accompagner de la création de points-relais, mais aussi de centres de logistique urbaine offrant la possibilité de dispatcher marchandises depuis les camionnettes vers des vélos cargo.

Le Port de Bruxelles se développe depuis 2013 afin d'offrir des alternatives par voie d'eau au transport de marchandises. Il compte notamment deux centres de transbordement qui offrent de nouvelles options d'acheminement possibles. Du côté du rail, en revanche, des problématiques de coût et de ponctualité contraignent fortement toute évolution.

Bien que le nombre de poids lourds en ville ait diminué, le trafic de camionnettes a quant à lui augmenté, en lien avec l'explosion du e-commerce. Par ailleurs, les besoins en stationnement des véhicules de transport de marchandises sont importants et s'avèrent problématiques.

3.3.6. STATIONNEMENT MOTORISÉ

La Région souhaite réduire l'offre en stationnement, accaparant une importante part de l'espace public, afin de redistribuer plus équitablement l'espace public entre modes et possibilités d'appropriation. En ce sens, le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) donne comme objectif global la suppression de près de 25% des places en voiries, soit environ 60 000 places. En compensation, il est par contre donné comme objectif de renforcer l'offre hors voirie.

Cette offre hors voirie n'évolue toutefois pas autant que ne diminue celle en voirie, avec des conséquences sur la pression observée sur le stationnement. Le territoire de la Ville de Bruxelles présente ainsi des taux d'occupation très élevés avec une forte demande liée à la présence de travailleurs, visiteurs et habitants (en particulier dans les secteurs centraux). L'importance du transport de marchandises (et des cars touristiques) renforce cette pression sur le stationnement.

Afin de répondre à ces problématiques, la Région et la Ville évoluent selon plusieurs biais : utilisation d'outils « intelligents » ; mutualisation de l'offre hors voirie ; création de parkings P+R ; etc.

3.3.7. MULTIMODALITÉ

La multimodalité d'un trajet, soit l'utilisation de plusieurs modes au cours d'un déplacement, dépend de la complémentarité entre modes ainsi que des facilités d'échanges aux points de connexion. Des difficultés se présentent dans l'intermodalité entre vélo et transport en commun en RBC. L'amélioration de la multimodalité passe également par une bonne répartition des espaces (voies et zones réservées aux différents modes de déplacement), ainsi que la création de pôles multimodaux.

3.4. Socio-économie

3.4.1. POPULATION

Démographie

Évolution démographique : La Ville comptait 194 291 habitants, soit 16% de la population de la RBC (source : *IBSA 2022*). Elle était la commune bruxelloise qui présentait la croissance la plus élevée (période 2017-2022). Pourtant, les mouvements de population entre communes et interrégionaux lui sont défavorables, avec une tendance à la périurbanisation. Au niveau des quartiers, l'augmentation a particulièrement été forte au niveau du Pentagone (quartiers *Martyrs* et *Stalingrad*) et *Européen* (période 2014-2019). Les projections démographiques prévoient un ralentissement de la croissance démographique (perspectives de population 2022-2070 du Bureau Fédéral du Plan).

Répartition par âge : La population de la Ville est répartie comme suit : 22,5% ont moins de 18 ans, 66,5% sont en âge de travailler et 11% ont plus de 65 ans (source : *IBSA 2022*). La part de moins de 18 ans a légèrement baissé, mais reste équivalente à la moyenne régionale. La commune est donc relativement jeune, même si son âge moyen est en légère augmentation, atteignant 37,8 ans en 2022.

Taille des ménages : La Ville de Bruxelles compte 2,1 personnes par ménage. Plus de la moitié des ménages est composée d'une seule personne (52%), ce qui induit de forts besoins en logements. Par ailleurs, 10,1% des ménages sont des ménages monoparentaux (source : *IBSA 2022*).

Répartition de la densité d'habitants

Les quartiers de la Ville qui comptent la densité de population la plus forte sont situés au sein du Pentagone. Au contraire, *Haren* et le Quartier *Européen* (zone administrative) font partie des moins peuplés de la commune. Le territoire de la Ville est moins dense (5 650 hab/km²) que la moyenne

régionale (7 530 hab/km²), ce qui s'explique par la présence de vastes secteurs d'activités le long du Canal ainsi que du domaine royal et des parcs (Laeken, bois de la Cambre).

Nationalités

La forte immigration internationale fait que 38% de la population de la Ville est de nationalité étrangère, ce qui est supérieur aux tendances régionales (source : *IBSA 2022*). La Ville est l'une des communes de la RBC qui attire le plus de ressortissants étrangers, dont les nationalités les plus représentées sont les Français, les Roumains, les Marocains, les Italiens, les Espagnols, et les Polonais.

3.4.2. EMPLOI ET ÉCONOMIE

Secteurs économiques

Secteurs représentés : Les entreprises en Ville dépendent principalement du secteur tertiaire, avec des activités spécialisées, scientifiques et techniques, ainsi que de services administratifs. La moitié des bureaux régionaux sont installés sur le territoire communal. L'information, la communication l'hébergement, la restauration, le commerce/réparation de véhicules et la construction comptent également beaucoup d'entreprises. Bien que les activités productives représentent 20% des entreprises de la Ville, elles connaissent une problématique liée à leur maintien dans les zones d'entreprises en milieu urbain, puisqu'elles doivent pouvoir cohabiter avec d'autres fonctions. Le Pentagone et l'avenue Louise jouent un rôle commercial majeur. Le tourisme est également une activité économique importante, puisque 46% de l'offre hôtelière de la Région se trouve sur le territoire de la Ville.

Nombre d'établissements et évolution : Le nombre d'entreprises présentes dans la Ville a augmenté ces dernières années, soit 21 140 entreprises en 2020, ce qui représentait 18,3% du total régional.

Économie circulaire

Plusieurs projets renforçant l'économie circulaire ont été instaurés ces dernières années.

À l'échelle régionale, le programme *be.circular*, visant notamment à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer leur impact sur l'environnement a été mis en place.

À l'échelle communale, ces projets concernent les projets Zéro Déchet (défi Zéro Déchet, marché Zéro Déchet et compost collectifs), les projets scolaires, les projets d'agriculture urbaine, ainsi que le projet d'insertion socioprofessionnelle Cyclup (partenariat entre le CPAS et l'ASBL JOB OFFICE). La présence d'activités productives sur le territoire participe aussi à la concrétisation d'une économie circulaire locale.

Marché du travail

Population active : En 2019, la Ville comptait 126 137 habitants en âge de travailler, dont 52% avaient effectivement un emploi. Le taux d'emploi était plus important chez les hommes que les femmes. Depuis 2014, le taux d'emploi de la Ville est en continuelle augmentation. En tout, la commune comptait, en 2020, près de 72 700 salariés de plus de 15 ans et 17 000 indépendants. Ces chiffres augmentent depuis les dix dernières années.

Chômage : En 2019, le taux de chômage sur la commune était de 18,2% (femmes > hommes), ce qui était plus élevé que celui de la Région (16,3%). Pour la période 2014-2019, ce taux est en diminution au niveau communal et régional. La situation est cependant différente suivant les quartiers de la Ville. Le nombre de demandeurs d'emploi inoccupés (DEI) a diminué ces dernières années, atteignant 14 510 en 2022. La proportion de DEI dont le diplôme n'était pas reconnu en Belgique était plus importante pour la Ville que pour la RBC (46% contre 42%). La Ville dispose de structures pour aider la mise à l'emploi (CPAS) et accompagner l'entrepreneuriat.

Pauvreté

La Ville de Bruxelles fait partie des dix communes belges avec le revenu moyen par habitant le plus faible, soit de 13 817 € en 2020, contre 15 444 € pour la RBC.

La situation est différente suivant les quartiers : le sud-ouest du Pentagone, le sud de Laeken et le Quartier Nord sont parmi les quartiers les plus pauvres de la commune, tandis que les quartiers aux extrémités nord et sud de la commune ont les plus hauts revenus.

En 2018, près d'un enfant sur cinq vivait dans des ménages sans revenu du travail en RBC.

Les ménages bruxellois relèvent des problèmes financiers et de surendettement suite aux différentes crises traversées (crise sanitaire, crise énergétique et inflation).

3.4.3. ÉQUIPEMENTS

Éducation et enseignement

En 2021, 4 369 places pour l'accueil d'enfants de moins de 3 ans étaient disponibles sur la Ville de Bruxelles, réparties sur 123 milieux d'accueil. Ce chiffre est en augmentation depuis les dix dernières années. La capacité d'accueil de la commune est plus importante que la moyenne régionale, soit respectivement 61,2 places/100 enfants de moins de 3 ans contre 44,9 places/100 enfants.

Avec ces 9 012 élèves de maternelle, 17 281 élèves de primaire et 22 799 élèves de secondaire (année scolaire 2021-2022), la Ville est la commune de la RBC qui compte le plus d'élèves. La Ville est un pôle éducatif de grande ampleur qui possède plus de places que d'enfants sur son territoire.

Au niveau de la Région, un lien étroit entre pauvreté, niveau d'éducation et retard scolaire se voit pour l'ensemble des communes.

Santé

Le nombre de centres hospitaliers de la Ville de Bruxelles offre une proportion d'équipements de santé plus importante qu'au niveau national.

La Ville compte de nombreux médecins généralistes qui ont tendance à délaisser les quartiers les moins accessibles géographiquement et les moins peuplés (NOH et Haren) pour les autres quartiers.

19 maisons de repos et de soins sont présentes en Ville pour accueillir les personnes âgées dépendantes, faisant partie des divers lieux de logements adaptés aux séniors.

Administrations

La Ville compte un centre administratif et des bureaux de liaison pour chacun des quatre grands quartiers qui entourent le Pentagone.

La commune a son centre public d'action sociale (CPAS) qui intervient dans plusieurs domaines : l'action sociale, l'emploi et la formation, l'accompagnement des séniors, des jeunes, le logement, etc.

Sur le territoire communal se situent également les administrations régionales, communautaires, fédérales et européennes (nord-est du Pentagone et dans le Quartier Européen).

Socio-culturels et sportifs

La Ville compte plusieurs équipements culturels : des musées et monuments historiques (dans le Pentagone, à Laeken, dans le Quartier Européen, à Louise et près du Canal), ainsi que des théâtres, cinémas, bibliothèques et autres lieux culturels. Les infrastructures culturelles sont moins nombreuses dans les quartiers du Vieux Laeken, Mutsaard, NOH et Haren.

Les équipements sportifs se concentrent à l'ouest et au nord du Pentagone. Bien que l'offre sportive soit diversifiée, les infrastructures sont insuffisantes. Cette situation varie grandement suivant les quartiers et les types de sport.

Vie associative

La Ville recense plusieurs associations (ASBL) actives sur son territoire, ainsi que des maisons de quartier, des maisons de jeunes et des maisons d'enfants. Ces maisons ont pour objectif de proposer aux habitants un espace d'accueil de proximité, des activités ouvertes à différents types de public et des projets à caractère social. Elles luttent contre l'isolement et renforcent la cohésion sociale.

3.4.4. LOGEMENTS

Effectifs et répartition

Avec ces 97 528 logements, la Ville de Bruxelles compte 8,6% de logements en plus en 2022 par rapport à 2017. La majorité de ces logements est en location et représente des appartements (dont de nombreuses maisons unifamiliales divisées en appartements).

En 2022, le loyer mensuel moyen des appartements sur le territoire de la Ville était de 1 158 €, avec une augmentation de 6,1% par rapport à 2021. Cette importante hausse des prix augmente le budget logement et le risque de précarisation des ménages à faibles revenus.

Parc de logements publics

Dans le précédent PCD de la Ville, l'un des objectifs était de mener une politique de logement dynamique, dont notamment une meilleure mixité de fonctions, avec plus de logements.

Aujourd'hui, la Ville (et son CPAS) dispose d'une surface potentiellement mobilisable de 41 ha, dont une partie servira à la réalisation de logements, d'espaces publics et d'équipements, principalement à Laeken et NOH (la Ville souhaitant ne pas construire sur l'entièreté de la surface mobilisable). Le Plan Logements communal prévoit la création de 750 nouveaux logements.

Le PRDD prévoit une production ambitieuse de logements, en densifiant et revitalisant les quartiers.

Parc de logements sociaux

Avec ces 8 317 logements sociaux (2021), la commune a une moyenne de 9,3 logements sociaux pour 100 ménages (2022). Pour comparaison, la moyenne régionale était relativement faible, avec 7,2 logements sociaux pour 100 ménages.

Le quartier des *Marolles* a une part de 28,66 logements sociaux pour 100 ménages, ce qui en fait l'un des quartiers où cette part est la plus importante au niveau régional et le premier au niveau communal.

3.5. Gouvernance

3.5.1. CONTRÔLE DÉMOCRATIQUE ET TRANSPARENCE

La transparence qualifie la communication et l'accessibilité pour les citoyens aux informations concernant les affaires politiques de la commune (décisions politiques, leurs motivations, etc.). Elle vise à permettre l'établissement d'une relation de confiance entre les politiques et les citoyens.

L'information du citoyen est en partie fixée par la Nouvelle Loi communale de 2015. De plus, la loi de 1997 sur la publicité de l'administration dans les communes impose la publicité de divers documents.

La Ville a également mis en service un site open data donnant accès à un grand nombre de données concernant des thématiques variées telles que notamment l'environnement, le tourisme et la mobilité.

Toutefois, au-delà de leur accessibilité, tous ces documents se doivent d'être compréhensibles. L'accord de majorité a donc, entre autres, pour objectif de rendre les données des instances communales publiques et compréhensibles.

Enfin, les partis qui composent le conseil communal de la Ville ont décidé de lancer une réforme de la gouvernance concernant son fonctionnement et plus particulièrement celle de ses structures. Dans ce contexte, une note a été publiée et fixe notamment le nombre d'administrateurs, leur nomination et les conditions de rémunérations au sein de ces structures.

3.5.2. PARTICIPATION

La participation citoyenne est un processus d'engagement de citoyens en vue d'influer sur les prises de décisions susceptibles d'impacter leur vie communautaire. Elle peut être de type ascendante (les citoyens s'organisent afin de faire entendre leur opinion) ou de type descendante (les pouvoirs publics offrent des espaces de dialogue afin de faire remonter les préoccupations des citoyens). Dans ce second cas, différents niveaux de coopération sont possibles : l'information, la consultation, la concertation, la négociation et la co-production.

À l'échelle communale de la Ville, la participation peut être possible à travers divers processus, soit à partir de la « Consultation populaire », le droit d'interpellation, ou encore des enquêtes publiques et des commissions de concertation.

Au-delà de cette participation inscrite dans un cadre réglementaire, la Ville est dotée d'un département communal, Bruxelles Participation, chargé d'encourager la participation à travers plusieurs activités communales (forums de quartier, budget participatif, Rues à vivre).

Par ailleurs, depuis 2017, la plateforme Bpart a été mise en œuvre afin de rendre possible une participation en ligne via l'information, la recherche et la collaboration entre les citoyens et le collège. Des conseils de quartier ont également vu le jour, et permettent aux citoyens de s'impliquer au niveau de la politique communale.

3.5.3. GESTION DES RESSOURCES HUMAINES ET DES SERVICES

Les services de la commune s'organisent de façon à répondre aux attentes des citoyens. La commune dispose d'un personnel communal de plus de 3 800 personnes. La Ville porte une attention particulière à la communication et à la coopération interservices. De plus, une politique de formation continue est mise en place pour permettre aux agents de développer de nouvelles compétences.

3.6. Synthèse et enjeux principaux

Le tableau ci-après synthétise les points d'attention environnementaux et leur(s) raison(s) d'être.

| Thématique | Points d'attention identifiés et justifications |
|-----------------------------|--|
| Environnement urbain | <p>Préservation des particularités historiques du territoire et de son patrimoine. Outre leur intérêt patrimonial, ces éléments composent et structurent le paysage, les quartiers et sont diversement investis par des fonctions multiples.</p> <p>Évolution de la Ville pour s'adapter aux besoins, objectifs et problématique qui se présentent. Il est important d'offrir la possibilité au tissu urbain d'évoluer, tout en l'encadrant bien pour qu'il réponde adéquatement aux différents besoins sociaux et environnementaux.</p> <p>Permettre des développements durables. Les enjeux environnementaux actuels (et futurs) impliquent de prendre en compte les principes de durabilité et sociaux le plus en amont possible des processus de planification.</p> <p>Assurer la résilience des développements urbains futurs ainsi que des éléments déjà en place. La résilience du territoire permet de rapidement remettre en place un fonctionnement habituel suite à une situation temporaire contraignante et inéluctable, tels que la crise sanitaire ou énergétique.</p> |
| Environnement | <p>Mettre en œuvre des mesures permettant d'atténuer les nuisances affectant l'environnement. Ces mesures devront permettre de préserver les écosystèmes et les ressources naturelles, de renforcer leur importance sur le territoire à long terme et de faire face aux défis climatiques.</p> |
| Mobilité | <p>Répartition de l'espace public. La Ville doit permettre d'offrir un espace privilégié et un cheminement continu à l'ensemble des modes de déplacement.</p> <p>Réduction des effets de coupures urbaines et désenclavement de certains quartiers. La Ville souhaite améliorer la couverture en aménagements et en transports publics, et restructurer les barrières urbaines difficilement franchissables (autoroutes urbaines).</p> <p>Assurer une meilleure multimodalité. Afin de maintenir une continuité et une cohérence du réseau, la Ville vise à une meilleure collaboration entre les fournisseurs de transports publics, les hubs de multimodalité, mais également une observation plus large du territoire lors de la conception.</p> <p>Gestion du trafic de marchandises. Afin de limiter le trafic de marchandises et son importante empreinte environnementale, la Ville doit pouvoir mettre en place une structure efficace pour diminuer la circulation des camions et camionnettes sur son territoire.</p> <p>Diminution et sécurisation de l'usage de la voiture. La Ville se doit de réaménager les voiries, augmenter et améliorer l'offre de transports alternatifs et apaiser les quartiers afin de réduire les effets néfastes qui découlent du trafic motorisé sur son territoire.</p> |
| Socio-économie | <p>Densification et utilisation rationnelle des espaces urbains existants. La commune ne pouvant étendre ses limites, elle doit pouvoir répondre aux futurs besoins en logements et équipements. Cela ne doit cependant pas se faire au détriment de la qualité de vie ni du développement du maillage vert.</p> <p>Maintien et développement des activités économiques. Les activités économiques durables et circulaires en Ville sont une nécessité face aux enjeux environnementaux locaux et globaux, tant actuels que futurs. Elles ne doivent cependant pas entrer en concurrence avec la mixité des fonctions souhaitables et le maintien des activités productives sur le territoire.</p> <p>Renforcer la couverture en équipements et services publics. Afin de renforcer son attractivité et le bien-être quotidien de ses habitants, la Ville doit pouvoir augmenter son offre en équipements et services publics, actuellement inéquitable sur son territoire.</p> <p>Assurer la disponibilité en logements sociaux et à bas prix. La pression immobilière et la complexité d'accès au marché de l'immobilier pour la population de la Ville, étant parmi les plus pauvres du pays, contraignent la Ville à garantir une offre suffisante en logements abordables pour tous.</p> |
| Gouvernance | <p>Augmenter la transparence et la participation citoyenne. Afin de devenir exemplaire et de maintenir la confiance de ses citoyens, la Ville doit pouvoir les impliquer dans les décisions communales et de rendre ces dernières le plus compréhensibles possibles.</p> |

* points d'attention en rouge et justifications en gris

4. ANALYSE DES INCIDENCES

4.1. Évaluation environnementale et socio-économique du plan d'actions

Afin d'évaluer les incidences environnementales du PCDD, les 46 objectifs stratégiques de base, déclinés en 147 actions, ont été rassemblés en 24 catégories (« fiches »), similaires du point de vue de leurs objectifs, avantages et risques pour l'environnement. Ces catégories s'intègrent au sein des 7 ambitions du PCDD : « Une Ville qui respire », « Une Ville évolutive », « Une Ville ouverte et solidaire », « Une Ville qui bouge », « Une Ville dynamique et intelligente », « Une Ville exemplaire et participative » et « Une Ville de proximité ». Pour chacune de ces fiches, l'analyse comporte les éléments suivants :

- L'ambition et la sous-thématique faisant l'objet de la fiche ;
- Une remise en contexte de la thématique et des enjeux pertinents ;
- Un rappel des objectifs stratégiques et des actions concernées ;
- Les incidences positives et opportunités ainsi que les incidences négatives et facteurs limitants des actions ;
- L'adéquation avec les enjeux environnementaux et sociaux identifiés dans le Chapitre 3 ;
- Une évaluation des objectifs chiffrés ;
- Des mesures complémentaires (renforçant l'action et favorisant les opportunités) et correctrices (évitant ou réduisant les risques), ainsi que des indicateurs de suivi.

L'ensemble des objectifs stratégiques, les regroupements réalisés pour l'analyse ainsi que le nombre d'actions associées sont repris dans le RIE complet. Afin d'être concis, le détail du contenu des fiches n'est pas présenté dans ce RNT, mais le lecteur intéressé se référera au RIE complet. Néanmoins un tableau synthétique des incidences a été repris ci-dessous.

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|-----------------------|---|--|--|---|---|---|---|
| Une Ville qui respire | 1 – Espaces verts : Vers une présence végétale affirmée, augmentée, programmée | Gestion durable de l'espace urbain. Difficultés de mise en œuvre des projets urbanistiques dans les périmètres de protection. | Création de nouveaux habitats pour la faune et la flore régionale. Meilleure diversité et qualité des habitats existants. Amélioration générale de la connectivité des espaces verts régionaux. Risque de perturbation temporaire des écosystèmes durant les phases d'amélioration des espaces verts existants (à nuancer au regard du bénéfice attendu suite à l'amélioration). | Diminution de l'usage de la voiture via le développement des infrastructures dédiées aux modes doux en parallèle au développement du maillage vert. | Développement des quartiers multifonctionnels. Amélioration du cadre de vie. Renforcement de la cohésion sociale du quartier. Importante disponibilité en ressources humaines (et coûts). | | Meilleure adaptabilité du territoire face aux effets des changements climatiques. |
| | 2 – Îlots de chaleur : S'engager pour une ville habitable | Meilleure isolation thermique des bâtiments. | Meilleure gestion des sols. Réduction des risques d'inondation et des épisodes de sécheresse via une meilleure gestion de l'eau. Meilleur potentiel d'accueil du territoire à la biodiversité tout en améliorant la qualité de l'air. Réduction des consommations d'énergie (systèmes de climatisation). Réduction des nuisances associées aux îlots de chaleur (sommeil et santé des habitants). Risque de nuisances temporaires dans le cadre des chantiers de désimperméabilisation des intérieurs d'îlots. Production importante de déchets minéraux suite aux projets de désimperméabilisation. | Diminution de l'accessibilité PMR et des vélos (actions de désimperméabilisation des sols). | Amélioration du cadre de vie. Développement de nouvelles opportunités d'emplois. Coûts importants. | | Limitation de la vulnérabilité de la population aux vagues de chaleur. |
| | 3 – Biodiversité : Affirmation de l'importance de la biodiversité dans l'écosystème ville | Difficultés de mise en œuvre des projets urbanistiques dans les périmètres de protection. | Meilleur accueil de la biodiversité. Réduction de nuisances pour la faune, la flore et les citoyens (déchets, nuisances sonores, dégradation du couvert végétal). Préservation des sols de qualité, favorisant la gestion intégrée des eaux pluviales, le stockage du carbone et l'atténuation des îlots de chaleur. Rayonnement supracommunal en matière de flux génétique et de recolonisation d'habitats isolés. Contribution à des économies d'énergies via le maillage sombre. Pas de mention des espèces exotiques envahissantes. | | Développement de fonctions sociétales et culturelles (santé publique, cadre de vie, éducation à l'environnement...) Réduction de certaines nuisances pour les citoyens (surfréquentation). Limitation de la survenue de certaines activités culturelles réduisant l'attractivité de la commune. | Meilleure exemplarité des pouvoirs publics. | Meilleure adaptabilité du territoire face aux effets des changements climatiques. |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|----------|---|--|--|---|--|--|---|
| | 4 – Agriculture urbaine : Un rôle et une ressource majeure pour 2050 | Valorisation paysagère du territoire communal et protection du patrimoine rural. | <p>Pérennisation des superficies agricoles, et de sols de bonne qualité.</p> <p>Préservation de la biodiversité.</p> <p>Limitation des effets et le développement des îlots de chaleur.</p> <p>Impacts favorables sur la gestion de l'eau.</p> <p>Limitation de la dégradation/pollution des sols et développement des actions de dépollution des sols.</p> <p>Réduction des émissions indirectes de gaz à effet de serre.</p> <p>Constitution d'un lieu de valorisation des déchets produits en RBC.</p> <p>Risques environnementaux selon les pratiques agricoles mises en place (mais risque limité dans le cadre du développement d'un label).</p> | | <p>Reconnexion de la population urbaine à la production alimentaire.</p> <p>Meilleure cohésion sociale.</p> <p>Développement d'une économie locale propice aux circuits courts.</p> <p>Contribution à la création d'emplois.</p> <p>Amélioration du cadre de vie.</p> <p>Développement de fonctions sociales et culturelles.</p> <p>Augmentation de la pression immobilière (impact prix du foncier) et limitation des superficies disponibles pour la production immobilière, dont les logements.</p> | <p>Meilleure implication citoyenne.</p> <p>Meilleure exemplarité des pouvoirs publics.</p> | |
| | 5 – L'eau : Un héritage géographique et une aménité collective | Pas de mention de l'adaptabilité du bâti en zone inondable. | <p>Meilleure intégration des voies d'eau au réseau écologique.</p> <p>Meilleur potentiel d'accueil à la biodiversité.</p> <p>Utilisation plus rationnelle de l'eau et pérennité de la ressource.</p> <p>Limitation de la mise sous pression du réseau de collecte et d'assainissement et impact positif sur l'efficacité des processus d'épuration.</p> <p>Impact bénéfique sur la qualité des eaux de surfaces et des écosystèmes aquatiques tout en favorisant la recharge des nappes et la survenue des inondations.</p> <p>Développement du maillage vert et d'îlots de fraîcheur.</p> <p>Pas de mention de la consommation responsable et économe de l'eau.</p> <p>Risques sanitaires liés à la qualité microbiologique des eaux.</p> | Réduction du rôle de barrière urbaine du Canal. | <p>Amélioration du cadre de vie.</p> <p>Subviens aux besoins basiques de la population (alimentation, hygiène corporelle, lavage du linge et toilettes), dont les personnes en situation de précarité hydrique.</p> <p>Limitation des externalités économiques (dégradation, soin de santé, etc.) liées aux inondations.</p> <p>Coûts importants.</p> | <p>Meilleure exemplarité des autorités publiques.</p> | <p>Renforcement de la résilience du tissu urbain face aux conséquences des changements climatiques (îlots de chaleur, épisodes de sécheresse et inondations).</p> |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|---------------------|--|---|--|--|--|--|--|
| | 6 – Air : L'air comme ressource partagée – Énergie : Vers un mix énergétique plus décarboné et une ville économe | Contribution à l'indépendance énergétique et à la résilience de la RBC. Complexité du développement de la production d'énergie dans le tissu bâti en présence d'éléments du patrimoine. | Production locale d'énergie renouvelable. Réduction de la pollution atmosphérique. Limitation de la consommation d'énergie. Risque de pollution environnementale importante liée aux métaux rares utilisés dans la production des installations solaires photovoltaïques. Impacts négatifs potentiels liés à la géothermie (risques limités car soumis à permis d'environnement). | | Contribution à la lutte contre la précarité énergétique. Création d'emplois. Obtention de prix de vente/achat intéressants pour l'électricité via les communautés d'énergie. Limitation du coût humain et économique pour la société, ainsi que les coûts liés aux consultations, traitements, hospitalisations, etc. Besoins de matières premières et de main-d'œuvre pour la production des installations solaires photovoltaïques. Coûts importants. | Augmentation de la participation citoyenne. Opportunités de créer des partenariats public-privé. | Atténuation des changements climatiques par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. |
| | 7 – Bruit : Vers un espace public plus apaisé | Impact paysager négatif des dispositifs anti-bruit. | Limitation de la perturbation de la faune urbaine via la réduction des nuisances (surfréquentation, déchets, dégradation du couvert végétal, etc.). Limitation des consommations d'énergie. Impact positif en matière de santé publique. | | Amélioration du cadre de vie. Meilleure mixité des fonctions et de résilience de la population face aux nuisances urbaines. Développement de lieu d'interaction sociale. | | |
| Une Ville évolutive | 8 – Développement urbain : Vers une ville adaptative face aux réalités climatiques et démographiques | Préservation de la diversité des formes urbaines. Meilleure résilience des logements et bureaux aux épisodes de chaleur. Résilience du territoire sur le long terme via la reconvertibilité du bâti. Meilleure intégration paysagère des immeubles de grande hauteur et limitation des risques sur le patrimoine existant. | Développement urbain économe en sol avec des impacts bénéfiques sur la gestion de l'eau, la biodiversité et le microclimat. Réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre. Opportunités de mises en place de dispositifs collectifs ou circulaires : communautés d'énergie, dispositif d'infiltration et de récupération des eaux pluviales, etc. Réduction des flux de déchets de construction. Préservation des superficies non bâties. Réduction de l'impact sur la santé des épisodes de chaleur. Contribution à la sécurité de la population lors de divers types d'évènements. | Opportunités de mises en place de dispositifs collectifs ou circulaires : parkings hors voiries mutualisés, véhicules partagés, etc. Contribution à la multimodalité. | Développement du sentiment d'adhésion et de cohésion sociale et participation à l'attractivité résidentielle. Lutte contre l'insalubrité et le mal-logement. Réponse aux problématiques d'ordre social (manque de logements abordables, monofonctionnalité de certaines zones, manque d'équipements, etc.). Contribution à la multifonctionnalité. Valorisation des équipements, et des ressources foncières de la Ville. Opportunités économiques. Risque de manque de main-d'œuvre du secteur de la construction. Risque de dégradation des équipements ou de perturbation de leur fonctionnement. Impact sur le coût du logement. | Meilleure communication et participation des riverains. Meilleure implication des citoyens dans leur espace de vie. | Augmentation de l'adaptation du bâti aux enjeux du futur (caractère reconvertible). Contribution importante aux efforts d'atténuation des changements climatiques. Développement de la résilience du territoire et de la population face aux aléas climatiques par une réduction de la vulnérabilité de la population. |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|----------|--|--|--|---|--|---|--|
| | 9 – Espaces publics : Une diversité d’usages à affirmer | <p>Augmentation de la résilience du territoire, des citoyens et du cadre de vie.</p> <p>Valorisation du rôle structurant et paysager du Canal sur le territoire communal et régional.</p> <p>Mise en valeur du patrimoine et de l’héritage culturel.</p> | Impacts positifs sur l’être humain. | Réduction du rôle de barrière urbaine du Canal. | <p>Meilleure multifonctionnalité de l’espace et de la diversité des espaces publics, leur attractivité et leur appropriation.</p> <p>Limitation de l’exclusion sociale de la zone du Canal.</p> <p>Développement d’un sentiment de dynamisme local contribuant ainsi à (ré)activer certains quartiers et en favoriser l’attractivité.</p> <p>Contribution à souligner l’identité du quartier avec un impact positif en termes d’adhésion.</p> <p>Limitation de la cohésion sociale.</p> | Augmentation de la participation citoyenne. | Meilleure adaptabilité du territoire face aux effets des changements climatiques. |
| | 10 – Patrimoine : Une richesse du bâti à préserver et exploiter | <p>Création d’un tissu urbain évolutif, durable, résilient et répondant aux enjeux contemporains.</p> <p>Réduction de l’intérêt et du respect des biens et monuments inscrits au patrimoine.</p> <p>Risque que la protection du patrimoine bâti contre les effets du changement climatique soit mise en avant au détriment de la préservation de ce dernier.</p> | <p>Réduction de l’insécurité subjective ressentie par les habitants en lien avec les biens inoccupés.</p> <p>Amélioration du bien-être des habitants.</p> <p>Réduction des consommations énergétiques et amélioration de la qualité de l’air ambiant.</p> <p>Risque que la qualité esthétique et paysagère des espaces publics soit mise en avant au détriment de la qualité des espaces verdurisés.</p> | <p>Contribution à un plus grand partage de l’espace public et à une éventuelle réduction de l’usage de la voiture (report modal).</p> <p>Risque que la qualité esthétique et paysagère des espaces publics soit mise en avant au détriment des revêtements pour modes actifs et de la sécurité des modes actifs.</p> <p>Risque de limiter l’accessibilité à certains lieux (HoReCa, équipements) suite à la réduction du stationnement.</p> <p>Risque de limiter l’accès de la clientèle motorisée.</p> | <p>Amélioration générale du cadre et de la qualité de vie.</p> <p>Participation à l’économie locale via la création d’emplois et l’augmentation de l’offre touristique.</p> <p>Contribution à une plus grande identité des quartiers et sentiment d’appartenance des habitants.</p> <p>Augmentation de l’attractivité et la fréquentation de quartiers.</p> <p>Renforcement de la convivialité des espaces publics et de la cohésion sociale.</p> <p>Renforcement de la mixité des fonctions via l’augmentation de l’offre en activités culturelles, logements et équipements.</p> <p>Développement de fonctions de loisir, de détente et didactique.</p> <p>Augmentation des disparités entre les quartiers, diminuant l’attractivité des zones qui ne bénéficieront pas d’actions de valorisation.</p> | Augmentation de la participation citoyenne. | Meilleure adaptation des biens classés et atténuation des risques liés au changement climatique. |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|--------------------------------|--|--|--|---|--|---|--|
| Une Ville ouverte et solidaire | 11 – Logement : Renforcer l’offre et l’accès à des logements abordables et diversifiés | <p>Contribution à un tissu urbain évolutif et durable qui répond aux besoins sociaux de la Ville.</p> <p>Amélioration de l’intégration paysagère des logements publics et réduction des incidences sur le patrimoine bâti (dégradation).</p> <p>Risque que l’offre future en logements ne corresponde plus aux besoins de la population (demande évolutive).</p> | <p>Réduction des consommations énergétiques et en eau des bâtiments concernés.</p> <p>Réduction des incidences négatives sur la propreté publique, les nuisances sonores. Impact positif sur la santé.</p> <p>Réduction des incidences négatives sur l’insécurité, l’attractivité de la rue/quartier.</p> <p>Risques d’artificialisation des sols.</p> | | <p>Augmentation de la disponibilité en logements, dont des sociaux.</p> <p>Amélioration de la qualité de vie.</p> <p>Participation à l’économie locale et régionale via une meilleure intégration des citoyens au marché du travail.</p> <p>Augmentation de la couverture d’équipements sociaux, ainsi que la mixité des fonctions des quartiers.</p> <p>Meilleur accueil et insertion sociale des PMR.</p> <p>Réduction des impacts de la crise énergétique sur les ménages les plus défavorisés.</p> <p>Coûts importants pour la Ville et la Région. Risques de diminuer la qualité du cadre de vie et de l’insertion des résidents si la création de logements ne respecte pas le contexte environnant.</p> | <p>Meilleures participation et compréhension des citoyens et augmentation de la transparence.</p> | <p>Participation à l’atteinte des objectifs de lutte contre les conséquences du changement climatique (atténuation et adaptation) via une meilleure performance énergétique des bâtiments.</p> |
| | 12 – Inclusivité : Promouvoir la diversité partout en Ville | <p>Mise en valeur du patrimoine.</p> | <p>Développement de la faune et de la flore et meilleure infiltration des eaux usées via la création d’espaces verdurisés.</p> <p>Impact positif sur les consommations énergétiques liées à la mobilité via les opportunités de report modal.</p> <p>Amélioration de la propreté publique (moins de dépôts clandestins).</p> <p>Diminution du sentiment d’insécurité ressenti par les usagers.</p> <p>Augmentation des nuisances sonores associées à la fréquentation des espaces publics.</p> | <p>Augmentation du report modal vers les mobilités douces.</p> <p>Risque que l’inclusivité et la sécurisation soient mises en avant au détriment d’un meilleur partage des espaces publics avec tous les modes et de cheminements continus.</p> | <p>Amélioration de la convivialité des espaces publics, de la qualité du cadre de vie, de l’attractivité et la cohésion sociale des quartiers.</p> <p>Subviens aux besoins basiques de la population (toilette, accès à l’eau et hygiène), dont les personnes en situation de précarité hydrique.</p> <p>Augmentation de la consommation des usagers dans les secteurs HoReCa, commercial et culturel et participation à l’économie locale.</p> <p>Coûts importants (consommation d’eau et entretien des nouvelles commodités sanitaires publiques).</p> | <p>Meilleure participation citoyenne et augmentation de la transparence.</p> | <p>Inscription dans le contexte d’adaptation au réchauffement climatique (accès à l’eau en période de sécheresse).</p> |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|---------------------|--|---|--|---|--|-------------|--|
| Une Ville qui bouge | 13 - Mobilités motorisées : Réduire la place de la voiture pour apaiser et sécuriser l'espace public | Amélioration de la résilience du territoire. | Réduction des nuisances (sonores et accidents de la route) associées aux véhicules individuels. Réduction locale des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques avec des impacts bénéfiques sur la santé. Contribution à la stratégie régionale « low emission mobility ». | Encouragement à un apaisement de la mobilité, en faveur d'un transfert modal vers les modes actifs et les transports publics. Réduction de la congestion. Meilleur partage de l'espace public avec un aménagement plus équitable entre les modes. Limitation de la pression induite par la suppression du stationnement en voirie. Développement d'une plus grande porosité des grandes barrières urbaines Risque de limiter l'accessibilité à certains lieux (HoReCa, équipements) suite à la réduction du stationnement. Risque de limiter l'accès de la clientèle motorisée. | Réduction de la dégradation du cadre de vie des citoyens associée aux véhicules individuels. Réduction des effets collatéraux sur les ménages et les entreprises liés à l'augmentation des prix des carburants (crise énergétique), diminuant la précarité des ménages et la concurrence des entreprises. Multiplication des fonctions de l'espace public. Amélioration du cadre de vie et de la réappropriation de l'espace public. Limitation de l'isolement de certains quartiers. | | Impacts bénéfiques en matière d'atténuation des changements climatiques. |
| | 14 – Modes de déplacements actifs : Un espace public confortable pour tous | Amélioration de la résilience du territoire. Opportunité de mettre en valeur des éléments du patrimoine bâti et paysager et de contribuer à leur préservation. | Meilleure sécurisation des usagers de la route via la limitation des conflits entre modes. Réduction des externalités environnementales (bruit, pollutions de l'air, gaz à effet de serre, etc.) du trafic routier responsable d'une dégradation de la santé. | Augmentation de l'attractivité des modes actifs, du transfert modal et d'une gestion plus harmonieuse des différents modes sur l'espace public. Développement de multimodalité. Risque de manque de continuité des cheminements pour modes actifs. Risque d'augmentation de la congestion. | Réduction de la dégradation du cadre de vie liée au trafic routier. Réduction des effets collatéraux sur les ménages et les entreprises liés à l'augmentation des prix des carburants (crise énergétique), diminuant la précarité des ménages et la concurrence des entreprises. Multiplication des fonctions de l'espace public. Amélioration du cadre de vie et de la réappropriation de l'espace public. Meilleure inclusivité. Augmentation de l'attraction touristique et contribution au développement économique à petite échelle. | | Impacts bénéfiques en matière d'atténuation des changements climatiques. |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|-------------------------------------|--|---|---|--|--|--|---|
| | 15 – Modes de déplacements collectifs et partagés : Des réseaux rapides et connectés | Amélioration de l'intégration urbanistique des dépôts/terminus dans les quartiers. | Réduction des externalités environnementales (bruit, pollutions de l'air et de l'eau, fragmentation des habitats, etc.) du trafic routier responsable d'une dégradation de la santé. | Développement de la multimodalité, du transfert modal. Limitation des problèmes de mobilité dans le futur pour les quartiers en évolution rapide et les sites en développement. Limitation de la saturation du stationnement dans l'espace public. | Réduction de la dégradation du cadre de vie et liée au trafic routier. Réduction des effets collatéraux sur les ménages et les entreprises liés à l'augmentation des prix des carburants (crise énergétique), diminuant la précarité des ménages et la concurrence des entreprises. | | Impacts bénéfiques en matière d'atténuation des changements climatiques. |
| Une Ville dynamique et intelligente | 16 – Économie circulaire : Vers un maillage économique intégré et efficient | Augmentation de l'emprise du chantier et impacts visuels associés. | Réduction des émissions de GES et meilleure qualité de l'air ambiant. Amélioration de la propreté publique. Diminution des nuisances associées aux collectes motorisées (consommation énergétique, pollution atmosphérique, nuisances sonores, etc.). Production d'une matière première de qualité (composts). Réduction des impacts des chantiers (qualité de l'air, faune et flore, sol, eaux, etc.). Diminution de la quantité d'énergie produite par l'incinérateur et des opportunités énergétiques qui pourraient y être associées. Risques de diminution de l'apport de biomasse dans les usines de biométhanisation, ainsi que de réduction de la productivité de ces usines. | Réduction des distances parcourues par le charroi de chantier, ce qui améliorera la gestion du trafic des marchandises. Augmentation de l'emprise du chantier et impacts sur la mobilité associés. | Meilleure mixité des fonctions au sein des quartiers. Création d'emplois. Renforcement des liens sociaux chez les habitants. Augmentation des coûts de la main-d'œuvre et d'entretien. Risques d'augmentation du prix de l'immobilier, ce qui renforcera les disparités sociétales. | Meilleure participation citoyenne. | Atténuation et meilleure adaptation du territoire face aux changements climatiques (contexte de ressources et matériaux limités). |
| | 17 – Technologie : Intégrer la technologie comme économie et outil de gestion | Formation d'un tissu urbain évolutif et durable qui répond aux besoins économiques et sociaux de la population. | Réduction des incidences négatives (nuisances sonores, dépôts clandestins, etc.) pouvant fortement impacter le bien-être des habitants. Réduction des consommations énergétiques liées à l'éclairage, tout en prenant en compte les enjeux de sécurité publique et en limitant les incidences sur les espèces nocturnes. Réduction des consommations d'eau, d'énergie et d'émissions de GES. Augmentation des consommations énergétiques (hubs technologiques, Espace Numérique d'Entreprise et Digital Twins). Augmentation des risques de cybercriminalité. | | Meilleure intégration des jeunes dans le monde du travail attendu à l'avenir. Anticipation d'une réduction du taux de chômage futur et maintien de l'économie locale et régionale. Amélioration du cadre de vie. Réduction des coûts associés à l'éclairage. Risque d'exclure une partie de la population n'ayant pas accès aux outils numériques. | Amélioration de la transparence, de la compréhension, et de l'attrait envers la participation citoyenne. | Efficacité dans les plans de lutte contre les changements climatiques (atténuation). |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|----------|--|--|--|--|---|-------------|--|
| | 18 – Activités productives : Pour une ville mixte | Densification du bâti. Augmentation de la résilience du territoire face à une éventuelle crise alimentaire. Risque de nuisances (impacts paysagers, sur le cadre bâti). | Impacts positifs sur les consommations énergétiques liées à la mobilité. Risque de nuisances (bruit, émissions de polluants dans l'air ambiant, sur la faune et la flore, etc.). | Opportunités de report modal pour le transport des marchandises (réduction des chaînes de production). Opportunités de report modal des travailleurs (réduction distances domicile-travail). | Meilleure mixité des fonctions au sein des quartiers. Participation à l'économie circulaire. Augmentation de l'attractivité des quartiers et la cohésion sociale entre habitants. Développement d'emplois et participation à l'économie locale et régionale. Diminution des surfaces de plancher pouvant être dédiées à la fonction de logements, aux bureaux et équipements. | | |
| | 19 – Commerce : Vers une offre exemplaire, diverse et mieux desservie | Meilleure préservation du cadre bâti et du patrimoine. Formation d'un environnement urbain évolutif, durable et résilient. | Impact positif sur les consommations énergétiques et sur la qualité de l'air ambiant (diminution des émissions de GES du trafic routier). Facilitation de la gestion des déchets des commerces et amélioration de la propreté publique. Risque de nuisances sonores et impact sur la propreté publique liés aux marchés et événements. | Meilleure gestion du trafic de marchandises dans le centre-ville, diminution de l'usage de la voiture (logistique douce) et encouragement à la multimodalité. Impact sur les flux de circulation actuels (augmentation du trafic à certains carrefours) et limitation des cheminements continus pour l'ensemble des modes. | Réduction des éventuelles faillites et pertes d'emplois associés des boutiques dépassées par la concurrence. Participation à l'économie locale et régionale via la création d'emplois. Stimulation de la consommation des riverains. Renforcement de l'attractivité et la convivialité des quartiers. Amélioration du cadre de vie et de la cohésion sociale entre voisins. Diminution des surfaces de plancher pouvant être dédiées à la fonction de logements, aux bureaux et équipements. | | |
| | 20 – Tourisme, dynamisme culturel et événementiel : Pour une Ville animée et hospitalière | Réduction des pressions exercées par le secteur touristique (diminution de la qualité patrimoniale, incidences). Mise en avant du patrimoine naturel et forestier. Valorisation du patrimoine bâti et naturel du quartier Léopold. | Réduction des pressions exercées par le secteur touristique (incidences acoustiques). Renforcement de la sécurité des personnes. Impact positif sur la santé mentale des riverains. Amélioration de la qualité de l'air (réduction des émissions de GES du trafic routier) et réduction des consommations énergétiques. Augmentation du taux d'espaces verdurisés et création du maillage vert impactent positivement la biodiversité, le microclimat (création d'îlots de fraîcheur) et la gestion des eaux. Diminution du sentiment d'insécurité éprouvé par certains usagers lié à la monofonctionnalité du quartier Léopold. Risques d'augmenter certaines nuisances (sonores, déchets, etc.) dans des quartiers actuellement peu fréquentés et calmes. | Risques de problèmes liés au stationnement. | Réduction des pressions exercées par le secteur touristique (dégradation des espaces publics). Augmentation de la fréquentation et l'attractivité pour de nouveaux quartiers. Développement de liens sociaux entre voisins. Renforcement de l'économie locale et régionale via la création d'emplois, l'augmentation des bénéfices réalisés par le secteur, etc. Amélioration du cadre de vie. Meilleure inclusion sociale des personnes en situation de handicap. Augmentation de la convivialité du quartier Léopold. | | Impacts bénéfiques en matière d'atténuation des changements climatiques. |

| Ambition | Mesure | Environnement urbain | Environnement | Mobilité | Socio-économie | Gouvernance | Climat |
|---------------------------------------|---|---|--|---|--|---|--|
| | 21 – Une vision territoriale de la vie nocturne | Planification plus durable de l'environnement urbain. Développement d'un tissu urbain évolutif, répondant aux exigences actuelles. | Augmentation d'insécurité pour les visiteurs nocturnes. Risques de nuisances pour la petite faune nocturne. | | Développement d'une certaine mixité des fonctions dans les quartiers. Participation au développement économique de la commune. Développement d'une plus grande offre en équipements culturels. Renforcement de l'identité des quartiers et la mixité culturelle. | Meilleure participation des citoyens et transparence. | |
| Une Ville exemplaire et participative | 22 – Exemplarité : Une ville avant-gardiste | Planification plus durable du cadre bâti. | Réduction du stress engendré par les citoyens. Encouragement à la réduction de l'empreinte carbone des foyers. Développement de projets, moins consommateurs en énergie (réduction des émissions de polluants associées). | Réduction de l'usage de la voiture. | Meilleure mixité des fonctions au sein des quartiers. Optimisation des budgets-temps des services communaux. Augmentation des disparités sociales entre les élèves des différentes écoles. | Augmentation de la transparence et participation citoyenne. Meilleure communication et plus grand accès à l'information. | Meilleure adaptation du cadre bâti aux effets du changement climatique via une atténuation des impacts négatifs en cas de crise. |
| | 23 – Participation : Les citoyens présents à toutes les étapes de décisions de la Ville | | Impacts positifs sur l'être humain. | | Meilleure visibilité des associations, qui devront consacrer moins de budget/temps à leur publicité au bénéfice de leurs diverses actions. Renforcement de la cohésion sociale et amélioration de la qualité de vie. | Meilleure compréhension de la gouvernance et augmentation de la transparence. | |
| Une Ville de proximité | 24 – Vers un réseau de services et d'équipements de proximité | Réduction de l'étalement urbain via la densification et la mutualisation de l'espace urbain. Contribution à la capacité d'évolution et d'adaptation du territoire sur le long terme. | Réduction de la consommation d'énergie (associée aux véhicules motorisés) et par conséquent, améliore la qualité de l'air et réduit les émissions de gaz à effet de serre. Développement du concept de circularité dans l'aménagement du territoire et à la réduction de la production de déchets de construction. | Réduction du recours aux véhicules motorisés (et le report vers les modes actifs) et de la congestion routière. Non-assurance de l'accès PMR et d'autres publics précarisés. | Développement de la couverture de services et d'équipements, assurant les besoins essentiels des habitants. Identification d'autres problématiques ponctuelles liées aux profils socio-économiques et socio-démographiques des habitants ou aux usagers spécifiques. Report du temps et des coûts (liés aux déplacements) à d'autres activités. Réduction des disparités sociales d'ordre géographique. Opportunités selon les équipements développés localement (santé, éducation, pratique du sport, recyclage, inclusivité, etc.). Meilleure multifonctionnalité et diversification de l'espace public, multipliant les lieux de rencontres et de cohésion sociale et luttant contre l'isolement des personnes fragilisées. Meilleure inclusion sociale. Amélioration du cadre et de la qualité de vie des citoyens. | Meilleure exemplarité des pouvoirs publics. Meilleure transparence des pouvoirs publics. Meilleure participation et adhésion citoyenne. | Impacts bénéfiques en matière d'atténuation des changements climatiques. |

4.2. Évaluation appropriée des incidences du plan d'actions

Au regard de l'Ordonnance relative à la Conservation de la Nature du 1er mars 2012, les incidences des différentes actions du projet de PCDD sont analysées en prenant en compte l'impact potentiel de l'action sur les zones protégées situées à proximité directe de cette dernière.

La nature du plan d'action implique des incidences potentielles sur les zones protégées suivantes :

- la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) I : la Forêt de Soignes et ses lisières, les domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe (BE1000001) ;
- la ZCS III : les zones boisées et zones humides de la vallée du Molenbeek dans le nord-ouest de la Région bruxelloise (BE1000003) ;
- la réserve naturelle : le vallon des enfants noyers (compris dans la ZSC I) ;
- la réserve naturelle : le vallon du Vuylbeek (compris dans la ZSC I) ;
- la réserve naturelle : la réserve du Moeraske.

Le lecteur intéressé se référera au RIE complet pour plus d'informations concernant les caractéristiques des zones protégées.

Les incidences des actions du PCDD sont presque essentiellement positives sur les zones protégées. Elles se situent principalement au niveau de l'ambition « Une Ville qui respire » et en particulier dans les objectifs stratégiques associés aux espaces verts, des îlots de chaleur, de la biodiversité, de l'agriculture, de la gestion de l'eau et du bruit. En résumé, ces actions :

- devraient contribuer à renforcer le maillage écologique régional et offrir de nouveaux habitats à la faune et la flore ;
- sont en faveur d'une amélioration de la connectivité des habitats et d'une réduction de la fragmentation du territoire, favorable aux espèces présentes dans les zones protégées ;
- sont susceptibles de limiter les perturbations chimiques des écosystèmes aquatiques ;
- permettront une meilleure infiltration des eaux pluviales avec un impact bénéfique sur la recharge des nappes de surface, et en particulier la masse d'eau souterraine des sables du bruxellien qui contribue à l'alimentation des masses d'eau de surface de la ZSC I ;
- avoir un impact positif sur la morphologie des espaces verts et des masses d'eau de surface ;
- pourraient aboutir à limiter la présence humaine dans certaines zones ;
- contribueront à limiter les nuisances associées au bruit et la pollution lumineuse ;
- favorisent des aménagements favorables à la faune et la flore.

Sans qu'une incidence négative directe ait pu être identifiée, il conviendra néanmoins de rester attentif à la présence et propagation des espèces exotiques envahissantes lors de la gestion des espaces verts et des masses d'eau de surface.

L'essentiel des actions du PCDD ne prenant pas place dans les zones protégées, seules deux actions sont caractérisées par une incidence positive et significative : les actions 5.1 et 6.3 de l'ambition « Une Ville qui respire », qui ont notamment pour cible les zones protégées. Aucune incidence négative significative n'a été identifiée.

Aucune mesure d'atténuation ou de compensation particulière n'est à prendre. Il convient néanmoins de rester attentif à la gestion des espèces exotiques envahissantes lors de la mise en œuvre du plan.

4.3. Adéquation avec les enjeux environnementaux

Dans l'ensemble, les 24 catégories (« fiches ») du PCDD ont des impacts très majoritairement positifs sur les enjeux environnementaux. Chaque enjeu est impacté par plusieurs catégories et que chaque enjeu fait l'objet de mesures ayant un impact positif fort (++)). Certains enjeux sont rencontrés transversalement dans le plan (planification durable, résilience, être humain et mixité des fonctions).

Si des enjeux sont confrontés à certains risques, ceux-ci sont généralement peu spécifiques et devraient être compensés par les opportunités rencontrées au niveau des autres catégories d'actions (préservation du patrimoine, bruit, qualité de l'air, gestion des déchets et partage de l'espace public).

La question de la disponibilité en logement est l'enjeu confronté au plus de risque au travers du PCDD. Ces risques sont liés à la protection des superficies agricoles dans les quartiers ruraux et le développement d'activités productives au sein d'îlots mixtes et le soutien au développement de commerces.

Il est néanmoins important de noter que la logique de production immobilière, et du développement urbain en général, devrait s'orienter vers la densification, limitant donc les emprises au sol nécessaires à la production de logement.

5. ANALYSE DES ALTERNATIVES ET JUSTIFICATION DU PROJET

5.1. Analyse des alternatives

5.1.1. ALTERNATIVE 0 : NON MISE EN ŒUVRE DU PCDD

L'alternative 0 implique que les enjeux environnementaux et sociétaux identifiés sont toujours de mises, de même que les objectifs régionaux de développement repris dans le PRDD.

Cette alternative implique que la commune ne se dote pas d'un outil de planification transversale et multisectorielle, qui aurait pour conséquence une moindre cohérence des actions mises en place à l'échelle de la commune et par conséquent une moindre efficacité.

Le manque de planification sur le long terme pourrait impliquer une moins bonne gestion des ressources humaines et des budgets communaux. L'absence des objectifs chiffrés ne permettrait par ailleurs plus à la commune d'identifier de manière précise les efforts à fournir en termes de développement.

Compte tenu de ces éléments, la non-mise en œuvre du plan n'est pas recommandée.

5.1.2. ALTERNATIVE 1 : AMBITIONS PLÉBISCITÉES

L'alternative 1 n'implique pas de changements dans le contenu du PCDD en lui-même, mais vise à le mettre en œuvre conformément aux résultats du processus de participation ayant été réalisé en amont du PCDD. L'ambition « Une Ville qui respire » représenterait 26% du budget et/ou effort pour la mise en œuvre, contre 12 à 14% pour les autres ambitions.

Cette alternative maximiserait les incidences positives sur les enjeux environnementaux rencontrés dans l'ambition « Une Ville qui respire ». Favorisant la participation citoyenne, l'alternative 1 contribuerait de manière directe à l'ambition « Une Ville exemplaire et participative ».

Les autres ambitions se verraient accorder des efforts relativement équilibrés entre eux dans la mesure où leurs résultats sont similaires. Ainsi, si la mise en œuvre du PCDD serait moins équilibrée en regard des enjeux environnementaux, aucun de ceux-ci ne se verrait totalement oublié.

Il s'agit tout de même de noter que l'ambition « Une Ville évolutive », la moins plébiscitée, comprend les objectifs stratégiques associés au développement urbain, aux espaces publics, au patrimoine et que les mesures associées à ces derniers sont des éléments transversaux au PCDD guidant les autres ambitions par le développement d'une vision territoriale.

Il peut être utile de rappeler également que les différentes ambitions n'ont pas rencontré les mêmes résultats dans chacun des quartiers de la Ville. Les problématiques ressenties à l'échelle des quartiers ne se rejoignent pas forcément à l'échelle de l'ensemble de la commune.

Il convient de rester vigilant quant au caractère représentatif de la réalisation de l'enquête en ligne. Le taux de participation des habitants de la commune s'élevait à 0,75% et 82% des participants habitaient la commune. Les moins de 25 ans sont sensiblement moins représentés. La possibilité que certains ménages n'aient pas pu participer (absence de connexion internet) doit également être prise en compte.

En conclusion, l'alternative 1 favorise la participation citoyenne, et oriente la mise en œuvre du PCDD en cohérence avec les désirs des citoyens. Elle permet de consacrer des moyens à l'ensemble des ambitions, et en particulier à « Une Ville qui respire ». Néanmoins, cette alternative :

- fait apparaître des problématiques quant à son niveau de représentation et au caractère potentiellement trop généraliste du résultat final à l'échelle communal ;
- risque de limiter la mise en œuvre des autres ambitions du PCDD pour lesquels le diagnostic a identifié des enjeux environnementaux importants ;
- implique la sous-représentation de l'ambition « Une Ville évolutive », qui contient des concepts transversaux à la mise en œuvre du PCDD.

Compte tenu de ces éléments, il semble plus judicieux d'utiliser l'enquête citoyenne comme un élément d'orientation qu'un paramètre clé de mise en œuvre, et de se concentrer sur les résultats à l'échelle des quartiers, plutôt qu'aux résultats agrégés à l'échelle communale.

5.1.3. ALTERNATIVE 2 : ACTIONS PRIORITAIRES

Le PCDD comprend de nombreuses actions (147 au total) et par conséquent la mobilisation de moyens humains et financiers importants. Le projet de PCDD, très ambitieux, comprend un risque de mise en œuvre partielle, ce qui impliquerait un retard de l'effet escompté des actions.

L'alternative 2 propose d'analyser un scénario de mise en œuvre des actions prioritaires du Plan, selon les autorités communales. La priorisation des actions a été réalisée au vu de l'ampleur des impacts environnementaux positifs qu'elles engendrent, afin d'optimiser l'impact du Plan et l'atteinte des objectifs fixés. L'efficacité de l'action à répondre aux enjeux de l'état initial de l'environnement, ainsi que les interactions entre mesures jouent également un rôle dans la priorisation des actions.

L'alternative a ainsi permis de sélectionner 54 actions prioritaires, soit la mise en œuvre d'à peu près un tiers du PCDD. La liste des actions prioritaires est reprise au sein du *tableau 7* du RIE complet, le lecteur intéressé s'y référera. Bien que le programme soit réduit, l'alternative 2 garderait un caractère transversal et multisectoriel des 7 ambitions et pourrait concentrer les efforts/budgets/ressources humaines avec une plus grande efficacité.

Le taux de mise en œuvre des actions de l'alternative 2 est le suivant : « Une Ville qui respire » 42% des actions sont conservées ; « Une Ville évolutive » 48% des actions sont conservées ; « Une Ville

ouverte et solidaire » 23% des actions sont conservées ; « Une Ville qui bouge » 41% des actions est conservée ; « Une Ville dynamique et intelligente » 24% des actions sont conservées ; « Une Ville exemplaire et participative » 27% des actions sont conservées ; « Une Ville de proximité » 75% des actions sont conservées.

Pour l'ambition « Une Ville ouverte et solidaire » ce taux est particulièrement réduit. La réduction significative du programme ne semble pas opportune dans la mesure où les enjeux liés à la disponibilité en logement constituaient déjà l'enjeu le moins rencontré par le projet de PCDD (voir point 4.4).

Par ailleurs, neuf objectifs stratégiques (n°2, 4, 7, 11 et 13 – « Une Ville qui respire » ; n°7 – « Une Ville évolutive ») ; n°2, 8 et 9 – « Une Ville dynamique et intelligente ») ne sont plus présents dans l'alternative 2 dans la mesure où aucune de leurs actions n'était prioritaire. Certains de ces objectifs sont pourtant des aspects importants du PCDD en regard de l'adaptation aux changements climatiques ou de la santé et de la qualité de vie des citoyens. La suppression de l'objectif relatif au réemploi des matériaux dans le secteur de la construction (« Une Ville dynamique et intelligente »), quant à lui, est un obstacle majeur à la concrétisation d'une économie circulaire. Dans cette même ambition, l'absence de soutien pour les commerces de proximité, du développement d'un tourisme durable et d'une vision territoriale de la vie nocturne serait également une limite importante de l'alternative 2.

De manière générale, si l'alternative 2 reste un plan transversal, la réduction du programme pourrait également limiter la réalisation des objectifs chiffrés à l'horizon 2030.

L'alternative 2 ne semble donc pas préférable au projet de PCDD car elle risque de limiter de manière significative les opportunités environnementales du plan, voire de ne pas répondre à certains enjeux importants, à minima en ce qui concerne le logement et l'économie circulaire.

Dans la mesure où le PCDD constitue un plan à l'horizon 2050, il semble adéquat que celui-ci soit ambitieux en termes de programmation. La mise en place d'une priorisation générale des mesures pourrait néanmoins en faciliter la mise en œuvre et l'efficacité.

5.1.4. ALTERNATIVE 3 : HORIZON DES OBJECTIFS CHIFFRÉS

L'alternative 3 ne modifie pas le contenu du projet de PCDD en termes de programmation, mais envisage des modifications relatives aux objectifs chiffrés. Au total, 39 objectifs chiffrés ont été établis dans le projet de PCDD avec, pour la plupart, un objectif de réalisation à l'horizon 2030. Seuls cinq d'entre eux ont un horizon de réalisation à 2050.

Le lecteur peut se référer au RIE complet pour l'évaluation des objectifs chiffrés (fiches d'analyse des incidences). Si une série d'objectifs devait être atteinte, cette analyse a également souligné que pour un certain nombre d'entre eux, l'atteinte de l'objectif à l'horizon 2030 ou 2050 nécessiterait un effort conséquent, tandis qu'il semble a priori non réalisable pour d'autres. L'alternative 3 vise donc à proposer de nouveaux horizons temporels pour l'atteinte de ces objectifs.

Ainsi, sur les 39 objectifs chiffrés compris dans le PCDD, 3 ont été estimés non atteignables, 9 potentiellement atteignables et 27 atteignables (cf. *Tableau 8* - RIE complet).

Les facteurs limitants l'atteinte des objectifs sont essentiellement liés :

- À la durée de mise en œuvre et l'ampleur de certains aménagements à réaliser ;
- Aux coûts de mise en œuvre potentiellement importants. Cet élément est d'autant plus problématique s'ils doivent tous être atteints d'ici 2030 ;
- Des incertitudes sur les marchés futurs et sur l'ampleur des actions à réaliser ;
- De l'importance de l'effort à fournir ;

Résumé non technique

- D'un manque de données concernant la situation actuelle, rendant complexe l'évaluation ;
- Des difficultés de mise en œuvre.

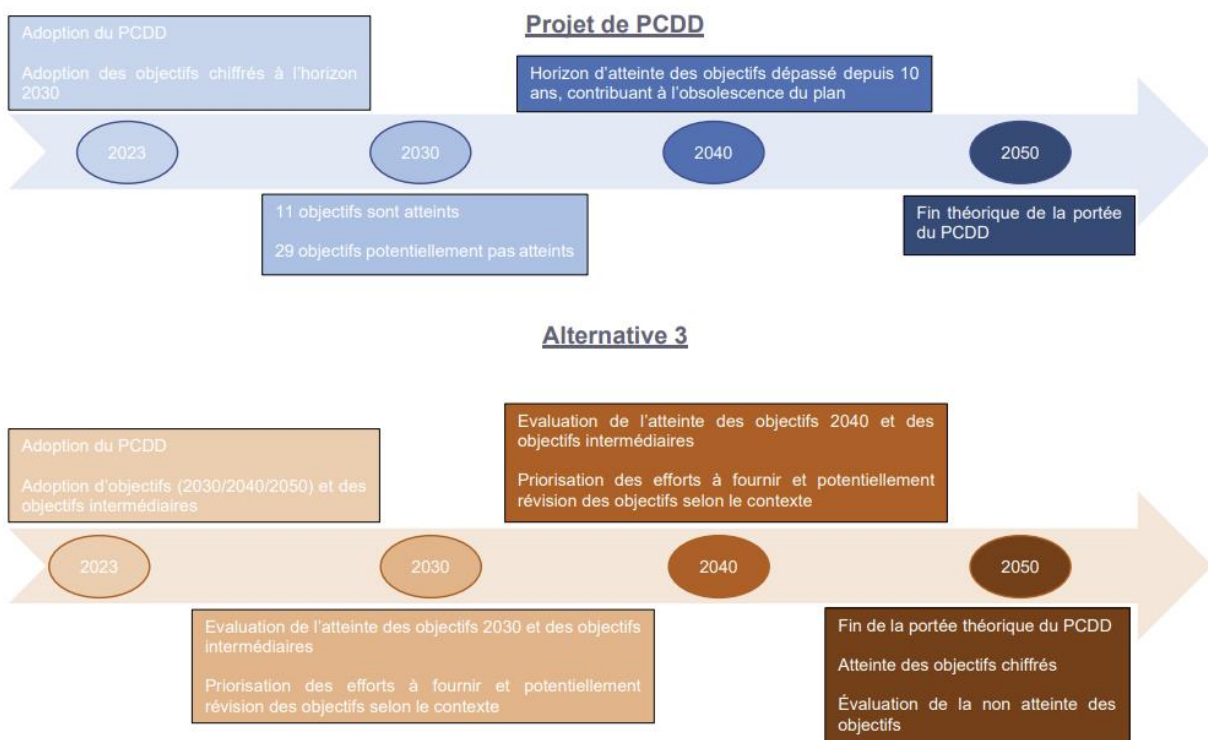
Un risque est que la non-atteinte des objectifs chiffrés à l'horizon 2030, ou encore 2050, porte atteinte à la pertinence du plan en tant qu'outils de planification à long terme. L'alternative 3 propose dès lors de revoir les horizons de certains des objectifs chiffrés du plan. Outre le retardement de l'horizon des huit objectifs chiffrés jugés potentiellement atteignables en 2030, il apparaîtrait intéressant de :

- supprimer les deux objectifs jugés inatteignables en raison du manque de données de la situation existante ne permettant pas de réaliser une évaluation a posteriori ;
- fixer des objectifs « intermédiaires » à l'horizon 2030 pour les 9 objectifs jugés potentiellement atteignables, qui permettraient d'esquisser la trajectoire visée, mais de reporter les objectifs ambitieux à une échéance plus atteignable, comme 2040 ou 2050 ;
- prévoir une évaluation à l'horizon 2030 et 2040 de l'atteinte des objectifs chiffrés, afin d'une part d'estimer les efforts restant à fournir et les prioriser et d'autre part d'éventuellement revoir les objectifs chiffrés et leur horizon selon l'évolution du contexte communal/régional.

L'alternative 3 permet que les objectifs chiffrés puissent rester des éléments d'orientation du plan durant toute sa portée théorique. Elle contribue également à ce que la Ville collecte des données n'étant pas encore en sa possession dans le cadre des objectifs potentiellement atteignables d'ici 2030. Outre l'amélioration des connaissances, cela diminuera les risques que le plan de ne se dote d'objectifs trop, ou trop peu, ambitieux en raison d'un manque d'information. Enfin, en introduisant un cadre d'évaluation, l'alternative 3 admet une révision du plan en cours de route favorisant son adaptabilité.

Compte tenu de ces éléments, il pourrait être intéressant de revoir le phasage des objectifs chiffrés du PCDD, afin de lui donner une plus grande souplesse et efficacité.

Le phasage du projet de PCDD est comparé ci-dessous avec le phasage de l'alternative 3.



5.2. Justification du projet de plan

L'analyse des alternatives souligne l'importance de la mise en œuvre du PCDD et de son programme d'actions transversal et multisectoriel afin de favoriser la cohérence du développement communal et l'efficacité des actions entreprises par la commune. La mise en œuvre du plan permettra de maximiser des bénéfices environnementaux et sociaux significatifs face aux enjeux du territoire.

Si la mise en œuvre d'un nombre plus réduit d'actions permettait de concentrer les efforts et budgets sur des enjeux à caractère prioritaire et favorisait l'atteinte d'objectifs spécifiques, cela présenterait le risque de limiter de manière significative les opportunités environnementales du plan, voire de ne pas répondre à certains enjeux importants, à minima en ce qui concerne le logement et l'économie circulaire. Il semble adéquat qu'un plan guidant le développement de la commune à l'horizon 2050 se dote d'un programme ambitieux, répondant à l'ensemble des enjeux environnementaux. Il pourrait néanmoins être opportun de mettre en place une priorisation générale des actions du PCDD.

En ce qui concerne la participation citoyenne, celle-ci permet d'orienter la mise en œuvre du PCDD en cohérence avec les désirs des citoyens à l'échelle communal, favorisant sa dimension participative, tout en conservant un caractère transversal. L'enquête en ligne doit néanmoins être questionnée dans sa dimension représentative et dans l'agrégation des résultats à l'échelle communale. Certaines actions qui encadrent le développement communal se voient par ailleurs peu plébiscitées malgré leur portée transversale au plan. Si l'enquête ne doit pas guider la mise en œuvre du PCDD de manière absolue, les résultats restent informatifs et peuvent contribuer à l'aide à la décision.

Enfin, vis-à-vis des objectifs chiffrés, si l'analyse souligne leur plus-value, il pourrait être adéquat de revoir leur principe de mise en œuvre et de phasage afin de ne pas limiter leurs bénéfices sur la planification à long terme et ne pas favoriser l'obsolescence du plan à l'horizon 2030

6. MESURES DE SUIVI ET POINTS DE VIGILANCE

6.1. Mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan et de ses incidences

Les différentes actions du PCDD ont fait l'objet de mesures complémentaires et correctrices dans le cadre de la rédaction du RIE. Les mesures complémentaires sont celles qui permettront soit de renforcer l'action dans son efficacité à atteindre son objectif ou celles qui permettent de favoriser les opportunités identifiées. A contrario, les mesures correctrices sont celles qui permettent d'éviter ou de réduire les risques encourus.

Le RIE a également dégagé des indicateurs de suivi pour les actions. Les indicateurs de suivi peuvent être de deux ordres : soit ils visent à suivre la bonne atteinte des objectifs, soit ils visent à vérifier que les risques identifiés ne deviennent pas effectifs.

Le lecteur peut se référer au RIE complet pour plus d'informations concernant les mesures correctrices et complémentaires, ainsi que les indicateurs de suivi identifiés pour les actions (*fiches d'analyse*).

6.2. Conclusions et points de vigilance

Le PCDD est un outil planologique qui se structure autour de deux grandes parties permettant dans un premier temps de comprendre les enjeux territoriaux et les objectifs qui en découlent pour dans un second temps proposer des solutions, sous la forme d'un plan d'actions.

Résumé non technique

Le programme d'actions s'articule autour de sept ambitions reprenant l'ensemble des thématiques pertinentes du développement communal. Ce programme est par ailleurs en adéquation avec une large diversité de plans à l'échelle communale, régionale et suprarégionale.

L'analyse met en évidence des incidences essentiellement positives du plan tout en mettant en lumière différents facteurs limitants nécessitant une certaine attention afin de ne pas limiter la portée du plan.

Le principal risque se situe au niveau de la compétition entre les différents usages et fonctions du territoire, et en particulier les aménagements environnementaux favorisant la résilience du territoire et le maintien de superficies non-imperméabilisées face à la nécessité de produire des logements abordables et la pression foncière, ou encore le développement d'activités commerciales et productives.

Il conviendra également de rester attentif à certaines nuisances pour les citoyens suite à la mise en œuvre de certains dispositifs ou aménagements. Les transitions à l'œuvre dans le domaine de la mobilité pourraient induire également certains risques en regard de la saturation du stationnement et de la congestion. Enfin, le développement qualitatif et paysager des espaces publics doit tenir compte des disparités sociales existantes afin de ne pas les accentuer.

Si d'autres risques de nature plus ponctuelle ont pu être identifiés, une série de mesures complémentaires et correctrices ont été identifiées afin d'en limiter la portée.

Certains éléments semblent finalement peu abordés par le plan dont les espèces exotiques envahissantes, la riothermie, l'adaptation du bâti en zone inondable ou les questions relatives à la consommation responsable et économe de l'eau ainsi que l'accessibilité et l'inclusivité des services de proximité.

Enfin, un point de vigilance consistera à ne pas délaisser le reste du territoire au profit des Nexus et de veiller à ce que l'ensemble du territoire profite des actions prévues au sein du PCDD.

Malgré ces éléments de vigilance, l'analyse souligne que le PCDD est en adéquation avec l'ensemble des enjeux environnementaux et sociétaux, dont les enjeux relatifs aux changements climatiques. Si la question du logement constitue l'enjeu le plus sensible, il est néanmoins important de noter que la logique de production immobilière, et du développement urbain en général, devrait s'orienter vers la densification, limitant donc les superficies nécessaires à la production de logement.

Il est également important de souligner que le PCDD comprend des éléments transversaux renforçant son caractère concret et sa portée, à l'image de l'utilisation d'outils contraignants, de l'amélioration des connaissances par une multitude de projets-pilotes, de l'exemplarité et de la participation.

L'évaluation appropriée des incidences souligne la faible interférence entre le PCDD et les zones protégées. Les incidences, généralement peu significatives, sont néanmoins positives dans la mesure où elles contribuent au renforcement du maillage écologique régional.

Les 4 alternatives envisagées dans le présent rapport ont justifié la programmation et la stratégie de mise en œuvre du PCDD, tout en recommandant de mettre en place une priorisation des mesures, de garder les résultats de l'enquête citoyenne en tant qu'outils d'aide à la décision ou encore de revoir le phasage temporel des objectifs chiffrés.