



SITE DU PLATEAU DU HEYSEL

**Projet de modification partielle du Plan
Régional d'Affectation du Sol**

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES 1/5

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

ARIES Consultant pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

CONTACT

heizel@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2023 perspective.brussels

SITE DU PLATEAU DU HEYSEL

Projet de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES 1/5



Table des matières

GLOSSAIRE TECHNIQUE.....	2
GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS.....	3
PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET DE PLAN	6
1. DESCRIPTION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES POURSUIVIS PAR LE PROJET DE RÉVISION DU PRAS	6
2. RÉSUMÉ DU CONTENU DU PROJET DE RÉVISION DU PRAS ET OBJECTIFS PERTINENTS EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	6
2.1. <i>Contenu du projet de modification partielle du PRAS.....</i>	<i>6</i>
2.2. <i>Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement</i>	<i>9</i>
PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE	13
1. MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE	13
2. RELEVÉ DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT	13
2.1. <i>Affectations actuelles du PRAS</i>	<i>13</i>
2.2. <i>Projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Heysel.....</i>	<i>14</i>
2.3. <i>Projet de Plan Particulier d'Affectation du Sol Heysel.....</i>	<i>15</i>
2.4. <i>Permis de lotir</i>	<i>16</i>
2.5. <i>Monuments et sites protégés.....</i>	<i>16</i>
2.6. <i>Liens et cohérence avec les autres plans et programmes existants et en cours d'élaboration</i>	<i>16</i>
3. RELEVÉ DE LA SITUATION EXISTANTE PAR THÉMATIQUE.....	28
3.1. <i>Population domaine socio-économique.....</i>	<i>28</i>
3.2. <i>Urbanisme, paysage, patrimoine et biens matériels.....</i>	<i>85</i>
3.3. <i>Mobilité.....</i>	<i>145</i>

GLOSSAIRE TECHNIQUE

Accessoire	Au sens du PRAS : Complémentaire de l'affectation principale et de superficie relative généralement faible
Alignement	Limite entre le domaine public et les propriétés privées
Centre commercial	Ensemble d'établissements de commerce (en ce compris leurs bureaux accessoires et locaux annexes), situés dans un même bâtiment et entre lesquels il existe un lien de droit ou de fait, notamment sur le plan financier, commercial ou matériel.
Commerce	Au sens du PRAS : Ensemble des locaux accessibles au public dans lesquels lui sont fournis des services ou dans lesquels lui sont vendus des biens meubles, y compris les bureaux accessoires et locaux annexes
Equipement d'intérêt collectif ou de service public	Au sens du PRAS : Construction ou installation qui est affectée à l'accomplissement d'une mission d'intérêt général ou public, notamment les services des pouvoirs locaux, les immeubles abritant les assemblées parlementaires et leurs services, les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux, de santé, de culte reconnus et de morale laïque. Sont également considérés comme l'équipement d'intérêt collectif ou de service public, les missions diplomatiques, les postes consulaires de carrière des Etats reconnus par la Belgique ainsi que les représentations des entités fédérées ou assimilées de ces Etats. Sont exclus les locaux de gestion ou d'administration des autres services publics.
Espace public	Ensemble ou partie d'ensemble non bâti formé(e) par des rues et des places, comprenant les voiries, les aires de parcage et les trottoirs, ainsi que les espaces verts non privatifs, situés sur le terrain public.
Immeuble	Au sens du PRAS : Sur une ou plusieurs parcelles cadastrales, ensemble des constructions et installations et de leurs abords, considéré comme un tout pour le certificat ou le permis d'urbanisme et dont l'entrée principale est généralement identifiée par une seule adresse de police
Natura2000	Réseau de sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne établis dans le cadre de la Directive 79/409/CEE "Oiseaux" et de la Directive 92/43/CEE "Habitats"
P/S	Rapport entre la surface de planchers et la superficie d'un terrain
Surface de plancher	Au sens du PRAS : Totalité des planchers mis à couvert et offrant une hauteur libre d'au moins 2,20 m dans tous les locaux, à l'exclusion des locaux situés sous le niveau du sol qui sont affectés au parcage, aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts.

Surface GLA	L'unité « GLA » (« Gross Lettable Area ») doit s'entendre comme la surface construite susceptible d'être mise en location. Il s'agit de la surface plancher totale dédiée à l'occupation et à l'usage exclusif du locataire, en ce compris tous les sous-sols, mezzanines et étages dont le locataire dispose de manière privative. Il s'agit de la surface commerciale utile sur base de laquelle le loyer est calculé. En cas de commerce, cette surface exclut les espaces dont les commerçants bénéficient collectivement tels que le parking, les allées ou encore les locaux qui accueillent les services techniques ou administratifs impliqués dans le fonctionnement des bâtiments.
Surface GFA	L'unité « GFA » (« Gross Floor Area ») doit s'entendre comme la surface brute totale des planchers à l'intérieur de l'enveloppe d'un immeuble, en ce compris les murs extérieurs, le toit exclu.
Voie de liaison	La voie prévue pour relier le parking C et l'avenue Impératrice Charlotte.

GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS

ADT	Agence de Développement Territorial
AGRBC	Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
AR	Arrêté royal
CE	Commission européenne
CELINE	Cellule interrégionale de l'environnement
CoBAT	Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire
CoBRACE	Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie
COV	Composé organique volatil
dB(A)	Décibel pondéré en acoustique à 40 dB au-dessus du seuil d'audibilité
DMS	Direction des Monuments et Sites
ECS	Eau Chaude Sanitaire
EH	Equivalent Habitant
GES	Gaz à effet de serre
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (Plan régional d'exécution spatiale)
Ha	Hectare
HAP	Hydrocarbure(s) Aromatique(s) Polycyclique(s)
HoReCa	Hôtellerie, Restauration, Cafés
HVAC	Installations de chauffage, ventilation et air conditionné (Heating, Ventilation and Air Conditioning)

IBDE	Intercommunale Bruxelloise de distribution et d'assainissement d'eau
IBGE	Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (également appelé « Bruxelles Environnement »)
IBSA	Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse
kteq. CO ₂	Kilotonne d'équivalent CO ₂
Lden	Indice d'intensité sonore (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))
LNC	Liseré de noyau commercial
NO	Monoxyde d'azote
NO ₂	Dioxyde d'azote
NO _x	Formes oxydées de l'azote (oxydes d'azote)
O ₃	Ozone
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economique
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONU	Organisation des Nations Unies
PAC	Pompe à chaleur
Pb	Plomb
PCI	Pouvoir Calorifique Inférieur
PCD	Plan Communal de Développement
PDI	Plan de Développement International
PEB	Palais des Expositions de Bruxelles
PGE	Plan régional de Gestion de l'eau
PM10	Particules en suspension dans l'air, d'un diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2.5	Particules en suspension dans l'air, d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres
POP	Polluants organiques persistants
POT	Périmètre d'observation territorial
PPAS	Plan Particulier d'Affectation du Sol
PRACE	Plan Régional Air-Climat-Energie
PRAS	Plan Régional d'Affectation du Sol
PRD	Plan Régional de Développement
PRDD	Plan Régional de Développement Durable
PRN	Plan Régional Nature
RBC	Région de Bruxelles-Capitale

RER	Réseau Express Régional
RIE	Rapport d'incidences environnementales
RCU	Règlement Communal d'Urbanisme
RRU	Règlement Régional d'Urbanisme
SBGE ¹	Société Bruxelloise de Gestion de l'Eau
SD	Schéma directeur
SIAMU	Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente
SIG	Système d'information géographique
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SO ₂	Dioxyde de soufre
STEP	Station d'épuration des eaux
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TC	Transports en commun
T.OP.	Territoriaal Ontwikkelingsprogramma
UE	Union européenne
ULB - IGEAT	Université libre de Bruxelles - Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire
UV	Ultraviolet
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied Rond Brussel
VUB	Vrije Universiteit Brussel
ZE	Zone d'équipement
ZFM	Zone de forte mixité
ZICHEE	Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement
ZIR	Zone d'Intérêt Régional
ZSPLA	Zone de sports et loisirs en plein air

¹ Rebaptisée Hydria par ordonnance du 24 décembre 2021

PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET DE PLAN

1. Description des objectifs stratégiques poursuivis par le projet de révision du PRAS

Le plateau du Heysel – avec ses 4,5 millions de visiteurs annuels – a été identifié comme une zone susceptible d'accueillir des équipements contribuant à l'amélioration du statut international de la Région bruxelloise.

Pour ces raisons, le Gouvernement bruxellois a décidé de développer un projet de grande envergure capable d'activer le potentiel attractif du site du Heysel.

En raison du caractère hétéroclite des fonctions présentes sur le plateau et des affectations du sol telles que prévues dans le PRAS en vigueur de 2001, ne permettant pas d'envisager un développement et un aménagement cohérents et à une échelle conforme aux ambitions régionales, le Gouvernement a décidé de modifier partiellement le PRAS à l'endroit du Heysel.

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) de la Région de Bruxelles-Capitale a été modifié en date du 2 mai 2013 (publié au Moniteur Belge le 29/11/2013 et le 06/12/2013) afin de permettre, entre autres, le développement du plateau du Heysel. L'arrêt du Conseil d'Etat du 7 décembre 2015 annule cet arrêté en ce qu'il concerne la zone d'intérêt régional (ZIR) n° 15 – Heysel (y compris la prescription urbanistique 18, en ce qu'elle concerne la ZIR n° 15 – Heysel précitée).

Suite à cet arrêt, le Gouvernement a procédé à la réfection de la partie de la modification du PRAS qui a été annulée. Pour ce faire, il a élaboré un projet de modification du PRAS et rédigé un rapport sur les incidences environnementales (RIE) de ce projet de modification suivant le prescrit de l'annexe C du CoBAT. Cette modification partielle du plan a été adoptée par le Gouvernement le 06/07/2017 (publié au Moniteur Belge le 17/07/2017 et le 03/08/2017).

Un arrêt du Conseil d'Etat du 6 mars 2020 a ensuite annulé, pour la seconde fois, la zone d'intérêt régional (ZIR) n° 15 – Heysel (y compris la prescription urbanistique 18, en ce qu'elle concerne la ZIR n° 15 – Heysel précitée).

Le Gouvernement entend à nouveau procéder à la réfection de la modification du PRAS qui a été annulée. Plus précisément, il souhaite confirmer, dans le projet de modification partielle du PRAS à adopter, la création de la ZIR n° 15. La partie de la prescription 18 qui concerne la ZIR n°15 n'est, par contre, plus retenue dans le présent projet de modification partielle du PRAS. Cet élément n'est donc pas analysé dans le RIE.

Le projet de modification partielle du PRAS inscrivant la ZIR n°15 et le RIE ont été soumis à l'enquête publique entre le 4 mars et le 2 mai 2022. L'enquête publique a permis à la population et aux instances d'émettre leurs avis sur le projet de plan.

Suite à la réception de ces avis, le Gouvernement a décidé de modifier le projet de plan pour en tenir compte. Le présent rapport d'incidences a donc été adapté, précisé et complété afin d'analyser les incidences environnementales du projet de plan modifié.

2. Résumé du contenu du projet de révision du PRAS et objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement

2.1. Contenu du projet de modification partielle du PRAS

Le Gouvernement souhaite placer une partie du plateau du Heysel en zone d'intérêt régional (ZIR), ce qui permet d'ouvrir la zone à une mixité des fonctions et de permettre son développement.

Le site du Heysel est aujourd'hui affecté en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public (ZE), en zone de parc (ZP) et en zone de sports et loisirs de plein air (ZSLPA). Le projet de modification du PRAS prévoit de créer une ZIR n°15 sur une partie du site dont le périmètre serait le suivant :

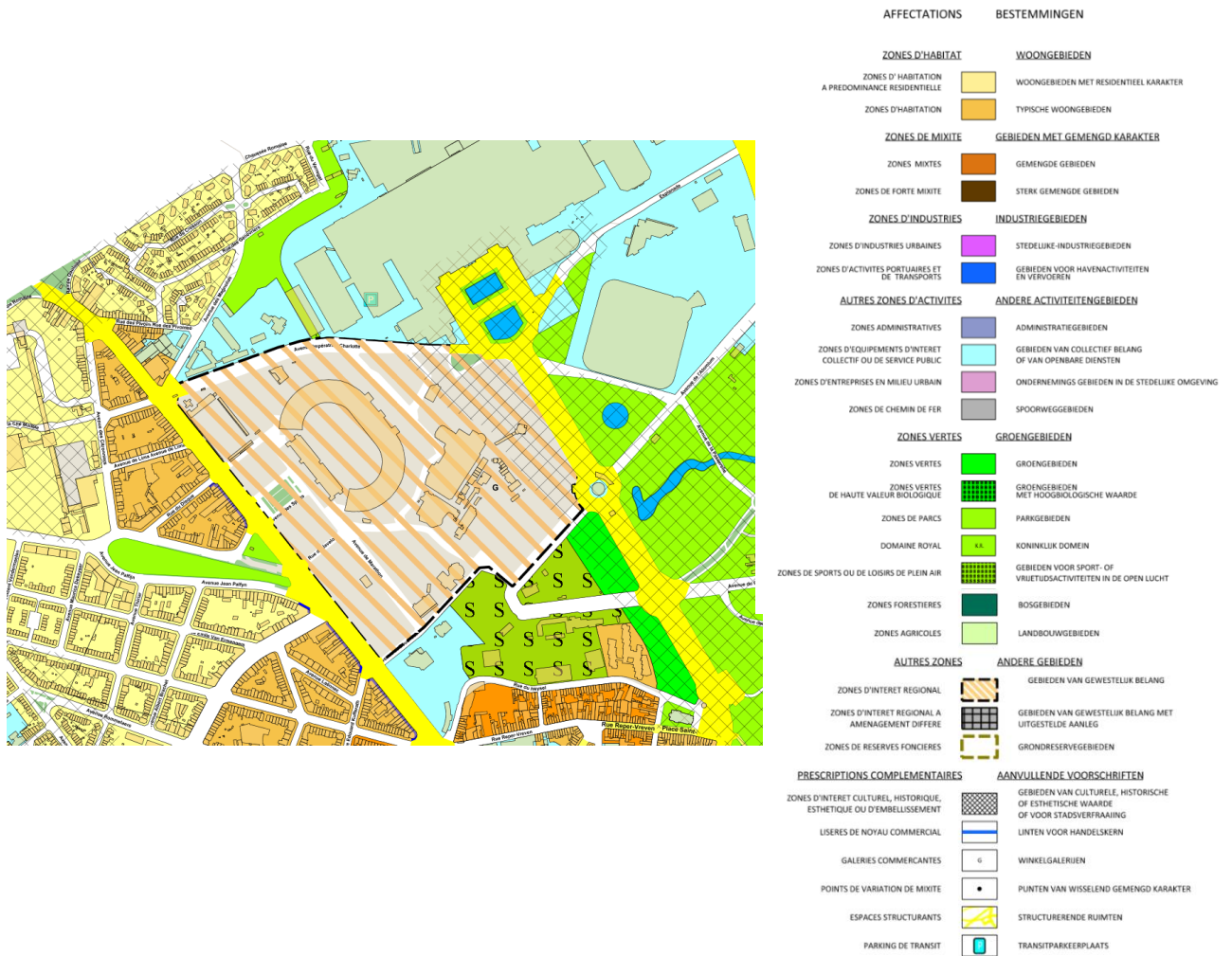


Figure 1 - Carte d'affectation du sol - projet de plan- ZIR 15 - Heysel

Le tableau qui suit indique l'affectation actuelle, l'affectation modifiée ainsi que la superficie de ces zones.

Surface (m ²)	Affectation actuelle	Affectations projetée
205.638	Zone d'équipement	ZIR
12.117	Zone de parc	ZIR
60.097	Zone de sport et loisirs de plein air	ZIR
61.899	Voirie	ZIR

Le programme prescrit par l'article 2 de l'Arrêté affectant la ZIR est le suivant :

" ZIR N° 15 - HEYSEL

§1. Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux logements, aux établissements hôteliers, aux bureaux et aux espaces verts. Elle contribue à une connexion écologique au Sud de la ZIR.

La surface affectée aux espaces verts est de minimum 7ha.

Des réservations pour les transports en commun, en ce compris le développement des infrastructures de trams et la réalisation d'une infrastructure de dépôt, doivent être prévues.

La composition urbaine de l'ensemble vise à recréer un quartier mixte et à augmenter la capacité piétonne et cyclable du site.

Le §2 confirme l'application de la prescription 18 du PRAS qui impose l'adoption d'un PPAS si le programme s'écarte de ce qui est autorisé en zone de forte mixité.

La présente modification partielle du plan régional d'affectation du sol se distingue de manière significative de la modification partielle du plan régional d'affectation du sol qui avait été adoptée par l'arrêté du 6 juillet 2017, annulé entre-temps par le Conseil d'Etat. Elle n'a ainsi, fondamentalement, plus vocation à constituer directement le fondement légal nécessaire à l'implantation et à l'autorisation de tout ou partie du grand projet de réurbanisation visé par le PRDD. Le projet de modification partielle du PRAS établit désormais une ZIR selon les principes originaux du PRAS et, partant, sans modification de la prescription 18, avec pour conséquence que son aménagement concret doit être arrêté par plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) établis selon les dispositions des articles 60 à 65 de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme [devenus les articles 43 à 50 du CoBAT], et qu'en l'absence de tels plans, seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme des zones concernées, après que ces actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

Le présent projet de modification du PRAS ne vise plus, d'une part, les volumes ou les seuils mentionnés dans la modification du 6 juillet 2017; d'autre part, il ne modifie plus l'article 18 de sorte que les actes et travaux ne pourront pas être autorisés dès lors qu'ils sont conformes au programme de la ZIR, encore faudra-t-il qu'ils soient conformes à un PPAS (et le cas échéant au PAD en cours d'élaboration) ou, à défaut, aux prescriptions beaucoup plus contraignantes des zones de forte mixité;

La présente modification partielle du PRAS poursuit, dès lors, à l'instar de la plupart des ZIR, le seul double objectif suivant : i) permettre la mise en œuvre, dès l'entrée en vigueur de la ZIR, et dans les strictes limites d'une zone de forte mixité, certaines ambitions poursuivies par le PRDD définissant la vision stratégique du Gouvernement bruxellois pour le territoire régional et pour le plateau du Heysel en particulier et ii) d'autre part, permettre, le cas échéant, l'établissement d'un PPAS en vue, le cas échéant, d'une mise en œuvre plus complète du programme de la ZIR inspirée notamment des hypothèses plus conséquentes et ambitieuses du projet NEO, dont les paramètres définitifs et les aménagements consécutifs seront analysés, évalués, actualisés et arrêtés s'il échet au moment de l'établissement de la planification ad hoc qui, en l'espèce, est une condition *sine qua non* de leur réalisation.

Il n'en demeure pas moins que l'ambition du Gouvernement inscrite dans le PRDD fait partie des hypothèses d'urbanisation connues et plausibles dans le périmètre de la ZIR 15. Le RIE le prend donc en considération dans toute la mesure du possible.

Le RIE analyse non seulement les incidences des prévisions d'une ZIR sans PPAS, mais également, à titre d'hypothèse possible de concrétisation de l'ambition du Gouvernement, la programmation plus précise envisagée dans le PRDD, que le RIE prend en considération à titre de scénario « maximum » de développement en termes d'incidences.

2.2. Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement

2.2.1. Le Plan de Prévention et de Lutte contre le Bruit et les Vibrations en Milieu urbain

Le plan « Prévention et lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale » a été adopté le 28 février 2019.

Ce plan reprend la stratégie, les enjeux, les objectifs et les mesures que le Gouvernement va entreprendre pendant 5 ans. Ce plan est impératif pour toutes les entités administratives dépendantes de la Région.

Il vise à réduire les effets du bruit sur la santé, permettre à chacun d'avoir accès au calme et maintenir l'attractivité de la ville. L'objectif est donc de confirmer le droit des citoyens à jouir d'un environnement sain. Les accents donnés au plan se présentent en 45 mesures.

Le projet de modification du PRAS n'est pas directement concerné par le plan bruit. Néanmoins, la question du bruit est importante dans la mesure où cette modification vise à permettre la création d'un nouveau quartier mixte et dont l'activité sera intense. Les projets qui verront le jour dans cette zone devront étudier les meilleures solutions pour faire cohabiter les logements avec des fonctions plus bruyantes, notamment le transport et les équipements de grande envergure.

Le projet de modification du PRAS ne présente pas de contradiction avec le plan bruit. La mixité des fonctions envisagée implique néanmoins que la question du bruit soit systématiquement étudiée dans les plans d'urbanisme et dans les projets.

2.2.2. Le Plan Régional Air-Climat-Energie

Suite à l'adoption en 2013 du Code bruxellois Air Climat Energie (CoBRACE), le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a développé un Plan Régional Air-Climat-Energie qui a été adopté le 2 juin 2016.

L'objectif de ce plan est d'améliorer les conditions environnementales dans lesquelles vivent les Bruxellois. La qualité du cadre de vie a en effet un impact avéré sur la santé des citoyens.

Concrètement, le plan mentionne 64 mesures afin d'atteindre l'objectif susmentionné. Celles-ci s'articulent autour de 10 axes :

1. Bâtiments

Dans cet axe, les mesures visent essentiellement à rendre plus efficace la réglementation, à inciter les investisseurs privés à améliorer la qualité environnementale de leurs projets, via notamment l'innovation et, pour les pouvoirs publics, à viser l'exemplarité en la matière. Enfin certaines mesures vont dans le sens de la communication, de l'accompagnement et de la formation.

2. Transports

Les mesures visées ciblent particulièrement à rationaliser l'usage des véhicules individuels, à favoriser les modes de transport collectifs et actifs notamment via la sensibilisation. Les outils fiscaux permettant de

favoriser les véhicules peu polluants sont également évoqués ainsi que le renforcement de l'adoption et la mise en œuvre des Plans de déplacement.

3. Sources d'énergie renouvelables

Les mesures visées ciblent notamment à établir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables, à mobiliser les ressources destinées à les mettre en œuvre et à développer le partage de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

4. Economie

Les mesures abordées se consacrent au développement d'un programme d'économie circulaire, à l'intégration des bonnes pratiques environnementales au sein des entreprises, à l'adaptation du cadre réglementaire des entreprises et à stimuler la durabilité de l'entreprise.

5. Planification urbaine

Cet axe a pour principales volontés de minimiser les impacts sur l'air, le climat et l'énergie des principaux investissements bruxellois et d'optimiser la manière dont les exigences environnementales et énergétiques sont intégrées dans la planification urbaine.

6. Modes de consommation et usage de produits

Les mesures visent la promotion des produits durables et le renforcement de l'exemplarité des pouvoirs publics à ce sujet.

7. Adaptation aux changements climatiques

Cet axe vise avant tout l'adaptation des infrastructures existantes et des modes de gestion existants des espaces verts aux changements climatiques.

8. Surveillance de la qualité de l'air

Les mesures de ce point concernent principalement le suivi de la qualité de l'air extérieure et intérieure, la sensibilisation du grand public et la révision des plans d'actions à court terme en cas de pic.

9. Mécanismes de participation aux objectifs climatiques

Cet axe se positionne sur des échelles différentes. D'une part l'échelle bruxelloise puisqu'il vise à assurer la gestion permanente du fonds Climat bruxellois et, d'autre part, à l'échelle internationale puisqu'il souhaite également contribuer au soutien financier des pays en développement, et investir dans des mécanismes de flexibilité et de coopération.

10. Dimension sociale

Cet axe a pour objectif de limiter l'impact des politiques énergétiques sur les personnes précarisées et, le cas échéant, fournir une aide sociale pour ces personnes.

Le projet de modification du PRAS n'a pas d'interaction directe avec le PRACE. Néanmoins, les impacts indirects du projet de PRAS sur la qualité de l'air et le climat seront analysés plus particulièrement dans les chapitres suivants du RIE.

2.2.3. Le Plan de Gestion des Ressources et des Déchets 2018-2023

Le plan de Gestion des Ressources et des Déchets a été adopté en deuxième lecture le 22 novembre 2018. Il concerne tous les déchets solides produits en Région bruxelloise par les ménages, les commerces, les industries et toute autre activité économique.

Les objectifs généraux du PGRD sont les suivants :

- ancrer une transformation des pratiques de consommation plus durables et plus circulaires ;
- maximiser la préservation et la valorisation de la matière, si possible localement ;
- entraîner le secteur économique de l'offre dans la pratique circulaire.

Le projet de modification du PRAS vise à permettre le développement d'un programme conséquent via, notamment, des démolitions. Il y a donc un enjeu, au stade projet, concernant la valorisation des matériaux de construction. Le projet permet l'implantation de nouvelles fonctions (notamment le logement, le bureau, l'activité hôtelière et le commerce) qui peuvent intégrer les principes de l'économie circulaire. Ces éléments sont considérés dans la suite du rapport (chapitre déchets).

2.2.4. Le Plan de Gestion de l'Eau

Le développement du Plan de gestion de l'Eau au sein de chaque district hydrographique est la mise en œuvre d'une disposition de la Directive 2000/60/CE, transcrit dans l'Ordonnance de la RBC de novembre 2006. Le Plan de Gestion de l'Eau a été révisé et la deuxième version du PGE (2016-2021) a été approuvée le 26 janvier 2017.

Ce document vise à atteindre les objectifs environnementaux fixés aux niveaux européen et bruxellois, tels que prescrits dans les deux textes législatifs précités. La finalité du PGE bruxellois est de minimiser l'impact des pressions humaines sur les écosystèmes aquatiques et ce, à travers la prévention et la réduction de la pollution, la promotion d'une utilisation durable de l'eau, la protection de l'environnement, l'amélioration de l'état des écosystèmes aquatiques, ainsi que l'atténuation des effets des inondations.

Les 8 axes développés dans le PGE 2016-2021 sont les suivants :

1. *Assurer la gestion qualitative des masses d'eau de surface, des masses d'eau souterraine et des zones protégées ;*
2. *Gérer quantitativement les eaux de surface et les eaux souterraines ;*
3. *Appliquer le principe de récupération des coûts des services liés à l'utilisation de l'eau ;*
4. *Promouvoir une utilisation durable de l'eau ;*
5. *Prévenir et gérer les risques d'inondation ;*
6. *Réintégrer l'eau dans le cadre de vie ;*
7. *Encadrer la production d'énergie renouvelable à partir de l'eau et du sous-sol ;*
8. *Contribuer à la mise en œuvre d'une politique de l'eau coordonnée et participer aux échanges de connaissances*

L'urbanisation de nouvelles zones du PRAS a un lien direct avec la gestion de l'eau sur ces zones. De même, le réaménagement du site du Heysel impliquera des changements en matière de taux d'imperméabilisation et de gestion de l'eau sur ce site. Cette problématique est étudiée dans la suite du RIE.

Les modifications d'affectation du sol prévues par le projet de plan auront potentiellement des interactions avec la mise en œuvre du plan pluie et le plan de gestion de l'eau. Pour cette raison, une attention particulière sera portée à cette problématique dans les chapitres suivants du RIE dans l'analyse des impacts du projet de plan sur le milieu naturel.

2.2.5. Les maillages bleu et vert

Les maillages bleu et vert sont inscrits dans le PRDD. L'enjeu des maillages vert et bleu consiste notamment à relier les espaces verts/cours d'eau entre eux afin de créer des continuités vertes et d'offrir ainsi au citoyen, où qu'il se trouve en ville, des espaces de vie et de déplacement qui allient à la fois convivialité et sécurité. Il s'agit également de garantir la protection de la biodiversité et des qualités écologiques des sites naturels et semi-naturels, en veillant à leur conservation et à leur mise en réseau.

L'affectation du sol est un critère qui influence la réalisation des maillages vert et bleu.

Les impacts des modifications apportées par le projet de modification du PRAS sont analysés au sein du chapitre traitant des thématiques « biodiversités » et « sols et eau ».

2.2.6. Le Plan Régional Nature

Le Plan régional nature (PRN) est un outil instauré par l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature.

Cette ordonnance mentionne les éléments suivants le concernant : « *Le plan régional nature est un document d'orientation, de programmation et d'intégration de la politique de conservation de la nature en Région de Bruxelles-Capitale. Il détermine les lignes directrices à suivre à court, moyen et long termes, lors de la prise de décision par le Gouvernement, l'administration régionale, les organismes d'intérêt public, les personnes privées chargées d'une mission de service public et, dans les matières d'intérêt régional, les communes. Le plan est établi tous les cinq ans. Il reste d'application tant qu'il n'a pas été modifié, remplacé ou abrogé.* »

Le plan est principalement structuré autour d'objectifs repris ci-dessous :

1. Améliorer l'accès des Bruxellois à la nature ;
2. Consolider le maillage vert régional ;
3. Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets ;
4. Etendre et renforcer la gestion écologique des espaces verts ;
5. Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain ;
6. Sensibiliser et mobiliser les Bruxellois en faveur de la nature et de la biodiversité ;
7. Améliorer la gouvernance en matière de nature.

Chacun de ces objectifs fait l'objet de mesures qui disposent d'un degré de priorité allant de 1 à 3. En tout, 27 mesures favorisant la nature et son développement sont proposées dans le projet de plan.

Le projet de modification du PRAS prend en considération le Plan Régional Nature. Il intègre en effet un espace vert de grande dimension et participe dès lors directement aux objectifs 1, 2, 3. Le développement du site devra ultérieurement tenir compte des autres objectifs qui concernent plus spécifiquement les projets et non l'affectation du sol.

PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

1. Méthodologie générale

La partie 2 comprend les points suivants :

- **Relevé de la situation existante de droit** qui fait état de la situation planologique dans le périmètre mais également des éventuels sites et monuments protégés. Les liens et cohérences avec les autres plans et programmes pertinents couvrant la zone sont examinés. Le cadre réglementaire spécifique à chaque domaine de l'environnement est quant à lui repris au point suivant.
- **Relevé de la situation existante par thématique** qui comprend :
 - La méthodologie spécifique à la réalisation de la situation existante par thématique
 - La situation de droit pour la thématique visée
 - Le relevé de la situation existante de fait
 - Une conclusion et analyse Atouts-faiblesses-Opportunités-Menaces (AFOM)
- **Evolution probable du périmètre** concerné à situation planologique inchangée est présentée succinctement. L'alternative « zéro » est analysée au sein de la partie 3 : Mise en évidence des incidences environnementales
- **Relevé de la situation prévisible** reprenant les projets en cours de développement ou potentiels dans le périmètre du projet de ZIR et à proximité de cette dernière

2. Relevé de la situation existante de droit

2.1. Affectations actuelles du PRAS



Figure 2 - Site du Heysel - Affectation du sol PRAS

LEGENDE	LEGENDE
Généralités	Algemeen
Réseau viaire	Wegennet
Limite régionale	Gewestgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Eau	Water
Affectations	Bestemmingen
Zones d'habitat	Woongebieden
Zones d'habitation à prédominance résidentielle	Woongebieden met residentieel karakter
Zones d'habitations	Typische woongebieden
Zones mixtes	Gebieden met gemengd karakter
Zones mixtes	Gemengde gebieden
Autres zones d'activités	Andere activiteitengebieden
Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public	Gebieden van voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten
Zones vertes	Groengebieden
Zones vertes	Groengebieden
Zones de parc	Parkgebieden
Zones de sport ou de loisirs de plein air	Gebieden voor sport - of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht
Autres zones	Andere gebieden
Zones d'intérêt régional	Gebieden van gewestelijk belang
Prescriptions complémentaires	Aanvullende voorschriften
Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement	Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing
Liserés de noyau commercial	Linten voor handelskern
Galeries commerçantes	Winkelgalerijen
Espaces structurants	Structurerende ruimte
Parking de transit	Transitparkeerplaats
Limite de zone modifiée	Gewijzigde gebiedsgrens

Le site est principalement affecté en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il est également affecté en zone de sport ou de loisirs de plein air, en zone de parc et en zone verte. Il est couvert partiellement par une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement.

L'ancien site de Bruparck est marqué d'un « G » (galerie commerçante). Le PRAS précise donc que les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés en priorité aux commerces.

Le boulevard du Centenaire, l'avenue Houba de Strooper et la Place de Belgique, situés en bordure de périmètre, sont repris comme espaces structurants.

Une surimpression indiquant la localisation approximative d'un parking de transit est aussi présente en bordure nord du périmètre (au Nord de l'avenue Impératrice Charlotte, sur le site de Brussels Expo).

2.2. Projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Heysel

Un Plan d'Aménagement Directeur est actuellement en cours de réalisation sur le plateau du Heysel. L'arrêté ministériel du 7 juin 2019 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un tel plan pour la zone « Heysel » a été publié le **14 juin 2019**.

Le périmètre de ce plan est le suivant :

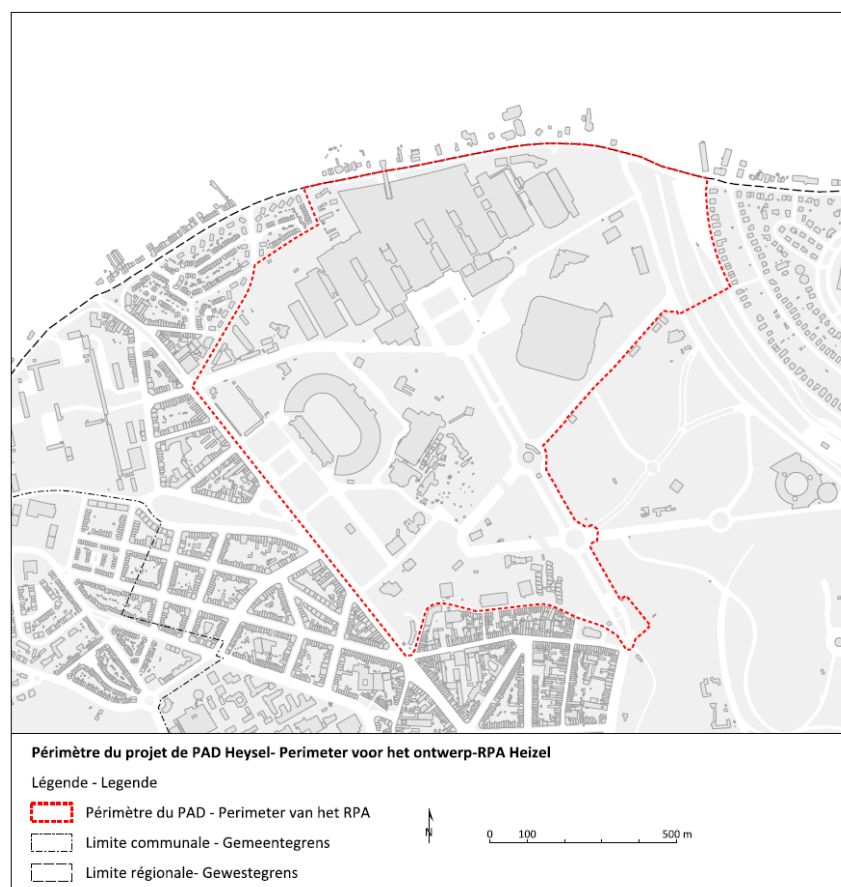


Figure 3: Délimitation du périmètre du PAD (MB 14/06/2019)

On remarque que le PAD inclut entièrement le périmètre du projet de ZIR.

Dans le périmètre qu'il couvre, un PAD abroge les dispositions réglementaires des autres plans qui lui sont contraires : dispositions réglementaires du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS), des règlements d'urbanisme, des plans régionaux et communaux de mobilité et des permis de lotir en vigueur.

Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) détermine :

- les affectations (habitat, commerces, bureaux, etc.) et les superficies qui doivent leur être dédiées ;
- la trame générale des espaces publics (structuration des voiries, espaces publics, paysage) ;
- les caractéristiques des constructions ;
- la protection du patrimoine ;
- l'organisation de la mobilité et du stationnement.

Le PAD comporte trois volets :

- **Le volet informatif** explique ce qu'est un PAD, quels sont ses objectifs ;
- **Le volet stratégique** indique les grands principes, les lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre considéré ;
- **Le volet réglementaire** reprend les éléments fondamentaux qui doivent être réglementés et qui s'imposent tant aux particuliers qu'aux autorités publiques.

Au stade de rédaction du présent RIE, les ambitions programmatiques précises du PAD ne sont pas encore connues.

2.3. Projet de Plan Particulier d'Affectation du Sol Heysel

En 2014, un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est pris pour l'élaboration du PPAS « Heysel » (publié le 26 août 2014 / Numac : 2014031622). Le demandeur et auteur du PPAS est la Ville de Bruxelles.

Le périmètre de ce projet de PPAS couvre 12 îlots, soit une superficie totale de 92,6 ha.



Figure 4 : périmètre du PPAS Heysel

Plus précisément, le périmètre du PPAS est délimité par :

- Au nord, par l'avenue des Magnolias, la rue des Genévriers, du Verregat, la chaussée Romaine ;
- A l'est, par les avenues de Meysse, de Madrid, de Miramar, l'Esplanade et le boulevard du Centenaire ;
- Au sud, par la rue du Heysel ;
- A l'ouest, par les avenues Houba-de Strooper, Impératrice Charlotte et des Magnolias.

Dans le cas de ce PPAS, le Conseil Communal avait estimé, par arrêté du 06.10.14, que le plan était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Un RIE a dès lors été entamé dans le cadre de cette procédure afin d'analyser quelles peuvent être les incidences positives et négatives des options du PPAS dans tous les domaines prévus par le CoBAT.

La procédure est aujourd'hui caduque suite à l'annulation de la modification du PRAS portant sur la ZIR 15².

2.4. Permis de lotir

Aucun permis de lotir n'est compris dans le périmètre de la ZIR.

2.5. Monuments et sites protégés

On retrouve les éléments suivants dans les environs de la zone modifiée :

2.5.1. Site classé

- Parc d'Osseghem - Bruxelles - Date arrêté définitif : 16/10/1975

2.5.2. Site inscrit sur la liste de sauvegarde

- Square Palfyn – Bruxelles - Date arrêté définitif : 17/09/1998
- Parc Sobiesky et le Jardin colonial - Avenue Jean Sobieski – Bruxelles - Date arrêté définitif : 11/06/1998

2.5.3. Monument classé

- La Maison Moureau - Avenue Adrien Bayet, 11 - Bruxelles – Date arrêté définitif : 6/07/2006

2.6. Liens et cohérence avec les autres plans et programmes existants et en cours d'élaboration

2.6.1. Cohérence au regard du PRDD approuvé par le gouvernement

Le PRDD a été approuvé définitivement le 12 juillet 2018, celui-ci définit la vision du Gouvernement bruxellois à l'horizon 2040. Le Gouvernement régional entend ainsi répondre aux nouveaux défis auxquels la Région est confrontée :

- Le défi de l'essor démographique
- Le défi de l'emploi, de la formation et de l'enseignement

² Suite à l'adoption de la présente modification du PRAS, la Ville de Bruxelles pourra décider de la réalisation d'un nouveau PPAS couvrant le périmètre de la ZIR, en application de la prescription n°18 du PRAS.

- Le défi environnemental
- Le défi de la lutte contre la pauvreté et la dualisation de la ville
- Le défi de l'internationalisation
- Le défi de la mobilité

Le projet de modification du PRAS rencontre l'ensemble des défis identifiés puisque la création d'une ZIR permet potentiellement :

- La création de logements sur le plateau du Heysel et contribuer à la production de logement nécessaire pour répondre à l'essor démographique ;
- La création de fonctions nécessitant un nombre important d'emplois et, potentiellement, d'emplois peu qualifiés, ce qui rencontre particulièrement les besoins régionaux ;
- la réalisation d'un projet dense et compact qui pourra se faire sur base des standards d'un quartier de haute qualité environnementale.
- La lutte contre la pauvreté est rencontrée par la création d'un nombre important d'emplois. La cohabitation des personnes d'horizons différents est possible et encouragée par le programme proposé et l'attractivité qu'il va générer pour tous.
- La possibilité de créer un équipement de dimension nationale dans un site emblématique comme le Heysel est un moyen efficace pour participer à la réponse du défi de l'internationalisation. Dans l'hypothèse de l'élaboration d'un PPAS, la création d'un pôle commercial de dimension métropolitaine vient renforcer cette ambition.
- La mobilité : le développement d'un programme mixte sur un nœud de transport public existant et en développement est un atout qui permet la densification en limitant l'usage de la voiture dans les déplacements.

Le PRDD voit pour le site du Heysel un pôle de développement prioritaire (incluant la ZIR et le site des Palais des expositions).

Un pôle muni :

- d'infrastructures de congrès, dont une infrastructure de 50.000 m² pour accueillir des congrès de plus de 5000 personnes;
- d'une salle de spectacles à vocation internationale tant en termes de capacité (15.000 places) que de qualité de programmation. Cette salle de spectacle, installée dans le Palais 12 du Parc des Expositions, a été inaugurée le 13 septembre 2013 ;
- d'infrastructures culturelles, - expositions, musées, et autres -, conçues comme fers de lance de la promotion internationale de la ville;
- d'infrastructures commerciales de haut niveau ou marquant le caractère spécifique de Bruxelles et de ses quartiers ;

Conclusion :

Le projet de modification du PRAS est cohérent avec le PRDD.

2.6.2. Cohérence au regard des intentions exprimées dans l'accord de gouvernement 2019-2024

La Déclaration de politique régionale (DPR) introduit les principales mesures et politiques qui seront mises en place pendant la législature régionale. Ces mesures et politiques poursuivent 3 axes principaux :

1. Garantir les conditions de vie conformes à la dignité humaine ;
2. Inscrire son développement économique et social dans une transition environnementale ;

3. Renforcer l'identité de la Région et les services qu'elle propose ;

Au niveau territorial, le Gouvernement souhaite assurer une opérationnalisation soutenue des projets situés sur les terrains pour lesquels elle dispose de la maîtrise foncière : Usquare, Mediapark, Josaphat, Delta.

Le Gouvernement souhaite également accompagner le développement du plateau du Heysel, propriété de la Ville de Bruxelles.

Pour renforcer le caractère international de Bruxelles, le Gouvernement soutiendra la venue de conventions internationales permettant d'accroître la visibilité de Bruxelles. A ce titre, le développement d'un centre de convention répondant aux standards internationaux est soutenu sur le plateau du Heysel.

Le Gouvernement confirme également le prolongement des lignes de trams 3 et 9 vers le plateau du Heysel.

Enfin, la Déclaration politique mentionne également la volonté d'accroître le parc de logements publics via la construction de nouveaux biens mais également la rénovation du bâti existant. L'objectif est de disposer de 15% de logements à finalité sociale sur l'ensemble du territoire régional répartis de manière équilibrée.

Conclusion : Le projet de modification du PRAS pour le plateau du Heysel s'inscrit donc dans les objectifs de la Déclaration de Politique Régionale.

2.6.3. Cohérence au regard des intentions exprimées dans l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles 2018-2024

L'accord de majorité introduit les principales mesures et politiques qui seront mises en place pendant la législature communale. Ces mesures et politiques poursuivent 6 axes principaux :

- Une Ville de proximité ;
- Une Ville qui respire ;
- Une Ville co-construite ;
- Une Ville dynamique ;
- Une Ville ouverte et solidaire ;
- Une Ville exemplaire au service des citoyens.

Concernant le plateau du Heysel, l'accord prévoit :

- un parc sportif ;
- un centre commercial permettant de créer des milliers d'emplois directs et indirects ;
- au moins 750 logements ;
- une offre de loisirs adaptée ;
- augmenter les espaces verts présents sur le plateau (sept hectares en plus) ;
- un nouveau centre de congrès ;
- des équipements collectifs (école, maison de repos, crèches).

En matière de mobilité, l'accord prévoit que la Ville veillera à ce que :

- aucune voirie d'accès routier souterrain ou à ciel ouvert ne soit construite dans le parc d'Osseghem Laeken
- la Région travaille à ce qu'une partie de l'autoroute A12, qui pénètre sur le territoire de la Ville de Bruxelles, devienne un boulevard urbain.

Enfin, l'accord prévoit que les aménagements du projet NEO soient totalement neutres et même améliorent la situation actuelle d'un point de vue hydrique, grâce à des infrastructures et des aménagements de rétention d'eau ou d'infiltration des eaux dans la nappe.

Conclusion : Le projet de modification du PRAS pour le plateau du Heysel s'inscrit donc dans les objectifs de l'accord de majorité.

2.6.4. Cohérence par rapport aux objectifs de développement régionaux développés dans le plan régional de mobilité 2020-2030

Le plan régional de mobilité, approuvé le 5 mars 2020, est un plan stratégique et réglementaire qui sert de cadre aux autorités régionales et communales en matière de mobilité. Ce plan est une actualisation du plan IRIS 2, approuvé en septembre 2010.

Le plan définit les **grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité**. Il a pour objectif d'**améliorer le cadre de vie des Bruxellois**, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'articule autour de six ambitions majeures :

- Influencer sur la demande globale de déplacements ;
- Viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle ;
- Assurer un développement de services intégrés pour l'utilisateur ;
- Garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces ;
- Optimiser la logistique urbaine ;
- Mener une politique volontariste de stationnement.

Avec ce plan, le Gouvernement bruxellois veut réduire l'utilisation générale de la voiture personnelle de 24% d'ici 2030, diminuer de 34% le trafic de transit, quadrupler l'utilisation du vélo, rendre aux Bruxellois 130.000 m² d'espace public et mettre en place une cinquantaine de quartiers apaisés.

Conclusion :

Le projet de PRAS s'inscrit globalement dans les orientations du plan Good move. Le projet de PRAS entend densifier une zone bien desservie en transport en commun, ce qui est de nature à favoriser l'usage des transports en commun par rapport à la voiture. Le projet de modification partielle du PRAS permet également le développement de diverses fonctions sur le plateau. Une ville mixte et de proximité limite également la longueur des déplacements et le recours à l'automobile.

2.6.5. Cohérence par rapport aux objectifs de développement régionaux développés dans le Plan de Développement International (PDI)

Le Plan de Développement International (PDI) a été présenté en octobre 2007. Il a pour objectif général de faire rayonner Bruxelles au-delà de ses frontières et de susciter la fierté des Bruxellois.

Afin de renforcer la fonction de capitale belge et européenne de Bruxelles, le PDI identifie des zones stratégiques, parmi lesquelles figure le plateau du Heysel.

Le plateau du Heysel est un des sites bruxellois les plus connus à l'étranger. Il accueille le Parc des Expositions, construit à l'occasion des Expositions Universelles de 1935 et 1958. On y trouve aussi l'Atomium, l'un des symboles de Bruxelles. Il est bien desservi par les transports en commun bruxellois et facile d'accès depuis l'étranger (avion, train, réseau autoroutier...).

Le plateau du Heysel a donc été identifié comme le plus à même d'accueillir un certain nombre de grands équipements nécessaires pour assurer le rayonnement international de Bruxelles, à savoir un nouveau centre de congrès d'envergure internationale, une salle de spectacles de 15.000 places³ et un centre commercial d'envergure nationale qui devra tenir compte des activités récréatives présentes sur le site. Il s'agit donc notamment d'implanter une infrastructure de congrès au-delà de la capacité actuelle de Square (Mont des Arts). Ce secteur a été jugé prioritaire pour Bruxelles, en raison de son potentiel de création d'emplois directs qualifiés et non qualifiés et des nombreuses retombées indirectes positives (tourisme et services annexes).

Le développement de la Zone Stratégique prévu par le PDI comprend :

- Un centre de congrès de grande envergure
- Un grand centre commercial
- Une salle de spectacle

Conclusion :

Le projet de modification du PRAS prévoit d'autoriser, sur le site du Heysel, du commerce, du logement, des équipements, des établissements hôteliers et des espaces verts et la ZIR rend possible l'installation d'équipements à dimension internationale sur le site tels que ceux prévus par le PDI.

Le projet de modification du PRAS respecte ces objectifs et s'inscrit dans la ligne des développements prévus par le PDI pour le site du Heysel.

2.6.6. Cohérence par rapport aux objectifs du PCDD de la Ville de Bruxelles

La Ville de Bruxelles est actuellement en train d'élaborer un nouveau PCDD. Ce plan a pour but de répondre aux défis actuels et futurs posés à la Ville de Bruxelles. Il s'inscrit dans le programme de politique générale 2018-2024 (voir supra).

Le PCD de la ville de Bruxelles actuellement en vigueur, date de 2005 et poursuit trois objectifs majeurs :

- la revitalisation de l'habitat ;
- le soutien à un développement économique intégré ;
- la promotion d'un environnement durable.

En ce qui concerne le plateau du Heysel, l'objectif défini par les lignes de force du PCD est de revaloriser le site du Heysel de manière globale.

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

Conclusion :

Le projet de modification du PRAS s'inscrit dans la ligne des projets de réaménagement du site du Heysel de la Ville de Bruxelles. Le schéma directeur a été réalisé et approuvé par la Ville de Bruxelles et le Gouvernement bruxellois. Le projet de modification du PRAS s'inscrit donc dans la continuité de la volonté communale et régionale de développer le plateau du Heysel.

³ La salle a été réalisée et mise en œuvre (Palais 12).

2.6.7. Liens avec d'autres plans en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale

2.6.7.1. Het Vlaams Strategisch Gebied Rond Brussel (VSGB) et son Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP)

Le schéma de structure d'aménagement de la Flandre-Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) prévoit la délimitation de la zone urbaine flamande autour de Bruxelles : Het Vlaams Strategisch Gebied Rond Brussel (VSGB).

Un Plan régional d'exécution spatiale (GRUP : Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) a été établi et comprend la délimitation des zones flamandes stratégiques autour de Bruxelles et des zones attenantes d'espaces ouverts. Des propositions de développements et prescriptions urbanistiques pour les zones nécessitant une modification d'affectation existante sont énoncées. Ce plan a été approuvé en décembre 2011 par le Gouvernement flamand.

Le plan d'exécution spatiale couvre les communes de Asse, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Halle, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Sint-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem et Zemst. Le plan regroupe ces communes en 3 grandes zones :

- le « grand Zaventem »
- le Sud du Canal
- Zellik-Grand Bigard



Figure 5 : Localisation des trois zones de la VSGB concernées par le plan d'exécution spatiale régional⁴

4 Source : http://www.briobrusseel.be/assets/vlaamserand/vsgb/vsgbhoofdrapport_kaart10.pdf

Pour chacune de ces zones, le plan d'exécution spatiale traduit la vision définie dans la phase de concertation préalable. Cette vision se base sur les principes suivants :

- Les atouts de la VSGB sont valorisés dans un nombre limité de sites stratégiques.
- Le maintien du réseau d'espace ouvert
- La reconversion de l'espace occupé
- L'accessibilité en transports en commun

Le parking C Heysel situé en Région flamande au nord des Palais des Expositions est inclus dans la zone « grand Zaventem » (cluster 1) (cf. p 307-309 Toelichtingsnota GRUP VSGB). Les développements souhaités pour cette zone sont les suivants :

Il s'agit de permettre un renouveau économique autour de l'aéroport et d'y attirer les quartiers généraux et sièges internationaux, tout en revalorisant les zones d'implantation des entreprises.

D'autre part, il est également prévu de renforcer l'habitat, les équipements et le commerce autour de la ville de Vilvoorde. Le projet Uplace/Broeklin situé en zone de reconversion du site Machelen Vilvoorde fait partie de ces développements (projet mixte prévoyant des commerces et ateliers, des PME, des bureaux, des activités de loisirs et HoReCa, des équipements culturels).

Enfin, les espaces ouverts sont valorisés.

L'accent est mis également sur les transports publics et les modes de transport doux en tant que mesures contre la saturation automobile dans la zone. (cf. p 287, titre 4.2.1. Toelichtingsnota GRUP VSGB).

Dans le GRUP, une zone à prescription particulière a été définie sur Grimbergen. Cette dernière appartient à la catégorie d'affectation « activité ». En effet, elle est destinée à la fois à une zone mixte d'habitations, commerces, horeca, logements touristiques, entreprises, bureaux et services. Il est également possible d'y prévoir des équipements d'intérêt collectif et de service public, des équipements socio-culturels et récréatifs et des zones d'espaces verts.

Par contre, les activités suivantes n'y sont pas autorisées :

- Les commerces de détail de grande envergure ;
- Les entreprises de traitement des déchets ;
- Les entreprises dont l'échelle et l'ampleur spatiale ne sont pas compatibles avec l'environnement.

Enfin, les prescriptions prévoient le maintien des capacités des parkings dans la zone pour les activités existantes sur le plateau du Heysel.



Figure 6 : Périmètre de la zone à prescription particulière de Grimbergen, extrait du GRUP de la VSGB- Plan n°6

La modification du PRAS envisagée sur le plateau du Heysel n'est pas directement concernée par le VSGB. Néanmoins, la proximité de la limite régionale et la nature du programme envisagé sur le plateau du Heysel impliqueront des interactions, générées par le cumul des projets et des programmes envisagés de part et d'autre de la frontière régionale. Des synergies et des concurrences existent entre ceux-ci : projets commerciaux et de loisirs, projet d'infrastructures de transport.

A. Conclusion :

Les modifications d'affectation envisagées par le projet de modification du PRAS ne sont pas contradictoires avec les développements prévus par le GRUP du VSGB. Néanmoins, les interactions entre les programmes nécessitent des concertations entre les Régions bruxelloise et flamande.

2.6.7.2. Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen

Au nord du plateau du Heysel se trouve la commune de Grimbergen et plus spécifiquement la localité de Strombeek. Le « Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen » a été adopté par le Conseil communal le 23 décembre 2010. Il a ensuite été approuvé par la députation de la Province du Brabant Flamand en date du 27 janvier 2011 et publié au Moniteur belge dans son édition du 4 mars 2011.

Deux zones majeures sont soulignées dans les lignes de force du plan : le quartier Treft et le noyau urbain de Strombeek.

Le « Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen » prône notamment la restructuration de la chaussée Romaine avec le développement d'équipements et de services publics en parallèle, le développement d'un quartier Treft mixte logements/équipements avec une zone clairement définie pour les entreprises le long de la Boechoutlaan (A12) et, enfin, la création d'un cadre vert le long des grands axes.

Pour ce qui est du centre de Strombeek, la volonté communale est de créer un centre mieux défini car, aujourd'hui, le centre se structure en deux parties.

La commune de Grimbergen voit dans le parking C une bonne localisation pour faire un projet d'envergure régionale multifonctionnel : des bureaux, des entreprises, des fonctions socio-culturelles, ... La volonté est aussi de promouvoir le parking C comme nœud de transport public.

Conclusion :

Le projet de modification partielle du PRAS n'entre pas en contradiction avec le Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen.

2.6.7.3. Ruimtelijk Structuurplan van Wemmel - 23.12.10

La commune de Wemmel dispose également d'un "Ruimtelijk Structuurplan" qui vise à définir les grands objectifs d'aménagement au sein de la commune.

Wemmel se caractérise par un noyau compact mais pouvant encore être densifié le long de la périphérie urbaine de Bruxelles. Cette densification risque toutefois de se faire aux dépens des espaces verts présents. Il convient donc de veiller tout particulièrement à maintenir ces espaces ouverts environnants.

Seule une petite portion de la commune est située à proximité de la zone d'étude. A cet endroit, l'objectif principal du "Ruimtelijk Structuurplan" est surtout de maintenir des constructions urbaines du village principal de Wemmel. Le but est d'y stimuler également une densification maîtrisée, avec des connexions aux liaisons naturelles le long des terres-pleins du Ring 0 et de sa zone tampon.

Conclusion :

Le projet de modification partielle du PRAS n'entre pas en contradiction avec le Ruimtelijk Structuurplan van Grimbergen.

2.6.7.4. Territoriaal Ontwikkelingsprogramma (T.OP) Noordrand

Le T.OP Noordrand est un plan de développement territorial établi par le département Omgeving Vlaanderen, en partenariat avec perspective.brussels, la Province du Brabant flamand et l'OVAM. Il s'applique à une région de la périphérie nord de Bruxelles, englobant certaines parties des communes de Vilvorde, Machelen, Zaventem, Grimbergen, Bruxelles (Neder-Over-Hembeek, Haren), Evere et Schaerbeek. Cette zone est délimitée par le pont Van Praet et le Boulevard Lambermont au Sud et par la E40 au Sud-Est. Le T.OP propose deux approches. Une première composée de quatre politiques principales, valables pour l'ensemble du territoire du Noordrand et une deuxième, comportant quatre approches, propres à quatre régions d'importance stratégique.

A. Quatre stratégies principales

A.1. Greffer le développement urbain sur un réseau de mobilité stratifié

Le T.OP constate que les possibilités de développement d'un lieu sont corrélées à sa desserte. En conséquence, les zones de croissances démographiques seront canalisées au sein de nœuds appartenant au réseau de mobilité. Le développement de ces nœuds dépend de leur importance et de leur rôle.

Le T.OP avance différents moyens de développement urbain qui s'expriment par :

- La création d'offres de logements et de services de bases (écoles, piscines...)
- La mise à disposition d'espaces pour des activités économiques variées.
- La promotion des piétons, des cyclistes et des transports en commun devant les véhicules particuliers (STOP-Principe) comme condition de croissance.

A.2. Utiliser les espaces ouverts comme moteur de développement urbain

L'urbanisation et la croissance démographique mettent habituellement les espaces ouverts sous pression. Le T.OP vise à utiliser ceux-ci comme moteur de développement urbain afin de renforcer la résilience du Noordrand et d'y garantir une bonne qualité de vie.

A.3. Trouver un équilibre entre le développement urbain et le Ring R0/aéroport.

Le Noordrand vit actuellement une période d'importante croissance démographique, entraînant son urbanisation. Dans ce contexte, le T.OP établit clairement les zones autour du Ring R0 et de l'aéroport de Bruxelles-National offrant un environnement sain et viable pour des logements. Des directives ressortent de cette classification. D'une part, les zones de nuisances importantes seront évitées comme terrain pour les nouveaux projets de développement résidentiel. D'autre part, les gestionnaires de concentrations résidentielles actuellement présentes sur des zones affectées par le Ring R0 et l'aéroport seront tenus de limiter les sources de nuisances sonores, vibratoires, polluantes, etc.

A.4. Dynamiser les espaces sous-exploités

De nombreux espaces du Noordrand sont encore sous-exploités, ce qui affecte la qualité de vie et le sentiment de sécurité. C'est pourquoi, le T.OP vise à augmenter le rendement spatial du Noordrand en mettant en place des stratégies de densification adaptées à chaque parcelle.

B. Concernant le plateau du Heysel en particulier

Les événements internationaux du plateau du Heysel seront pris en compte pour le développement de la mobilité de la ville et des espaces ouverts.

Le T.OP veut améliorer l'image des différentes infrastructures (salle d'exposition, de concert, stade de football...) présentes au sein du plateau du Heysel. Pour ce faire, le plan de développement vise à sortir le Heysel de son isolement en aménageant ses abords à l'aide d'un ambitieux projet résidentiel, du projet NEO et de la création d'un nouveau stade⁵. Différents plans de mobilités (trains, métro, transports en communs, vélo) sont également étudiés afin d'améliorer son accessibilité.

Conclusion :

Le projet de modification du PRAS est donc cohérent avec les ambitions développées dans le T. OP.

2.6.7.5. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

L'objectif du Plan de politique spatiale de Flandre (2018) est de transformer l'espace de la Flandre pour 2050, en faisant une meilleure utilisation de l'espace existant et en préservant un maximum l'espace ouvert. Il propose une vision de la Flandre en 2050 comme région internationale forte, avec une bonne qualité de vie, où tout le monde peut se déplacer de manière durable, où la biodiversité et la production alimentaire sont assurées et que l'espace est apte à être stable et solide face au climat.

Au rythme actuel d'occupation du territoire par l'urbanisation, la Flandre risque de se retrouver sans espaces non bâtis dans les prochaines décennies. Dans ce contexte un objectif stratégique principal du plan est d'éviter l'occupation d'espaces supplémentaires.

Le plan a également l'ambition de générer une transformation sociale via l'aménagement du territoire, sur base de 5 piliers qui font partie de la vision de 2050 :

- Une Flandre intégrée dans l'espace économique urbain européen et dans ses réseaux énergétiques, afin de rester compétitive à niveau international ;
- Une diversité d'environnements dans les villes et villages, permettant une bonne qualité de vie ;
- Plus de lieux de vie et de travail proches des nœuds de transport en commun ou des infrastructures cyclistes, et concentration des équipements, de manière à ce que les personnes puissent s'organiser pour leurs déplacements quotidiens ;
- Un espace ouvert robuste qui offre un avenir sécurisé en termes de production alimentaire et biodiversité ;

⁵ Le projet de nouveau stade sur le parking C est depuis abandonné.

- Un fin maillage vert et bleu sur les espaces ouverts qui rend le territoire résistant au climat et plus habitable.

Le plan signale enfin dans ses objectifs stratégiques de faire du réaménagement du territoire un moteur de coopération entre différents acteurs (citoyens, institutions, autorités, entreprises, etc.).

Le plan décline les objectifs précités sous forme d'un ensemble de principes et lignes directrices pour leur mise en œuvre.

Conclusion :

Le projet de modification partielle du PRAS n'entre pas en contradiction avec le Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

2.6.7.6. Plan « Start »

Le « Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio » (plan d'action stratégique pour la reconversion et l'emploi dans la région de l'aéroport) a été établi fin 2004 par le Gouvernement flamand, en tant que plan d'action et d'emploi pour l'aéroport de Zaventem. Il fait suite à la baisse d'activité de Zaventem liée au déplacement du centre de distribution de DHL à Leipzig, à la crise de l'aviation qui a suivi les événements du 11 septembre 2001 et à la faillite de la Sabena.

Objectifs

L'aéroport de Zaventem est un des principaux moteurs de l'économie flamande. Le but de ce plan est donc de développer à long terme la région de l'aéroport en mettant l'accent sur les intérêts des résidents locaux, des travailleurs et des employeurs. Le plan Start se concentre essentiellement sur les secteurs de la mobilité, de l'industrie et de l'emploi.

Amélioration de la mobilité

Un des objectifs du plan Start vise à faciliter l'accessibilité à l'aéroport tant par voiture, que par vélo, bus et train, en améliorant l'infrastructure routière et la liaison par transports en commun. Dans cette optique, 13 lignes de bus supplémentaires ont été créées par De Lijn, ainsi qu'un bus de nuit. De plus, les lignes de train reliant l'aéroport ont été accélérées.

Un des éléments importants de l'amélioration de l'accessibilité à l'aéroport concerne le Ring 0 (R0). Le plan Start prévoit en ce qui concerne le R0 :

- Optimalisation du R0 – zone Zaventem :

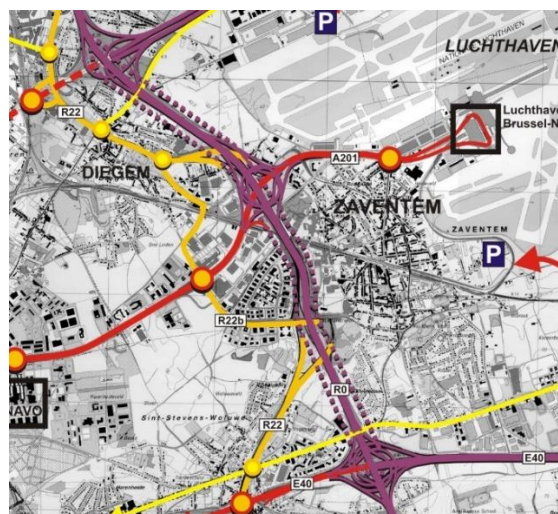


Figure 7 : R0 - Zone Zaventem (Plan Start)

- Optimisation du R0 – partie nord :

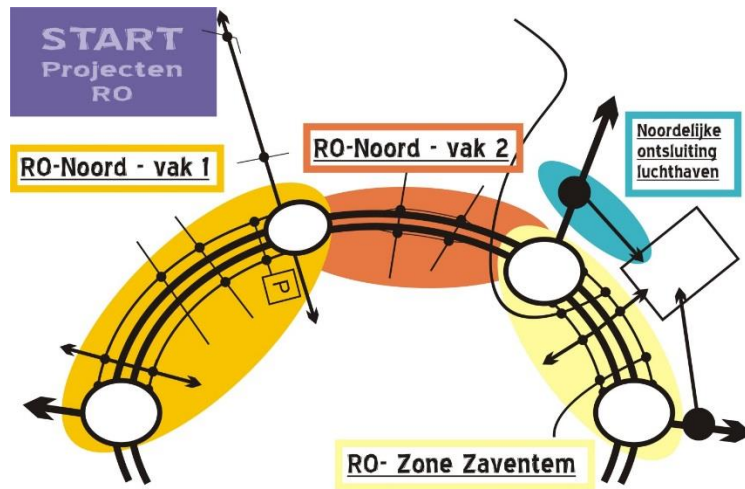


Figure 8 : R0 - Zone nord (Plan Start)

- Optimisation du R0 – partie est.

Le principe général est de séparer le trafic de transit du trafic local, grâce à un réseau de voies parallèles.

Conclusion

Le projet de plan n'est pas en contradiction avec le Plan Start.

2.6.7.7. le GRUP "sneltram A12"

Le GRUP 'Sneltram A12 a été adopté par le gouvernement flamand le 23 février 2018. Le projet qu'il concerne est présenté dans la présentation de la situation prévisible (voir Partie 2, point 5).

2.6.7.8. Le Plan " Réaménagement du Ring Nord"

Le projet qu'il concerne est présenté dans la présentation de la situation prévisible (voir Partie 2, point 5).

2.6.7.9. L'Etude pour une vision interrégionale sur le désenclavement du Heysel 2022

Le projet qu'il concerne est présenté dans la présentation de la situation prévisible (voir Partie 2, point 5).

3. Relevé de la situation existante par thématique

3.1. Population domaine socio-économique

3.1.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

3.1.1.1. Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude couvre plusieurs périmètres et échelles spatiales d'analyse qui seront abordés selon les aspects étudiés :

- Le périmètre du projet de ZIR n°15,
- Le périmètre d'observation territoriale (POT) défini par perspective.brussels dans son étude de définition établie dans le cadre des travaux préparatoires au projet de PAD « Heysel » ;
- Le territoire de la Ville de Bruxelles et celui de la commune de Jette ;
- La Région de Bruxelles-Capitale.

L'analyse visera néanmoins principalement à cerner le contexte socio-économique à deux échelles, celle du périmètre d'observation territoriale (POT) et celle du périmètre de la ZIR n°15.

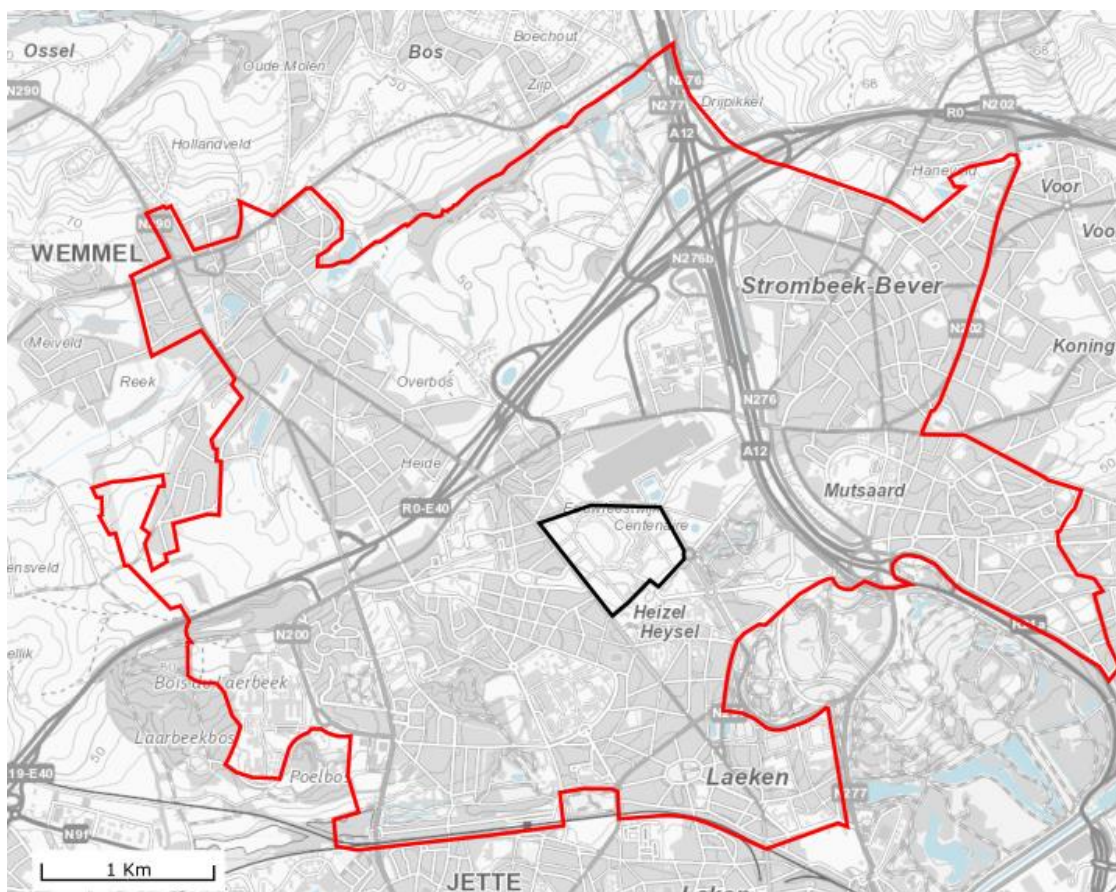


Figure 9 : Périmètre d'observation territoriale (POT - en rouge) et périmètre du projet de ZIR n°15 (en noir) (ARIES sur fond IGN – TopoMapView, 2021)

Le périmètre d'observation territoriale (POT) comprend les secteurs statistiques suivants du côté bruxellois :

- Heysel ;
- VUB ;
- Arbre Ballon ;
- Cité Modèle ;
- Heymbosch ;
- Ancienne Barrière ;
- Baeck Dupre ;
- F. Mohrfeld (rue de) ;
- Sacré-Cœur ;
- Dielegem (bois de) ;
- Cité-Jardin ;
- Disque (rue du) ;
- Stienon (avenue) ;
- Hôpital Brugmann ;
- Brugmann ;
- Sacré-Cœur ;
- Prince Léopold (Square) ;
- Divin Jésus ;
- Ecole des Cadets ;
- De Meysse (avenue) ;
- Mutsaard (avenue) ;
- Rue de Wand ;
- Avenue Jean de Bologne ;
- Avenue de Versailles ;
- Avenue des Pagodes.

Ces secteurs statistiques font partie de 4 « quartiers » au sens du Monitoring des Quartiers de l'IBSA :

- Heysel ;
- Mutsaard ;
- Houba ;
- Heymbosch-AZ jette.

Les espaces verts comme le parc Baudouin, Dielegembos et Laarbeekbos ne sont pas inclus dans le POT mais seront intégrés dans l'analyse environnementale des espaces (ou)verts.

En Flandre, les secteurs statistiques suivants sont repris dans le POT sur les territoires des communes de Grimbergen et Wemmel :

- Strombeek-Bever-centrum ;
- Strombeek-Bever-centrum-noord ;
- Ring ;
- Acacia ;
- Borrekensveld ;
- Baalhoek ;
- Parking C ;
- Bloemendaal ;
- Molenveld ;
- Bever ;
- Beverlinde ;
- Wemmel ;
- Wemmel Park ;
- Vijvers-Dijk ;
- DE LIMBURGSE STRIRUM ;
- Sint Ingelbertus ;
- Winkel ;
- Lakenveld ;
- Romeinse steenweg ;
- Ring-Emperblok.

Il s'agit des centres de Wemmel et de Strombeek-Bever (partie du territoire communal de Grimbergen) ainsi que des espaces situés entre ces deux localités et la Région bruxelloise.

La prise en compte des deux communes flamandes se justifie, outre du fait de la proximité géographique et de l'ambition de la ZIR de faire du plateau du Heysel un futur pôle international qui doit forcément se rapporter avec son environnement proche, par :

- Les projets d'études paysagères et économiques transrégionaux en cours comme l'étude « Espaces ouverts dans et autour de Bruxelles » menée conjointement par les Régions flamande et bruxelloise (Omgeving, OVAM, perspective.brussels et Leefmilieu Brussel).
- Les projets de mobilité tels que le réaménagement de l'A12 en boulevard urbain et le réaménagement du Ring R0 « Nord ».
- La présence d'infrastructures de mobilité douce qui relient le plateau du Heysel à la Région flamande.
- La présence de navetteurs qui, depuis les communes flamandes, se déplacent quotidiennement vers la Région bruxelloise via le pôle de mobilité du Heysel.
- La présence d'équipements de taille importante immédiatement de l'autre côté de la limite de la Région bruxelloise.

A. À l'échelle du périmètre du projet de ZIR n°15

Le périmètre du projet de ZIR n°15 « Heysel » porte sur le territoire compris entre l'avenue Houba de Strooper à l'ouest, l'avenue Impératrice Charlotte au nord, le boulevard du Centenaire à l'est et l'avenue de Bouchout au sud. Le périmètre est figuré sur la carte ci-dessous. Il est situé entièrement sur le territoire de la Ville de Bruxelles.

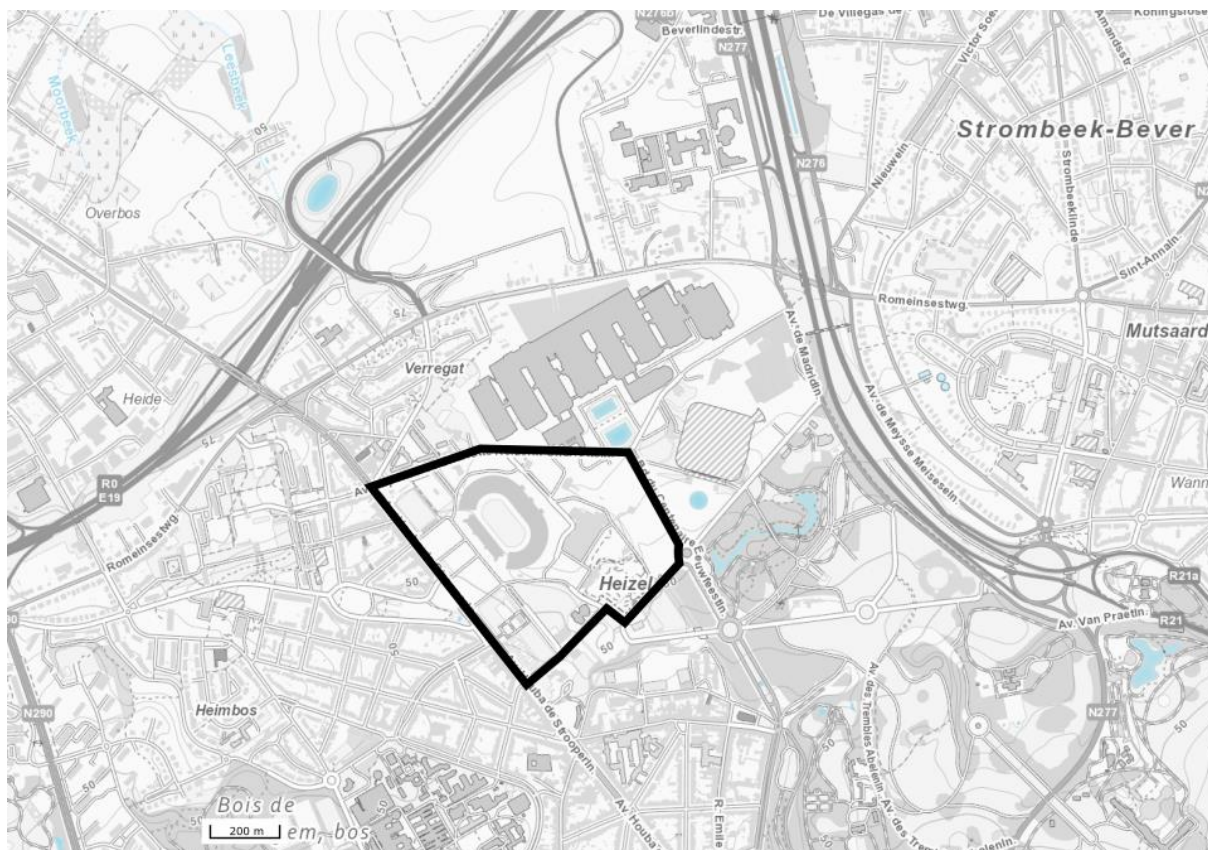


Figure 10 : Périmètre du projet de ZIR n°15 « Heysel » (ARIES, 2021)

3.1.1.2. Sources utilisées

La caractérisation de la situation existante se base sur l'analyse des sources de données suivantes :

- Bruxelles Urbanisme et Patrimoine - Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;
- Plan régional de développement durable (PRDD), 2018
- Monitoring des quartiers (IBSA) ;
- Perspective.brussels, Heysel – Projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) -Diagnostic et enjeux. Note de synthèse, juillet 2019 ;
- Le Heysel et ses abords. Etude de définition, perspective.brussels, 2020-2021 ;
- Service Public Fédéral Economie – Statistics Belgium ;
- Deboosere P., Willaert D., Gadeyne S., Wayens B., Van Cutsem S., Vandermotten C., Marissal P., Charles J., Kesteloot C., Slegers K, *Atlas de la santé et du social*, 2014 ;
- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA), *Projections de la population scolaire bruxelloise à l'horizon 2025*, 2017, Cahier de l'IBSA n°7 ;

- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA), *Projections démographiques communales bruxelloises 2015-2025*, Les cahiers de l'IBSA, 2016 ;
- Diagnostic socio-économique, territorial et environnemental de la Région de Bruxelles-Capitale suite à la pandémie Covid-19, perspective.brussels, mai 2022 ;
- Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale, *Les personnes âgées et les maisons de repos et de soins en Région bruxelloise. Aperçu en 2016 et focus sur les résidents avec profil O ou A*, Les notes de l'Observatoire, 3. Commission communautaire commune, Bruxelles, 2016 ;
- Inventaire Cartographique des équipements et services à la population en Région de Bruxelles-Capitale (ADT, BRAT+BGI – Décembre 2010) ;
- Bruxelles Environnement, *Le jeu dans la ville : Pour un maillage jeux à Bruxelles*, 2015 ;
- La carte sociale de la Région de Bruxelles-Capitale (<https://social.brussels>) (2022) ;
- Hub & Perspective.brussels & IGEAT, *Le commerce bruxellois en chiffres : Structuration du paysage commercial*, 2019 ;
- Atrium & Perspective.brussels & IGEAT, *Le commerce bruxellois en chiffres : Evolution de la structure commerciale régionale*, 2017 ;
- Geoconsulting & Ville de Bruxelles, *Le Schéma de développement commercial de la Ville de Bruxelles*, 2015 ;
- Aster CONSULTING, Etude d'incidences relative à une demande de certificat d'urbanisme et de certificat d'environnement de classe 1A, Projet NEO1 EUROPEA, 2017 ;
- Perspective.brussels, *Le Schéma de développement commercial pour la région de Bruxelles-Capitale*, 2008 ;
- Bruxelles Développement urbain (BDU), *Observatoire des commerces*, 2011 ;
- Visit.brussels, *Rapport annuel de l'observatoire du tourisme à Bruxelles*, 2018 ;
- Visit.brussels, *Let's Meet in Brussels 2020*.

3.1.1.3. Méthodologie d'analyse des situations existantes de fait et de droit

L'analyse des incidences dans le domaine socio-économique repose, d'une part, sur les informations et données disponibles en la matière sur et aux alentours du site et, d'autre part, sur l'expertise d'ARIES en matière d'impact socio-économique pour un plan en Région de Bruxelles-Capitale.

La première phase vise à décrire la situation existante de droit via la consultation des différents documents à valeur stratégique et réglementaire d'application sur le périmètre. Cette consultation vise à identifier dans les documents à valeur réglementaire ou stratégique les principales prescriptions et enjeux d'application sur le périmètre.

La deuxième phase vise à décrire la situation existante de fait au sein de l'environnement du périmètre, en matière de population, logement, commerce, équipement et offre touristique avec, pour ces derniers points, une attention particulière sur l'offre en infrastructure de loisirs. Il s'agira notamment de déterminer les besoins rencontrés pour ces différentes fonctions au sein du POT.

3.1.1.4. Difficultés rencontrées

D'un point de vue socio-économique, l'analyse de la situation existante se heurte principalement à deux limites :

- Premièrement, la disponibilité des données statistiques et socio-économiques qui diffère entre la Région bruxelloise et la Flandre. La Région bruxelloise offre en effet des indicateurs statistiques aux

échelles des quartiers et des secteurs statistiques via son Monitoring des Quartiers (IBSA), ce qui n'est pas le cas en Flandre ni en Wallonie.

- Deuxièmement, l'analyse du contexte socio-économique est fortement dépendante des données existantes pour les différentes thématiques étudiées. Une deuxième limite concerne donc la date de production de certaines données qui peuvent être relativement anciennes. Faute de données plus récentes, cela implique qu'il existe une possibilité que certaines évolutions récentes du quartier ne soient pas identifiées par manque de données actualisées.

Par ailleurs, la pandémie Covid-19 a impacté fortement la situation socio-économique mondiale et Bruxelles n'a pas fait exception. Nous présentons un résumé du diagnostic socio-économique établi par perspective.brussels et ses partenaires en fin de chapitre. La présentation de la situation existante commence donc par la situation avant Covid-19. L'impact de la pandémie sur cette situation est exposé ensuite.

3.1.2. Relevé de la situation existante de droit

3.1.2.1. Documents à valeur règlementaire

A. PRAS

Les différentes affectations présentes dans le périmètre ont été développées au sein du chapitre Urbanisme.

Voir chapitre 3.2 Urbanisme

B. PPAS

Un projet de PPAS a été élaboré pour le périmètre de la ZIR n°15 du Heysel. Ce PPAS n'a jamais été adopté définitivement. Ce projet de PPAS est abordé au sein du chapitre Urbanisme.

Voir chapitre 3.2 Urbanisme

3.1.2.2. Documents à valeur stratégique

A. PRDD

Le PRDD tel qu'approuvé par le gouvernement le 12 juillet 2018, publié le 5 novembre 2018 et entré en vigueur le 20 novembre 2018. L'essentiel des enjeux concernant le plateau du Heysel ont été identifiés dans la partie Urbanisme du présent diagnostic.

Voir chapitre 3.2 Urbanisme

Nous pouvons néanmoins compléter cette analyse en précisant que le PRDD définit le Heysel comme un pôle métropolitain périphérique de rayonnement international. Dans le futur quartier urbain que le Gouvernement souhaite créer sur le Plateau du Heysel, le tourisme d'affaires et de loisirs représente un tout. Le projet commercial vise le niveau suprarégional. Le Heysel a également été désigné comme lieu d'implantation d'un des cinq « pôles récréatifs de niveau régional » (comme le sont également les sites du Pede, du Quai Béco, de l'hippodrome de Boitsfort et du Rouge-Cloître) »⁶.

B. PCD

Le Plan Communal de Développement (PCD) en vigueur de la Ville de Bruxelles date de 2004. Ce dernier fait actuellement l'objet d'une actualisation et deviendra un Plan Communal de Développement Durable (PCDD).

Le diagnostic en cours de réalisation mentionne les éléments suivants concernant le plateau du Heysel :

« Le plateau du Heysel concentre un grand nombre d'équipements, tant sportifs que culturels ou touristiques. Depuis quelques années, les équipements, principalement touristiques (Océade, Bruparck et son village), cèdent

⁶ Source : perspective.brussels, HEYSEL. Projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD). Diagnostic et enjeux. Note de synthèse, juillet 2019.

leur place en vue du projet NEO. Ce dernier vise à renforcer le rayonnement international de Bruxelles et à créer une centralité urbaine assortie d'une diversité de fonctions : un environnement urbain mixte avec des congrès internationaux, des événements nationaux, des activités, de l'habitat, des magasins, des éléments récréatifs et de la culture. »

Les ambitions de nature socio-économique identifiées pour Laeken dans son ensemble sont les suivantes :

- Créer un maillage vert communal continu et intégré dans le tissu urbain via :
 - De nouveaux espaces verts reliés entre eux ainsi qu'avec ceux existants ;
 - Une verdurisation des espaces publics, des voiries ainsi que des intérieurs d'îlot, pour également réduire l'imperméabilisation
- Renforcer l'offre de proximité pour les places d'accueil de la petite enfance pour répondre aux besoins actuels et futurs ;
- Renforcer l'offre scolaire de proximité pour répondre aux besoins actuels et futurs ;
- Créer des équipements adaptés pour la jeunesse ;
- Soutenir le développement d'équipements culturels au niveau du quartier ;
- Développer les soins de santé de proximité ;
- Maximaliser le potentiel des espaces publics/espaces verts pour les habitants en les diversifiant au niveau de l'équipement : aires de jeux, espaces pour chien, urban fitness, bancs et tables de pique-nique, points d'eau... ;
- Gérer les impacts des grands centres commerciaux présents sur le territoire de la Ville ou à proximité ;
- Soutenir et promouvoir le développement de l'économie sociale et solidaire ainsi que l'insertion socio-professionnelle ;
- Assurer l'accompagnement de personnes précarisées via des services de proximité.

3.1.3. Relevé de la situation existante de fait

3.1.3.1. Situation démographique et socio-économique

A. Densité de population

Les densités de population observées dans le POT sont assez variables. La partie centrale du POT, formée par le plateau du Heysel, le parc d'Osseghem et une partie rurale de la périphérie flamande est peu voire quasiment inhabitée. Les entités de Wemmel et de Strombeek-Bever présentent, quant à elles, des densités de population moyennes, caractéristiques de petits bourgs. Les densités de population les plus importantes s'observent dans la partie « bruxelloise » du POT, dans des secteurs concentrant principalement des tours de logements ou des habitations mitoyennes (Mustaard, Cité Jardin, Cité Modèle, Brugmann...), plus représentatifs des quartiers centraux de la Région bruxelloise.

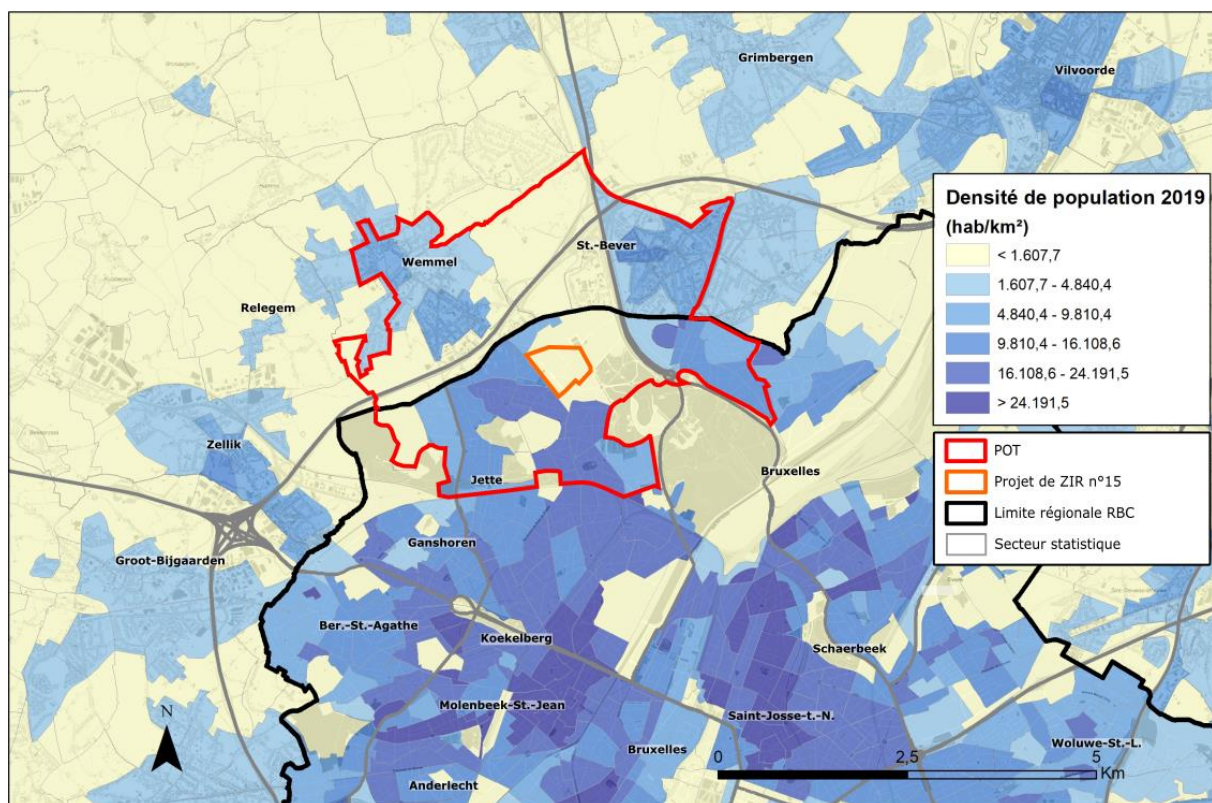


Figure 11 : Densité de population par secteur statistique (ARIES à partir des données Statbel 2019)

B. Évolution récente de la population et perspective d'évolution

Alors qu'elle atteignait 74.829 habitants en 2011, la population comprise dans le POT est passée à **82.338 habitants** en 2019, soit une augmentation de **10%**, légèrement plus soutenue que la moyenne de la RBC sur cette même période (+8%). Les augmentations les plus importantes ont concerné la périphérie flamande (centre de Wemmel et de Strombeek-Bever) ainsi que certains secteurs situés sur la partie ouest du POT (Cité Modèle, Arbre Ballon). Le secteur Heysel, qui englobe le périmètre du projet de ZIR n°15, a lui aussi connu une augmentation significative de sa population mais cela est essentiellement dû à un volume de population très restreint (159 habitants en 2011 et 183 en 2019).

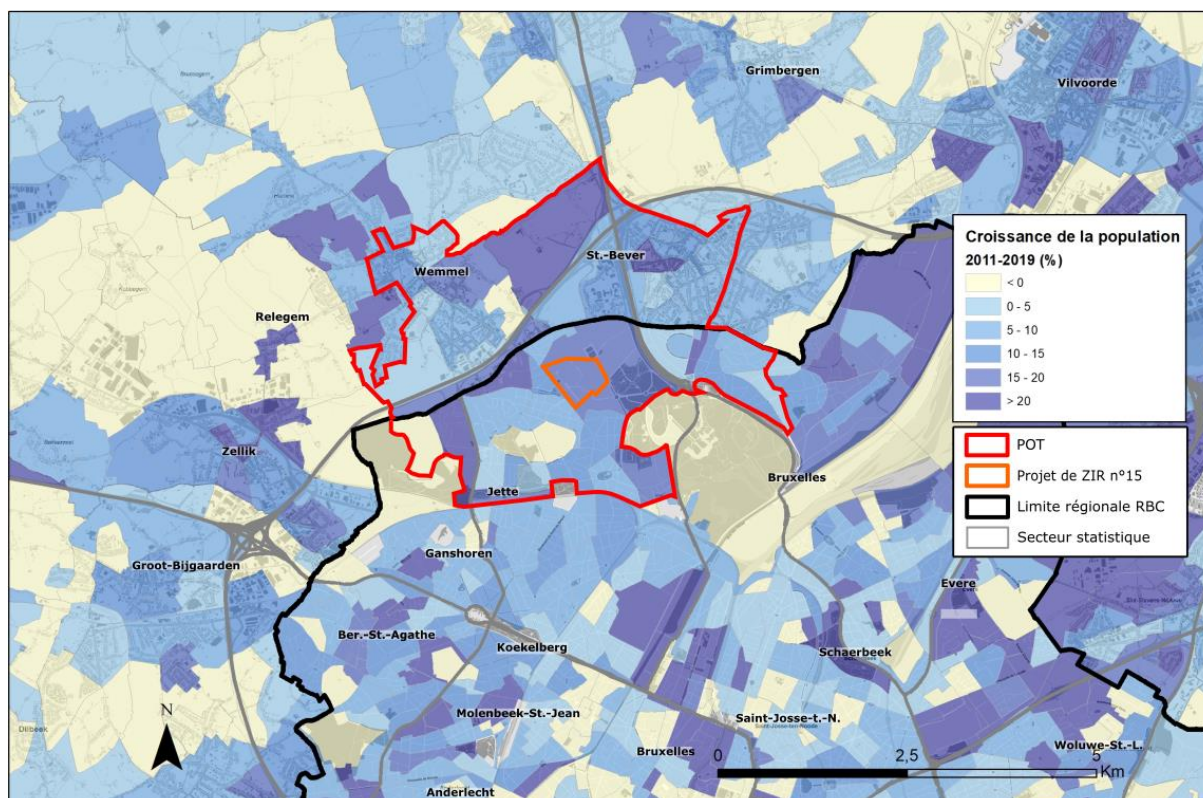


Figure 12 : Croissance de la population 2011-2019 par secteur statistique (ARIES à partir des données Statbel 2011-2019)

Concernant la croissance de la population pour les dix prochaines années, celle-ci devrait continuer à croître d'ici 2025 à l'échelle régionale et des communes concernées par le POT. Néanmoins, cette croissance de la population est estimée deux fois plus faible qu'actuellement, que ce soit à l'échelle régionale (diminution de l'accroissement de la population de 17% entre 2005-2015 à 8,6% entre 2015-2025) ou à celle de la Ville de Bruxelles (de 23% à 14%)⁷.

En émettant l'hypothèse que la croissance de la population à l'intérieur du POT suivra la même évolution qu'à l'échelle régionale et communale, le nombre d'habitants supplémentaires attendus, dans les dix prochaines années, dans le périmètre sera d'environ **4.120 habitants supplémentaires**. À noter que la croissance démographique à l'intérieur du POT dépendra notamment de la création de nouveaux logements à l'intérieur de celui-ci. Or, le développement du projet de ZIR n°15 va potentiellement permettre cet accroissement de l'offre en logements et donc potentiellement la croissance démographique à l'intérieur du périmètre.

⁷ IBSA, Projections démographiques communales bruxelloises 2015-2025 - Les cahiers de l'IBSA, 2016

C. Structure des âges

Pour des questions de disponibilité de données statistiques, cet indicateur n'est étudié que sur les secteurs statistiques bruxellois du POT.

En 2019, près de 25 % de la population a en moyenne moins de 18 ans (pour une moyenne régionale de 22,8%). La part des 0-3 ans représente 4,4% de la population du périmètre contre 4,2% à l'échelle régionale. À l'inverse, les 18-64 ans atteignent une part de 59% contre 64% à l'échelle régionale. Les 65 ans et plus, quant à eux, y sont plus représentés qu'en moyenne au niveau régional (15,9% contre 13,1%). Le coefficient de vieillissement⁸ observé dans le territoire d'analyse (64,8%) est par ailleurs significativement plus élevé que la moyenne régionale (57,5%). Le vieillissement de la population est un phénomène particulièrement marqué dans les secteurs de la rue du Disque, du Heymbosch et Mutsaard.

Les secteurs bruxellois du POT sont donc caractérisés par une surreprésentation des populations jeunes et à l'inverse par un vieillissement de la population plus marqué par rapport à la référence régionale.

D. Structure des ménages

Cet indicateur n'est étudié également que sur les secteurs statistiques bruxellois du POT.

Au niveau de la structure des ménages, le territoire étudié accueille en moyenne une proportion moins importante de personnes isolées (4,5%) et a une proportion plus importante de ménages avec enfant(s) (40,6%) par rapport au territoire régional (46% de personnes isolées et 35,7% de ménages avec enfants). La représentation des ménages sans enfant(s) dans le territoire d'analyse est sensiblement la même qu'à l'échelle régionale (14-16%).

La taille moyenne des ménages est plus importante à l'échelle du territoire d'étude (2,3 personnes/ménage) que la moyenne régionale (2,17 personnes/ménage).⁹ La taille moyenne des ménages privés dans le POT est en augmentation constante depuis 2004 (2 personnes/ménage).

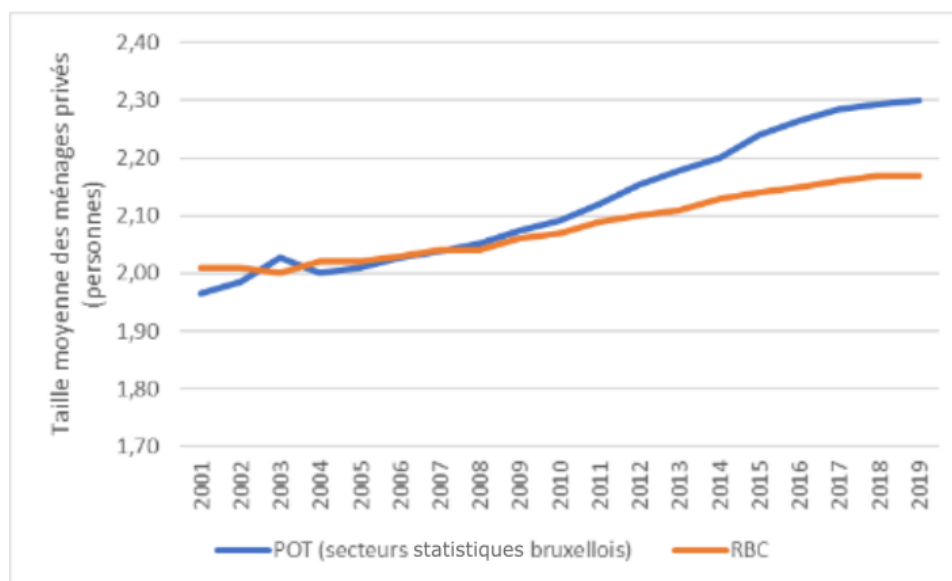


Figure 13 : Évolution de la taille moyenne des ménages privés entre 2001 et 2019 (Monitoring des Quartiers-IBSA)

⁸ Le coefficient de vieillissement est un coefficient mesurant le vieillissement de la population. Ce coefficient représente la part des plus âgés (65 ans et plus) par rapport à celle des plus jeunes (moins de 18 ans). IBSA.

⁹ IBSA. (2016). Monitoring des quartiers de la région de Bruxelles-Capitale. En ligne : <https://monitoringdesquartiers.irisnet.be/>, consulté en mai 2018.

E. Profil socio-économique

Le profil socio-économique de la population dans le POT est assez contrasté. La partie centrale-sud du périmètre (secteurs Heysel, Cité Modèle, Cité Jardin, Sacré-Cœur, Prince Léopold...) concentre une population qui perçoit des revenus faibles à moyens tandis que de hauts niveaux de revenus concernent la totalité de la périphérie flamande ainsi que les parties sud-est (Mustaard, Neder-Over-Heemneek...) et sud-ouest (Arbre Ballon, Heymbosch...) du périmètre. Les secteurs les moins favorisés en termes de revenus sont également ceux qui enregistreraient les plus hauts taux de chômage (de 18% à 30% en 2015).

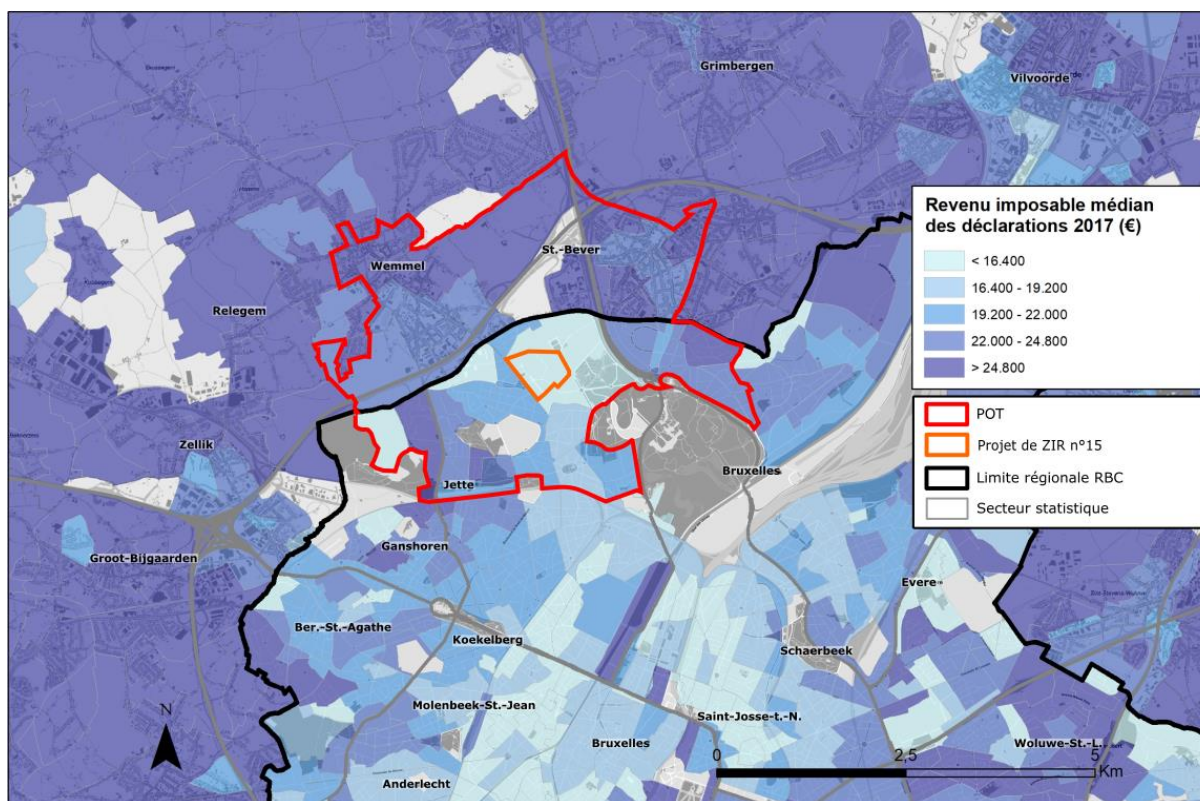


Figure 14 : Revenu imposable médian des déclarations en 2017 par secteur statistique (ARIES à partir des données Statbel 2017)

F. Conclusions

Les quartiers à l'intérieur du POT présentent donc les caractéristiques suivantes :

- Quartiers de faible et de forte densité de population. Les faibles densités sont localisées principalement dans la périphérie flamande alors que les plus fortes densités correspondent aux quartiers bruxellois ;
- Du côté bruxellois, une surreprésentation des jeunes et une présence plus marquée des plus de 65 ans avec un coefficient de vieillissement plus important que la moyenne régionale ;
- Du côté bruxellois, une taille moyenne des ménages privés plus importante que la moyenne régionale et en augmentation constante depuis plus de 15 ans ;
- Des profils socio-économiques variés avec une population percevant des revenus élevés (surtout en périphérie flamande) et une population plus fragilisée aux abords du plateau du Heysel (quartier de logements sociaux).

3.1.4. Logement et dynamique immobilière

3.1.4.1. Introduction

Le périmètre du projet de ZIR n°15 est actuellement dépourvu de tout logement. Il est cependant bordé à l'ouest de quartiers à caractère résidentiel. Ceux-ci présentent une typologie d'habitat variée : grands ensembles de logements sociaux, cité-jardin, maisons unifamiliales d'après-guerre, immeubles à appartements intégrés dans le tissu urbain etc.¹⁰.

3.1.4.2. L'offre en logement

A. Prix et structure de la propriété

A.1. Prix des loyers

Cet indicateur n'est disponible qu'à l'échelle des quartiers définis par le Monitoring de Quartiers (IBSA).

En 2018, les loyers dans les quartiers bruxellois du POT sont contrastés. Le loyer mensuel moyen par logement dans les quartiers Heysel (671 €) et Houba (652 €) était inférieur à la moyenne régionale (749 €) tandis qu'il était quasiment identique à la moyenne régionale dans les quartiers Heymbosch-AZ-Jette (749 €) et Mutsaard (755 €).

A.2. Logement social

Plusieurs cités d'habitat social se situent dans les secteurs bruxellois du POT, en particulier : la Cité Modèle (1.241 logements), la cité-jardin du Verregat (232 logements), le quartier Wannecouter (161 logements dont la moitié de maisons) à l'est de l'A12, le quartier du square Prince Léopold (795 logements) dans le centre de Laeken, et enfin l'ensemble Florair (385 logements) et la petite cité-jardin Heymbosch (81 logements) sur le territoire de la commune de Jette.

En 2019, la part des logements sociaux dans les secteurs bruxellois du POT était de 11,7 (logements/100 ménages) contre 7,2 à l'échelle de la Région bruxelloise. Cette « bonne couverture » du territoire étudié résulte de la présence de plusieurs secteurs à forte densité de logement social comme la Cité Modèle (86 log./100 ménages), le secteur Divin Jésus (47 log./100 ménages) ou encore le secteur Prince Léopold (29 log./100 ménages).

¹⁰ Source : perspective.brussels, HEYSEL. Projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD). Diagnostic et enjeux. Note de synthèse, juillet 2019.



Figure 15 : Logement social en Région de Bruxelles-Capitale (SLRB, 2007)

Part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) 2019 (logt/100 ménages)

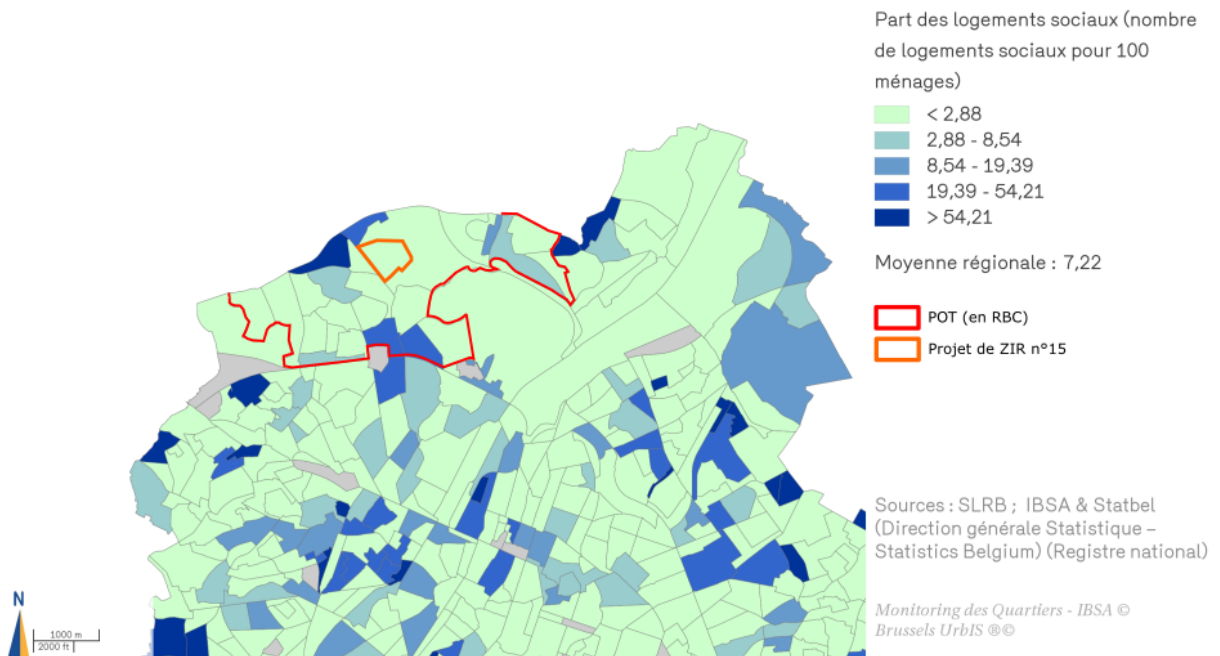


Figure 16 : Part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) (Monitoring des Quartiers-IBSA, 2019)

B. Dynamique immobilière

B.1. À l'échelle régionale

Ce point reprend les principaux constats issus de l'observatoire des permis logements réalisé par perspective.brussels pour la situation de l'été 2018.

« Les permis d'urbanisme octroyés durant les huit premiers mois de 2018 indiquent un ralentissement de la dynamique immobilière résidentielle en Région de Bruxelles-Capitale. Ce ralentissement s'exprime par une baisse tant de la superficie plancher que du nombre de logements autorisés par rapport aux « sommets » atteints en 2015-2016.

À l'échelle des quinze dernières années, la dynamique actuelle correspond toutefois encore à celle considérée comme élevée par les « acteurs » de production de logements pour la période 2003-2008 (en moyenne 4.000 logements additionnels/an).

Le nombre attendu de logements qui devraient être effectivement produits à l'horizon 2022 (via mise en chantier des logements actuellement autorisés) reste supérieur au nombre de ménages supplémentaires estimés à ce même horizon par les projections démographiques du Bureau fédéral du Plan et Statbel ».

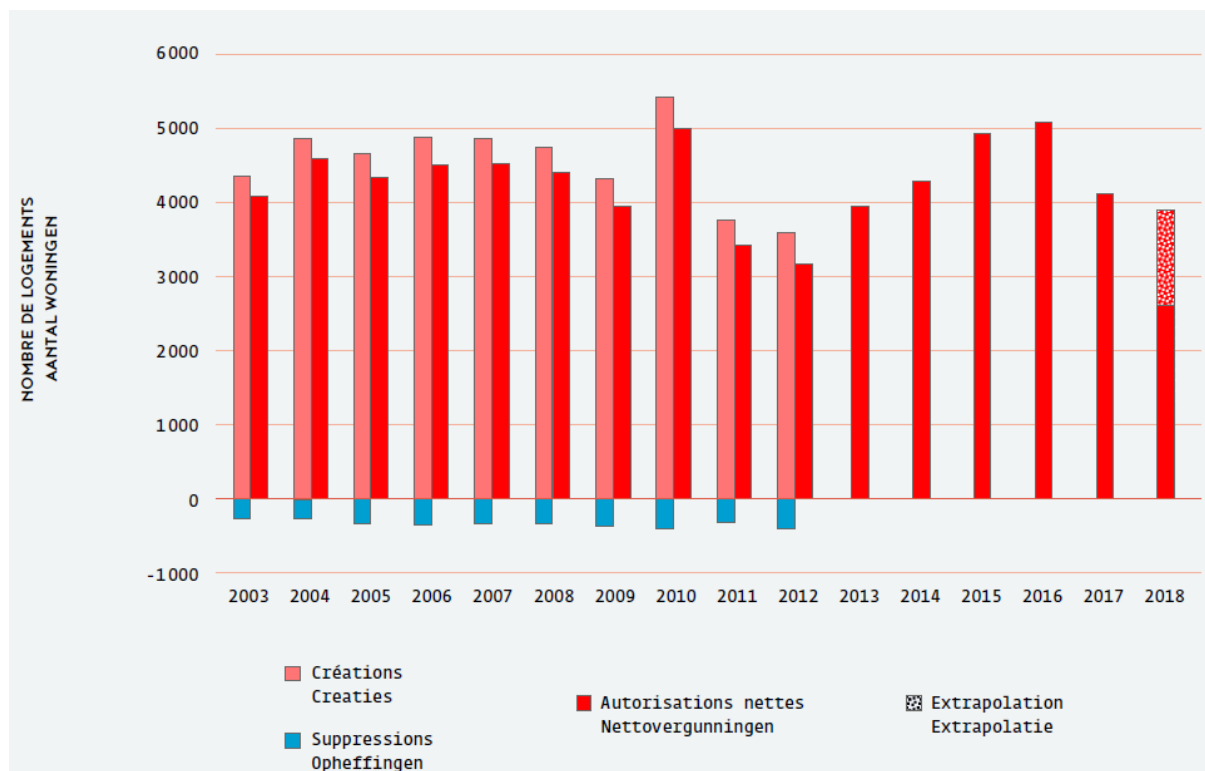


Figure 17 : Évolution des logements « classiques » autorisés en RBC (2003-2018 extr.) (perspective.brussels - Observatoire des permis logements)

« Les données enregistrées de janvier à fin août 2018 confirment le tassement (initié en 2017) du nombre de logements autorisés. Cette baisse fait suite à un nombre particulièrement élevé de logements autorisés en 2015 et 2016. L'extrapolation des huit premiers mois d'autorisation à l'ensemble de l'année 2018 montre que ce nombre se maintiendrait toutefois aux alentours des 4 000 unités, c'est-à-dire un nombre considéré il y a une dizaine d'années comme élevé par les acteurs de la production de logements en réaction à la présentation des premiers résultats relatifs à la période 2003-2008.

B.2. À l'échelle de la Ville de Bruxelles

Les secteurs statistiques bruxellois du POT étant situés en grande partie sur le territoire de la Ville de Bruxelles, une analyse à cette échelle apparaît comme pertinente.

Entre 2009 et 2019, sur le territoire de la Ville de Bruxelles, le nombre de logements additionnels par an a considérablement varié, passant de 475 et 1.620 logements/an, avec une moyenne de 1.050 logements/an. En analysant les typologies, on peut observer que c'est la typologie des appartements qui a enregistré le solde le plus important, avec une moyenne de 1.066 appartements additionnels par an. Ce solde est compensé légèrement par l'évolution du parc de logements en maison mitoyenne, qui a diminué à peu près de 20 logements par an, ainsi que par l'évolution des logements en maison semi-mitoyenne, qui a augmenté d'à peine 10 logements par an en moyenne. Suite à cette évolution, le taux d'appartements a atteint le seuil de 67% du total de 81.116 logements à Bruxelles en 2019.

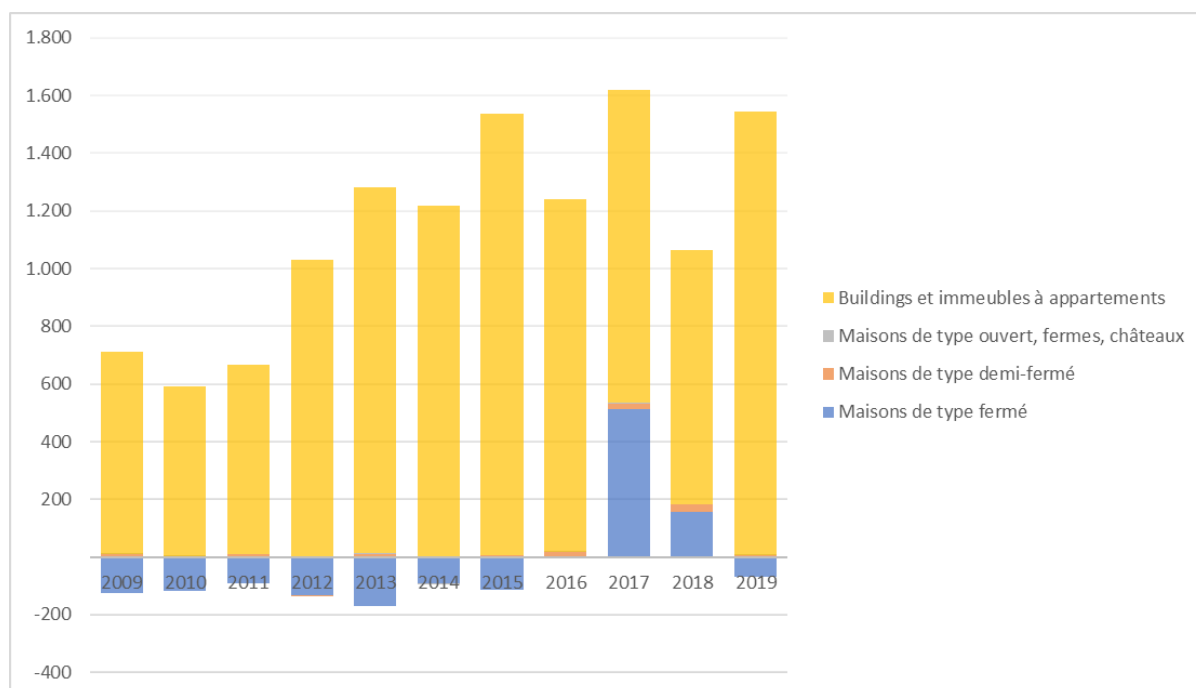


Figure 18 : Évolution 2008-2018 du nombre annuel de logements additionnels à Bruxelles par type (Statbel, 2019)

B.3. À l'échelle du POT

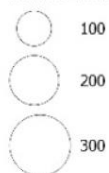
La production immobilière de logements (entre 2003 et 2018) autour du plateau du Heysel est peu significative, et ce depuis de nombreuses années. Actuellement, la SLRB est le seul opérateur public qui mène des projets à proximité du périmètre. Les autres productions (publiques et privées) d'une certaine importance se situent plus au sud, près des centres de Jette et Laeken¹¹.

Pour rappel, Il n'existe aucun logement au sein du périmètre du projet de ZIR n°15.

¹¹ Source : perspective.brussels, 2019.

Publieke woonprojecten volgens de operatoren Projets de logements publics selon les opérateurs

Aantal woningen per project
Nombre de logements par projet



ZIR n°15

Operatoren - Opérateurs

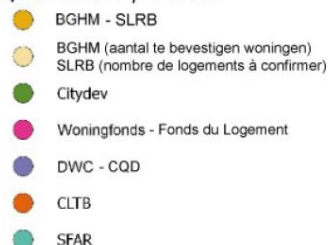


Figure 19 : Projet de logements publics selon les opérateurs (perspective.brussels, *Monitoring des projets de logements publics. Tableau de bord du Référent bruxellois du logement*, n°2, janvier 2019)

B.1. Conclusion¹²

Dans les quartiers du POT côté bruxellois, entre 2001 et 2021, le nombre d'habitants est passé de 45.719 habitants en 2001 à 57.103 en 2020 (+11.384). En termes de ménages, on remarque une augmentation de 23.126 en 2001 à 24.332 ménages en 2019.

Le parc de logement dans la partie bruxelloise du POT est globalement récent, avec moins de 50 % de logements construits avant 1961, les plus anciens bâtiments se situent dans le quartier Houba (Census, 2001).

En Belgique, 71 % des logements classiques occupés se situent dans des bâtiments ne comptant qu'un seul logement. Ce taux est sensiblement équivalent en Flandre (76 %) et en Wallonie (79 %). Par contre, en Région bruxelloise, ce chiffre n'atteint que 17 %. Cependant, les variations entre communes bruxelloises sont fortes. Pour les communes concernées du POT, cette proportion est de 13,98 % pour Bruxelles-Ville et de 15,72 % pour Jette. Elles font partie des 10 communes de Belgique où la proportion de logements dans un bâtiment avec un seul logement est la moins élevée (Census, 2011).

Dans les quartiers étudiés, le parc du logement est très peu réhabilité en comparaison avec des quartiers centraux de la Région de Bruxelles-Capitale. Au sein du POT, le taux le plus élevé est celui du quartier Houba (2,15 primes/1 000 ménages), suivi par les quartiers Mutsaard et Heymbosch-AZ jette. Le quartier Heysel est le moins réhabilité. Cet indicateur met également en lumière la part importante des locataires dans le POT mais surtout la nécessité de promouvoir et faciliter l'accès aux primes à la rénovation et de poursuivre les rénovations des logements locatifs sociaux au niveau du POT.

Lorsqu'on regarde les données de l'Observatoire de Bruxelles Logement de 2019, nous remarquons que les conditions de confort des logements dans le logement locatif varient de mauvaises à très mauvaises pour le quartier du Heysel et Houba, et de bon à très bon pour Mutsaard et Heymbosch-AZ Jette.

3.1.4.3. La demande en logement

À l'échelle régionale, le nombre de logements autorisés permet à ce jour d'anticiper la capacité de la Région de Bruxelles-Capitale à loger les 2.200 ménages officiels annuels supplémentaires attendus de début 2018 à fin 2022 sur base des projections de population réalisées par le Bureau fédéral du Plan et Statbel.

Toutefois, si le nombre de logements supplémentaires attendus, de 2018 à fin 2022, satisfait quantitativement à l'augmentation estimée de la population officielle, il ne garantit pas à lui seul la rencontre de la demande en logements. En effet, différents facteurs qualitatifs interviennent également dans l'adéquation entre l'offre et la

¹² Le Heysel et ses abords – Etude de définition (perspective.brussels, 2020-2021)

demande de logements. Outre la localisation, le type ou encore la taille, l'accessibilité financière des logements constitue un élément crucial à prendre en compte dans cette adéquation.

À l'échelle de la Ville de Bruxelles, la réalité est un peu différente, la croissance annuelle de la population entre 2009 et 2019 fut en moyenne de 3.000 personnes par an pour une augmentation annuelle du parc de logements de seulement 1.050 logements. Il existe donc un décalage important entre offre et demande.

3.1.4.4. Conclusion

Au niveau du logement, une série de constats peuvent être tirés :

- Le logement est une fonction prédominante du POT, avec des densités de population assez variables d'un secteur à l'autre. À l'inverse, le logement est une fonction absente dans le périmètre du projet de ZIR n°15. L'objectif est d'apporter une plus forte mixité à l'intérieur du périmètre, actuellement tourné vers les équipements d'intérêt collectif et les zones de sports et de loisirs (*voir infra*), mais également de répondre à la croissance démographique attendue à l'échelle régionale.
- Le développement de logements publics à l'intérieur du POT constitue également un enjeu malgré une part de logements sociaux pour les quartiers du POT supérieure à la moyenne régionale. Ceci se justifie notamment au regard du profil socio-économique d'une tranche de la population du POT qui est plus défavorisée en termes de revenus perçus et d'accès à l'emploi ;

L'IBSA et l'Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale identifient également les enjeux suivants pour la Ville de Bruxelles :

« La Ville de Bruxelles étant la plus grande commune de la Région, un très grand nombre de projets urbains différents en termes de localisation, de type (bureaux, logements, infrastructures), de taille et de période de construction sont menés sur le territoire. Un des plus grands défis reste la mise en relation de ces différents projets et leur intégration au tissu urbain.

La densité de l'urbanisation et la multiplicité des contraintes associées aux fonctions internationales et nationales de Bruxelles rendent les arbitrages urbanistiques particulièrement difficiles, ce qui a des conséquences directes sur le cadre de vie des habitants. L'enjeu est de fournir un espace public de qualité au moyen de nouvelles combinaisons innovantes.

Sous la pression de la croissance démographique, la production de logements (construction et rénovation) a augmenté au cours des dernières années, et ce dans tous les quartiers de la commune. Il est dès lors important de veiller à concilier les besoins des habitants actuels avec ceux des nouveaux habitants. La production de logements de qualité et accessibles permettrait d'éviter une dualisation accrue de la commune.

Par ailleurs, le taux d'inoccupation de l'important stock de bureaux étant parfois structurellement élevé, les réaménagements innovants représentent un défi pour la commune. Ils constituent en outre des opportunités pour augmenter la mixité fonctionnelle de certains quartiers ».

3.1.5. Équipements et services à la population

3.1.5.1. Équipements événementiels et touristiques

A. Congrès et convention

A.1. Contexte régional

Visit.brussels, l'agence régionale qui assure la promotion de la Région bruxelloise auprès des touristes et des organisateurs d'événements et de congrès, distingue six districts « événementiels » en Région de Bruxelles-Capitale regroupant des lieux de toutes tailles et styles, ainsi que toutes les commodités à une distance de marche :

- La Grand-Place ;
- Rogier ;
- Louise ;
- Quartier Européen ;
- Midi ;
- Heysel.

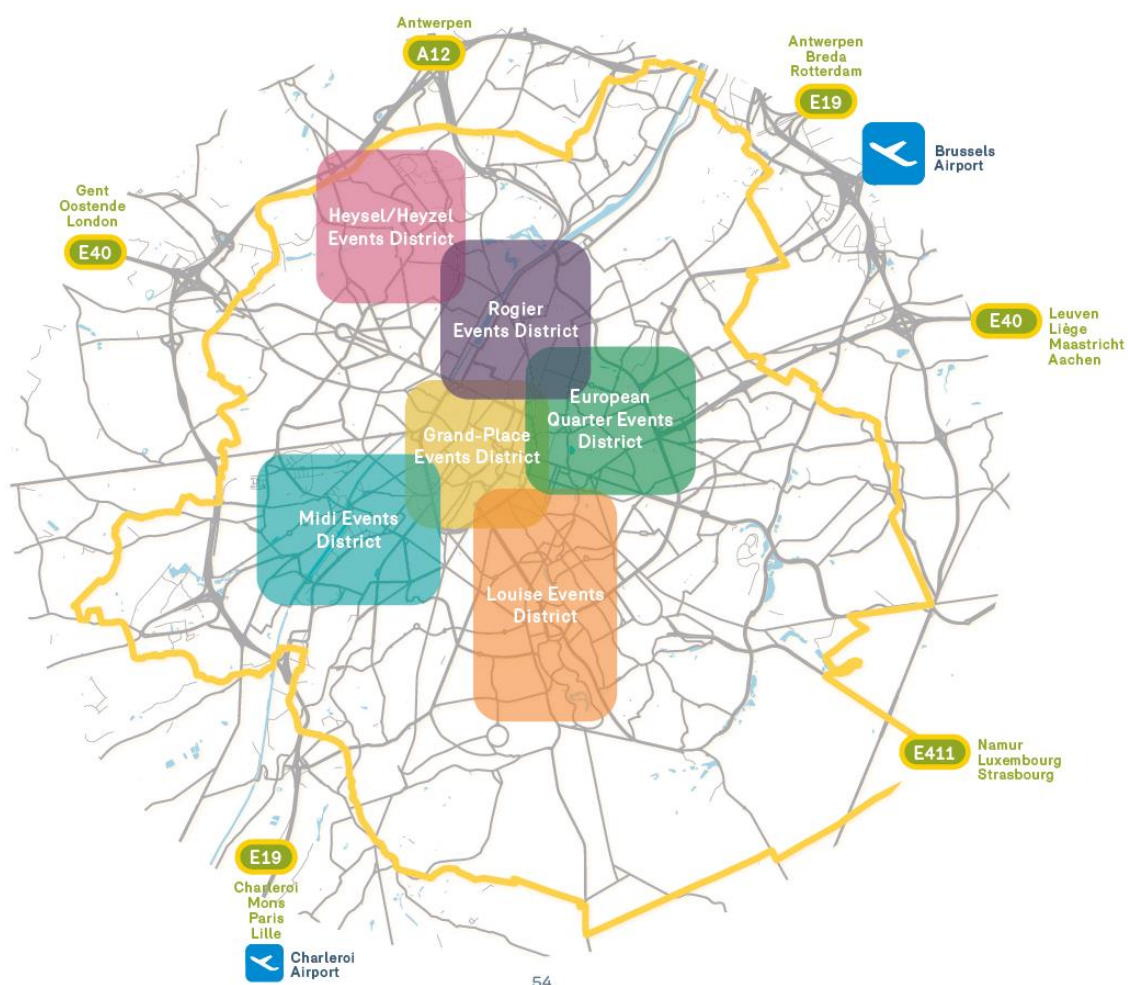


Figure 20 : Pôles événementiels en RBC (visit.brussels, 2020)

La Région de Bruxelles-Capitale bénéficie, en son sein ou à ses abords immédiats, 20 lieux pouvant accueillir plus de 1.000 participants lors de l'organisation d'événements. Ces lieux sont listés ci-dessous :

- | | |
|------------------------------------|---|
| ■ Autoworld | ■ Forest National - Vorst Nationaal |
| ■ Koekelberg Basilica | ■ La Monnaie/De Munt - Opera House |
| ■ Birmingham Palace | ■ Palais 12 |
| ■ BOZAR | ■ Royal Museum of The Army and Military History |
| ■ Brussels Event Brewery | ■ Saint-Michel Theatre |
| ■ BRUSSELS EXPO | ■ SQUARE-BRUSSELS CONVENTION CENTRE |
| ■ Brussels Kart Expo | ■ Tour & Taxis venues (Les Sheds and Gare Maritime) |
| ■ Cirque Royal - Koninklijk Circus | ■ ULB - Université Libre de Bruxelles |
| ■ Constant Vanden Stock Stadium | ■ Wild Gallery |
| ■ Docks Dome | |
| ■ Event Hall 10 | |

Figure 21 : Les 20 lieux « évènementiels » pouvant accueillir plus de 1.000 participants pertinents pour la RBC (visits.brussels, let's meet in Brussels 2020)

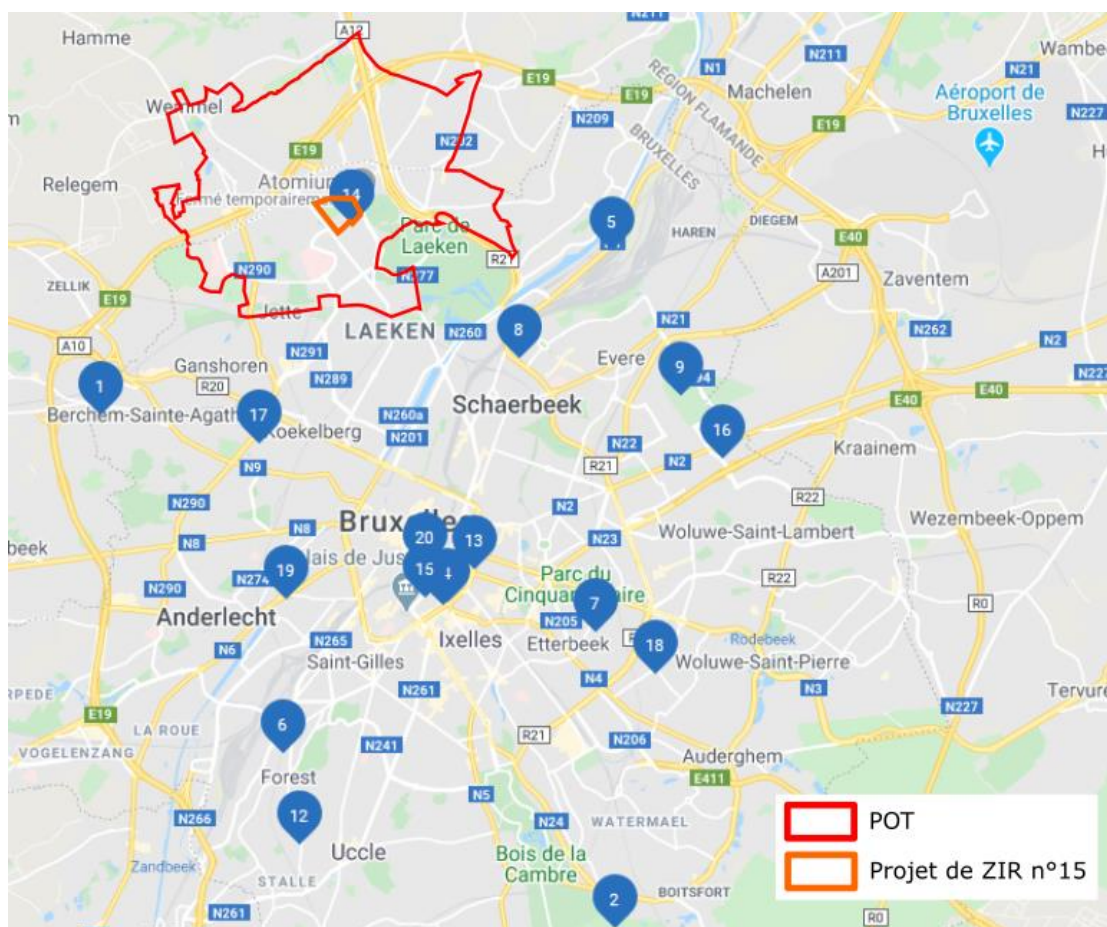


Figure 22 : Localisation des 20 lieux « évènementiels » pouvant accueillir plus de 1.000 participants pertinents pour la RBC (visits.brussels, 2020)

Sur le plateau du Heysel, le **Brussels Expo** est le plus grand espace événementiel de la Région de Bruxelles-Capitale mais aussi de Belgique. « Il est constitué de 12 « palais » de superficies variables (de 3 000 à 13 000 m²) totalisant environ 115 000 m². A cet espace s'ajoutent des infrastructures spécifiques pour l'organisation de congrès, des bureaux, salles de réunion, parkings, voiries logistiques, etc.

Les palais accueillent en moyenne 60 salons et 90 autres événements par an. Certains salons et événements peuvent occuper un seul, plusieurs ou l'ensemble des douze palais. Les douze palais accueillent chaque année certains salons emblématiques d'envergure nationale : le salon de l'Auto (janvier), Batibouw (février-mars) et Agribex (décembre).

Le tableau et le graphique ci-dessous présentent la fréquentation des palais selon chaque type d'événement. Notons qu'un seul et même événement peut durer plusieurs jours et/ou occuper plusieurs palais.

Type d'événement	Nbre de jours d'événements ⁶	Fréquentation totale (pers.)	Nbre de jour d'occupation des palais sur la période 07/2018-06/2019												Nombre moyen de palais occupés par événement
			P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	
B2B	98	96 551	9	5	8	2	14	5	14	0	0	66	1	7	1,3
Concerts	16	176 263	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1,0
Salons	106	1 401 651	46	9	59	58	64	42	44	53	37	29	35	19	5,0
TOTAL Bruexpo	181	1 674 465	55	14	67	60	78	47	58	53	37	95	36	42	3,6

Tableau 1 : Utilisation des palais – Juillet 2018 à juin 2019 (STRATEC - EIE Telexpo, 2019)

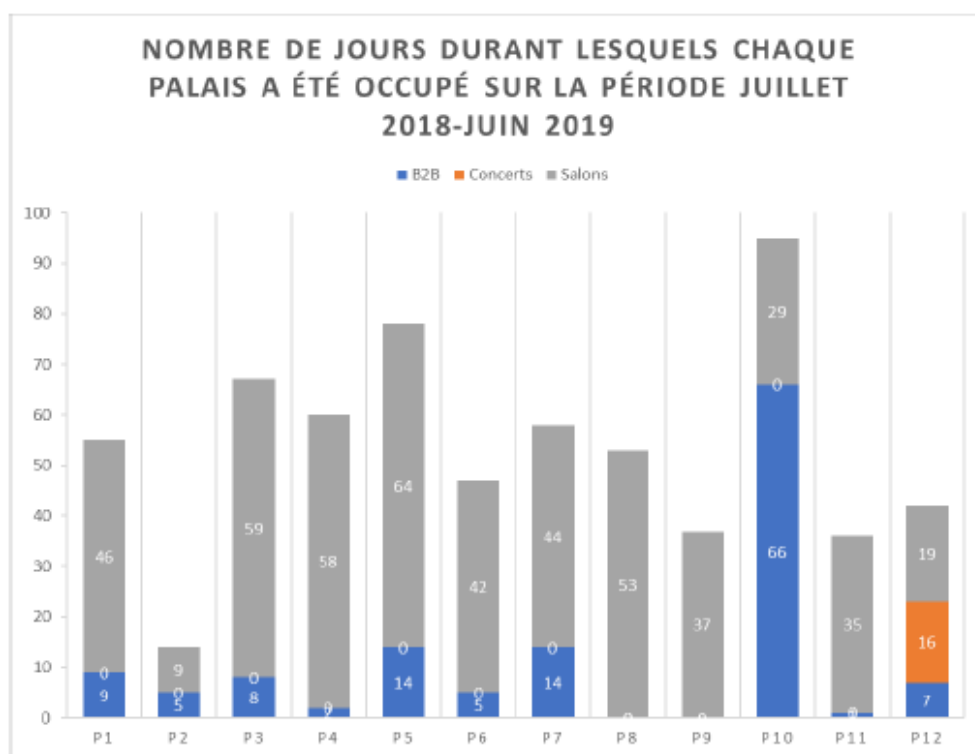


Figure 23 : Utilisation des palais – juillet 2018 à juin 2019 (STRATEC - EIE Telexpo, 2019)

Certains salons occupent un seul palais tandis que d'autres en occupent douze. En moyenne, ce type d'événement occupe simultanément 5 palais.

Les concerts occupent systématiquement et uniquement le palais 12. Les événements B2B occupent en moyenne 1,3 palais, dont majoritairement le palais 10.

Les palais les plus souvent occupés sont le palais 10 (occupé principalement par des événements B2B), suivi par le palais 5 (occupé principalement par des salons) »¹³.

L'autre grand espace événementiel de la Région Bruxelloise est le Square-Brussels Convention Center qui est le principal centre de congrès de la Ville de Bruxelles. Rénové entièrement en 2009 et situé en plein centre de Bruxelles, à proximité des institutions européennes et des grands nœuds de transport en commun, le site peut accueillir plus de 6.000 participants¹⁴.

A.2. Échelle nationale

En raison de son statut de Capitale et de son rayonnement international, Bruxelles est de loin le premier pôle événementiel de Belgique et accueille les plus grands congrès et conventions du pays. La Flandre et la Wallonie disposent également de grands espaces événementiels mais qui rayonnent le plus souvent aux échelles régionale et nationale.

Les principaux pôles événementiels en Wallonie sont le Wallonie Expo (WEX) de Marche-en-Famenne (23.500 m²), le Liège Expo (15.000 m²) et le Libramont Exhibition & Congres (LEC) (14.000 m²).

En Flandre, les principaux espaces événementiels sont le Flanders Expo à Gand, le plus grand de la Région et le deuxième du pays avec ses 54.000 m², l'Antwerp Expo (18.548 m²) et le Nekkerhal – Brussels North (18.454 m²).

A.3. Contexte international

En 2019, l'ICCA¹⁵ a recensé un total de 13.254 « meetings » à travers le monde, soit le chiffre annuel le plus élevé jamais enregistré dans ses statistiques. Ce chiffre est par ailleurs en constante augmentation depuis une quinzaine d'années¹⁶.

Les « meetings » comptabilisés dans les statistiques de l'ICCA répondent tous au minimum aux trois critères suivants :

- L'intervention d'au minimum trois pays différents ;
- La présence avérée d'au moins 50 participants ;
- Une organisation régulière dans au moins trois pays différents.

¹³ Source : STRATEC S.A, EIE TELEXPO, 2019.

¹⁴ Source : visit.brussels.

¹⁵ International Congress and Convention Association : communauté mondiale et centre de connaissances relatifs à l'industrie des congrès et conventions internationales.

¹⁶ L'année 2020 a été très particulière pour le secteur des MICE (Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions) puisque la crise sanitaire a mis leurs activités à l'arrêt.

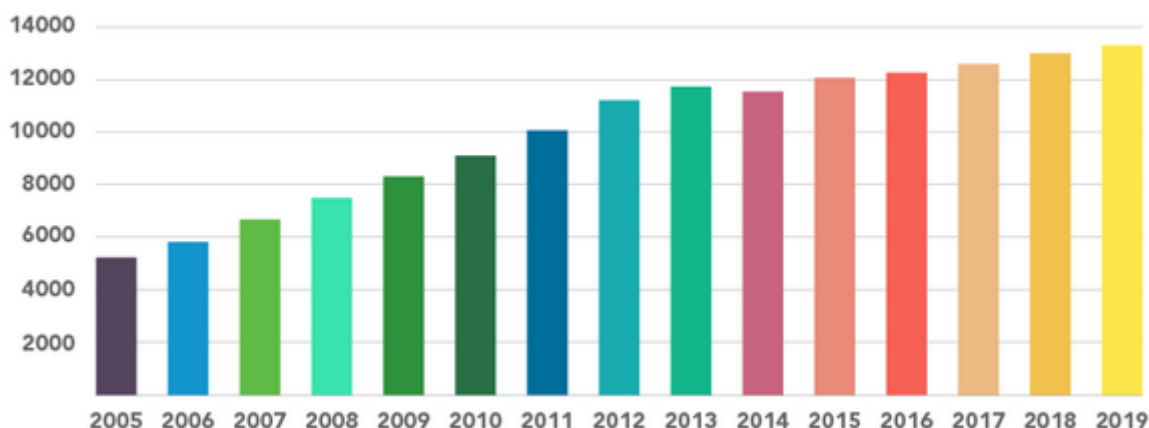


Figure 24 : Nombre de « meetings » internationaux par année (2005-2019) (ICCA, 2020)

Toujours selon l'ICCA, Paris était en 2019 la ville ayant accueilli le plus grand nombre de « meetings » au niveau mondial, devant Lisbonne et Berlin. Bruxelles n'apparaît pas dans le top 20 du classement. En ce qui concerne les pays dans leur ensemble, les États-Unis occupaient la tête du classement devant l'Allemagne et la France. La Belgique occupait la 14^{ème} position de ce classement.

ICCA Statistics 2019 Top 20 Country and City Rankings							
	1	Paris	237		1	U.S.A.	934
	2	Lisbon	190		2	Germany	714
	3	Berlin	176		3	France	595
	4	Barcelona	156		4	Spain	578
	5	Madrid	154		5	United Kingdom	567
	6	Vienna	149		6	Italy	550
	7	Singapore	148		7	China-P.R.	539
	8	London	143		8	Japan	527
	9	Prague	138		9	Netherlands	356
	10	Tokyo	131		10	Portugal	342
	11	Buenos Aires	127		11	Canada	336
	12	Copenhagen	125		12	Australia	272
	13	Bangkok	124		13	Republic of Korea	248
	14	Amsterdam	120		14	Belgium	237
	15	Seoul	114		15	Sweden	237
	16	Dublin	109		16	Austria	231
	17	Athens	107		17	Switzerland	221
	18	Rome	102		18	Argentina	214
	19	Taipei	101		19	Poland	213
	20	Sydney, NSW	93		20	Brazil	209

Figure 25 : Top 20 des villes et pays en nombre de « meetings » accueillis en 2019 (ICCA, 2019)

La place occupée par Bruxelles sur le plan international en matière de « meetings » est cependant directement influencée par les critères de comptabilisation des différents organismes internationaux de monitoring du secteur. En effet, selon l'UIA¹⁷, qui siège à Bruxelles, la Capitale constitue la première destination européenne et la deuxième au niveau mondial pour l'organisation de congrès et meetings internationaux. Le statut de Capitale européenne de Bruxelles mais également la qualité des infrastructures et services mis à la disposition des organisateurs semblent être les principales raisons de cette position sur le plan international¹⁸.

¹⁷ Union of International Association

¹⁸ Source : visit.brussels. Rapport annuel de l'observatoire du tourisme à Bruxelles 2018.

B. Hébergements touristiques

En 2018, la Région bruxelloise comptait 394 hébergements touristiques. Les établissements hôteliers représentaient 35% du nombre total d'établissements d'hébergement à l'échelle régionale (141 établissements), ce qui représente 15.742 chambres pour une capacité d'accueil de 31.794 places sur 36.131 (88 % du nombre total de chambres d'hébergement touristique). Le reste des hébergements en RBC se répartit entre les appart-hôtels (14 établissements), les résidences de tourisme et meublés (81), les centres d'hébergement de tourisme social (6) et les hébergements chez l'habitant (152 reconnus).

En termes de localisation, l'offre hôtelière est concentrée surtout dans le centre, autour de la Grand-Place et du secteur Sainte-Catherine, le long de l'avenue Louise, à proximité des principales gares (Nord, Central, Midi) et au sein du Quartier Européen.

L'offre hôtelière en périphérie est plus clairsemée. Le POT compte actuellement cinq établissements (pour 205 chambres) dont deux situés en RBC et trois en Flandre : l'Hôtel Ibis Brussels Expo sur la chaussée Romaine (81 ch), l'Hôtel Expo Brussels sur l'avenue Houba de Strooper (49 ch), l'Auberge Van Strombeek sur la chaussée Romaine (15 ch), la Roseraie à Wemmel (11 ch) et le Value Stay Brussels Expo à Strombeek-Bever (49 ch).



Figure 26 : Localisation des hôtels en RBC et des hôtels en Flandre compris dans le POT (visit.brussels, 2020)

Le taux d'occupation des établissements hôteliers à l'échelle de la Région fut de 74,7 % en 2018. Les hôtels autour du Ring ont néanmoins enregistré un taux d'occupation moins important avec 68% durant cette même année.

Au niveau typologique, la croissance des nuitées est à la fois liée à une croissance des nuitées professionnelles et des nuitées de loisirs. Les nuitées professionnelles sont passées entre 2006 et 2015, de 2.632.000 à 3.718.000 (croissance de 41%). Les nuitées de loisirs ont elles aussi connu une croissance importante passant de 2.204.000

à 3.070.720 (croissance de 39%). Après une année 2016 difficile, les années 2017 et 2018 ont de nouveau enregistré une augmentation importante des nuitées avec un volume qui a atteint les niveaux de croissance enregistrés avant les attentats, aussi bien pour les nuitées de loisirs que pour les nuitées professionnelles. Cette tendance a été mise entre parenthèse durant l'année 2020 et une partie de 2021 suite aux mesures sanitaires imposées pour lutter contre la pandémie du Covid19 qui ont contraint le secteur hôtelier à se mettre quasi à l'arrêt. Ce constat est discuté au point 3.1.8 « Impact de la pandémie Covid-19.

Le marché hôtelier bruxellois se porte donc bien avec un taux d'occupation d'environ 70% (équivalent à ceux de Paris et Amsterdam qui sont également compris entre 65 et 70%). Ce taux d'occupation est un taux important en considérant qu'une partie des chambres ne sont pas occupées pour diverses causes : rénovation ou encore en lien avec des jours de creux entre les jours d'occupation des chambres par les touristes. Bruxelles a connu une croissance du nombre de nuitées et ce depuis 2006. 2016-2018 a été marqué par les attentats de Bruxelles et 2020-2021 par la pandémie Covid-19 (voir point 3.1.8).

« Bruxelles est avant tout une destination pour les voyageurs d'affaires, même si la Ville et la Région sont loin d'être dépourvues d'attractions touristiques. Les ambitions du PDI et du PRDD sont de faire de Bruxelles une ville mondiale dans l'organisation d'évènements MICE (Meetings, incentives, conferences, and exhibitions) et d'évènements culturels d'ampleur internationale qui amèneront des besoins croissants en établissements hôteliers. De nouvelles implantations seront donc nécessaires pour répondre à cette demande. Les besoins portent aussi bien sur l'aspect quantitatif que qualitatif. En effet, le touriste d'affaire n'a pas les mêmes demandes qu'un touriste venu pour le loisir, d'où le besoin de pouvoir proposer une offre assez diversifiée »¹⁹.

En 2018, il y avait en Région de Bruxelles-Capitale 95 établissements hôteliers qui disposaient de salle(s) de réunion/congrès, soit 67% du total des établissements. Les salles de réunions/congrès se retrouvent majoritairement dans le segment des établissements hôteliers 4 étoiles (52%) suivi par les 3 étoiles (35%) et les 5 étoiles (13%).

C. Attractions touristiques

C.1. Tourisme de loisirs

Comme le souligne perspective.brussels, le périmètre du projet de ZIR n°15 et ses environs proches présentent un potentiel touristique considérable. Les attractions et les espaces de loisirs jouissent d'une bonne accessibilité et sont diversifiés : l'Atomium en bordure du périmètre, et, au sein du périmètre du projet de ZIR n°15, le Planétarium, le Kinopolis avec ses 25 salles, Mini-Europe, etc. En 2010, l'Atomium, Mini-Europe et Océade étaient classés au sein de la Région parmi les attractions les plus visitées. À noter que le Pavillon chinois et la Tour japonaise, situés en dehors du périmètre du projet de ZIR n°15, sont fermés depuis 2013 pour raison de sécurité. Des travaux sont actuellement envisagés par la Régie des bâtiments. En prévision du projet Neo, Océade a fermé ses portes le 30 septembre 2018, puis a été démoli. Au niveau des commerces, le village de Bruparck, qui accueillait une vingtaine de cafés/restaurants, a été démoli également.

En 2019, selon le baromètre touristique de visit.brussels, le quartier touristique « Nord », qui regroupe les musées et attractions du plateau du Heysel mais aussi le musée Train World à Schaerbeek ou encore le Museum Voor Oudere Technieken à Grimbergen, a accueilli 1,282 millions de visiteurs, ce qui en fait le 3^{ème} plus important quartier touristique de la Région. La fréquentation du Quartier Nord en 2019 fut inférieure à celle de 2018 (-6%) alors que la Région de Bruxelles-Capitale dans son ensemble a enregistré une augmentation de 14% par rapport à 2018. C'est le quartier « Mont des Arts & Royal » qui a enregistré la plus forte augmentation (+42%). Depuis 2017, le quartier Nord voit sa fréquentation annuelle diminuer alors qu'elle augmente dans la plupart des autres quartiers de la Région.

¹⁹ ASTER consulting. Étude d'incidences du projet NEO1 EUROPEA, 2017.

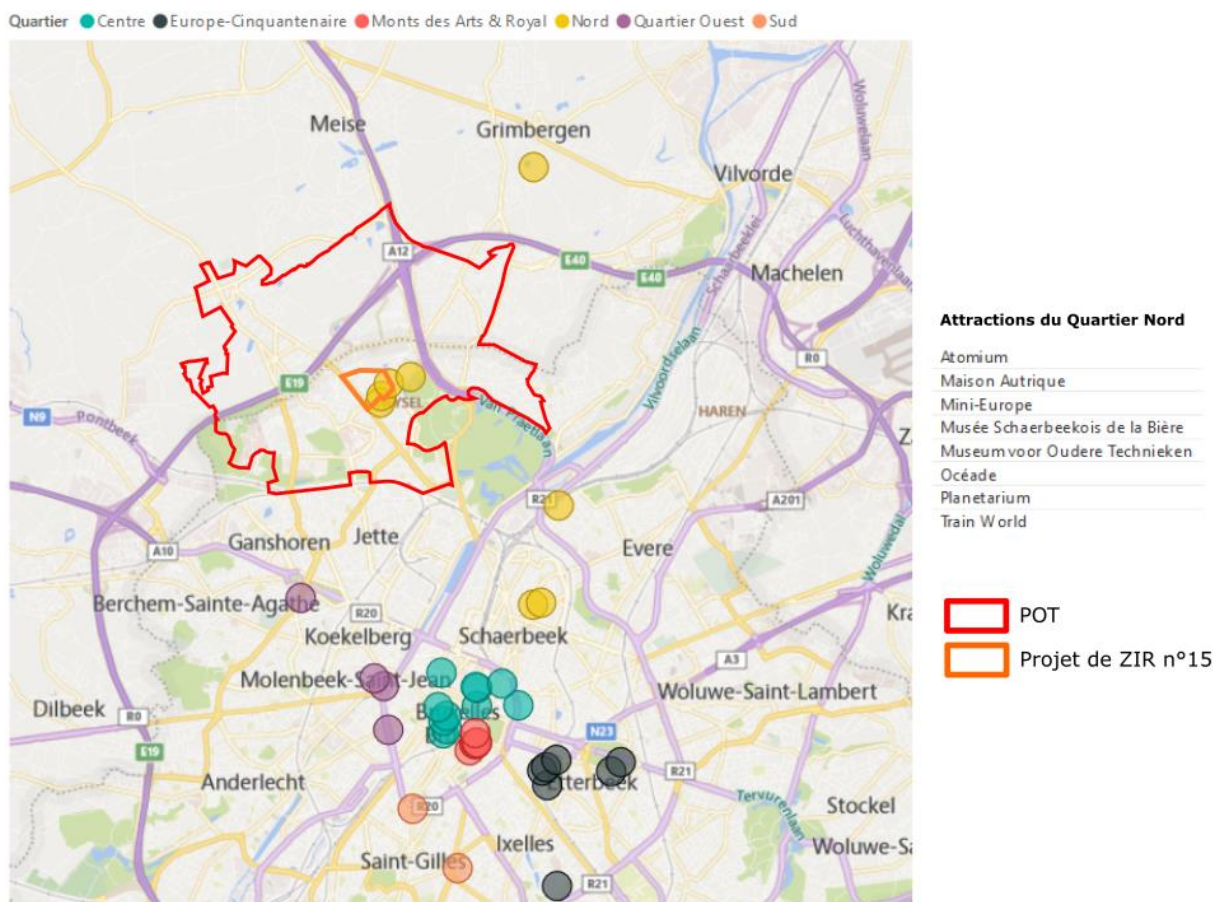


Figure 27 : Localisation des principaux musées et attractions en Région de Bruxelles-Capitale (visit.brussels – Baromètre des musées et attractions)

C.2. Tourisme d'affaires

En 2019, environ 52% des nuitées enregistrées en RBC furent des nuitées de type professionnel à raison de 37 % de nuitées pour « meetings » et 15 % de nuitées pour autres raisons professionnelles. Ces nuitées sont principalement le fait de travailleurs belges (22%) mais aussi français (11%), espagnols (7%), allemands (7%), américains (7%), britanniques (6%) et d'autres nationalités (25%).

En mars 2018, une étude commanditée par visit.brussels et réalisée par TCI Research a fait le point sur la situation de Bruxelles et son potentiel à convertir ses visiteurs d'affaires en visiteurs d'agrément. Via le *Travelsat Competitive Index*, l'étude analyse différents aspects d'un voyage en comparant Bruxelles à d'autres destinations de première division telles que Londres, Paris, Vienne et Barcelone.

Les principaux constats concernant l'image de marque de Bruxelles et sa capacité à convertir le voyage d'affaire en voyage de loisir sont les suivants :

« Malgré un manque d'attractivité spontanée pour un voyage d'affaire, la dimension internationale de Bruxelles « alimente » son image en tant que ville facile, accessible et sûre, capable d'accueillir de grands événements MICE associés aux secteurs clés de la santé, de la finance, des sciences biologiques, de la défense, de l'éducation et qui propose également beaucoup de choses à voir et faire après le travail.

Bruxelles jouit d'une image positive par rapport à des attentes clés (comme la cuisine et la gastronomie) et se différencie des autres villes sur le plan culturel. Bruxelles souffre cependant d'une perception moins positive de son environnement et de sa capacité à proposer des expériences relaxantes (spa, bien-être ...).

Le voyage d'affaire à Bruxelles a un impact globalement positif sur les loisirs et génère des sentiments et témoignages en faveur de la ville de la part des visiteurs une fois de retour dans leur pays. Cependant, la majorité des témoignages étrangers sur Bruxelles par rapport à leur expérience dans la ville ne relève généralement pas de l'enthousiasme clair que l'on peut mesurer dans d'autres villes concurrentielles.

Les obstacles à une conversion du voyage d'affaire vers les loisirs à Bruxelles sont davantage liés à un manque de temps dans la planification du séjour qu'à un manque d'intérêt pour la ville en elle-même. Quelques mentions sur le sentiment de sécurité sont également citées par certaines personnes interrogées ».

3.1.5.2. Équipements sportifs et espaces récréatifs

A. Équipements sportifs

La gamme des infrastructures sportives dans le périmètre du projet de ZIR n°15 est variée et se compose des éléments suivants :

- Stade Roi Baudouin : terrain de football, piste d'athlétisme et terrains pour sauts et lancers, 2 gymnases ;
- Stade Victor Boin : piste d'athlétisme et terrains pour sauts et lancers, terrain de basket-ball, terrain de volley-ball, terrain de badminton ;
- Stade du « Petit Heysel » : terrain de football et terrain de football/hockey ;
- Centre de tir à l'arc : terrain de football, terrain de tir à l'arc.

Hormis le Stade Roi Baudouin et le « Petit Heysel », ces infrastructures sportives font l'objet du projet de *Parc des Sports* de la Ville de Bruxelles. Le projet prévoit la poursuite et la réorganisation du programme actuel d'infrastructures sportives dans un aménagement contemporain de parc de 27 hectares.

Ce projet rapproche un peu le Heysel de l'objectif de création d'un « pôle récréatif de niveau régional », qui est un objectif depuis le Plan Régional de Développement de 2002 et qui a été inclus dans le PRDD (bien que pour ce pôle récréatif ce soit toujours le Parc d'Osseghem qui est considéré en priorité).

En dehors du périmètre du projet de ZIR n°15, on retrouve de nombreuses autres infrastructures sportives dont un terrain de football et un terrain de pétanque (Léo Pétanque Club) entre l'avenue de Bouchout et l'avenue du Gros Tilleul, et, au sud de cette avenue, le complexe Royal Primerose avec des aménagements de tennis, football, fitness, squash et hockey. On relève également de nombreuses petites salles de sport dans le POT. Les complexes sportifs les plus importants sont le centre sportif Inter Nos à Strombeek-Bever ou la salle Omnisport de Jette. La piscine Pierebad de Strombeek-Bever est la seule piscine couverte comprise dans le POT (n'est pas indiquée sur la figure ci-dessous).

Malgré la présence de ces différentes infrastructures, il ressort que l'extrême nord de la Ville de Bruxelles se caractérise par un manque d'équipements sportifs locaux – un manque qui ne fera que s'accroître avec l'arrivée de logements dans le périmètre du projet de ZIR n°15.

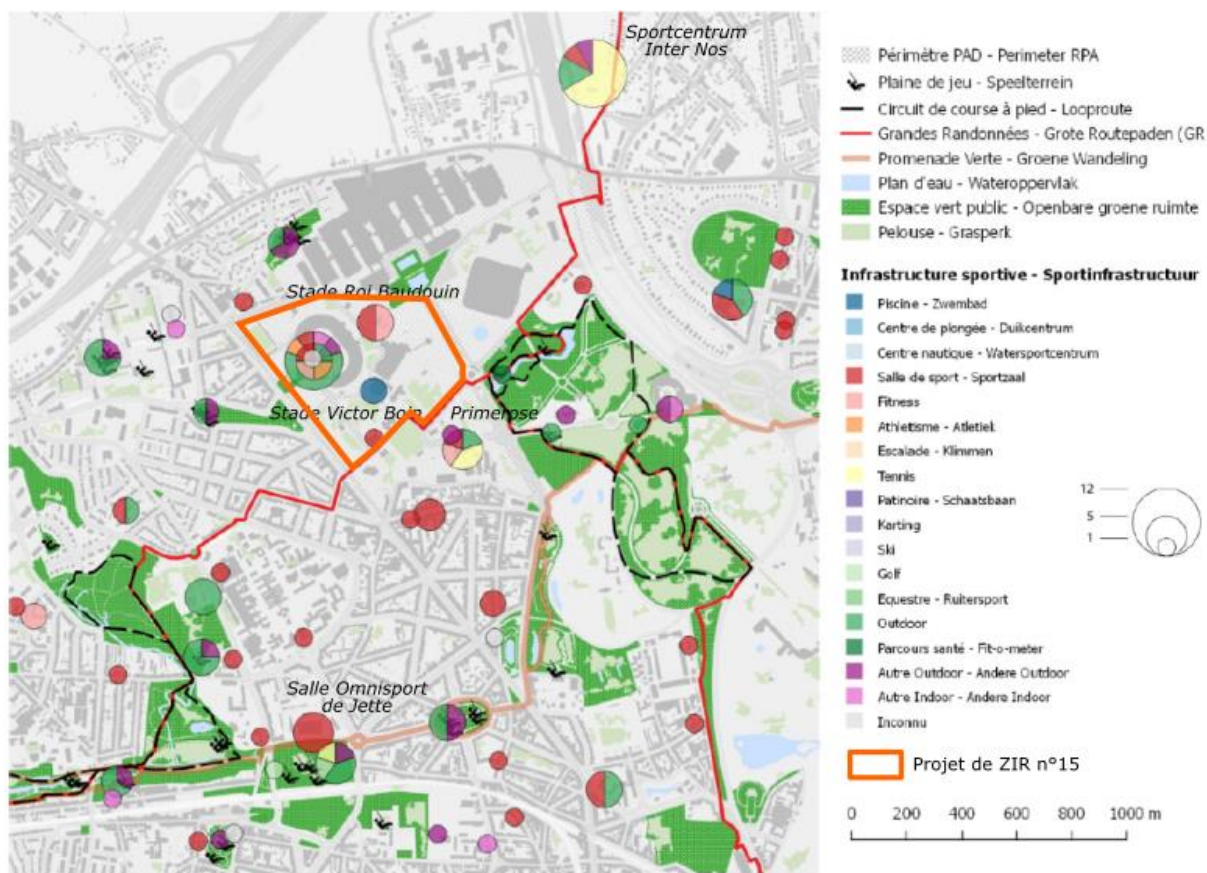


Figure 28 : Équipements de sports et de loisirs existants (perspective.brussels, 2019)

Perspective.brussels fait le constat qu'un certain nombre de besoins chroniques subsistent en Région de Bruxelles-Capitale : des piscines pour les écoles et les clubs de natation, des salles omnisports supplémentaires avec des dimensions réglementaires pour la compétition, étant donné la sur-sollicitation des salles existantes, une salle de boxe, des terrains de volley-ball, des salles de danse pour compagnies professionnelles et une salle de basket-ball pour les entraînements et les compétitions nationales.

Il y a soit un manque d'équipements dans certaines zones (les petits terrains extérieurs et les grands terrains de jeux devraient être développés dans quasiment l'ensemble des quartiers du centre et de la première couronne et les salles de pratiques collectives au nord-est et à l'ouest de la Région), soit un manque de variété dans ces équipements et souvent les équipements présents sont inadaptés à certains publics spécifiques : femmes, personnes âgées, personnes handicapées.

B. Espaces récréatifs

Aujourd'hui en Région de Bruxelles-Capitale, il y a un nombre globalement insuffisant d'espaces récréatifs avec une offre de 300 aires de jeux régionales et communales (équivalent à 1 plaine de jeux pour 435 enfants âgés de moins de 13 ans) et 142 agoraspaces et skateparks (équivalent à 1 infrastructure pour 530 adolescents âgés de 13 à 17 ans).

Ces espaces récréatifs sont répartis de manière inégale sur le territoire avec des zones de carence dans les quartiers pauvres et denses de la ville, où la demande est importante (croissant pauvre et alentours).

Les enjeux aujourd'hui sont de renforcer l'offre dans des zones identifiées comme prioritaires, principalement à l'ouest de la Région, au sud (Forest, Uccle), au nord (**Laeken**, Schaerbeek) et dans quelques poches situées à l'est de la seconde couronne :

- Besoin de +/- 70 plaines de jeux en zone prioritaire 1 ;
- Besoin de +/- 50 agoraspaces en zone prioritaire 1.

Il faut également diversifier et améliorer la qualité des espaces et des équipements et créer des liens avec l'espace extérieur.

Au sein du POT, les quartiers Mutsaard et Houba sont repris en zone prioritaire aussi bien pour les plaines de jeux que pour les agoraspaces et skateparks.

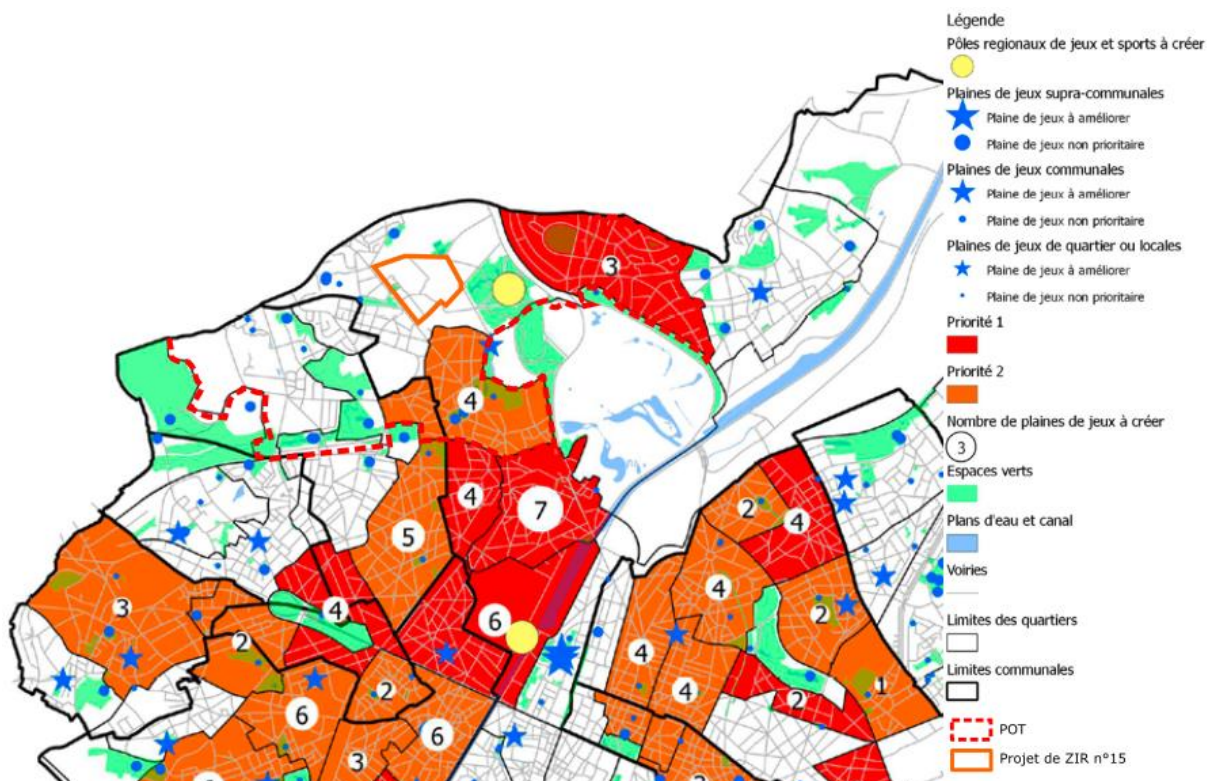


Figure 29 : Zones d'intervention prioritaires (plaines de jeux) (Horizon 2020) (BRAT)

3.1.5.3. Équipements culturels

À côté des grands équipements touristiques et culturels de portée régionale et nationale (Atomium, Mini-Europe, le Art & Design Atomium Museum (ADAM), Kinépolis, Planétarium de l'Observatoire Royal...), les équipements culturels destinés au quartier dans le POT sont actuellement quasiment inexistants. Des bibliothèques publiques sont présentes dans le quartier Mutsaard et la Cité Modèle. Cette dernière abrite également Cité Culture, un centre important dans le réseau des organisations culturelles du quartier. En Flandre, le Cultuurcentrum de Strombeek représente le principal équipement culturel local du périmètre. Une bibliothèque publique est également présente dans le centre de Wemmel.

Avec l'arrivée attendue de nouveaux logements dans le périmètre, il convient de réfléchir aux besoins en équipements de proximité : une salle polyvalente, une bibliothèque, un atelier, un centre communautaire, une maison des jeunes. De la part des habitants des quartiers environnants, il existe déjà une demande pour une offre culturelle destinée aux enfants (ateliers créatifs, activités de lecture, stages artistiques) ainsi qu'aux jeunes et aux adultes (café-théâtre, café-concert, spectacles).

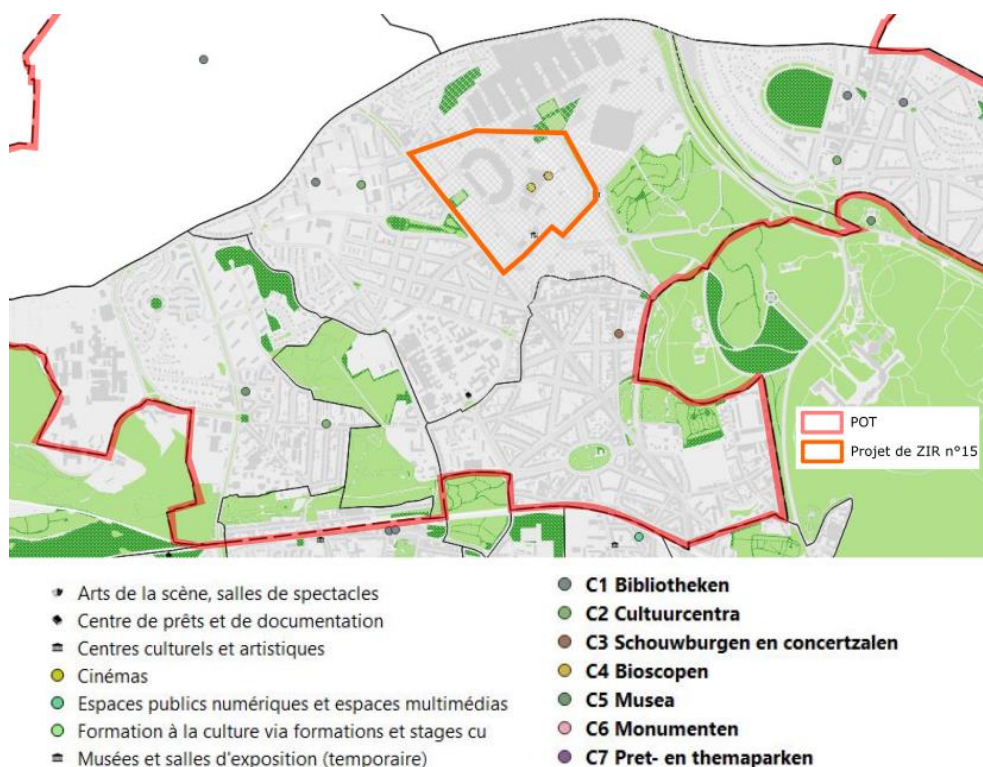


Figure 30 : Équipements culturels présents dans le POT (perspective.brussels)

3.1.5.4. Équipements d'accueil de la petite enfance

En 2017, les secteurs bruxellois du POT comptaient **786 places en milieu d'accueil**. Au regard du nombre d'enfants âgés de 0 à 3 ans présents dans le périmètre, le taux de couverture de l'ensemble des quartiers du POT était de 0,28²⁰ contre 0,38 au niveau régional, soit une couverture qui n'est pas suffisante. Il faut également tenir compte d'un effet « navette » qui réduit le taux de couverture pour la population bruxelloise particulièrement dans les quartiers périphériques de la Région bruxelloise. Les enfants « navetteurs », résidant hors de Bruxelles, qui occupent certaines des places, ne sont pas pris en compte dans le calcul de la demande en places (nombre total d'enfants de moins de trois ans résidant dans le quartier).

²⁰ Nombre de places en milieu d'accueil/Population de moins de 3 ans.

Une différence de couverture importante existe toutefois entre les différents secteurs. Quatre des 25 secteurs du POT ont un taux de couverture supérieur voire très supérieur à la moyenne régionale (Sacré-Cœur, Avenue De Meysse, Ancienne Barrière et rue de Wand) alors que tous les autres secteurs sont caractérisés par une couverture plus faible que la moyenne régionale.

Afin d'atteindre un taux de couverture de 33%, qui représente l'objectif européen que les États membres de l'Union européenne se sont fixé en 2002 à Barcelone, et engagés à remplir à l'horizon 2010, et sans compter les besoins des nouveaux habitants, **il faudrait renforcer l'offre existante en milieu d'accueil de la petite enfance de 135 places supplémentaires dans les secteurs bruxellois du POT.**

Le périmètre du projet de ZIR n°15 comprend une crèche communale : la crèche Gabrielle Petit. La liste d'attente est cependant très longue²¹. Il y a neuf autres crèches dans les environs dont la crèche Heysel dans la rue du même nom et plusieurs en Flandre.

3.1.5.5. Équipements scolaires

A. Contexte régional

D'un point de vue prospectif²², au niveau régional, suivant les projections démographiques entre 2014-2015 et 2024-2025, **les écoles primaires et maternelles devraient être amenées à accueillir respectivement 12.500 et 6 000 élèves supplémentaires.** Au-delà de 2025 d'après les projections démographiques régionales, la population en âge de scolarisation devrait toujours continuer à augmenter et ceci dans tous les niveaux. En termes de localisation, **ce sont les communes du nord et de l'ouest de la Région qui devraient être les plus confrontées à l'augmentation de leur population scolaire.**

Au niveau de l'offre en établissements secondaires, le manque de places actuel à l'échelle régionale ainsi que le faible nombre de places programmées au niveau de l'enseignement secondaire (+264 places) pourraient justifier l'implantation d'une école secondaire dans le périmètre opérationnel.

En effet, à l'échelle régionale²³, en maintenant l'offre actuelle dans l'enseignement secondaire constante (capacités en 2015), les déficits de places à l'horizon 2025 au vu de la forte croissance de la population scolaire attendue en Région bruxelloise seront de **plus de 16.000 places** :

- Déficit de 6.402 places dans le 1er degré ;
- Déficit de 5.170 places dans les 2e et 3e degré général ;
- Déficit de 4.965 places dans les 2e et 3e degré technique et professionnel.

Même si l'on tient compte des projets de création de places programmés dans l'enseignement secondaire d'ici 2025, ce déficit sera toujours important (environ 4.000 places), quoique partiellement réduit :

- Déficit de 686 places dans le 1er degré ;
- Déficit de 291 places dans les 2e et 3e degré général ;
- Déficit de 3.037 places dans les 2e et 3e degré technique et professionnel.

²¹ Source : perspective.brussels

²² Institut Bruxellois de Statistique et D'Analyse, *Projections de la population scolaire bruxelloise à l'horizon 2025, 2017*, cahier de l'IBSA n°7.

²³ Perspective.brussels, *Création de places dans l'enseignement secondaire : Évaluation et localisation des besoins en Région de Bruxelles-Capitale*, Juillet 2018

B. À l'échelle des POT/PO

Le périmètre du projet de ZIR n°15 ne comprend aucune école. Le POT comporte, quant à lui, plus d'une trentaine d'établissements scolaires dont l'École des Magnolias, située en bordure nord-ouest du périmètre du projet de ZIR n°15 entre l'avenue des Magnolias et l'avenue Impératrice Charlotte. Elle compte environ 900 élèves, maternelles et primaires confondues.

Dans un périmètre réduit de 500-1000 m autour du périmètre du projet de ZIR n°15, on dénombre actuellement 9 écoles. Il s'agit principalement d'écoles francophones (enseignement fondamental et secondaire). Il y a deux écoles néerlandophones (une école fondamentale et une école secondaire). Au nord de la chaussée Romaine, à Grimbergen, se trouve un internat pour l'enseignement fondamental et secondaire francophone. Ensemble, ces écoles accueillent un peu plus de 4.000 élèves. Aujourd'hui, toutes ces écoles sont très fortement sollicitées. Soulignons également que le POT accueille également l'École Européenne de Bruxelles IV qui a ouvert ses portes en 2012 et qui compte actuellement près de 1.800 élèves (enseignement fondamental et secondaire).

Alors que le quartier Heysel et les quartiers voisins (bruxellois) étaient encore caractérisés par un manque de places dans les écoles fondamentales en 2017, les projets scolaires actuels et prévus dans la zone (+912 places programmées) devraient combler ce déficit d'ici 2025. Ces estimations ne reposent que sur une comparaison entre le nombre de places scolaires actuelles et programmées, d'une part, et le nombre d'enfants d'âge scolaire en 2017, d'autre part. Ils ne tiennent pas compte de la croissance démographique attendue entre 2018 et 2025, ni de l'augmentation de la population due à la réalisation de nouveaux logements. Dans les communes du nord-ouest de la Région bruxelloise, les projections démographiques de l'IBSA pour 2025 prévoient une croissance supérieure à la moyenne, de la population en âge de scolarité obligatoire.

Dans l'enseignement secondaire, 491 places sont actuellement créées ou programmées dans la zone considérée. Afin de répondre à la forte demande de places dans le nord-ouest de la Région, perspective.brussels souligne que **le Heysel, facilement accessible, pourrait être un lieu intéressant, notamment pour la réalisation de places dans l'enseignement secondaire général néerlandophone, mais aussi dans l'enseignement secondaire technique et professionnel francophone, où un déficit important est attendu d'ici 2025.**

Enseignement francophone – D2&3 tech. & prof.

Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés

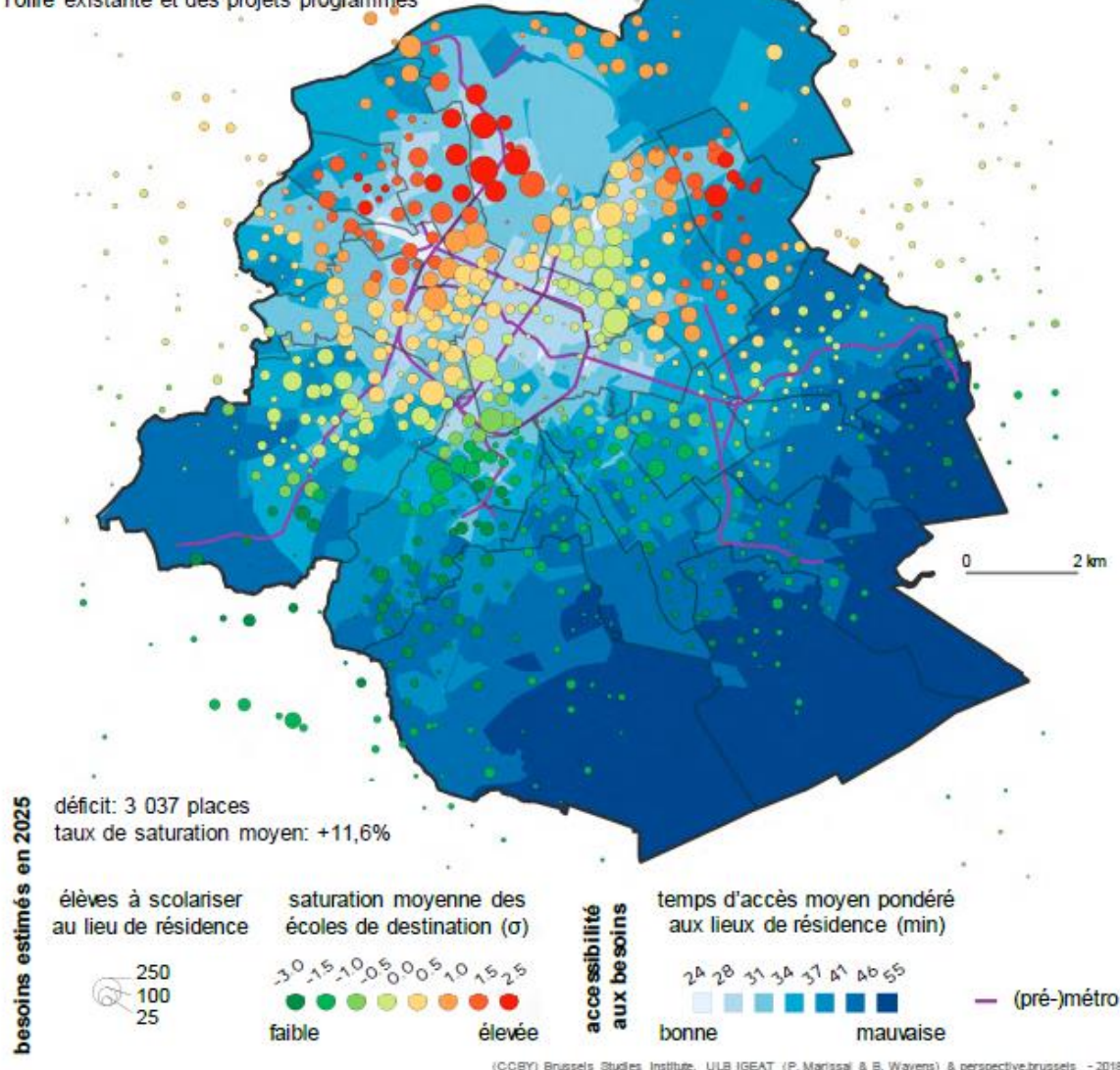


Figure 31 : Cartographie de la confrontation de la capacité et de la demande à l'horizon 2025, dans les 2^e et 3^e degrés de l'enseignement technique et professionnel francophone en Région de Bruxelles-Capitale, à l'échelle des secteurs statistiques (perspective.brussels, 2018)

3.1.5.6. Équipements de soins

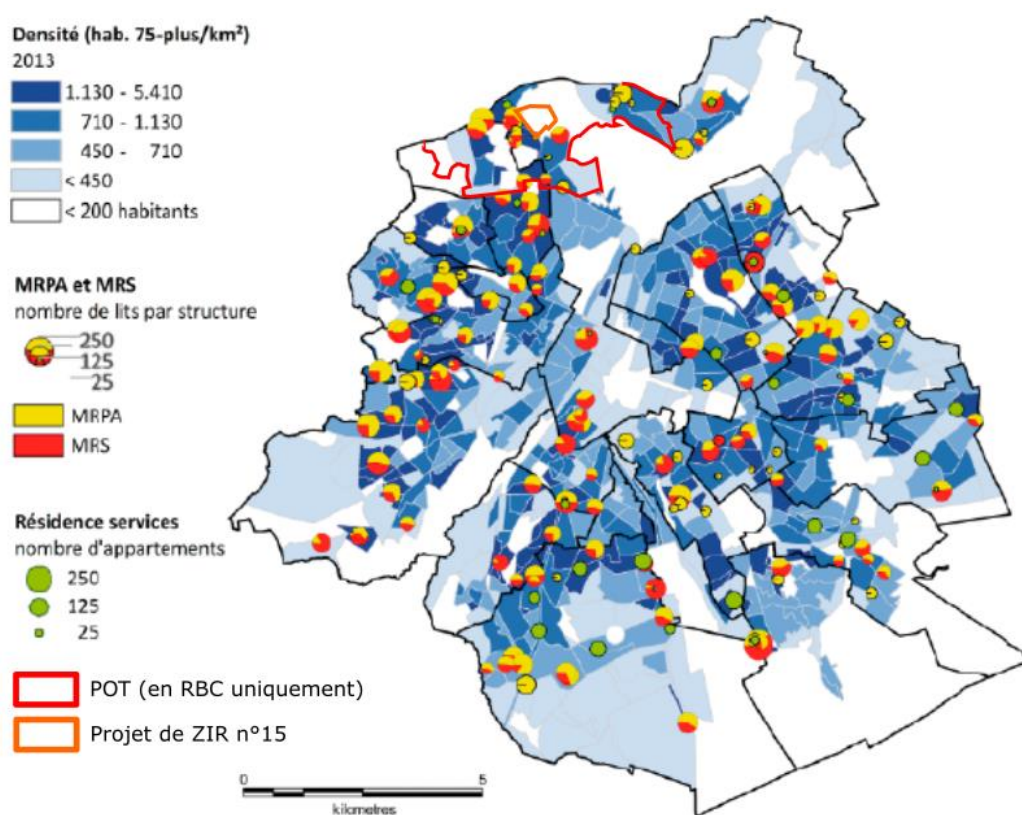
Le CHU Brugmann et l'UZ Brussel représentent les principaux équipements de soins présents dans le POT. Ils comptent parmi les plus grandes structures hospitalières de la Région de Bruxelles-Capitale. À côté de ces deux hôpitaux, plusieurs centres médicaux sont présents dans le POT comme les maisons médicales Cité Santé (située dans la rue des Amandiers à proximité de la station de métro Roi Baudouin), Houba ou encore la polyclinique Mutsaard sur la chaussée Romaine.

Cependant, perspective.brussels souligne que le nord du territoire de la Ville de Bruxelles manque de maisons médicales, qui fournissent des soins de première ligne, c'est-à-dire des soins à proximité et directement accessibles. Les maisons existantes sont sursollicitées et l'augmentation supérieure à la moyenne de la population âgée (cf. supra) va encore accroître la demande. La création de maisons médicales au forfait est donc nécessaire.

3.1.5.7. Équipements d'accueil des personnes âgées

Le périmètre du projet de ZIR n°15 n'accueille pas d'équipement d'accueil des personnes âgées. En revanche, au sud-est du périmètre entre l'avenue du Gros Tilleul et la rue du Heysel se trouve la Maison du Heysel, une maison de repos et de soins d'une capacité de 158 résidents. Certains lits sont réservés aux patients comateux ou à des personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer. Plusieurs maisons de repos et/ou de soins ou encore des résidences services sont présentes dans le POT (maison de repos Parkside, maison Saint-Ignace, résidence New Romana, Senior's Serenity, Ascot, Armonea Hestia...). La couverture dans le POT est donc bonne.

À l'échelle régionale, l'enjeu est aujourd'hui de développer, en fonction des contextes locaux, des habitations alternatives (habitat groupé/communautaire, intergénérationnel, résidence-services...) et adaptées aux profils du (futur) public senior bruxellois (qui sera moins favorisé au niveau socio-économique et plus multiculturel que le public âgé actuel).



Source : GGC-CCC; Communauté flamande; infor-Homes; SPF-Économie - Statistics Belgium
Cartographie : Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles

Figure 32 : Densité des personnes âgées de 75 ans et plus et structures résidentielles pour personnes âgées (maisons de repos, maisons de repos et de soins et résidences-services) en Région bruxelloise, situation au 01/06/2016 (statistiques démographiques 2013) (Observatoire de la santé et du social de la Région de Bruxelles-Capitale/COCOM, 2016)

3.1.5.8. Équipements d'aide sociale

Comparativement à d'autres parties de la Région, le POT regroupe relativement peu d'équipements d'aide sociale. La maison de quartier Modèle (centre d'animation sociale), le foyer laekenois (société immobilière de logement social), la cité modèle (accompagnement social individuel, juridique et administratif aux locataires et locataires-candidats, Actions collectives et communautaires...) et la boutique des Petits Riens Laeken-De Wand sont pratiquement les seuls équipements d'aide sociale présents.

Au regard du profil socio-économique de la population du POT (population plus fragilisée, notamment dans les quartiers à forte concentration de logements sociaux), cette offre pourrait être renforcée même si un manque ne peut pas clairement être mis en évidence. À l'échelle du périmètre opérationnel, un manque d'infrastructures accueillant les populations les plus précarisées peut être mis en évidence.

Sur la carte suivante, la catégorie « aide sociale générale publique et privée » regroupe les services d'aide agréés privés, les services sociaux communaux et les CPAS. La catégorie « aide aux plus démunis » regroupe, quant à elle, de nombreux services : soutien financier, aide pour l'accès au logement, aide aux personnes en grande précarité et aide en matière de santé physique, aide alimentaire, lutte contre la fracture numérique, etc.

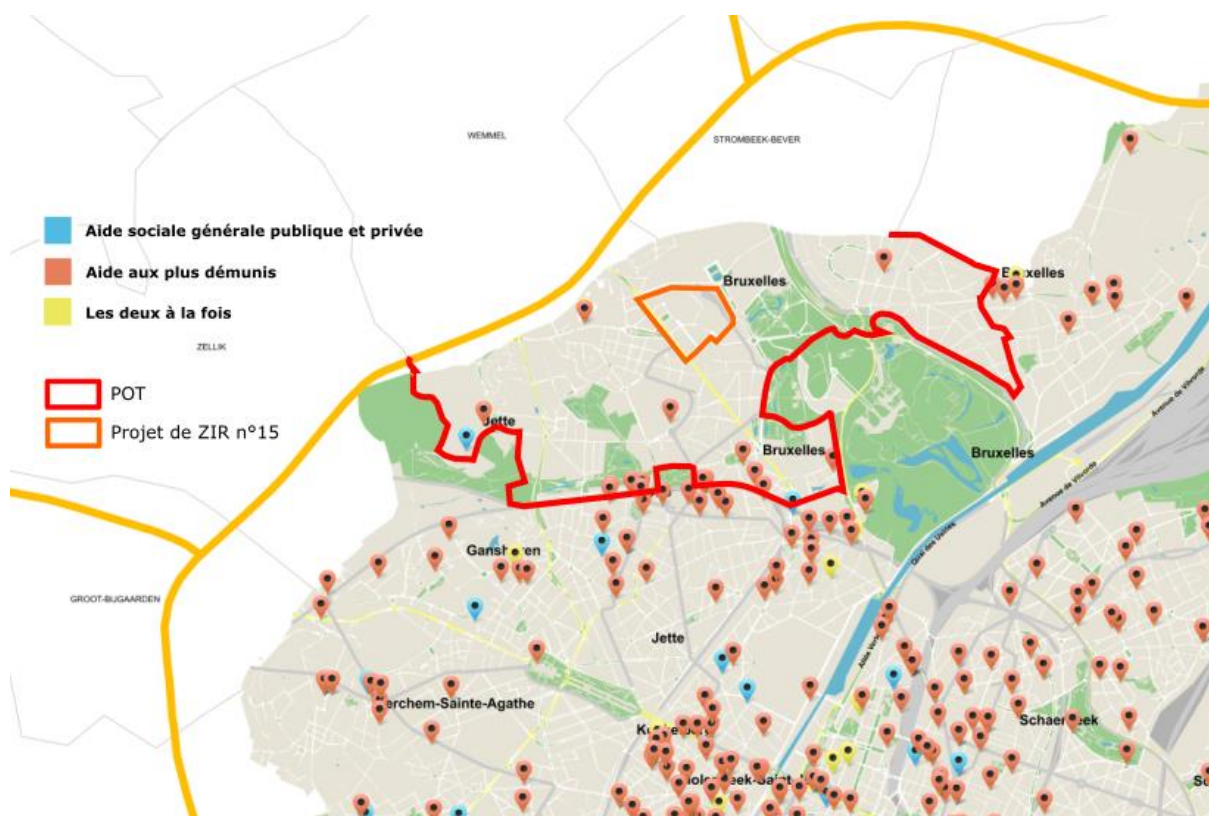


Figure 33 : Offre en équipements d'aide sociale (Bruxelles Social, consulté en juillet 2020)

3.1.6. Activités économiques

3.1.6.1. Généralités

À côté des grandes activités événementielles, touristiques et sportives présentes sur le plateau du Heysel, on retrouve dans le POT plusieurs immeubles de bureaux mais aussi, côté flamand, des zones d'activités économiques périphériques plus ou moins importantes profitant de la proximité du ring. Les commerces au sens large du terme sont également présents dans le périmètre, aussi bien du côté bruxellois que flamand. La fonction commerciale et ses enjeux dans le POT feront l'objet d'un point plus détaillé dans la suite de cette analyse compte tenu de l'importance de ce secteur d'activité pour le devenir du plateau du Heysel (Neo).

3.1.6.2. Bureaux

Plusieurs immeubles de bureaux sont présents à proximité immédiate du périmètre du projet de ZIR n°15 :

- Le Comité Olympique et Interfédéral Belge (COIB) est le représentant belge du Comité international olympique (CIO) ainsi que le fédérateur des fédérations sportives belges. Ses bureaux sont situés sur l'avenue de Bouchout ;
- L'Union Royale Belge des Sociétés de Football-Association (URBSFA) qui représente tous les clubs de football de Belgique était présente dans le périmètre jusqu'en 2021. Les bureaux étaient situés au croisement de l'avenue de Bouchout avec l'avenue Houba de Strooper. L'URBSFA a déménagé en 2021 vers le siège administratif de Tubize.
- Le Buro & Design Center sur l'Esplanade qui offre 25.000 m² de bureaux.

A noter également la présence du Heysel Business Park sur la chaussée Romaine, face à Brussels Expo.

Depuis plusieurs années, le stock de bureaux au sein de la Région de Bruxelles-Capitale est en diminution, tant dans les quartiers de bureaux centraux que dans les quartiers décentralisés. Cela s'explique en partie par le fait que de nombreux immeubles de bureaux sont démolis ou reconvertis en d'autres affectations, notamment en logements (65% des conversions entre 1997 et 2007).

Du fait de ces stocks en réduction, les taux de vacance des bureaux restent stables, notamment dans le « Central Business District », ou sont globalement à la baisse, particulièrement dans les quartiers dits « décentralisés ».

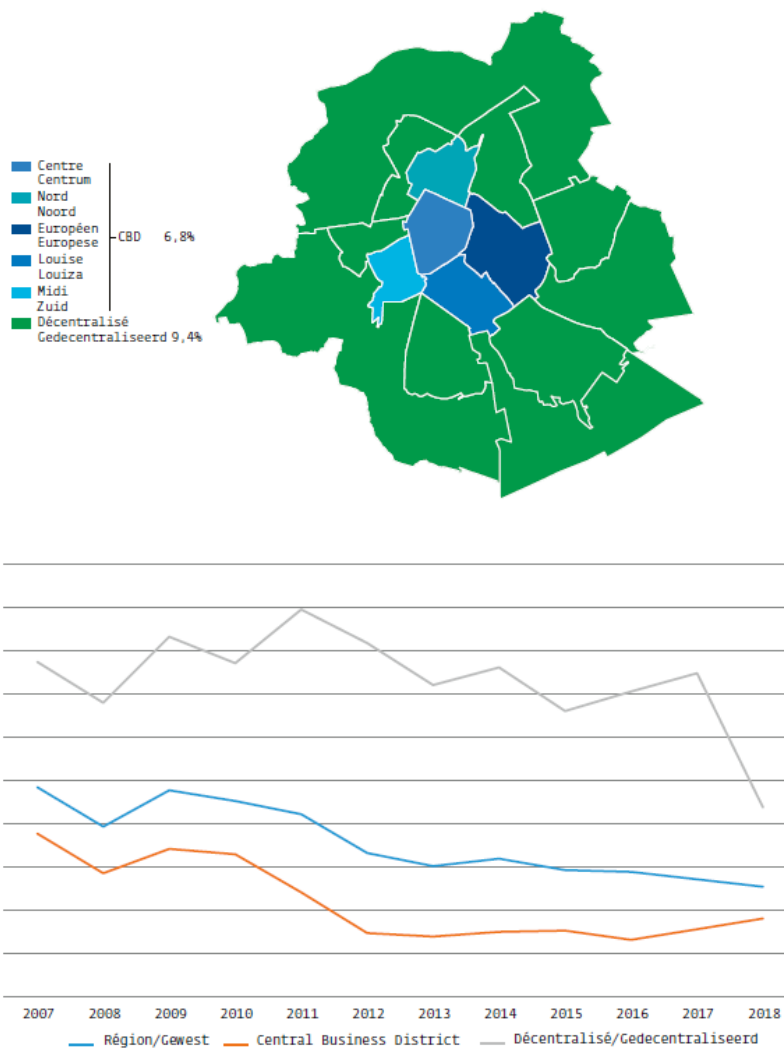


Figure 34 : Évolution de la vacance depuis 2007 (perspective.brussels - Observatoire des bureaux, 2019)

Il est important de rappeler néanmoins que les évolutions de stock observées d’une année à l’autre sont généralement le résultat d’une combinaison entre diminutions et augmentations du stock de bureaux.

Le quartier « 2^e Couronne Nord », dans lequel se situe le site du projet, a récemment enregistré une hausse significative de son stock, passant de 822.013 m² en 2016 à 1.022.399 m² en 2017 (+24 %). Cette hausse assez spectaculaire du stock est néanmoins imputable à un seul projet, celui du nouveau siège de l’OTAN à Haren qui constitue un événement exceptionnel. La hausse du stock provoquée par ce projet fut cependant très légèrement limitée par des conversions de bureaux à Jette, Evere et Haren.

Le taux de vacance en 2017 (7,3 %) observé dans le quartier « 2^{ème} Couronne Nord » était très légèrement inférieur à la moyenne régionale (7,5%)²⁴.

²⁴ perspective.brussels, Observatoire des bureaux, 2019.

Quartiers de bureaux Kantorenwijken	Observatoire Overzicht 38			Observatoire Overzicht 37		
	Stock Voorraad (m ²)	Vacance Leegstand (m ²)	Taux de vacance Leegstand	Stock Voorraad (m ²)	Vacance Leegstand (m ²)	Taux de vacance Leegstand
1. Centre Centrum	2 426 201	162 698	6,7%	2 549 094	177 344	7,0%
2. Quartier Nord Noordwijk	1 732 833	86 662	5,0%	1 730 969	65 474	3,8%
3. Quartier Européen Europese wijk	3 425 693	219 501	6,4%	3 442 159	204 604	5,9%
4. Quartier Louise Louizawijk	908 445	108 231	11,9%	998 423	91 799	9,2%
5. Quartier Midi Zuidwijk	556 640	38 676	6,9%	547 137	45 721	8,4%
6. 1e couronne NE 1e Kroon NO	307 571	12 610	4,1%	310 878	13 124	4,2%
7. 1e couronne SUD 1e Kroon Zuid	187 739	6 529	3,5%	185 518	6 659	3,6%
8. 1e couronne SE 1e Kroon ZW	81 443	2 272	2,8%	81 560	3 110	3,8%
9. 1e couronne NO 1e Kroon NO	167 092	3 316	2,0%	168 778	10 177	6,0%
10. 2e couronne EST 2e Kroon Oost	641 817	85 417	13,3%	689 188	100 833	14,6%
11. 2e couronne SE 2e Kroon ZO	108 501	6 871	6,3%	118 984	17 304	14,5%
12. 2e couronne SUD 2e Kroon Zuid	630 162	91 396	14,5%	639 760	84 929	13,3%
13. 2e couronne SO 2e Kroon ZW	472 627	56 002	11,8%	473 831	78 402	16,5%
14. 2e couronne NORD 2e Kroon Noord	1 022 399	74 689	7,3%	822 013	105 910	12,9%
Total Totaal	12 669 163	954 870	7,5%	12 758 292	1 005 390	7,9%

Tableau 2 : Évolution du stock et de la vacance par quartier (perspective.brussels - Observatoire des bureaux, 2019)

3.1.6.3. Activités productives

Le POT comporte plusieurs zones d'activités productives au sens « bruxellois du terme²⁵ », principalement situées du côté flamand :

- Le parc d'activité de Strombeek-Bever, situé au sud-ouest de l'échangeur du ring et de l'A12 et qui accueille notamment la multinationale américaine Procter and Gamble (P&G) où travaillent environ un millier de personnes ;
- Le parc d'activité de Hellebeek situé à proximité de la sortie n°7 du Ring (Grimbergen) et qui accueille des bureaux et aussi des entreprises actives principalement dans le commerce de gros et la réparation automobile.
- La zone PME de Wemmel (Heide), structurée de part et d'autre de l'avenue Reine Astrid à Wemmel, entre les sorties 8 (Wemmel) et 9 (Jette) du Ring. La zone accueille des PME et entreprises artisanales.

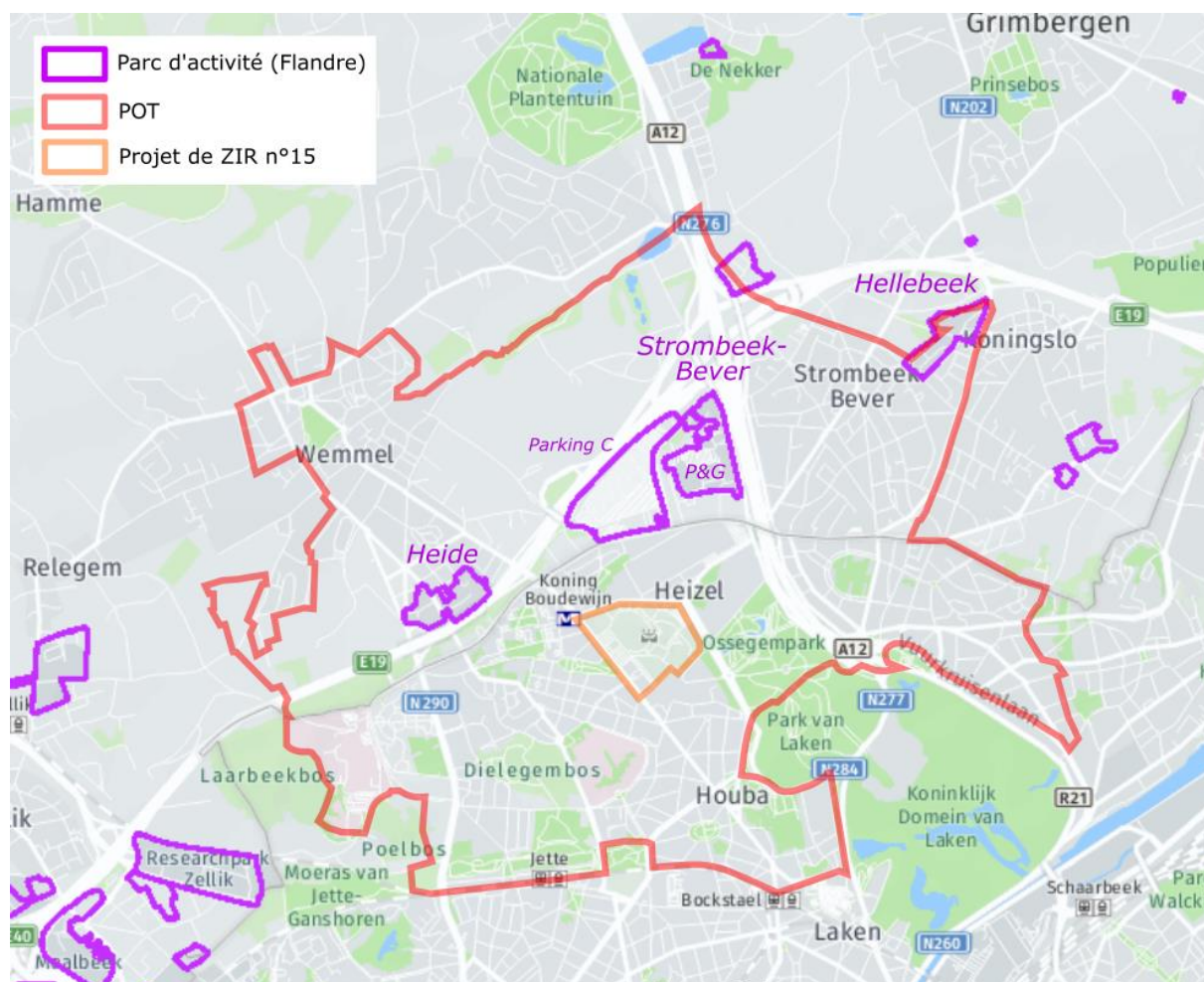


Figure 35 : Parcs d'activité situés dans le POT (Geopunt Vlaanderen)

²⁵ Activités artisanales, activités de haute technologie, activités industrielles, activités de production de services matériels et de biens immatériels. Sont assimilés aux activités productives, les travaux de gestion ou d'administration, l'entreposage et les commerces qui en sont l'accessoire (urban.brussels).

Aujourd'hui, comme le souligne perspective.brussels²⁶, plusieurs tendances caractérisent les activités productives en Région bruxelloise :

- une demande pour les surfaces de taille moyenne (entre 200 et 500 m²) ;
- une montée d'initiatives de la part des entrepreneurs grâce aux soutiens publics, notamment dans les domaines de la transition économique (économie circulaire, agriculture urbaine...).

« Au cours des dernières années, la demande de petites entreprises pour des surfaces moyennes de production entre 150 et 500 m² et situées sur le territoire régional a connu une croissance significative.

Pour cette raison, la Région a soutenu le développement de nouveaux parcs TPE/PME/MGE. Plusieurs ont été inaugurés (Newton I et II, Greenbizz, Magellan, Cityline et Birmingham) ou sont en cours de développement (CityCampus, NorthCity, Novacity, CityGate II et III, Greenbizz II, Copernic...). La rapidité de commercialisation des modules et la très faible vacance de ceux-ci confirment les besoins identifiés au préalable.

Ce type d'infrastructures modulables permet de maintenir dans la ville des activités productives à la fois créatrices d'emplois (directs et indirects) mais également de biens et de services essentiels au bon fonctionnement de la ville. On pense en particulier à la fabrication d'objets et de meubles (menuisiers, designers, textiles, vélos), aux activités de réparation et d'entretien et à la production alimentaire en circuit court (micro-brasseries, producteurs).

Ils constituent également une réponse adéquate aux défis posés par la crise sanitaire du Covid 19 en diminuant la dépendance de la Région vis-à-vis de certains biens de première nécessité et en rapprochant la production des lieux de consommation. En effet, la crise sanitaire a démontré l'importance de disposer de stocks ou de capacités de production pour toute une série de produits jugés stratégiques. Le maintien et le développement de ces lieux est donc devenu primordial.

En outre, ces infrastructures s'intègrent assez facilement dans le tissu urbain et peuvent même participer à sa revitalisation lorsqu'elles sont pensées comme telles à l'origine.

En parallèle à ces nouvelles constructions, l'utilisation des surfaces libres dans des bâtiments à rénover, où sur les terrains en phase de développement de projet, par des occupants temporaires, constitue également un levier et une opportunité d'inscrire dans la ville des acteurs économiques liés aux industries créatives. En effet, la mise à disposition de ces surfaces à des conditions très avantageuses, permet l'éclosion de projets économiques en devenir qui ont une place justifiée, utile et souhaitée dans la ville. Ici aussi, leur rôle en termes de revitalisation urbaine rapide doit être souligné. »

²⁶ perspective.brussels, Redéploiement socio-économique, territorial et environnemental suite à la crise du Covid-19 – Diagnostic, 3 juillet 2020.

3.1.6.4. Commerces et Horeca

A. Échelle régionale

A.1. Structure de la fonction commerciale en Région de Bruxelles-Capitale

Au niveau régional, la fonction commerciale est caractérisée par plus de **25.435 cellules commerciales** (au 1^{er} juillet 2017) dont 21.999 étaient occupées. On peut noter que le Pentagone et la première couronne présentent des surfaces moyennes, pour les parcelles accueillant du commerce, comprises entre 200 et 300 m² tandis que la deuxième couronne présente une valeur deux fois plus importante (583 m²).

Les 2/3 des points de vente localisés en Région de Bruxelles-Capitale se concentrent dans les noyaux commerciaux. Ces noyaux commerciaux sont au nombre de **116**. L'offre commerciale de la Région Bruxelles-Capitale a tendance à fortement se polariser et se rassembler au sein de pôles commerciaux plus ou moins importants. Dans le POT, côté bruxellois, il y a actuellement deux noyaux commerciaux : **Houba de Strooper** et **De Wand** (voir plus bas pour les détails).

La Région de Bruxelles-Capitale compte actuellement cinq centres commerciaux et deux galeries commerçantes.

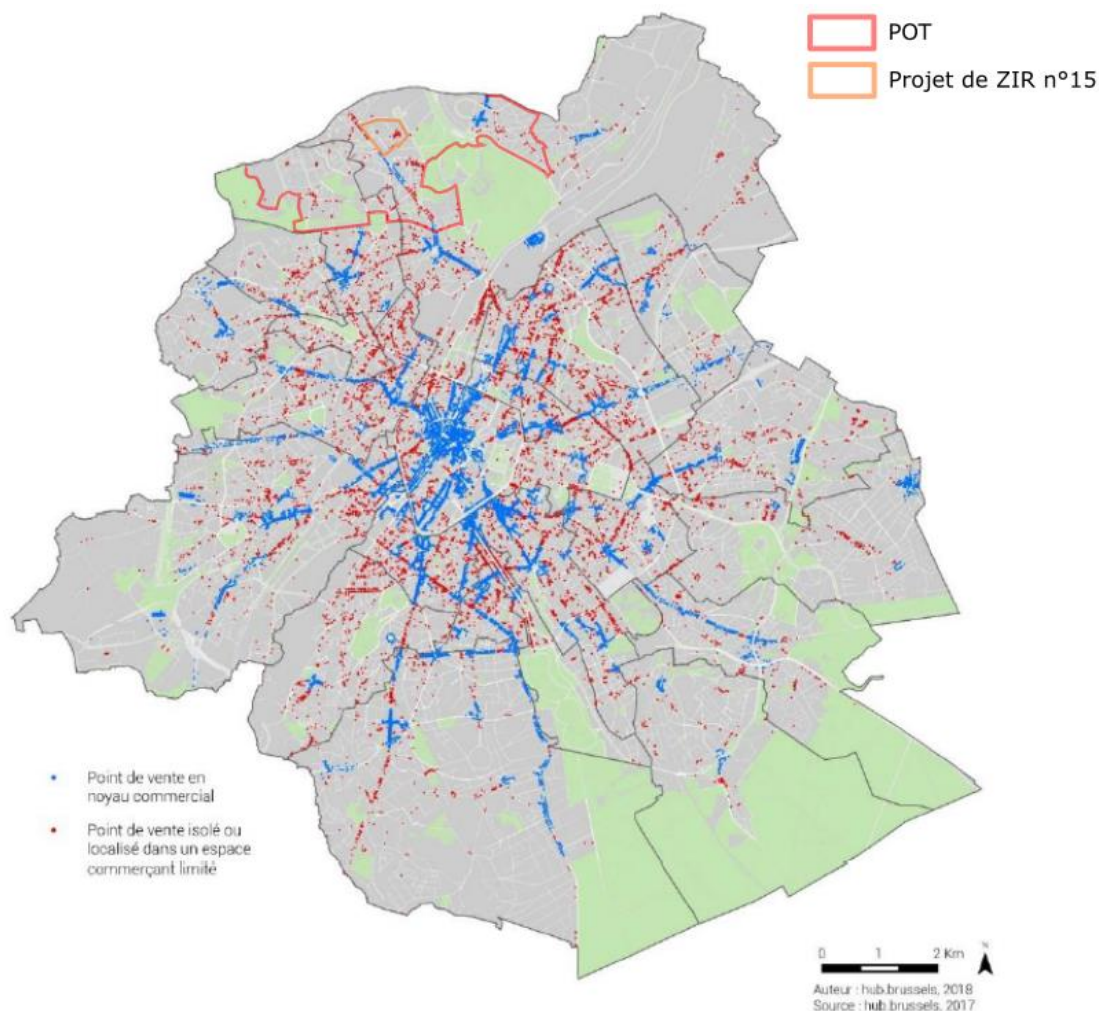


Figure 36 : Distribution des points de vente en Région de Bruxelles-Capitale (hub.brussels, 2018)

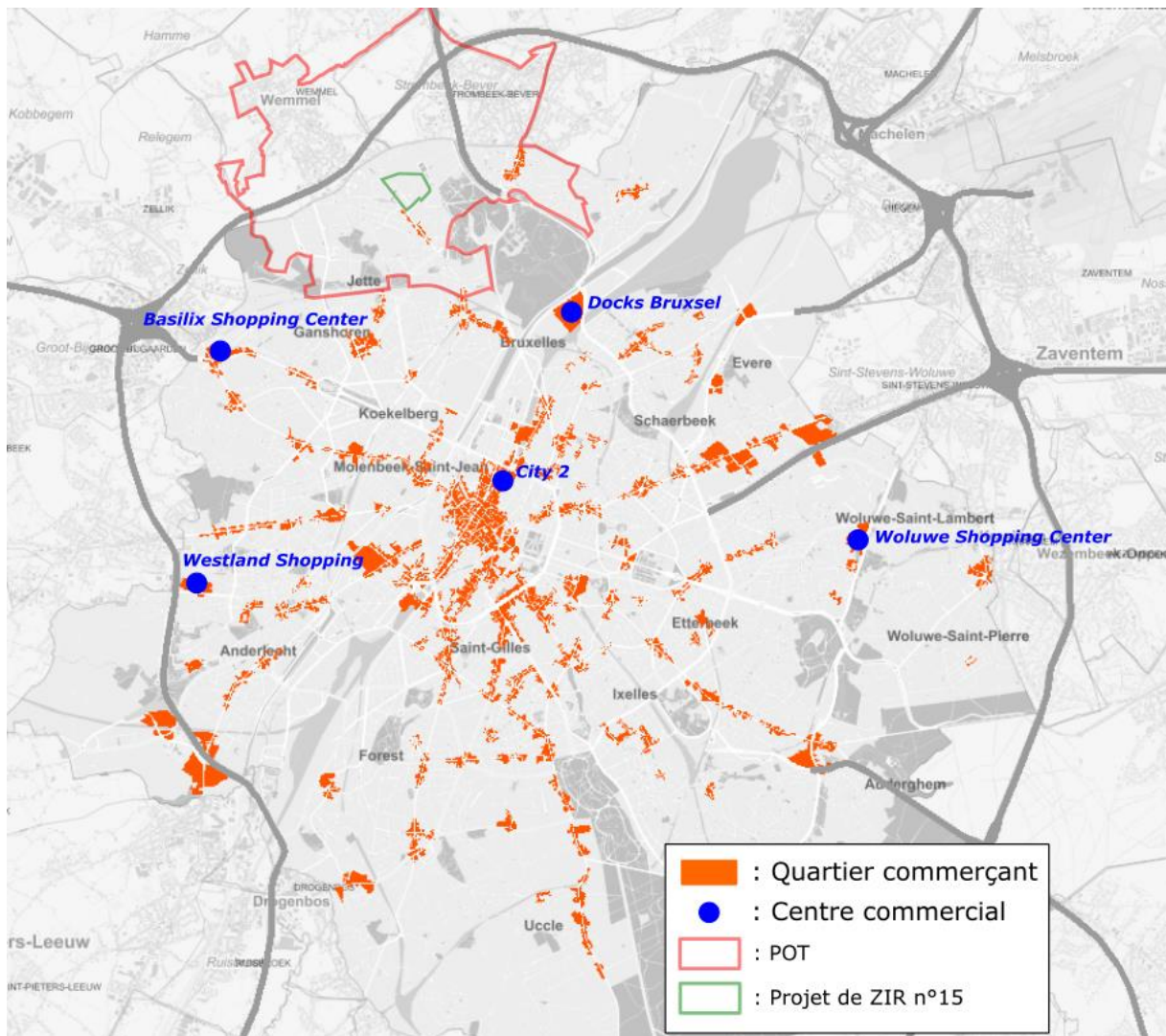


Figure 37 : Localisation des centres commerciaux en RBC (ARIES, 2020)

La **vacance locative**, autrement dit la présence de cellules vides, qui constitue un indicateur du dynamisme de l'activité commerciale régionale **est de 13,5 %**. Ce chiffre est toutefois très synthétique puisque des différences se marquent entre le Pentagone, la première et la deuxième couronne (respectivement 18,3 %, 13,9 % et 10,7 % de cellules vides). En Région de Bruxelles-Capitale, le nombre de cellules inoccupées s'approche des 3.500 locaux. À noter qu'un taux de vacance inférieur à 10 % est un signe de bonne vitalité commerciale. Au-delà, la situation devient problématique voir critique si elle dépasse les 20 % de cellules vides²⁷.

²⁷ Hub & Perspective.brussels & IGEAT, Le commerce bruxellois en chiffre : Structuration du paysage commercial, 2019

A.2. Évolution de l'offre commerciale depuis 1950

Différents constats peuvent être tirés concernant l'évolution du commerce à l'échelle régionale depuis les années 1950²⁸ :

- **Une diminution du nombre de points de vente actifs sur le territoire régional de 42.000 à 25.000-20.000 cellules.** Soit une diminution de l'offre régionale de plus de 50 % en 67 ans (1950-2017). Un premier constat est donc la régression de l'offre commerciale dans la Région de Bruxelles-Capitale en termes de nombre de points de vente ;
- **La contraction de l'offre**, essentiellement dans le Pentagone et la première couronne, sur les artères les plus commerçantes.
- **L'accroissement des surfaces de vente totale dédiées au commerce qui a triplé en Belgique entre 1961 et 2015.** En parallèle à la diminution du nombre de points de vente, on retrouve donc un accroissement des surfaces des commerciales. Ceci reflète donc une croissance progressive des surfaces de vente moyenne par unité de commerce.
- **La croissance du chiffre d'affaires des commerces jusqu'au début des années 2010, avant de connaître une phase de stabilisation.**
- **Une croissance également de l'emploi dans le secteur même si celui-ci a tendance à se stabiliser depuis les années 2000.**

En conclusion, le commerce est une activité qui continue à croître en Belgique en général et à Bruxelles en particulier. Néanmoins, parallèlement à cette croissance, le secteur connaît de profondes modifications. Le stock de surface de vente évolue positivement sur un nombre de points de vente de plus en plus réduit. Cette diminution du nombre de points de vente induit une vacance commerciale croissante et entraîne un mouvement de contraction des espaces commerçants sur les artères principales.

Concernant le développement de pôles régionaux, le Schéma de développement commercial pour la région de Bruxelles-Capitale²⁹ souligne, lui, que les *shopping centers* à l'est (Woluwe shopping Center) et à l'ouest (Westland Shopping Center) de la Région, constituent une offre de portée régionale. Tandis que le centre-ville (rue Neuve, Sablon, Quartier des Marolles) ainsi que la première couronne (Porte de Namur et le pôle Louise) sont également constitués de noyaux de portée régionale. À l'inverse, on retrouve une absence de pôles régionaux **au nord et au sud** de Bruxelles résultant en une faible pénétration des pôles existants au **nord-ouest** et au **sud-ouest** de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le schéma souligne que cette absence de pôle d'envergure régionale est bien compensée au sud de Bruxelles par la présence de pôle complémentaire fort tandis que le nord de Bruxelles est en revanche caractérisé par une faiblesse réelle de l'offre commerciale :

« Au sud l'absence de pôle régional est relativement bien compensée par l'existence de plusieurs pôles complémentaires « forts » (Uccle centre, Fort-Jaco, Bailli, Cimetière d'Ixelles), au nord en revanche la faiblesse de l'offre commerciale « globale » est réelle: il n'existe qu'un pôle complémentaire (Basilix) et quelques pôles relais (Marie-Christine, Miroir, Helmet et De Wand). »

« Il semble donc qu'il pourrait peut-être y avoir au nord de Bruxelles la place pour une nouvelle structure commerciale. Cela dit, soulignons d'emblée que cette nouvelle implantation commerciale devra impérativement avoir une valeur ajoutée évidente par rapport à l'offre commerciale existante. Le développement d'un nouveau pôle commercial devrait permettre d'augmenter la zone de chalandise de la région de Bruxelles-Capitale et ne pas entrer en concurrence avec l'offre existante. »

²⁸ Atrium & perspective.brussels & IGEAT, Le commerce bruxellois en chiffre : Evolution de la structure commerciale régionale, 2017

²⁹ perspective.brussels, Le Schéma de développement commercial pour la région de Bruxelles-Capitale, 2008

À noter que depuis la publication de ce schéma de développement commercial pour la Région de Bruxelles-Capitale, Docks Bruxsel est venu renforcer l'offre commerciale au nord de la Région.

Ce constat peut être croisé avec l'évasion commerciale vers les autres Régions.

Destination d'achat	Part de marché (%)			
	Achats courants	Achats semi-courants légers	Achats semi-courants lourds	Ensemble des achats
Région de Bruxelles-Capitale	92,5	83,2	74,4	86,9
Évasion du pouvoir d'achat	7,5	16,8	25,6	13,1
<i>Brabant Flamand</i>	5,8	3,1	19,5	7,4
<i>Achat en ligne</i>	0,5	5,9	2,0	2,2
<i>Brabant Wallon</i>	0,8	2,0	1,7	1,3
<i>Hors de la Belgique</i>	0,1	2,6	0,7	0,9
<i>Reste de la Belgique</i>	0,2	1,4	0,9	0,7
<i>Achat par catalogue</i>	0,1	1,1	0,2	0,4
<i>Seconde main</i>	0,0	0,5	0,4	0,2
<i>Autres (foire, téléachat...)</i>	0,1	0,2	0,1	0,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

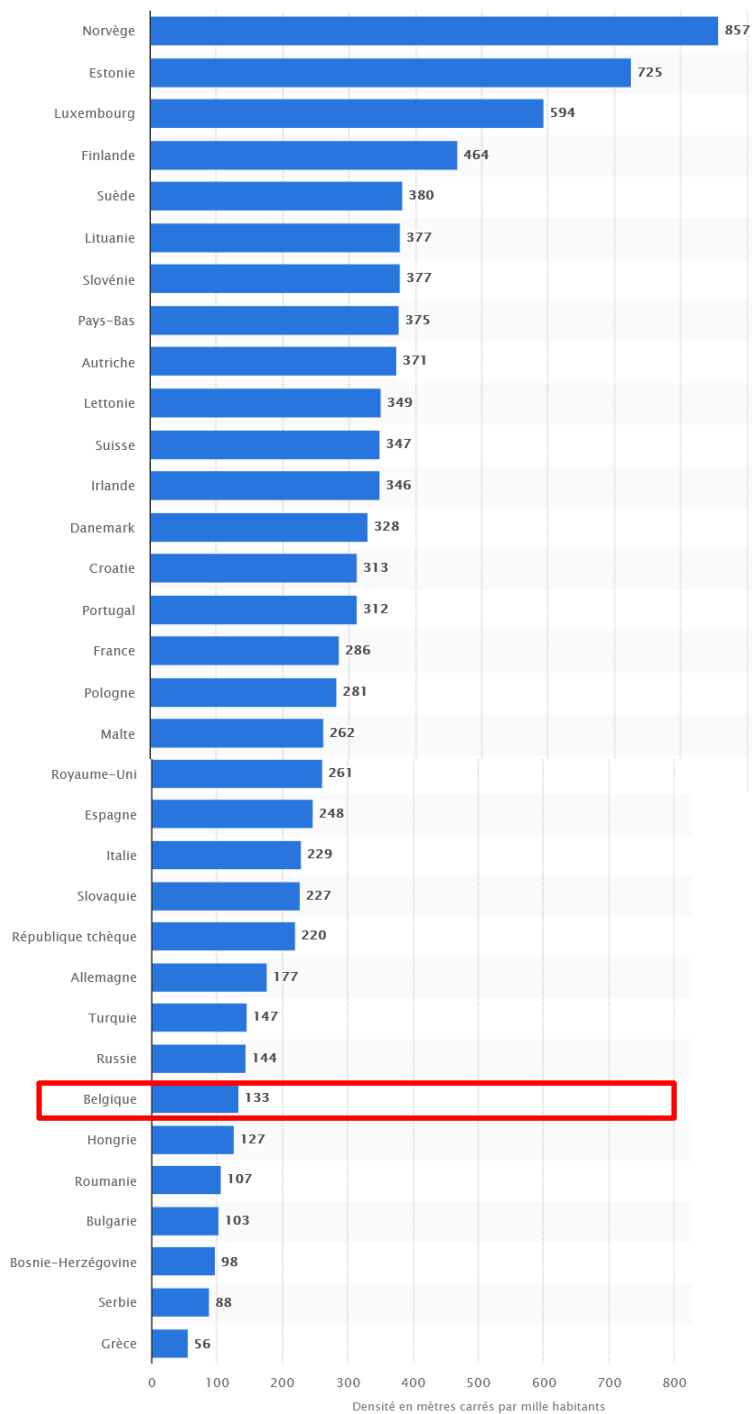
Figure 38 : Évasion du pouvoir d'achat des ménages bruxellois-Estimations des parts de marché des principales destinations (Source : hub.brussels, 2017).

Les chiffres globaux montrent que l'évasion du pouvoir d'achat s'élève à 13,1% du budget des ménages bruxellois alloués au commerce. Une ventilation plus détaillée montre que plus de la moitié de ces dépenses est réalisée dans la province du Brabant flamand. Cette dominance de la province entourant le territoire régional s'explique logiquement par un effet de proximité et par la taille des équipements commerciaux qui y sont installés.

Outre les achats réalisés dans des commerces traditionnels, l'évasion du pouvoir d'achat concerne également les dépenses réalisées via d'autres vecteurs de vente. Parmi ceux-ci, l'achat en ligne se positionne comme l'alternative principale aux achats réalisés physiquement. Avec 2,2 % des dépenses engrangées par an, il s'agit de la deuxième "destination" d'achat après la province du Brabant Flamand. La majeure partie des dépenses réalisées en ligne concernent les produits semi-courants légers. L'achat en ligne de produits semi-courants légers touche toutes les classes d'âge.

En ce qui concerne les densités de centres commerciaux par pays en Europe, la Belgique se situe en dessous de la moyenne et se situe en 27^{ième} position sur 33 pays européens (environ 133 m²/1.000 habitants)³⁰.

³⁰ <https://fr.statista.com/statistiques/863275/centres-commerciaux-densite-par-pays-europe/>



	Gent			Antwerpen			Liège			Région de Bruxelles-Capitale			Belgique
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	
Isochrone	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15	
Population	32.801	177.145	293.261	45.956	313.951	597.196	68.715	231.193	430.575	187.672	825.042	1.212.147	10.647.834
Retailers	166	397	581	221	599	1.146	254	596	967	541	1.419	2.018	19.262
Surface retailers	56.349	149.529	292.941	76.340	236.987	518.528	73.515	240.896	478.622	159.672	512.959	869.853	8.228.560
Retailers/1.000 hab	5,06	2,24	1,98	4,81	1,91	1,92	3,70	2,58	2,25	2,88	1,72	1,66	1,81
m² retail / 1.000 hab	1.718	844	999	1.661	755	868	1.070	1.042	1.112	851	622	718	773

Figure 39 : Indice d'équipement par zone d'accessibilité cumulées (source : Observatoire du commerce)

Par rapport à d'autres grandes villes belges, Bruxelles a un indice d'équipement commercial plus faible que la moyenne. Le déficit se marque tant au niveau du nombre de retailers que de leur surface totale pour 1.000 habitants.

B. Échelle du POT

Avec la fermeture du village de Bruparck, presque tous les commerces fixes ont disparu du périmètre du projet de ZIR n°15.

Dans le voisinage proche, on retrouve néanmoins le Trade Mart. Il représente en réalité un cas particulier ; il s'agit en effet d'un centre de commerce de gros, très vaste showroom permanent pour professionnels dans les secteurs de la mode et de l'aménagement intérieur. Ce complexe est uniquement accessible aux professionnels travaillant dans les deux secteurs concernés. Quelques commerces aux rez-de-chaussée sont, par contre, accessibles à tous. Sur une superficie d'environ 187.000 m², le Trade Mart propose quelques 2.400 marques et 550 exposants. Chaque année, le Trade Mart attire à peu près 200.000 visiteurs.

Côté Région bruxelloise, l'offre commerciale dans le POT est répartie principalement sur trois zones. Le long de l'axe Houba-de Strooper, sur le noyau commercial du quartier De Wand et autour de l'ancienne abbaye du quartier de Dieleghem. Dans le Brabant flamand, la partie nord du POT montre une concentration d'activités commerciales localisées au centre de Wemmel parcourant l'avenue de Limburg Stirum et autour de la place Saint-Amand à Strombeek-Bever.

B.1. Houba de Strooper

Le quartier commerçant Houba de Strooper regroupe environ 180 points de vente, une grande majorité située le long de l'avenue Houba de Strooper (110 points de vente)³¹. L'horeca (34% des commerces), les services (28%) et les achats quotidiens (24%) y dominent le paysage commercial. Les cafés, épicerie et salons de coiffure constituent la majorité de l'activité, principalement dans l'avenue Houba de Strooper, mais aussi dans la rue Reper-Vreven. La gamme de produits proposés est principalement de proximité, 60% des clients se rendant dans les magasins à pied. Le quartier peut néanmoins être envahi par une foule venant assister à un match ou à un concert (stade Roi Baudouin, parc du Heysel). Il en résulte une dynamique à deux vitesses, avec d'un côté un quartier commerçant orné de boutiques régulières et de l'autre, de grands lieux culturels et sportifs. Sa proximité avec le Ring en fait un lieu de transit rapide, accessible à la fois en voiture et en transports en commun.

D'après le Baromètre de hub.brussels, la clientèle qualifie les commerces de conviviaux et familiaux, mais elle considère aussi que l'offre commerciale dans le quartier est en déclin.

B.2. De Wand

Le quartier commerçant De Wand regroupe environ 140 points de vente, une grande majorité située sur la rue de Wand (98 points de vente)³². Le quartier De Wand propose un mélange de grandes enseignes et de commerces indépendants. Le quartier reste toutefois « isolé » du reste de la Région bruxelloise du fait de la présence de l'A12, du Domaine Royal de Laeken et du canal de Willebroek. En effet, les clients sont satisfaits de la diversité et de la qualité de l'offre, mais demandent également une connexion plus facile et de meilleure qualité avec les attractions touristiques du plateau du Heysel. Au vu de la diversité de l'offre (mode, beauté, services, supermarchés, etc.), ce pôle attire aujourd'hui aussi bien les riverains du quartier résidentiel que les habitants des communes et régions voisines. Les grandes enseignes comme Colruyt, Delhaize, Carrefour et Aldi sont rassemblées dans un rayon de moins de 600 m³³.

³¹ Source : hub.brussels

³² Source : hub.brussels

³³ Source : ASTER, 2017.

B.3. Wemmel

À Wemmel, de l'autre côté du Ring, le profil du tissu commercial est comparable à celui du quartier De Wand : les achats quotidiens et l'horeca, destinés aux habitants de la commune, y dominent le paysage commercial. Cette polarité commerciale est cependant responsable d'une partie de l'évasion du pouvoir d'achat des ménages bruxellois, principalement dans le segment des achats courants³⁴. Le centre de Wemmel est également un quartier familial, où des enseignes connues (Paris XL, Olivier Dachkin, Superdry, etc.) se partagent l'espace³⁵.

B.4. Strombeek-Bever

Le centre de Strombeek-Bever est également un quartier familial qui compte des commerces de proximité. Situé à 2 km du Heysel, il comporte des banques, restaurants/snacks, salons-lavoirs, boucheries et boulangeries³⁶.

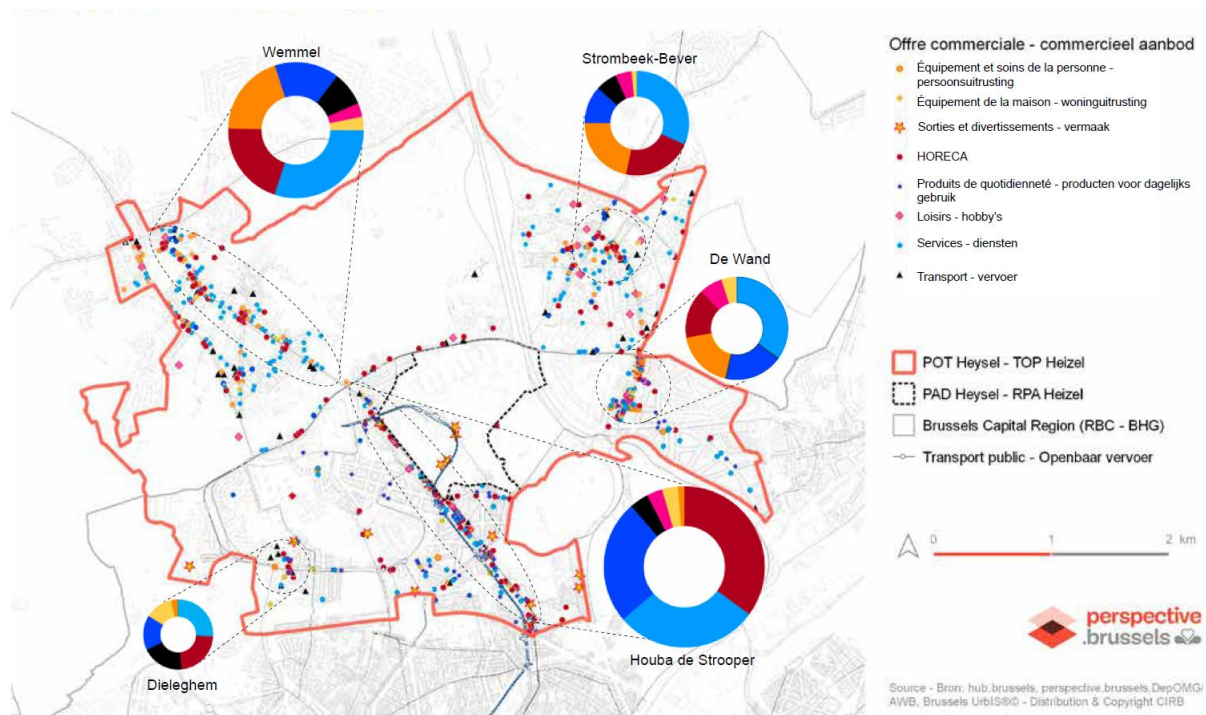


Figure 40 : Offre commerciale, 2020 (source : hub.brussels, perspective.brussels, DepOMG/AWB, Brussels UrbIS© – Distribution & Copyright CIRB in Le Heysel et ses abords - Etude de définition (perspective.brussels 2020_2021)

Concernant la vacance commerciale, Houba-de Strooper montre un taux de vacance élevé de 24 % qui se situe au-dessus de la moyenne régionale bruxelloise (20 %). De Wand, par contre, est un noyau très performant avec seulement 9 % de vacance commerciale, de même que Wemmel et Strombeek-Bever avec des taux de 15 % et 7 %. Une situation problématique pour l'axe Houba-de Strooper.

D'après le baromètre de hub.brussels, sa diversité commerciale est jugée satisfaisante par la population, notamment concernant les offres de divertissement. Cependant, on constate un déclin de l'offre commerciale de proximité, démontré par le taux de vacance. Il existe, dans ce sens, un intérêt pour la Ville de Bruxelles, à travers son PCDD, de redynamiser le noyau commercial de la partie sud de cet axe.

³⁴ Source : hub.brussels

³⁵ Source : ASTER, 2017.

³⁶ Source : ASTER, 2017.

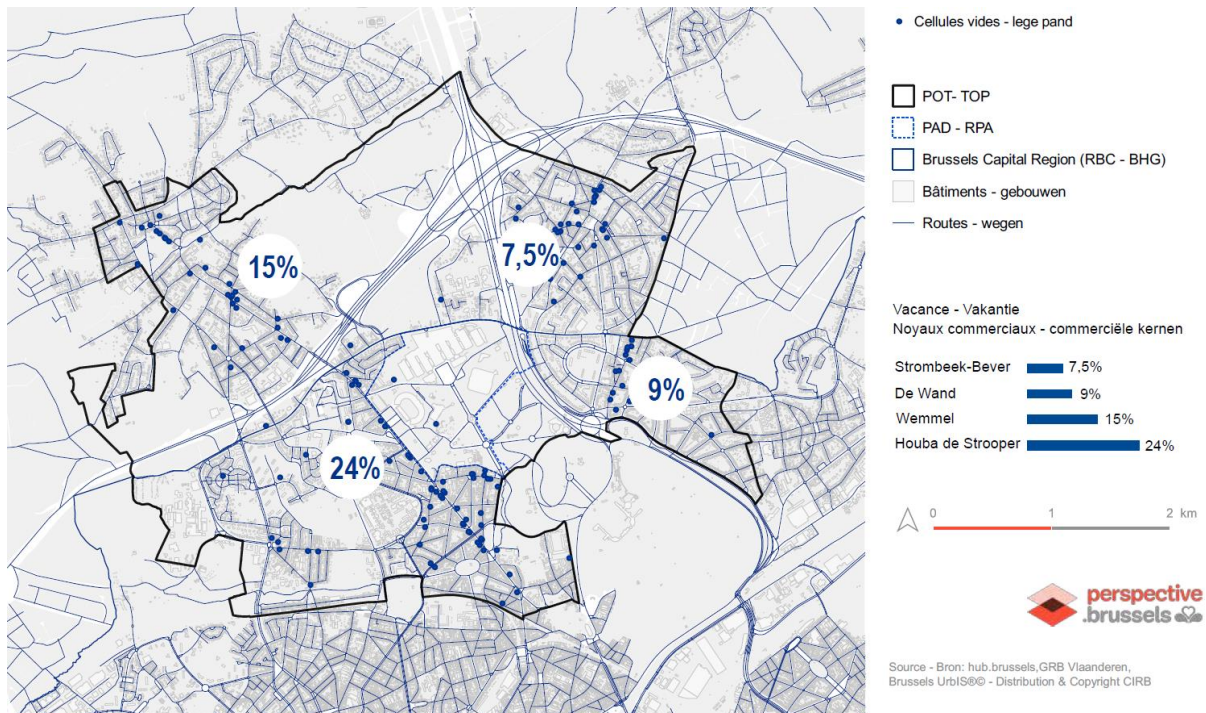


Figure 41 : Vacances commerciales 2020 (Le Heysel et ses abords – Etude de définition, perspective.brussels (2020-2021))

3.1.7. Synthèse chiffrée des usagers et de la fréquentation du plateau du Heysel

3.1.7.1. Visiteurs récurrents

Le plateau du Heysel attire quotidiennement une multitude d’usagers qui fréquentent les lieux sur une durée plus ou moins longue. Ces usagers sont principalement :

- Plus de 2.000 emplois liés aux fonctions en présence

Activité	Emplois (ETP)
Bureau	
COIB	29
Bureau & Design Center	1.042
Logement	
du Heysel	36
Commerce et loisirs	
Mini-Europe	30
Kinopolis - cinéma	48
Commerce de gros	
Trade mart	400
Equipement	
Equipements touristiques	
Brussels expo - Palais des expositions	148
Palais 12	
Atomium	29
Planétarium	15
Equipements sportifs	
Stade Roi Baudouin	24
Crèches et équipements scolaires	
Crèche Gabrielle Petit	17
Crèche Heysel	17
Ecole des Magnolias	85
Equipements divers	
Commissariat de police - 12ème division av. Houba de Strooper	55
Service des espaces verts	35
Salle Rock the City	14
Art & Design Atomium Museum	10
Total	
Total	2.033

- ~ 160 résidents permanents (Maison du Heysel) ;
- ~ 75 enfants en bas âge (crèches) ;
- 900 élèves du fondamental (école des Magnolias) ;
- Plus de 1.000 membres de clubs sportifs (athlétisme, football, hockey, tennis...).

3.1.7.2. Visiteurs tourisme - loisirs -événements

Le plateau du Heysel attire chaque année des millions de visiteurs en raison de ses équipements touristiques, événementiels et de loisirs. Le tableau ci-dessous présente la fréquentation annuelle des principaux équipements présent sur le plateau.

	Nombre de visiteurs/an
Brussels Expo	2.000.000 ³⁷
Kinepolis Bruxelles	1.500.000 ³⁸
Atomium	650.000 (2019)
Mini Europe	400.000 (2019)
ADAM Brussels Design Museum	126.500 (2019)
Planétarium	50.000 ³⁹
Stade Roi Baudouin	50.000 (places)
Brussels Expo	2.000.000 ⁴⁰

Tableau 3 : Fréquentation annuelle des principaux équipements du plateau du Heysel (ARIES, 2021)

3.1.7.3. Dynamique de fréquentation

L'analyse qui suit exploite des statistiques de fréquentation produites à partir des données du réseau mobile (Orange). Ces données ont été commandées afin de pouvoir illustrer la variation de fréquentation en fonction des événements en cours sur le Plateau.

En semaine, durant les journées sans grands événements, ce sont en moyenne 30.000 visiteurs/jour qui fréquentent le plateau du Heysel⁴¹. La fréquentation le week-end est plus importante avec une moyenne de 50.000 visiteurs/jour.

Lorsque de grands événements y sont organisés, la fréquentation du plateau peut rapidement grimper avec jusqu'à 75.000 visiteurs/jour pour des journées avec un match de football au stade Roi Baudouin et un concert au Palais 12. Durant le Salon de l'Auto, le plus important salon organisé dans les palais de Brussels Expo, la fréquentation du plateau du Heysel peut même dépasser les 80.000 visiteurs/jour durant les journées les plus chargées (généralement le vendredi et le samedi).

³⁷ Source : Brussels Expo

³⁸ Source : RIE PRAS 2016

³⁹ Source : RIE PRAS 2016

⁴⁰ Source : Brussels Expo

⁴¹ Sont considérés ici uniquement les visiteurs qui ont une présence significative sur site soit une présence de plus de 30 minutes.



Figure 42 : Fréquentation journalière du plateau du Heysel en novembre 2019 et janvier 2020 (Orange Business Service -Flux Vison, 2020)

En semaine, sans grand évènement, il peut y avoir en moyenne un maximum de 12.000 visiteurs simultanément sur le plateau du Heysel. Ce volume de visiteurs peut grimper à près de 75.000 visiteurs simultanés lors d'un match de football au stade Roi Baudouin et d'un concert au Palais 12.

Le samedi, sans grand évènement, il peut y avoir jusqu'à 16.000 visiteurs présents simultanément. Un samedi lors du Salon de l'Auto, un peu plus de 60.000 visiteurs présents simultanément peuvent être recensés.

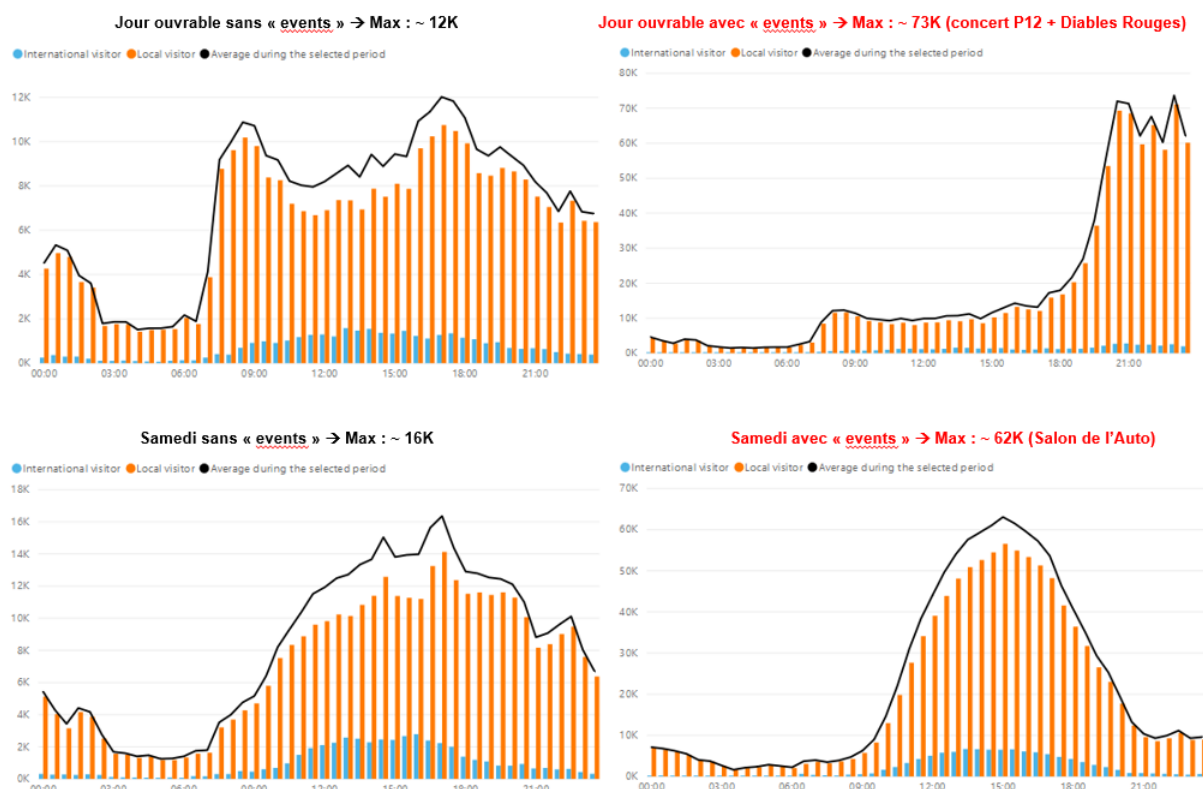


Figure 43 : Fréquentation horaire du plateau du Heysel un jour ouvrable et un samedi (Orange Business Service -Flux Vison, 2020)

3.1.8. Impact de la pandémie Covid-19

Nous citons ici le rapport établi par perspective.brussels en collaboration avec l'Observatoire de la Santé et du Social, view.brussels, hub.brussels et le soutien d'Actiris, Iriscare, Bruxelles Economie et emploi, Bruxelles Logements, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, Francophone Bruxelles, citydev.brussels. Le rapport a été publié le 12 mai 2022.

Les principales conclusions sont présentées dans l'*executive summary* que nous citons intégralement ci-dessous pour les aspects qui relèvent des domaines social et économique :

Une crise mondiale qui bouleverse la démographie

Le 11 mars 2020, la situation mondiale du Covid-19 est qualifiée de pandémie par l'Organisation Mondiale de la Santé. Cette pandémie a bouleversé les évolutions démographiques régionales. En 2020, la croissance démographique bruxelloise a été historiquement faible (+1 700 habitants seulement), à cause d'une nette surmortalité (2 000 décès supplémentaires, conséquence directe de la pandémie) et de migrations internationales moins nombreuses qu'en 2019 (baisse de 20%).

Pour l'année 2021 et les suivantes, les nouvelles projections démographiques du BfP et de Statbel tablent sur un retour à la normale (pré-pandémie) du niveau de la mortalité et des migrations internationales et une croissance démographique qui reste soutenue, quoiqu'à un niveau inférieur à la situation antérieure à la crise. Cette modération de la croissance découle notamment de l'hypothèse d'une baisse des migrations internationales et demeure à vérifier.

Des évolutions économiques contrastées

En 2020, la crise sanitaire a entraîné une chute de l'activité économique bruxelloise de 5,2 %, un chiffre similaire aux autres régions du pays. Cependant, le secteur marchand a été plus sévèrement touché du côté bruxellois, notamment en raison de la dépendance plus marquée des activités bruxelloises aux échanges extérieurs.

Les dernières projections prévoient un net redressement de l'activité économique des trois régions en 2021. Avec une croissance du PIB bruxellois de 4,2 %, la reprise serait toutefois plus faible que celle attendue en Wallonie et en Flandre.

Cette reprise globale masque toutefois des disparités importantes au niveau sectoriel. Les difficultés d'approvisionnement dans les secteurs industriels et le prix des matériaux, les difficultés de recrutement pèsent sur l'activité des secteurs industriels et de la construction.

Fortement affectés par la crise en raison des fermetures d'activités et des mesures sanitaires, les services aux personnes (dont l'horeca) ont connu une reprise significative en Région bruxelloise au troisième trimestre 2021, à la faveur de l'assouplissement des restrictions, sans pour autant recouvrer leur niveau d'avant-crise. Ce secteur souffre en particulier d'une baisse de la demande liée à la diminution du nombre de navetteurs et de touristes, suite à l'intensification du recours au télétravail et des restrictions concernant les voyages. Le secteur de l'hébergement reste durement touché par la baisse des voyages.

Un niveau d'emploi qui résiste

En 2020, les pertes d'emplois ont été limitées en Région bruxelloise grâce aux mesures de soutien mais le volume de travail a fortement diminué. L'emploi intérieur bruxellois (lieu de travail) a ainsi baissé de 0,4 % durant la première année de la crise sanitaire, tandis que le volume de travail salarié en Région bruxelloise (lieu de domicile) a chuté de 7,7 %. Le volume de travail salarié s'est redressé en 2021 mais restait au troisième trimestre inférieur à son niveau d'avant la crise sanitaire. Les prévisions d'embauche se sont par ailleurs dégradées au cours de l'année 2021.

De nombreux secteurs en Région bruxelloise sont confrontés à des pénuries de main-d'œuvre et des difficultés de recrutement, ce qui limite les possibilités de reprise économique et de créations d'emplois. Outre des problèmes structurels (manque d'attractivité, conditions de travail...), certains secteurs font également face à des problèmes ponctuels liés à la crise sanitaire. Le recours au chômage temporaire et au droit passerelle ont, eux, fortement diminué.

Globalement, la crise sanitaire a eu un impact limité sur le chômage bruxellois en 2020 et 2021, notamment grâce aux mesures de soutien comme le chômage temporaire, le droit passerelle ou le moratoire sur les faillites qui ont permis de préserver l'emploi. Le taux de chômage bruxellois est ainsi resté stable à 15,5 % de 2019 à 2021. La crise sanitaire a cependant mis fin à la baisse du nombre de demandeurs d'emploi observée durant 5 années consécutives en Région bruxelloise de 2015 à 2019. La tendance baissière est à nouveau de mise depuis septembre 2021. Les données relatives au quatrième trimestre 2021 indiquent que le nombre de demandeurs d'emploi inoccupés (DEI) a diminué de 4,2 % en glissement annuel. Il conviendra d'actualiser ces analyses au vu de la fin du moratoire sur les faillites et la diminution des aides publiques.

Un niveau de vie des ménages fragilisé

Poussée par les prix de l'énergie, l'inflation s'est fortement accélérée au fil de 2021 pour atteindre 8 % en février 2022.

Les mesures temporaires de soutien ont permis d'amortir le choc sur le revenu disponible des ménages bruxellois en 2020. Selon les projections, celui-ci afficherait ainsi une hausse de 1,4 % malgré la profonde récession économique. En 2021, le revenu disponible des ménages bruxellois devrait bénéficier du net redressement de l'activité économique et du maintien des principales mesures de soutien tout au long de l'année.

Par contre, l'augmentation de l'inflation déjà à l'œuvre en 2021 pèserait fortement sur leur pouvoir d'achat cette année-là en raison de l'effet avec retard de l'indexation automatique des salaires et des prestations sociales. Pour 2022, la suppression ou la restriction attendues de certaines mesures de soutien ainsi que la forte hausse de l'inflation vont limiter la croissance du revenu disponible des ménages. Etant donné leur structure de consommation, l'impact de la hausse de l'inflation se fait davantage ressentir sur le pouvoir d'achat des ménages à faibles revenus.

Les revenus des travailleurs indépendants en Région bruxelloise ont été davantage affectés par les conséquences de la crise sanitaire que ceux des salariés et des personnes inactives. En octobre 2021, 34 % des indépendants bruxellois déclaraient encore avoir subi une perte de revenu d'au moins 10 %.

Un impact sanitaire marqué

Du début de la pandémie au 7 février 2022, Sciensano a compté environ 4 000 décès liés au Covid-19 en Région bruxelloise. Les personnes âgées sont les plus touchées. La surmortalité a été de 20 % en 2020, mais a été nulle en 2021. Au-delà de la surmortalité, le Covid-19 a également entraîné une augmentation des séjours en soins hospitaliers et intensifs, une augmentation des dépressions, un report de certains soins et des difficultés accrues de santé mentale. Il convient d'analyser les évolutions et impacts à plus long terme de cette situation.

Une crise sociale amplifiée par la pandémie

Si beaucoup de personnes ont connu une baisse de leur niveau de vie, le problème le plus aigu réside au niveau des personnes - nombreuses dans la Région - qui passent entre les mailles du filet de protection de la sécurité sociale et qui n'ont donc pas pu bénéficier du chômage temporaire et du droit passerelle. C'est le cas de certains indépendants, de nombreux artistes, de travailleurs précaires, d'étudiants, des travailleurs au noir et des personnes sans-abri et sans papiers.

Le nombre de demandes du revenu d'intégration sociale a connu une croissance de 14 % entre janvier 2020 et avril 2021. La hausse des demandes d'aides sociales diverses, en ce compris l'aide alimentaire ou l'aide à la médiation de dettes, a été encore plus importante. Le risque de surendettement, de retard de paiement des factures énergétiques ou du loyer augmente, alors que 60% des Bruxellois sont locataires et 28 % sont en situation de précarité énergétique, avant même l'augmentation actuelle des prix. Le risque de non-recours aux aides sociales a également augmenté avec la digitalisation des services d'aide, laissant une partie du public sans réponse adéquate.

Une crise du logement qui reste aigüe

La dynamique de production de logement reste très largement supérieure à la dynamique des autres fonctions, même si la production immobilière s'est ralentie depuis 2017 et la production a été exceptionnellement basse en 2020. Si le nombre de logements paraît être supérieur à l'augmentation du nombre de ménages bruxellois, les prix sur le marché immobilier connaissent une progression importante et différenciée tant pour l'acquisition que la location.

Cette augmentation des prix du logement semble marquée par plusieurs facteurs : création insuffisante de logements durant une longue période, manque de logements adaptés à la demande en typologie et en prix. Ainsi, la moitié de la population bruxelloise en situation de risque de pauvreté vit dans des logements considérés comme trop exigus par rapport à la taille de leur ménage. Par ailleurs, la taille moyenne des ménages va poursuivre sa croissance dans les années à venir, ce qui pourrait renforcer l'inadéquation.

Pour les années à venir, la croissance démographique semble également sous-estimée par des hypothèses optimistes en matière de migration internationales. Par ailleurs, la demande de logements de meilleure qualité et adapté à des demandes accrues se heurte aux coûts de construction en hausse et à la nécessité de mettre sur le marché des logements abordables.

Le Plan Régional du Logement (PRL) et le Programme Alliance Habitat (AH) avancent aujourd'hui à un rythme régulier et la production de logement à finalité sociale augmente. Toutefois, la production connue ne permettra pas de répondre à l'ensemble des besoins en logement accessible. On constate également un déséquilibre géographique dans la production de logements abordables avec une spécialisation territoriale à l'ouest du canal.

Un secteur des bureaux en plein questionnement

Les conséquences de la crise sanitaire sur les espaces de bureau ne sont pas encore pleinement visibles et mesurables. S'il faut certes s'attendre une diminution des surfaces utilisées, l'ampleur de cette diminution n'est pas, à ce stade, déterminée dès lors que les organisations n'ont pas encore pleinement fixé leurs stratégies à moyen terme. Si le télétravail prendra inévitablement une place plus importante, le redéploiement des espaces de bureaux doit également être pris en compte ; d'autant que la généralisation du télétravail améliore également l'attractivité économique des agglomérations.

La crise a accéléré la mutation géographique des bureaux : les espaces centraux et accessibles (quartier européen, gare centrale et dans une moindre mesure, quartier Nord et gare du Midi) gagnent en attractivité au détriment des quartiers de seconde couronne.

La vacance des bureaux remonte légèrement, mais sans bouleversement majeur observé à ce stade. La conversion de bureaux en logement est un phénomène qui a pris de l'ampleur ces dernières années, mais qui se heurte à de nombreuses contraintes pour produire du logement abordable et de qualité, telles que le type de vacance, la typologie des immeubles et l'urbanité de ceux-ci.

Des équipements en carence et inégalement répartis

Certains quartiers du centre, du nord et de l'ouest montrent un maillage d'équipements public plus faible que le reste de la Région. L'accès aux établissements de santé, d'enseignement, sportifs ou culturels est inégalement réparti. Monitorer ces zones de carence reste un enjeu important.

L'aménagement des écoles, en particulier, a été mis en évidence durant la crise. L'aménagement des locaux et des cours de récréation, la qualité des sanitaires, l'absence d'eau dans les classes, la qualité de l'air, le déficit d'espaces d'accueil et la mauvaise qualité des abords d'école sont différentes dimensions qui ont pris une importance particulière.

La crise a également mis en lumière le manque d'espaces de travail de qualité pour trop d'élèves et d'étudiants. Soutenir l'offre, la répartition et la diversité d'espaces d'études est donc un enjeu. Ce manque d'espaces adaptés ainsi que les difficultés d'accès à un matériel adapté ont également accru les difficultés voire le décrochage scolaire. Les mécanismes d'accrochage scolaire ont été mis sous pression et ont dû être exceptionnellement renforcés. Ils demeurent insuffisants. La perte d'apprentissage moyenne est estimée à une demi-année scolaire, et les inégalités scolaires ont augmenté.

Afin de compléter le résumé présenté, le rapport expose en outre les constats suivants en lien avec les domaines social et économique du projet de plan :

- Le secteur de la promotion immobilière, qui se situe en amont de la filière de la construction a particulièrement souffert durant la crise sanitaire : -21% entre les troisièmes trimestres 2019 et 2021.
- Les activités bruxelloises liées au secteur des services aux personnes ont été profondément impactées. La demande a diminué suite aux confinements, la généralisation du télétravail, l'absence de tourisme et de voyages dans certains secteurs. L'offre en a été directement impactée provoquant des situations financières très compliquées. C'est le cas pour des activités d'hébergement, du commerce de détail, des activités de loisirs et sportives.

Sélection d'activités et total du secteur	Croissance de l'activité
	T3/2021 vs T3/2019
Commerce de détail hors véhicules	1 %
Hébergement	-56 %
Restauration	-10 %
Activités créatives, artistiques et de spectacle	9 %
Activités sportives , récréatives et de loisirs	-20 %
Autres services personnels	-15 %
Total des services aux personnes	-11 %

- Figure 44 : Variation de l'activité économique bruxelloise dans certaines branches du secteur des services aux personnes par rapport à la situation d'avant-crise (diagnostic socio-économique, territorial et environnemental de la Région de Bruxelles-Capitale suite à la pandémie Covid-19 (perspective.brussels, 2022)Le commerce de détail alimentaire a résisté même si certains types de

commerces (chocolateries, confiserie, ...) dépendant fortement du tourisme, ont été durement touchés. La vente en ligne à, quant à elle, fortement progressé (+124%) durant la crise sanitaire.

- Le secteur de l'hébergement a subi une baisse d'activité parmi les plus importantes observées durant la crise (-71% en moyenne). C'est le secteur hôtelier qui a été le plus impacté. Les autres hébergements touristiques de courte durée (appart'hôtels, Air B&B, auberges de jeunesse) ont été moins impactés et connaissent un rebond particulièrement significatif.
- Le secteur de la restauration a vu son volume d'activité baisser en moyenne d'un tiers depuis le début de la crise. Les activités des restaurants et des bars se sont rétablies et sont comparables aujourd'hui au niveau d'avant-crise. Les traiteurs sont cependant toujours impactés avec une diminution durable d'un quart de leur activité.

En ce qui concerne le logement, la préoccupation majeure est de voir grandir la part des ménages ayant des difficultés à accéder à un logement abordable. C'est particulièrement le cas pour les locataires. Un tiers des Bruxellois vivent dans un ménage où le coût du logement représente plus de 40 % du revenu disponible.

Par ailleurs, le prix d'achat des appartements a augmenté sensiblement (+9,2% durant le premier trimestre de 2021, contre 0,6% les années d'avant-crise).

3.1.9. Synthèse des besoins et enjeux du territoire

Les besoins et enjeux du territoire sont nombreux et à mettre en lien avec les ambitions formulées pour la zone aux échelles régionales/communales (PRDD et PCD), ainsi que les observations à l'échelle du périmètre d'observation territoriale (POT) et l'échelle du périmètre du projet de ZIR n°15.

- Au niveau des équipements, à côté du rôle très important joué par les grands équipements existants (Brussels Expo, Stade Roi Baudouin, Atomium...) dans la dynamique propre au POT, un manque de certains équipements a été identifié dans les secteurs suivants :
 - Équipements sportifs à portée locale (piscine, petits terrains extérieurs, grands terrains de jeux, salles de pratiques collectives...);
 - Espaces récréatifs (plaines de jeux, agoraspace, skatepark...);
 - Équipements culturels (ateliers créatifs, stages artistiques, café-théâtre, café-concert...);
 - Milieux d'accueil de la petite enfance;
 - Équipements scolaires (enseignement général néerlandophone, enseignement secondaire technique et professionnel francophone);
 - Équipements de soins (soins médicaux de première ligne);
 - Équipement d'aide sociale (aide aux plus démunis).
- Au niveau commercial, le diagnostic met en évidence la présence des quartiers commerçants de dimension moyenne à petite, principalement tournés vers la clientèle locale. Le rayonnement des noyaux existants est faible et le mix commercial proposé ne permet pas de répondre aux besoins locaux et ne permet pas d'attirer les chaland n'habitant pas les quartiers. L'offre est principalement conditionnée par la présence des équipements du plateau du Heysel et le stade Roi Baudouin en particulier. Le renforcement de l'offre commerciale en qualité et en nombre est donc un enjeu. D'autres enjeux apparaissent au vu de la polarité touristique naturelle du Heysel : la cohabitation d'une offre commerciale et des activités de tourisme d'affaires et de loisirs et la cohabitation entre une nouvelle offre commerciale de grande ampleur avec les fonctions présentes et à venir.
- Au niveau des équipements événementiels et touristiques, l'enjeu est de renforcer la capacité de Bruxelles à accueillir des congrès à dimension internationale. Parallèlement, la capacité hôtelière devra également être développée;

- Au niveau du logement :
 - L'enjeu est de réintroduire du logement sur le plateau du Heysel en vue d'y accroître la mixité fonctionnelle, mais également de venir répondre à la croissance démographique attendue dans le périmètre du POT et plus globalement à l'échelle régionale ;
 - L'ambition d'atteindre un mix programmatique entre logements et équipements à l'échelle du périmètre de la ZIR implique un accroissement important des surfaces dévolues aux logements, au regard de la prépondérance actuelle des équipements dans le quartier. Cette volonté résultera donc en une densification du bâti dans le périmètre.
 - La cohabitation entre les logements et les équipements de dimension nationale n'est pas évidente et devra faire l'objet d'une attention particulière lors des phases de conception.
- Enfin, la crise sanitaire liée à la pandémie engendrée par le Covid19, a perturbé profondément les activités sociales et économiques depuis février 2020. Cette perturbation génère des effets durables sur des pans entiers d'activités. Les activités phares du Plateau du Heysel ont été mises totalement à l'arrêt pendant plus d'un an. La vision prospective en matière socio-économique est donc bouleversée et bon nombre de prévisions s'avèrent désormais incertaines voire fausses. Par ailleurs, la pandémie a permis de prendre du recul sur un certain nombre de sujets et d'habitudes. Il s'agit notamment des habitudes de mobilité, des habitudes liées au travail, à l'usage des espaces publics et privés, les habitudes de consommation de biens et de services, et les habitudes liées à la manière d'habiter, ... Ces mêmes sujets sont lourdement questionnés par l'enjeu de la dérive climatique qui a trouvé un écho pertinent dans la crise sanitaire en accélérant la prise de conscience sur des questions qui étaient très peu débattues jusqu'à présent. La crise énergétique accélère également ces bouleversements. C'est donc dans ce contexte nouveau, en transition entre un passé connu et un avenir moins prévisible et très perturbé, que l'analyse des incidences du projet de plan est réalisée. Il en découle inévitablement des raisonnements d'ordre spéculatif alors qu'il y a peu de temps nous aurions pu faire des projections étayées par le prolongement des tendances. Ce n'est plus possible maintenant. Les équilibres sont rompus, les certitudes sont teintées de doute et les scénarios tendanciels doivent être revus sous l'angle de scénarios beaucoup plus hypothétiques.

3.1.10. Analyse AFOM

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Importance des équipements culturels, événementiels, touristiques, et de soins et de santé dans le POT ▪ Pôle touristique national et international ▪ Quartier jeune ▪ Mixité sociale importante ▪ Offre commerciale de proximité présente. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faible dynamique en matière de production de logements ▪ Vieillesse marquée de la population ▪ Manque et inadéquation entre l'offre et la demande pour les équipements d'accueil de la petite enfance, scolaires, sportifs (de proximité), récréatifs, d'aide aux plus démunis, culturels (de quartier) ▪ Une partie de la population du POT plus fragilisée sur le plan socio-économique ▪ Présence d'une polarité commerciale isolée par rapport au reste de la Région (quartier De Wand) ▪ Dynamisme commercial relativement faible et offre pas assez diversifiée ▪ Faible offre hôtelière dans le POT
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Profiter de la puissance du pôle touristique et événementiel du Heysel pour l'implantation de fonctions d'envergure en lien avec les activités de tourisme de loisirs et d'affaires ▪ Amélioration de la mixité, notamment par la création de logements, de commerces et d'équipements destinés à la population riveraine ▪ Développer une offre de logements variée en type et en gamme ▪ Répondre aux déficits en équipements d'accueil de la petite enfance, scolaires, sportifs, récréatifs, culturels et d'aide social ▪ Développer une offre commerciale neuve et innovante dans le paysage commercial régional et national ▪ Prise en compte des enjeux climatiques dans les projets ▪ Développer un pôle récréatif métropolitain 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement de logements en inadéquation avec le profil socio-économique des quartiers alentours. ▪ Suroffre commerciale pouvant impacter la viabilité économique de l'appareil commercial existant ou provoquer des déséquilibres entre l'offre de proximité et l'offre régionale ▪ Développement de la dimension loisir et divertissement au détriment de la dimension « lieu de vie » ▪ Effets et perturbations à long terme liés à la pandémie Covid19 sur les activités sociales et économiques

Tableau 4 : AFOM socio-économique

3.2. Urbanisme, paysage, patrimoine et biens matériels

3.2.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

3.2.1.1. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée au niveau de l'analyse planologique est le périmètre du projet de ZIR 15 ainsi que les aires suivantes :

- Une aire géographique intégrant les principales perspectives visuelles pour les impacts liés au paysage urbain et aux articulations urbaines ;
- Les premiers îlots entourant le périmètre du projet de ZIR.

3.2.1.2. Sources utilisées

Les principales sources d'information utilisées pour la rédaction de ce chapitre sont :

- Le projet de Rapport sur les Incidences Environnementales du projet de PPAS « Heysel » n°60-29 réalisé en 2016 ;
- Le Rapport sur les incidences environnementales du « PRAS Heysel » portant sur le projet de modification partielle du PRAS, réalisé en 2016 ;
- Brugis.

Les principales sources concernant les aspects historiques et patrimoniaux sont :

- Stade Roi Baudouin et Palais d'exposition :
 - COOMANS, T., Le Heysel et les expositions universelles de 1935 et 1958, coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire, 5, 1994 ;
 - DEROM, P. (dir.), Les sculptures de Bruxelles, Galerie Patrick Derom, Bruxelles, Éditions Pandora, Anvers, 2000 ;
 - DEROM, P., Les sculptures de Bruxelles. Catalogue raisonné, Galerie Patrick Derom, Bruxelles, 2002 ;
 - Architecture, Urbanisme, Habitation, no 5, 1950 ;
 - La Technique des Travaux, no 11-12, 1950 ;
 - Habitat et Habitation, no 9, 1955 ;
- Ancienne douane :
 - Le Livre d'or de l'Exposition universelle et internationale Bruxelles 1935, éd. Comité exécutif de l'Exposition, Bruxelles ;
- Stade Victor Boin :
 - CHARRUADAS, P. et MEGANCK, M., « Sur le plateau d'Osseghem. Paysage rural et activités agricoles avant le quartier du Heysel », Exposition universelle, Les Cahiers de la Fonderie, no 37 ;
- Planetarium :
 - COOMANS, T., Le Heysel et les expositions universelles de 1935 et 1958, coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire, 5, 1994 ;
 - www.planetarium.be
- Crèche Gabrielle Petit :
 - www.r2d2architecture.be_
 - www.ibgebim.be_

- Éco-constructions, Bruxelles environnement–IBGE, La Renaissance du Livre, 2007 ;
- « Une crèche écologique au Heysel », Le Soir, 01.01.2000 ;
- « Les bébés babillent en vert », Le Soir, 10 et 11.11.2001 ;
- « L'architecture contemporaine saluée », Le Soir, 13.03.2002 ;
- « Lauréats Cobaty 2002 », Construction – La revue de l'entrepreneur, no 11, 23/05-05/06/2002 ;
- « Crèche pilote en éco-construction », Guide des actions "Bruxelles Ville Durable", éd. Cellule d'Action Ville Durable (CAViD), mai 2004, pp. 68-69 ;

3.2.1.3. Méthodologie d'analyse des situations existantes de fait et de droit

L'analyse de la situation de droit se base sur une identification des contraintes imposées par le cadre réglementaire et des lignes directrices données par le cadre stratégique, au niveau régional et au niveau communal. Les documents de référence relatifs au patrimoine sont également analysés dans cette partie.

L'analyse de la situation de fait prend en compte les aspects historiques et patrimoniaux de manière transversale car ceux-ci imprègnent l'ensemble des points à traiter dans le chapitre.

L'analyse porte dans un premier temps sur les aspects de plus large échelle : la structure urbaine des voiries et fonctions principales de la zone, les caractéristiques des tissus urbains alentours. Elle se focalise ensuite, à une échelle plus locale, sur les grands paramètres de l'aménagement actuel du site : densité, fonctions, typologies, gabarits, implantations et caractéristiques des espaces ouverts. Finalement, un zoom est réalisé sur les sites qui composent le périmètre du projet de ZIR 15 avec un inventaire qui décrit l'origine et l'état actuel de l'aménagement et les constructions sur chaque parcelle. Le chapitre se clôture en revenant vers l'échelle plus large, avec une analyse du paysage et des perspectives qui met en lien les éléments et enjeux apparus dans les points précédents.

3.2.1.4. Difficultés rencontrées

En raison de la faible lisibilité du site, la compréhension des différentes zones et fonctions qui le composent a été un travail complexe, nécessitant une visite de terrain exhaustive ainsi que l'analyse de documents existants et des échanges avec les autorités.

3.2.2. Relevé de la situation existante de droit

3.2.2.1. Documents à valeur réglementaire

A. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

A.1. Affectations dans le périmètre

Pour rappel, selon la carte d'affectation du sol du PRAS, la plupart du site est repris en **zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public**. Plusieurs parcelles de la moitié sud-ouest du site sont reprises en **zone de sports ou de loisirs de plein air**. Une **zone de parc** est également définie à l'ouest du périmètre.

En surimpression sont également indiqués :

- Une **galerie commerçante** sur la parcelle anciennement occupée par le Brupark ;
- Une **ZICHEE** (Zone d'intérêt culturel, historique et d'embellissement) à l'est et au nord-est du site, longeant le boulevard du Centenaire ;
- La place de Belgique, l'avenue Houba de Strooper et la partie nord du boulevard du Centenaire, partiellement repris dans le périmètre du projet de ZIR, sont des **espaces structurants**.

Les points qui suivent reprennent les prescriptions relatives aux éléments présents dans le périmètre.



Figure 45 : Localisation du site sur la carte des affectations du PRAS (PRAS, 2001 ; extrait de BruGIS)

A.2. Prescriptions relatives aux zones d'affectation

8. Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public
<p>« 8.1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public 8.2. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux logements 8.3. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux commerces qui constituent le complément usuel des affectations visées aux 8.1 et 8.2. 8. 4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité. Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation du maillage vert. Moyennant due motivation par des raisons économiques et sociales et moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité. »</p>
12. Zones de parc
<p>« Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être maintenues dans leur état ou à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cette zone sont autorisés. Ces zones peuvent également être affectées aux commerces de taille généralement faible qui sont le complément usuel et l'accessoire de celles-ci, après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité. (...) »</p>

13. Zones de sports ou de loisirs de plein air
<p>« Ces zones sont affectées aux jeux et aux activités sportives de plein air et comportent un cadre de plantations. Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou complémentaires à leur fonction sociale.</p> <p>Les projets de construction dont l'emprise au sol dépasse 200 m² sont soumis aux mesures particulières de publicité.</p> <p>Ces zones peuvent également être affectées aux commerces de taille généralement faible qui constituent le complément usuel et l'accessoire de celles-ci, après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.</p> <p>Hormis les installations provisoires à caractère saisonnier et les tribunes ouvertes, la superficie totale au sol des infrastructures et constructions ne peut excéder 20 % de la superficie de la zone. (...) »</p>

Tableau 5 : Prescriptions des zones d'affectation reprises dans le périmètre du projet de ZIR

A.3. Prescriptions relatives aux zones en surimpression

21. Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement
<p>« Dans ces zones, la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité de l'architecture des constructions et des installations à ériger.</p> <p>Ces conditions particulières sont arrêtées par plan particulier d'affectation du sol, par règlement d'urbanisme ou en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier. A défaut, elles sont arrêtées après avis de la commission de concertation. »</p>
24. Espaces structurants
<p>« Les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain.</p> <p>En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière. »</p>
22. Liseré de noyau commercial
<p>« En liseré de noyau commercial ou dans les galeries marquées d'un " G " sur la carte des affectations, les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés par priorité aux commerces. L'affectation des étages au commerce ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.</p> <p>La superficie de plancher affectée au commerce est limitée, par projet et par immeuble, à 1.000 m².</p> <p>L'augmentation de cette superficie jusqu'à 2.500 m² ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.</p> <p>L'augmentation de cette superficie au-delà de 2.500 m² ne peut être autorisée qu'à l'une des conditions suivantes :</p> <p>1° le commerce réutilise un immeuble existant et inexploité après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité ;</p> <p>2° cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.</p> <p>La continuité du logement doit être assurée dans les liserés de noyau commercial en zones d'habitat et en zone mixte. »</p>

Tableau 6 : Prescriptions relatives aux zones en surimpression

B. Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS)

La figure et le tableau qui suivent identifient les PPAS sur et autour du périmètre du projet de ZIR.

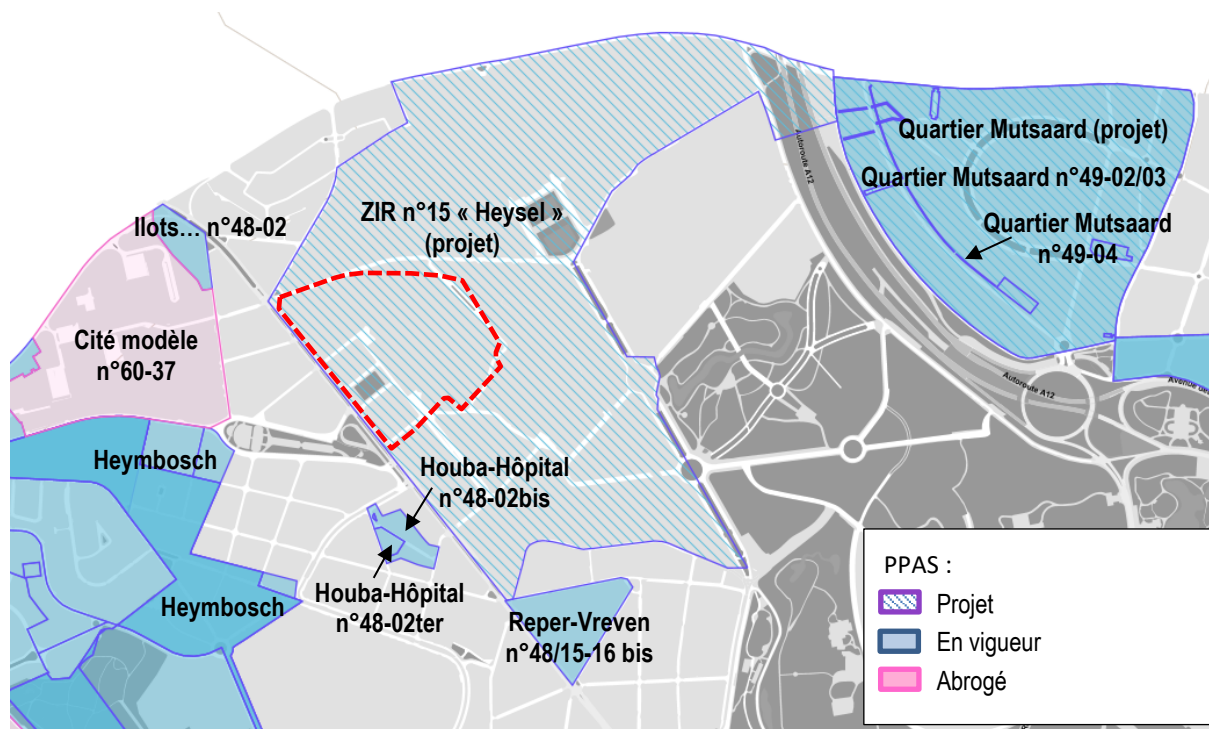


Figure 46 : Identification des PPAS autour du site (ARIES sur fond de plan BruGIS, 2021)

Nom du PPAS	Numéro	Arrêté d'approbation	Arrêté de modification	Statut actuel
Ville de Bruxelles				
ZIR n°15 – « Heysel »	-	-	-	La procédure est aujourd'hui caduque suite à l'annulation de la modification du PRAS portant sur la ZIR 15
Ilots entre av. Houba de Strooper, des Citronniers, Général de Ceuninck, de l'Arbre Ballon, la ch. Romaine et la rampe romaine	48-02	AR 10/09/1968	-	En vigueur
Houba-Hôpital	48-02bis	AR 01/09/1953	-	En vigueur
Houba-Hôpital	48-02ter	AG 08/10/1961	-	En vigueur
Reper-Vreven	48/15b-16bis	AR 30/10/1975	-	En vigueur
Quartier Mutsaard	49-02/03	AR 28/03/1960	Modifications partielles par le PPAS 49-04	En vigueur sur parties non modifiées
Quartier Mutsaard	49-04	AR 27/09/1962	-	En vigueur

Quartier Mutsaard	-	-	-	En projet
Jette				
Heymbosch	2	AR 27/07/1954	AR 09/05/1959	

Tableau 7 : PPAS en projet ou en vigueur dans un rayon de 500 mètres (source : BruGIS, 2021)

A noter que tous les PPAS en vigueur ont été approuvés il y a plus de 20 ans. Le PPAS « ZIR 15 - Heysel » qui apparaît en projet est, de fait, caduc suite à l'annulation de la modification du PRAS concernant la ZIR 15 par le Conseil d'Etat.

C. Voiries désaffectées

Il est à noter que certains tronçons de voiries communales appartenant à la Ville de Bruxelles et situés au sein du périmètre du projet de ZIR ont été désaffectés en 2015. Ces derniers n'appartiennent désormais plus au domaine public. Les voiries communales concernées par la désaffectation sont :

- La rue du Disque ;
- L'avenue des Sports ;
- La rue du Javelot ;
- L'avenue du Championnat ;
- La rampe des Hollandais ;
- L'avenue de Marathon ;
- L'avenue du Football.

La désaffectation concerne également le parking d'autocars situé au carrefour de l'av. du Football et de l'av. de Bouchout ainsi que le chemin inconnu d'évacuation du stade, de la Tribune 2 vers Bruparck.

Le plan de ces désaffectations est repris ci-dessous.

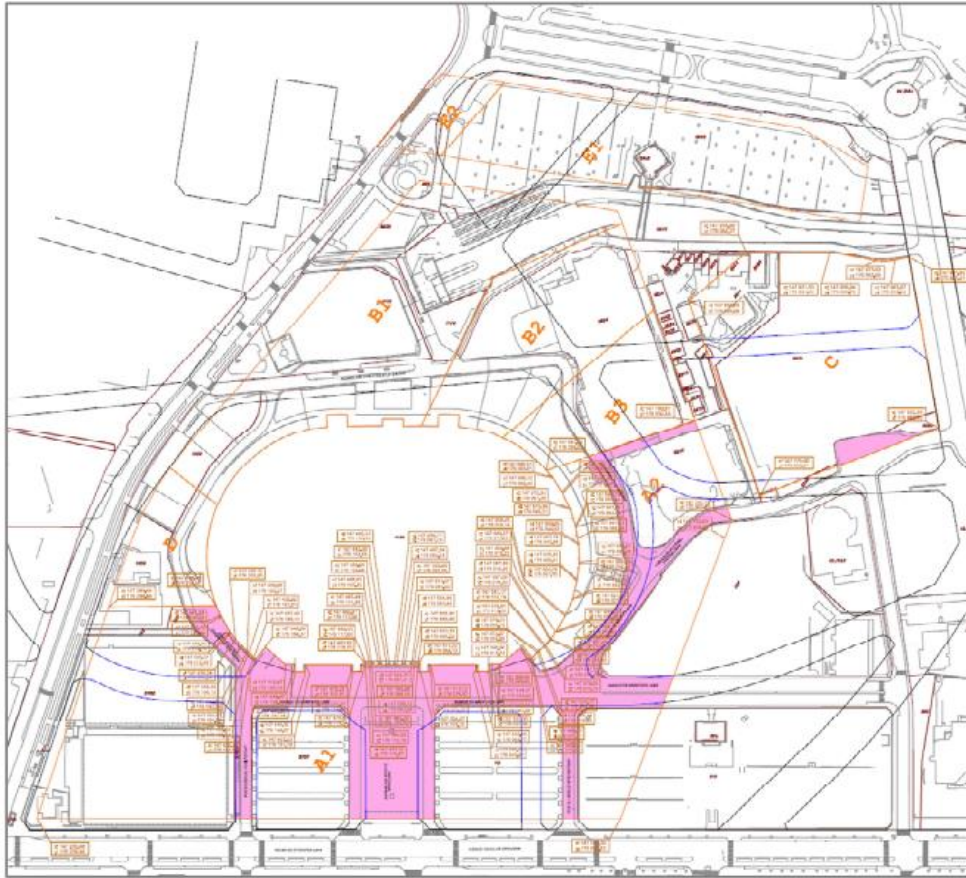


Figure 47 : Plan de désaffectation des voiries communales

D. Règlements urbanistiques

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) et plusieurs règlements communaux d'urbanisme (RCU) de la Ville de Bruxelles sont d'application dans le périmètre :

- Règlement sur les bâtisses (3 février 1936) (ce règlement n'est que partiellement d'application) ;
- Règlement sur les trottoirs (20 décembre 1963) ;
- Règlement relatif aux jeux de divertissement et spectacles de charme (29 avril 1993) ;
- Règlement relatif aux dispositifs de publicité (22 décembre 1994) ;
- Règlement relatif au placement d'antennes (5 mars 1998) ;
- Règlement relatif à la fermeture des vitrines commerciales (23 mars 2000).

3.2.2.2. Documents à valeur stratégique

A. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Les figures qui suivent identifient le site au droit des cartes du PRDD, à l'exception des cartes spécifiques à la mobilité qui sont dans le chapitre correspondant (*Voir chapitre Mobilité*).

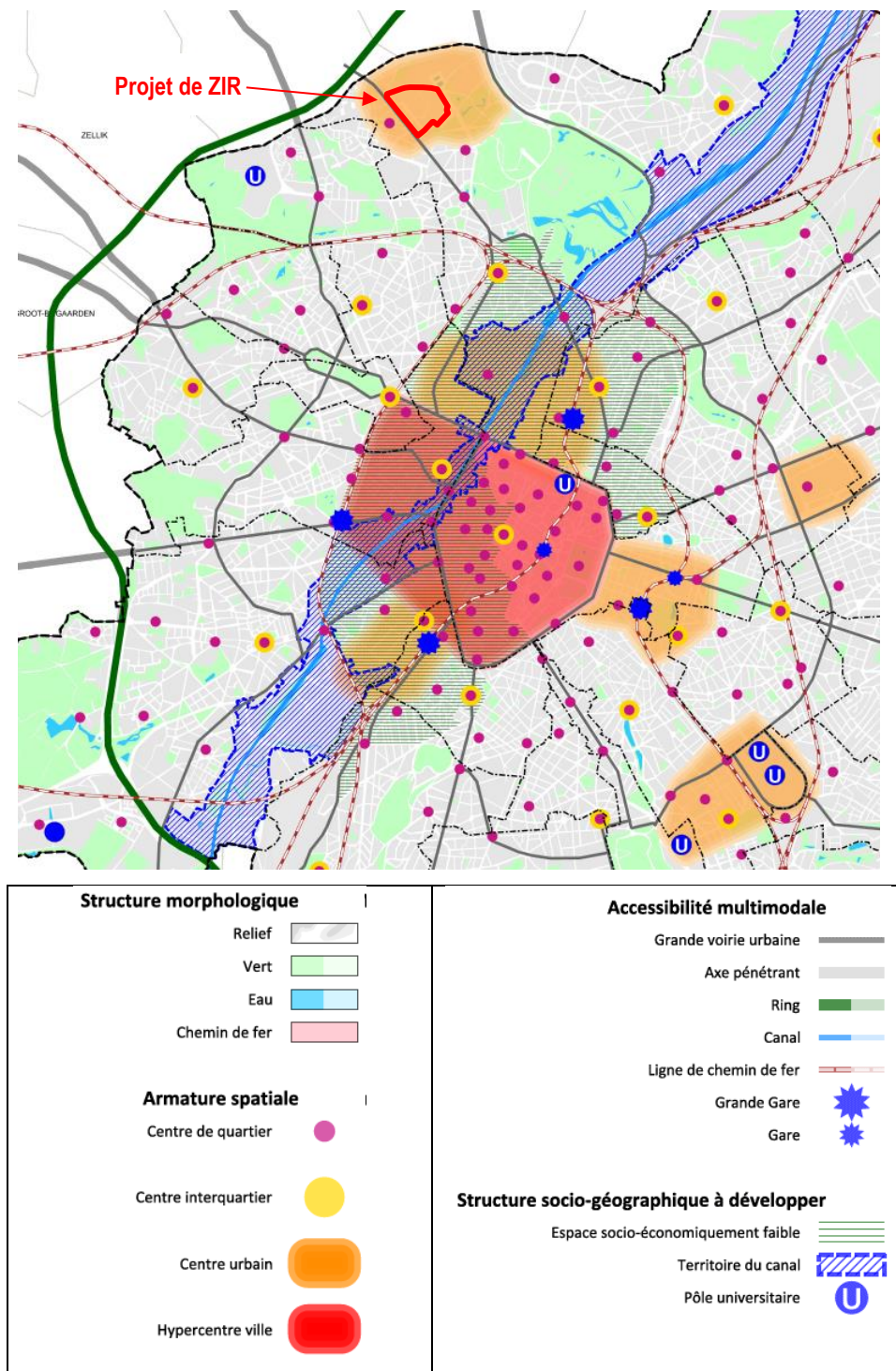


Figure 48 : Carte 1 : Armature spatiale et vision pour Bruxelles (PRDD, 2018)

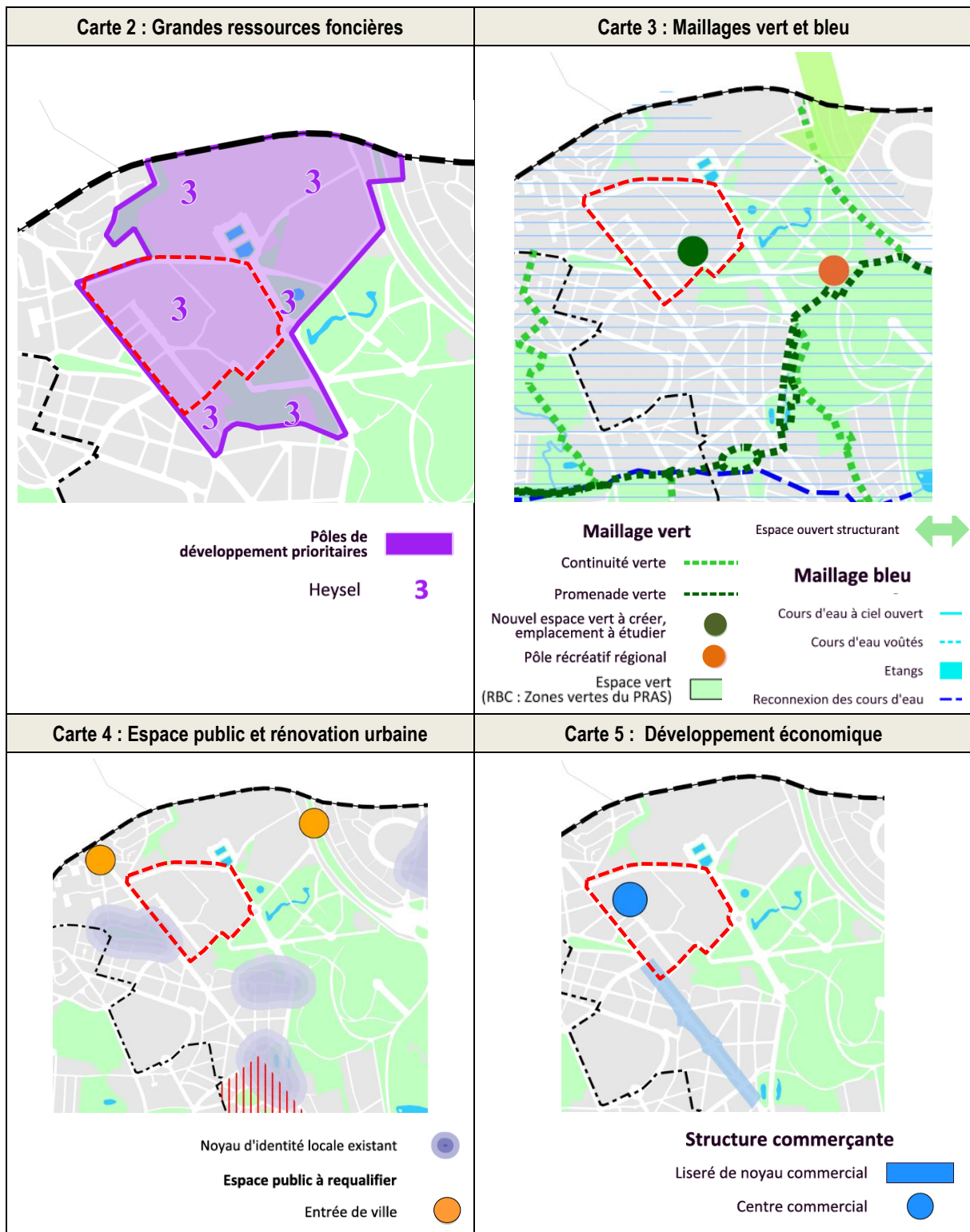


Figure 49 : Cartes 2 à 5 du PRDD (PRDD, 2018)

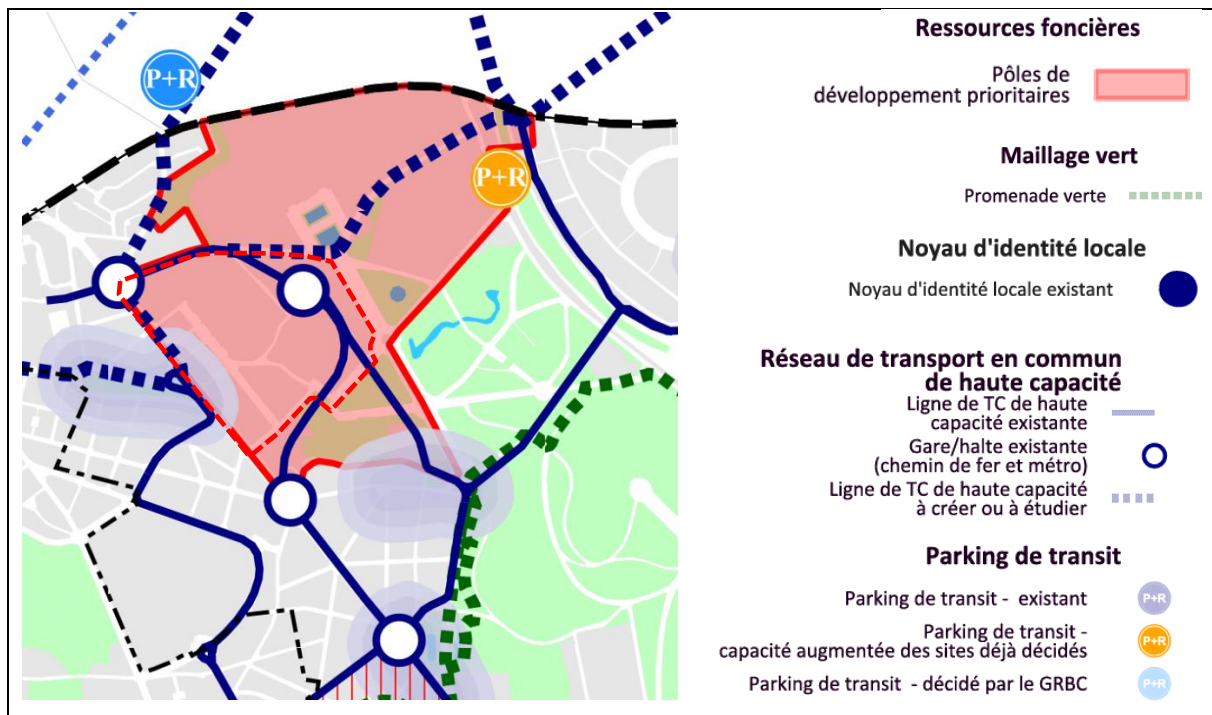


Figure 50 : Carte 8 : Projet de ville (PRDD, 2018)

Plusieurs éléments spécifiques sont signalés sur le site du projet de ZIR et à ses abords directs dans les cartes du PRDD :

- Le plateau du Heysel est identifié comme un centre urbain structurant l’armature spatiale de la ville (carte 1) ;
- Tout le périmètre du projet de ZIR est identifié comme un pôle de développement prioritaire (carte 2) ;
- Un nouvel espace vert à créer, d’emplacement à étudier, est signalé au sein du périmètre du projet de ZIR, au sud du stade existant (carte 3) ;
- Le périmètre du projet de plan ne concerne pas la continuité verte ni la promenade verte (carte 3) ;
- Le périmètre du projet de plan n’inclut pas de zone verte du PRAS (carte 3) ;
- Un pôle récréatif régional est indiqué au Sud-Est du projet de ZIR (carte 3) ;
- L’A12 est identifiée comme espace ouvert structurant (carte 3) et entrée de ville (carte 4) ;
- Un centre commercial est signalé au sein du périmètre du projet de ZIR à proximité de l’av. Houba de Strooper, et cette avenue est reprise en liseré de noyau commercial au sud du projet de ZIR (carte 5).

Les objectifs et enjeux signalés par le PRDD pour le pôle Heysel sont les suivants :

« Depuis son urbanisation en vue des expositions universelles de 1935 (Grands Palais) et de 1958 (Atomium), le site du Heysel accueille de grands équipements et dispose d’un rayonnement international à valoriser.

Un nouveau grand projet multifonctionnel de réurbanisation va transformer à terme le visage du plateau du Heysel. Baptisé Néο, ce projet en plusieurs phases de développement va contribuer à l’apport de nouvelles fonctions urbaines. Ce projet propose la programmation suivante :

- La réalisation d’un grand centre international de congrès (5000 places) ;

- *Un pôle récréatif et de loisirs garantissant une offre touristique et sportive ;*
- *Un centre commercial (+ de 70.000 m²) ;*
- *Au minimum 750 logements répartis sur le site, auxquels viendront s'ajouter les logements à créer issus de la réaffectation de la réserve foncière que constitue le stade actuel ;*
- *Une offre hôtelière.*

L'ensemble des aménagements imaginés sur le plateau du Heysel permettra la création d'importants espaces verts et contribuera également au renforcement du maillage bleu et au renvoi des eaux pluviales dans le réseau hydrographique de surface.

La Ville de Bruxelles a lancé une procédure de dialogue compétitif en vue de désigner un opérateur économique chargé de la planification, la conception, le financement, la réalisation, la gestion et l'exploitation des futurs ouvrages et fonctions. Ce marché public comprend trois lots :

- *Un centre commercial, un complexe de logements, des surfaces administratives, des surfaces de cafés et restaurants, un espace indoor de loisirs ainsi que des services (crèche et seniorerie)⁴² ;*
- *Un centre de congrès international pour 5.000 participants, un hôtel de haut standing de 250 chambres. Le développement de connexions fonctionnelles avec Brussels Expo permettra la création de synergies entre les palais et le futur centre de congrès⁴³ ;*
- *En outre, le masterplan prévoit la possibilité de reconverter l'emplacement actuel du stade Roi Baudouin. Si l'emplacement du stade est reconverti, logements et équipements s'implanteront dans son assise actuelle.*

Au niveau des transports publics, le plateau du Heysel et le parking C bénéficieront à l'avenir d'une meilleure connexion avec la Région (prolongation des lignes 3, 7 et 9). De nombreuses gares RER existantes et futures seront ainsi directement en lien avec la zone, au moyen des transports publics intra urbains.

En matière d'accessibilité automobile, la Région poursuivra le désenclavement du nord de Bruxelles par la mise en œuvre de la voie de liaison connectant l'avant des Palais au ring, passant par le parking C ainsi que par une connexion avec l'autoroute A 12 et la transformation de l'avenue Houba de Strooper en véritable boulevard urbain. »

Les cartes du PRDD spécifiques au patrimoine sont reprises par la suite.

B. Plan Communal de Développement (PCD) de la Ville de Bruxelles

B.1. PCD en vigueur

Le PCD en vigueur de la commune date de 2004. Le tableau ci-dessous reprend les éléments indiqués sur le site du projet de ZIR par les cartes définissant les lignes de force du plan, à l'exception des cartes concernant la mobilité qui sont reprises dans le *Chapitre Mobilité*.

⁴² Le développeur du Lot 1 a été désigné et il s'agit du consortium Unibail Rodamco Westfield-CFE-Besix.

⁴³ Le lot 2 n'a pas été attribué en raison de l'évolution de la vision et de la faisabilité de réaliser le centre de congrès indépendamment des palais.

Carte 1 : Revitaliser l'habitat



Plans de déplacements et espaces publics



Carte 2 : Soutenir un développement économique intégré



Confirmer la vocation équipement / Recherche & développement

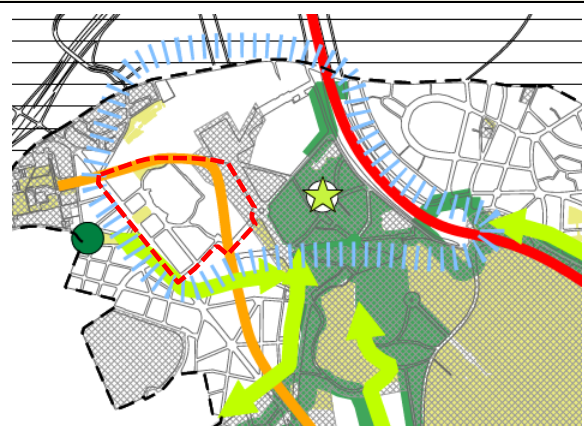
"Renforcer" les espaces culturels majeurs

Axes structurants prioritaires pour la Ville

Dynamiser les noyaux commerciaux



Carte 3 : Promouvoir un environnement durable



Espace vert à revaloriser

Espace vert à créer

Projet de maillage vert communal

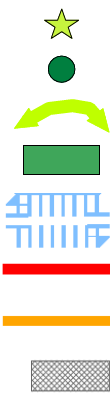
Projet de maillage vert régional (carte n° 4 du PRD)

Plan de déplacements à établir

Reconditionnement important d'espaces publics (propositions d'aménagements)

Métro / prémétro à l'horizon 2010

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement PRAS



Carte 4 : Politique de représentation nationale et internationale

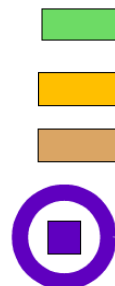


Services / affaires

Commerce

Sport

Axe ou lieu symbolique de représentation



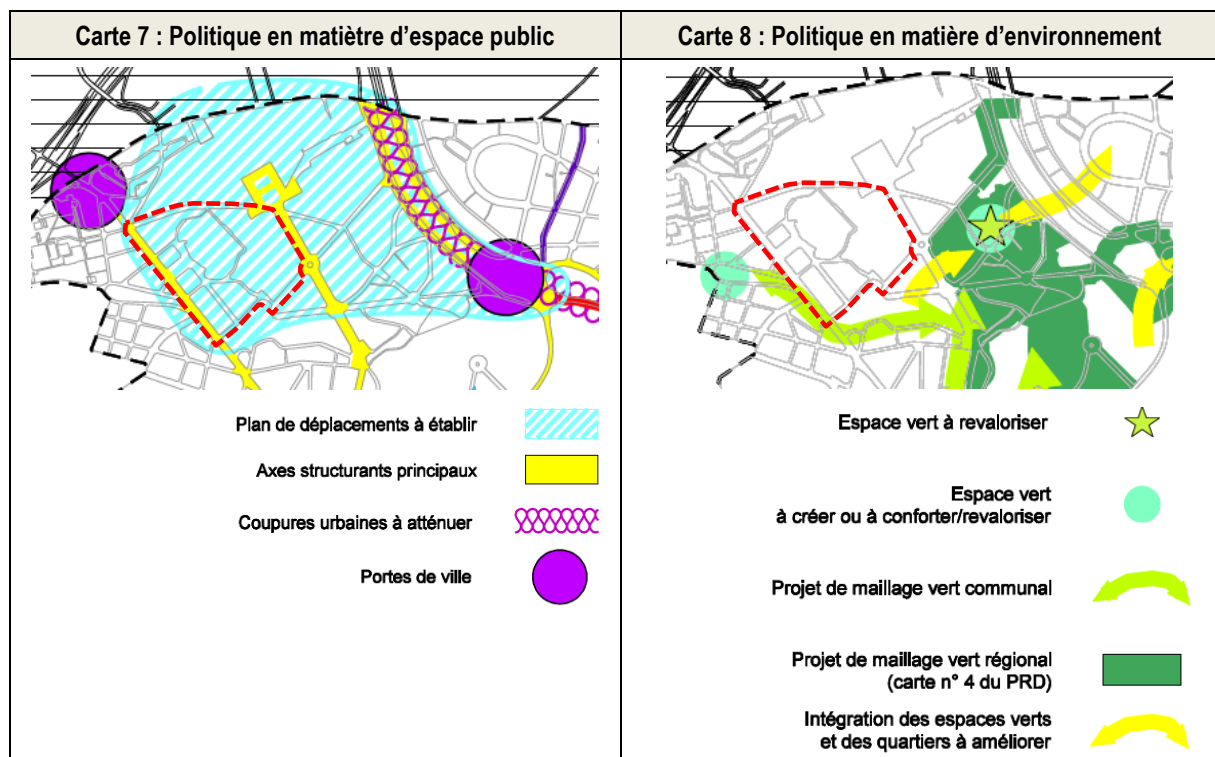


Figure 51 : Eléments indiqués sur le site du projet de ZIR par les cartes « Lignes de force » du PCD de la Ville de Bruxelles (PCD, 2004)

B.2. Plan communal de développement durable (PCDD) en cours d'élaboration

Un nouveau Plan Communal de Développement Durable (PCDD) est en cours d'élaboration. À ce jour, le calendrier d'approbation prévu est le suivant :

- 2019 : diagnostic et ambitions ;
- 2020-2022 : objectifs et plan d'action ;
- 2023 : enquête publique et avis des instances, approbation gouvernement ;
- 2024 : monitoring.

Le diagnostic, croisé avec les enjeux repris dans l'accord de majorité, a permis de cibler 7 grandes ambitions pour projeter la ville de 2040 :

- Une Ville qui respire ;
- Une Ville qui bouge ;
- Une Ville évolutive ;
- Une Ville ouverte et solidaire ;
- Une Ville de proximité ;
- Une Ville dynamique et intelligente ;
- Une Ville exemplaire et participative.

C. Schéma directeur NEO - Janvier 2012

Le schéma directeur – Masterplan NEO est présenté dans la situation prévisible.

3.2.2.3. Eléments relatifs au patrimoine

A. Eléments du patrimoine à valeur légale

La carte ci-dessous synthétise les différentes informations relatives au patrimoine présentes sur le site ou à ses abords.



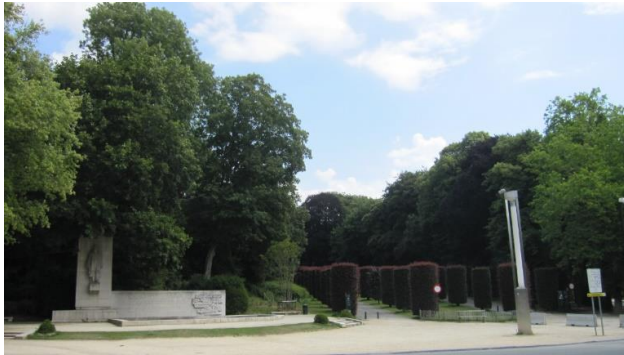
Sur le site du projet de ZIR, aucun élément du patrimoine à valeur légale n'est recensé.

A proximité de celui-ci sont identifiés 4 espaces verts classés ou inscrits à la liste de sauvegarde et un monument (les numéros font référence à la figure ci-dessus) :

- 1 - Parc d'Osseghem ;
- 2 - Parc public de Laeken ;
- 3 - Parc Sobieski et Jardin colonial ;
- 4 - Square Palfyn ;
- 5 - Maison Moureau.

Le tableau qui suit décrit les 2 sites en vis-à-vis direct du périmètre du projet de ZIR.

1 - Parc d'Osseghem



Vue du parc d'Osseghem depuis le rond-point Louis Steens (ARIES, 2020)

Classé comme site par AG du 16/10/1975.

Son tracé, dessiné par Jules BuysSENS début des années 30, est « à l'anglaise » marqué par de légères dénivellations avec quelques pentes plus abruptes. Un long étang serpente à travers une grande partie du parc et propose des rives aux profils variés. L'aménagement du parc permet de mettre en valeur sa végétation : arbres remarquables isolés et longues perspectives délimitées par des bosquets.

Au cœur du parc, Jules BuysSENS créa un théâtre de verdure de 3000 places. Celui-ci est formé d'une série de terrasses en forme d'hémicycle. L'allée de hêtres pourpres taillés en cylindre est une des particularités les plus marquantes du parc. Les arbres s'étendent en quatre rangées le long de l'avenue du Hallier.

L'entrée sud du parc est marquée par le monument en hommage à Adolphe Max, bourgmestre de Bruxelles de 1909 à 1939. Le monument est l'œuvre du sculpteur Fernand Debonnaires.

4 - Square Palfyn



Fontaine de Brouckère (Patrimoine.brussels, 2018)



Sculpture « Le Semeur » sur le square Palfyn (Patrimoine.brussels, 2015)

Inscrit sur la liste de sauvegarde pour son intérêt scientifique et esthétique par AG du 17/09/1998.

Le square est planté d'une quarantaine d'arbres et arbustes aux essences variées, dont plusieurs arbres remarquables. D'ouest en est, le square se compose d'une plaine de jeu, d'une promenade bordée d'arbres et se termine par une vaste fontaine.

Cette dernière rend hommage à Charles de Brouckère. L'œuvre, autrefois située à la Porte de Namur (de 1866 à 1956), fut dessinée par Henry Beyaert et sculptée par Edouard Fiers et Louis Dunion. Derrière la fontaine se trouve une sculpture de bronze de taille plus modeste « Le semeur », œuvre du sculpteur local Mathieu Desmaré.

L'arrêté de classement signale que l'intérêt de ce site est dû à la présence d'essences arborées diversifiées et de grande qualité, à la fontaine « de Brouckère », et à la composition soignée de l'ensemble avec une scénographie originale axée sur la fontaine précitée et une placette aux tilleuls palissés.

Figure 53 : Sites classés en vis-à-vis direct du périmètre du projet de ZIR

B. Inventaire du patrimoine architectural

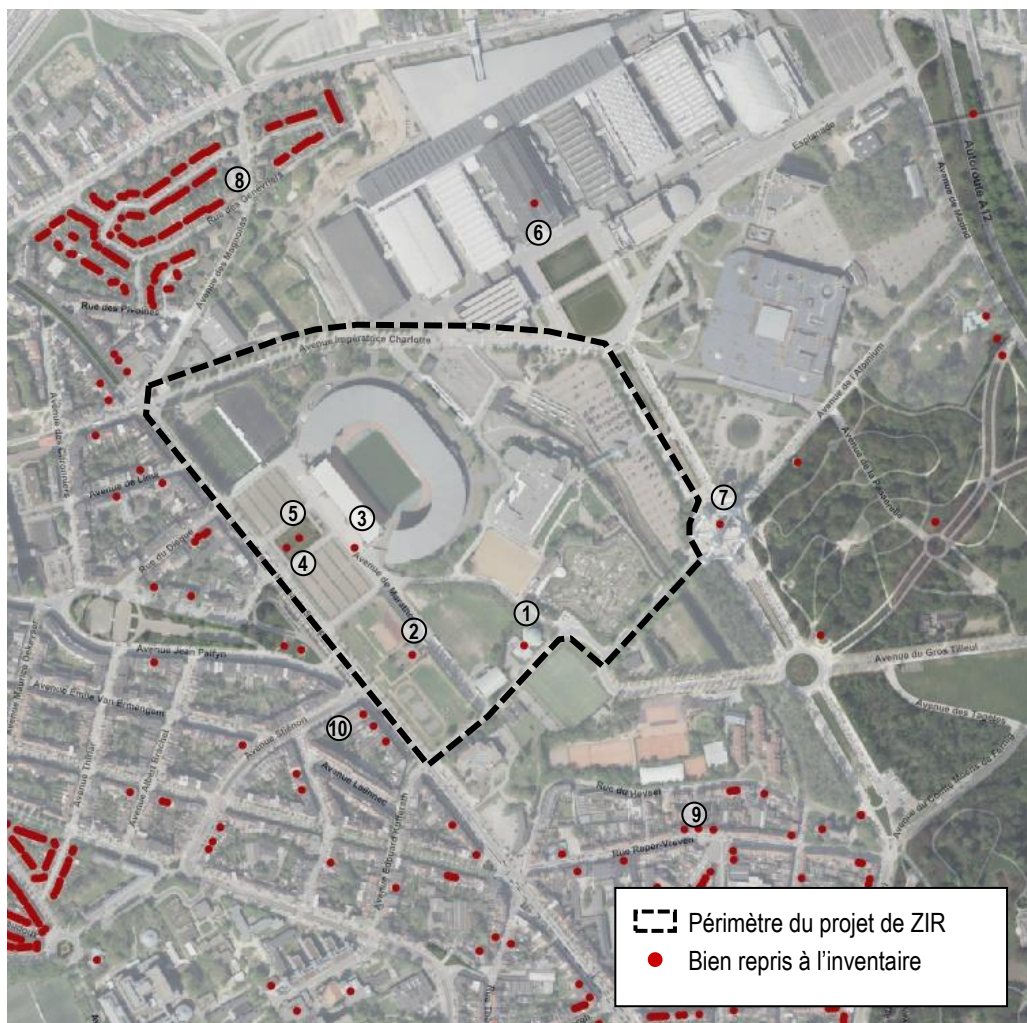


Figure 54 : Biens repris à l'Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale (Brugis, 2020)⁴⁴

Cinq biens situés au sein du périmètre du projet de ZIR sont repris à l'Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale :

- 1 – Planétarium de l'Observatoire royal de Belgique ;
- 2 – Stade Victor Boin ;
- 3 – Stade Roi Baudouin ;
- 4 – Statue « Le Serment olympique » ;
- 5 – Sculpture « Les Lutteurs » ;

⁴⁴ Certains des biens identifiés comme repris à l'inventaire dans cette carte extraite du serveur BruGIS en 2020 (comme l'Atomium ou le Palais des Expositions du Heysel) ne sont plus identifiés comme repris à l'inventaire selon le serveur BruGIS en 2021. Cependant, le site web de l'Inventaire du Patrimoine architectural (monument.heritage.brussels) continue à considérer ces biens comme repris à l'inventaire en 2021.

D'autres biens repris à l'inventaire sont situés à proximité immédiate du périmètre du projet de ZIR :

- 6 – Palais des Expositions du Heysel et place de Belgique ;
- 7 – Atomium et square de l'Atomium ;
- 8 – Ensemble de maisons de la cité-jardin du Verregat ;
- 9 – Biens rue du Heysel (n° 20 et 38 à 42) ;
- 10 – Biens av. Houba-de Strooper (n°292, 286, 274, 212 et 188).

C. Inventaire du patrimoine naturel

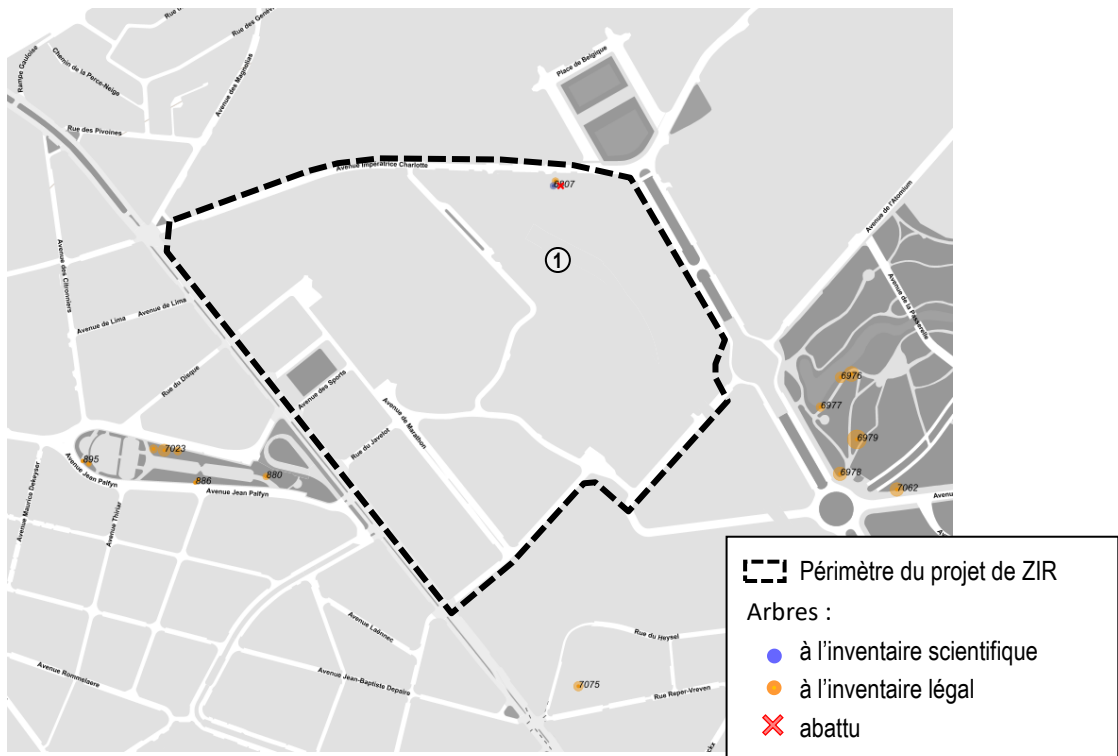


Figure 55 : Identification des arbres remarquables (Brugis, 2021)

Des arbres remarquables sont identifiés autour du périmètre du projet de ZIR. La plupart des plus proches sont situés au sein du site classé « Parc d'Osseghem » et du site inscrit à la liste de sauvegarde « Square Palfyn ». Trois arbres remarquables sont identifiés au sein du site, aux abords de l'avenue Impératrice Charlotte, dont un est repris à l'inventaire scientifique, un est repris à l'inventaire légal et un a été abattu en avril 2021. L'intérêt écologique de ces arbres et leur degré de protection est analysé dans le *chapitre Faune et flore*.



Figure 56 : Localisation des arbres remarquables aux abords de l'av. Impératrice Charlotte (Brugis, 2021)

D. Atlas archéologique

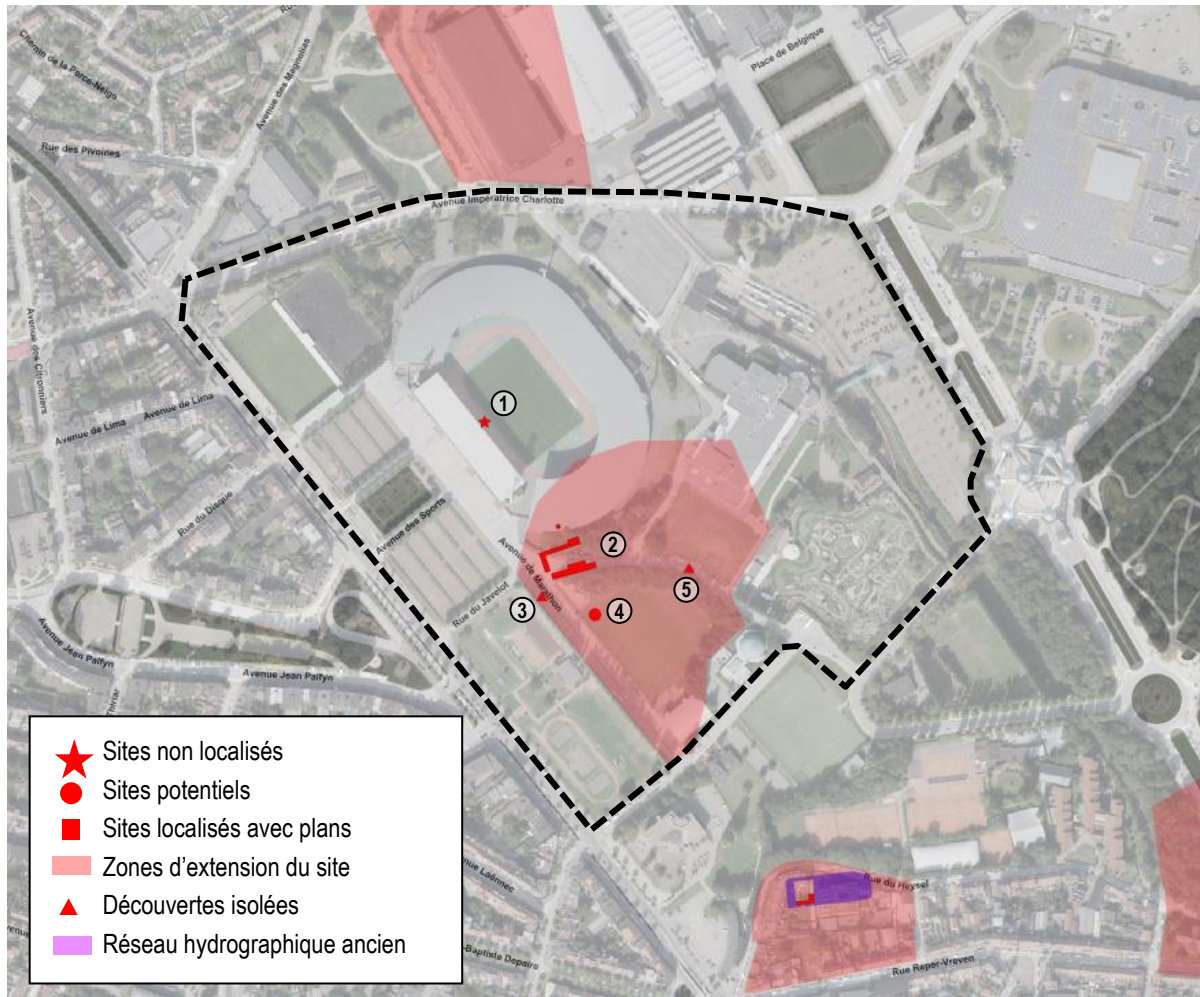


Figure 57 : Eléments identifiés par l'Atlas archéologique au sein du périmètre du projet de ZIR (BruGIS, 2021)

L'Atlas archéologique identifie au sein du périmètre les éléments suivants :

- 1 – Capelleweyde : chapelle (site non localisé) ;
- 2 – Ferme d'Osseghem (site localisé avec plan) ;
- 3 – Avenue de Marathon : Grande pierre levée en grès (découverte isolée) ;
- 4 – Maison de plaisance de l'abbé Précipiano (site potentiel) ;
- 5 – Osseghem : fragment de céramique sigillée et tuiles de type tegulae (découverte isolée)

E. Zones patrimoniales et patrimoine emblématique du PRDD

Le PRDD identifie des Périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine (PEMVP) et une liste du patrimoine emblématique. Il signale que :

« Ces éléments combinent reconnaissance du patrimoine et mise en valeur d'éléments identitaires du cadre de vie à travers la notion d'embellissement. Cette attention aux biens non protégés vient en complément des outils plus classiques de conservation du patrimoine reconnu. »

Le site web de la Région « BruGIS », signale les éléments ci-dessous correspondant à ces notions.

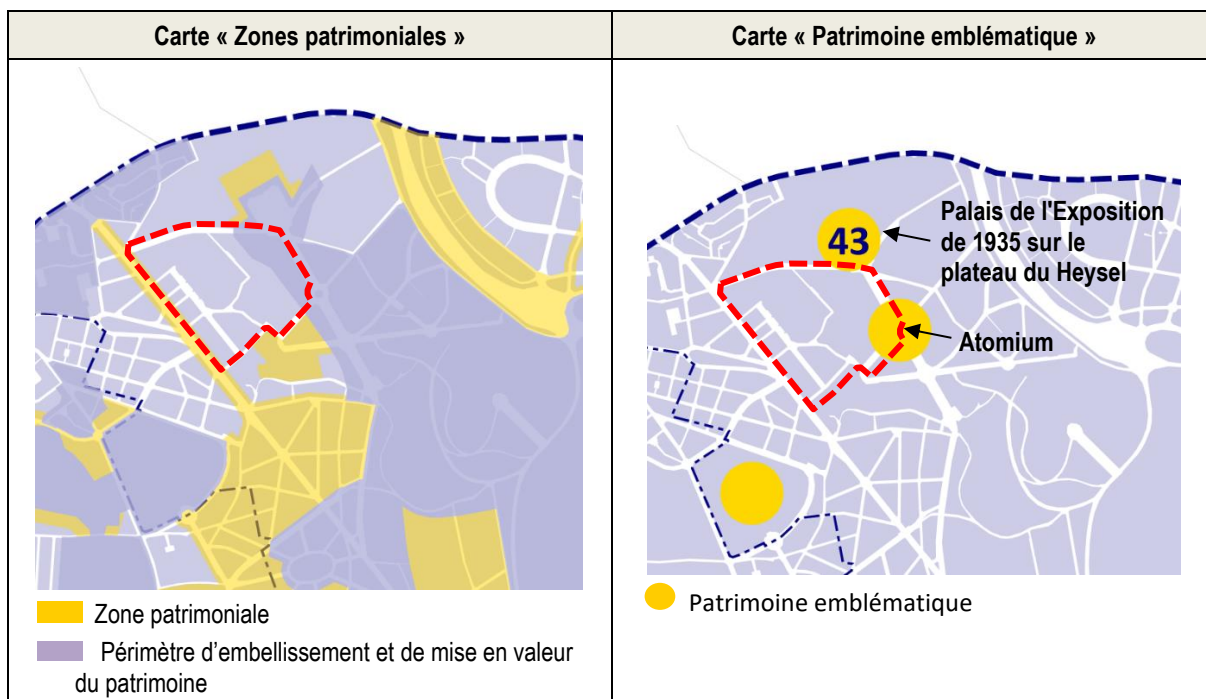


Figure 58 : Zones patrimoniales et patrimoine emblématique (BruGIS, 2021)

3.2.3. Relevé de la situation existante de fait à l'intérieur et aux abords du périmètre

3.2.3.1. Rappel historique

A. Du XIX^e siècle au XX^e siècle

La plaine du Heysel se situe entre les domaines royaux de Laeken et du Stuyvenbergh au sud, et la chaussée Romaine qui forme la ligne de crête au nord, sur le plateau d'Osseghem ou du Verregat.

Au XIX^e siècle, la physionomie du lieu est composée de vastes espaces agricoles. Sur la carte de Ferraris (1770-1778), on distingue clairement l'actuelle chaussée Romaine qui suit la ligne de crête qui sépare les bassins du Molenbeek (côté sud) et du Landbeek/Maalbeek (côté nord). Sa première mention remonte au XIII^e siècle où elle est nommée « strata regia », terme qui d'ordinaire qualifiait spécifiquement les voies antiques. A l'époque, le plateau du Heysel ne comptait que quelques fermes dont celle du « Verregat » qui a donné son nom à la cité-jardin, réalisée dans les années 1920 comme complexe de logements ouvriers. Les bâtiments de la ferme furent démolis au début des années 1930.

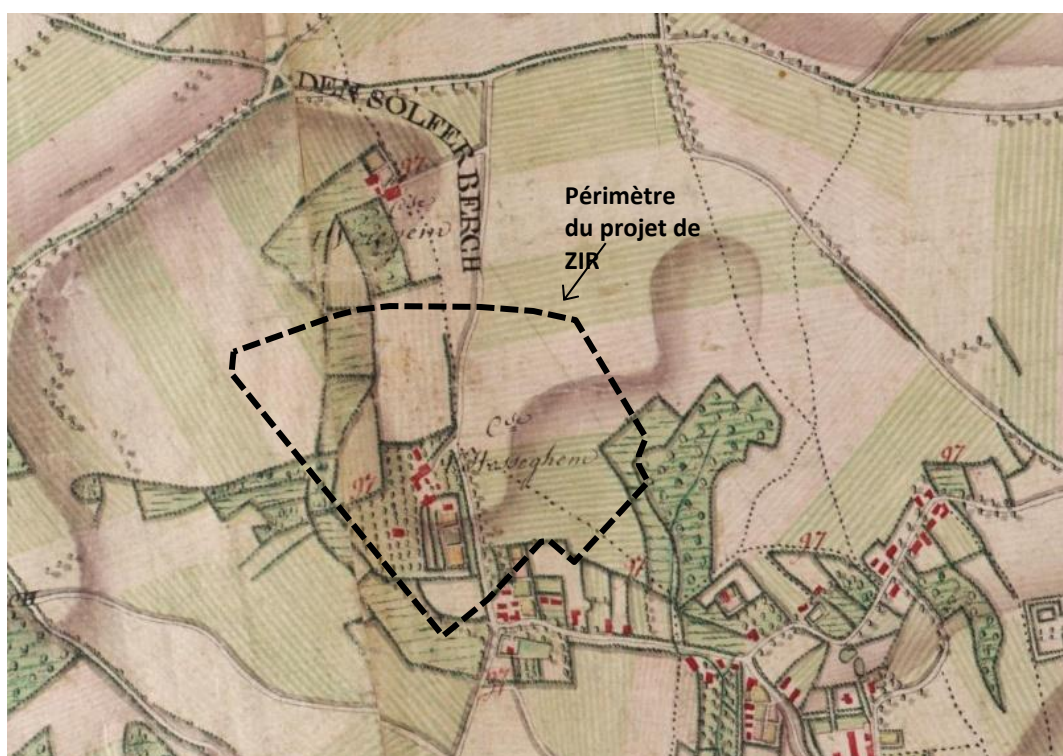


Figure 59 : Périmètre du projet de ZIR selon la Carte de Ferraris (1770-1778)

C'est à Léopold II que revient l'idée d'urbaniser le quartier du Heysel. Pendant une vingtaine d'années, de 1889 à 1909, par une politique d'achats et d'expropriations, il parvint à constituer un vaste domaine de près de 200 hectares. Cet aménagement prévoit un nouveau quartier aux abords du château royal. De son vivant, seuls furent tracés l'avenue Houba-de Strooper et le boulevard Emile Bockstael ainsi que l'amorce de l'avenue de Meysse, devant relier Bruxelles à Anvers.

B. L'Exposition universelle de 1935

En 1921, la commune de Laeken est annexée par la Ville de Bruxelles. À la recherche d'un terrain pour organiser les festivités du centenaire de l'indépendance belge, la Ville jette son dévolu sur le plateau du Heysel, qu'elle acquiert en 1926. Son projet à plus long terme est notamment d'ériger en remplacement du parc du Cinquantenaire devenu trop exigu, un nouveau complexe d'exposition de stature internationale qui soit digne d'une capitale. Joseph Van Neck est l'architecte en chef de l'exposition. La halle d'exposition du Grand Palais et les quatre autres palais conçus entre 1933 et 1935 à l'occasion de l'Exposition universelle de 1935, sont érigés au sommet du plateau du Heysel.

Le plan général de l'exposition prévoit des avenues larges, des perspectives nombreuses, et des points de vue abondants. Il y a une réelle scénographie organisée qui apparaît fouillée dans ses moindres détails. Le boulevard monumental du Centenaire, véritable épine dorsale du site, s'élève à contre-pente sur une longueur de 800 mètres et aboutit, au sommet du plateau, à l'actuelle place de Belgique et aux cinq palais des expositions. Des axes transversaux relient le boulevard du Centenaire aux avenues de Meysse et Houba-de Strooper où s'établissent huit portes de l'exposition. Chaque entrée, ou porte, bénéficie d'un traitement particulier, marquée par un bâtiment ou des colonnes.



Figure 60 Plan de l'Exposition universelle de 1935

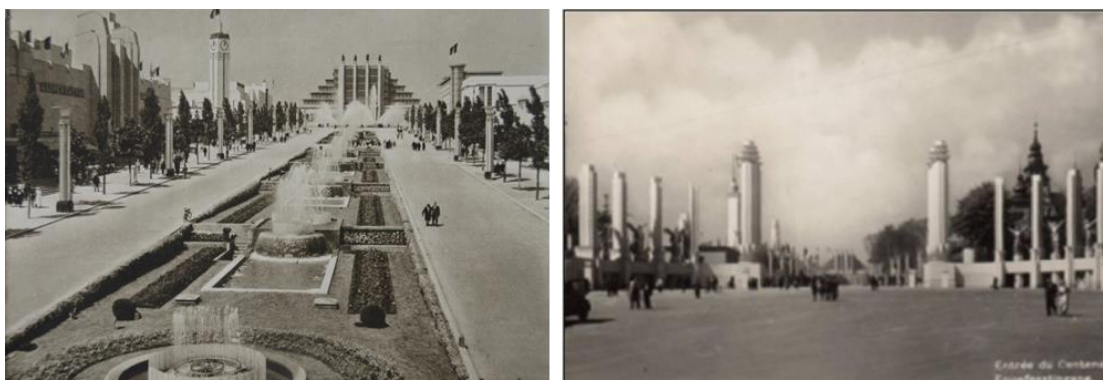


Figure 61 : Vue du bd du Centenaire lors de l'Exposition universelle de 1935 (à gauche) et de l'entrée du Centenaire depuis le bas du boulevard (à droite)

Cette manifestation jette les premiers jalons de l'urbanisation du plateau du Heysel et de ses abords : sur les 140 hectares du plateau du Heysel, on compte la construction du Grand Palais, l'aménagement d'un parc forestier de 17 hectares (le Parc d'Osseghem), la réalisation d'un réseau de voiries et d'une gare de tramways. En moins de quatre ans les vastes prairies du plateau du Heysel font place à une cité éphémère. Messagère des progrès technologiques et sociaux, l'Exposition universelle de 1935 s'avère également être un laboratoire en matière d'urbanisme, d'arts décoratifs mais aussi d'architecture. Pour la Belgique, l'occasion est de mettre en scène son savoir-faire, ses produits nationaux et son passé fastueux.

Dans l'esprit de ses concepteurs, une fois l'exposition terminée, seuls devaient subsister les cinq palais, le stade et le Parc d'Osseghem. Le reste du plateau du Heysel était destiné à se transformer en un nouveau quartier d'habitations dont les îlots étaient définis par le tracé de l'exposition.

C. Stade du Heysel

Un autre élément qui va profondément marquer l'aménagement du plateau du Heysel est la construction du Stade du Centenaire en 1930. A l'approche du centenaire du pays, la Ville de Bruxelles cherche un terrain suffisamment vaste pour accueillir un grand stade et porte son choix sur le plateau du Heysel. Un stade de 70.000 places, dont environ 10.000 sièges couverts, est construit avant même que les aménagements pour l'Expo de 1935 aient été mis en œuvre. Le stade est conçu par Joseph Van Neck, architecte en chef de l'Expo 1935, avec une tribune principale de style art déco donnant sur l'avenue Houba de Strooper. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, le stade prend le nom du quartier qui l'accueille et est rebaptisé « Stade du Heysel ». Un grand nombre de manifestations populaires y attirent de plus en plus de monde.



Figure 62 : Vue de la construction originale du stade (Bruciel)

Afin d'accueillir l'Euro 2000, le stade est totalement rénové et renommé « Stade Roi Baudouin », suite au décès de ce dernier. Les travaux ont été réalisés entre 1994 et 1998. La rénovation se traduit par un renouvellement des tribunes et des pourtours. Il intègre une nouvelle piste d'athlétisme de neuf couloirs pour le Mémorial Van Damme, présent sur les lieux depuis 1977. Le portail original avec un fronton orné de fresques est le seul élément conservé de la construction du XXème siècle, il maintient sa fonction première d'accès au stade.

Actuellement, le stade ne répond plus aux normes établies par l'UEFA et la FIFA et ne permet plus d'accueillir d'importants matchs de foot internationaux. Plus qu'une infrastructure sportive, cet équipement permet par contre d'accueillir des concerts ou d'autres événements non-sportifs. Il compte 50.093 places assises et couvertes.

D. Exposition universelle 1958

La crise des années 1930 et la Seconde Guerre mondiale ont rendu impossible le lotissement du Heysel. Ainsi, l'exposition de 1958 peut-elle occuper les mêmes terrains et bénéficier des infrastructures existantes. C'est la première exposition universelle après-guerre. Le thème principal de cette exposition était « l'homme » et « un nouvel humanisme ». Le but recherché était l'amélioration de l'entente entre les peuples. Le pavillon russe présentant le Sputnik fait face au luxueux pavillon américain.

La superficie de l'exposition est portée à 200 hectares avec l'incorporation du Belvédère et du Parc de Laeken. L'architecte en chef de l'exposition a été M. Van Goethem. D'un point de vue urbanistique, la volonté est de rompre avec les solutions de 1935. Le plan général s'organise désormais à partir de l'Atomium, implanté en son centre et qui s'impose à tout le site par ses très grandes dimensions. Il est l'emblème de cette exposition et devient l'une des images de marque incontournables de Bruxelles. Le boulevard du Centenaire est occupé par des bassins et rebaptisé « boulevard de Belgique ». Le Grand Palais se dote d'une nouvelle façade (provisoire) en même temps qu'il s'étend. Comme lors de l'expo précédente, tous les accès à l'exposition (portes) étaient équipés de constructions spéciales ou d'œuvres d'art.

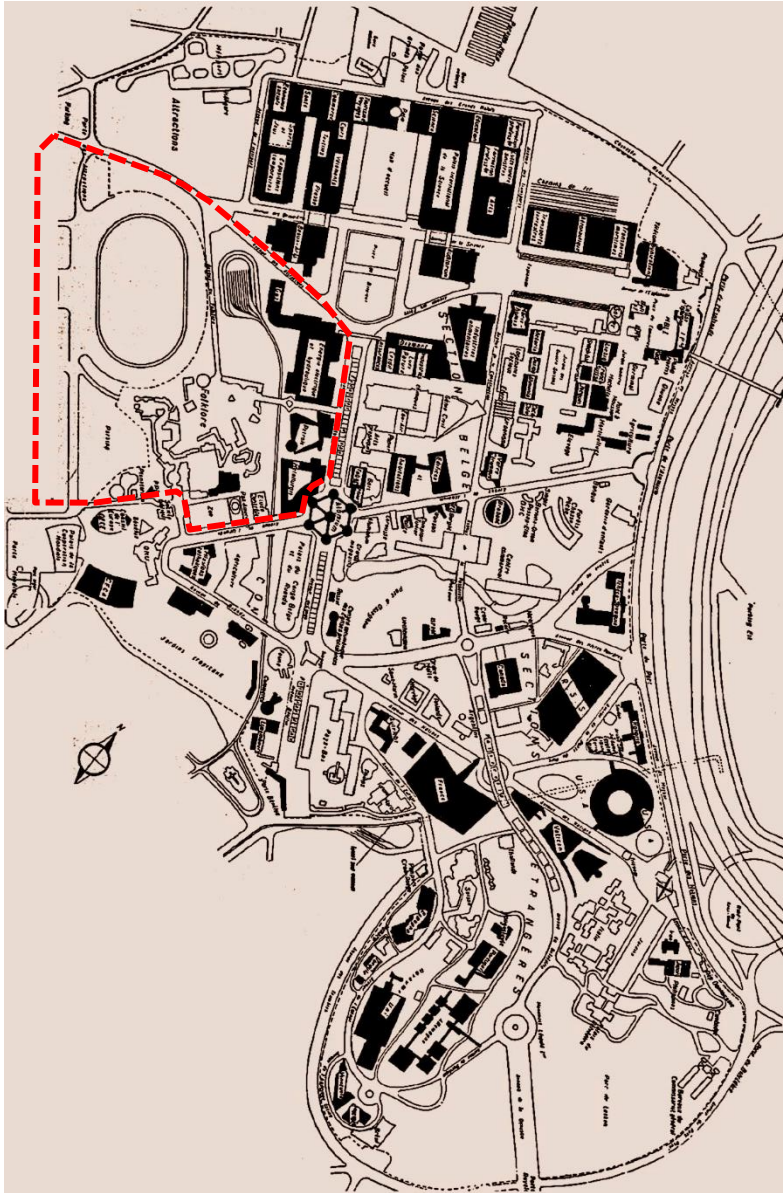


Figure 63 : Plan général de l'Expo 58



Figure 64 : L'Atomium et une de ses vues depuis la sphère supérieure en direction du domaine de Stuyvenbergh, à l'époque de l'Exposition 58

La mobilité occupe une place non négligeable dans la conception de l'Expo. À partir de 1954, de gigantesques travaux d'infrastructure bouleversent la ville. En prévision de l'Expo 58 et en vue de l'accroissement du parc automobile, le réseau routier est remodelé. Un premier tronçon de l'autoroute de la grande périphérie, appelé le Ring de Bruxelles est entamé dans le secteur proche des terrains de l'exposition dans le but de canaliser le trafic vers l'Expo 58. Au sein de l'Expo, 110 ha de parking étaient répartis sur sept terrains situés à proximité du site de l'Expo, 36.000 voitures pouvaient y stationner. Le déplacement des visiteurs au sein du site est assuré par un téléphérique et un réseau de trains. Une longue passerelle permettait aux visiteurs de traverser le site de manière confortable.

Plusieurs autres constructions aux caractéristiques architecturales innovantes furent construites durant les deux expositions, cependant la majorité furent démontées à la fin de chacune. Des deux expositions, le Heysel a principalement conservé le tracé urbanistique général du plateau, les cinq palais principaux au centre desquels se dresse le Grand Palais, ainsi que l'Atomium. Celui-ci n'était pas destiné à survivre à l'exposition mais fut maintenu grâce à son succès et à sa popularité. Quelques constructions moins visibles et iconiques, notamment le Planétarium subsistent aussi de manière éparse et déconnectée sur le site.

E. Les années 1980 où la fonction « équipement » du plateau du Heysel est confirmée

Grâce à la présence du Stade du Heysel et des palais des expositions, la vocation sportive et de loisirs du site se développe suite aux deux Expo, et le site devient le lieu des grands événements. Le projet initial d'établissement d'un quartier résidentiel sur le plateau du Heysel est abandonné au profit de l'affectation aux expositions, aux sports et aux loisirs. Son lotissement se fait de manière progressive, en alternant ces fonctions avec des aires de stationnement très étendues. La partie en contrebas du plateau conserve par contre un vaste espace vert composé des parcs d'Osseghem et de Laeken.

Les aménagements évoluent au cours du temps, par zones et par projets indépendants :

- Le parc d'attractions « Meli Heysel » récupère une partie des terrains de l'exposition et ouvre ses portes en 1960. En 1987, ce parc cède la place à une nouvelle cité de loisirs baptisée « Bruparck », située au pied de l'Atomium et à proximité de la station Heysel. Cet ensemble comprend un Kinopolis (complexe de 25 salles de cinéma), Océade (centre de délasserment aquatique), Mini-Europe (une Europe miniature) ainsi qu'un « village » gastronomique et touristique. Aujourd'hui certains de ces équipements ont disparu (Océade, village gastronomique).

- Le Trade Mart, salon permanent de grossistes en mode et en mobilier, s'implante à partir de 1975 le long du boulevard du Centenaire, entre l'Atomium et les palais. En 1988, le Trade Mart s'agrandit avec deux étages supplémentaires et en 1991, il est complété par le Buro & Design Center.
- Le métro arrive en mai 1985. La station Heysel devient le terminus de la ligne nord de la ligne 1A. Depuis le rallongement de la ligne en 1998, c'est la station Roi Baudouin qui a repris cette fonction. Au même moment, la station Heysel est agrandie pour pouvoir accueillir les visiteurs lors des grands évènements de Brussels Expo ou en lien avec le stade.
- De nouveaux palais d'exposition se rajouteront aux 5 d'origine afin de pouvoir accueillir des foires et salons de plus grande ampleur. Les palais des expositions accueillent les grands salons (Salon de l'Auto, de l'Alimentation, des Arts Ménagers, des Professions, Batibouw) et depuis 2013, y est ajoutée une salle de spectacle de 15.000 places accueillant des concerts, le Palais 12.

Relié au centre-ville par trois stations de métro et plusieurs lignes de trams et de bus, et au reste du pays par le Ring, le plateau du Heysel est devenu un endroit de grande affluence. Son caractère monofonctionnel et son aménagement, fruit de projets inconnexes sans vision d'ensemble, génèrent cependant des éléments non fonctionnels à niveau urbain et paysager. Des réflexions ont lieu depuis plusieurs années afin de définir une nouvelle vision urbanistique de la zone.

3.2.3.2. Structure urbaine du plateau du Heysel

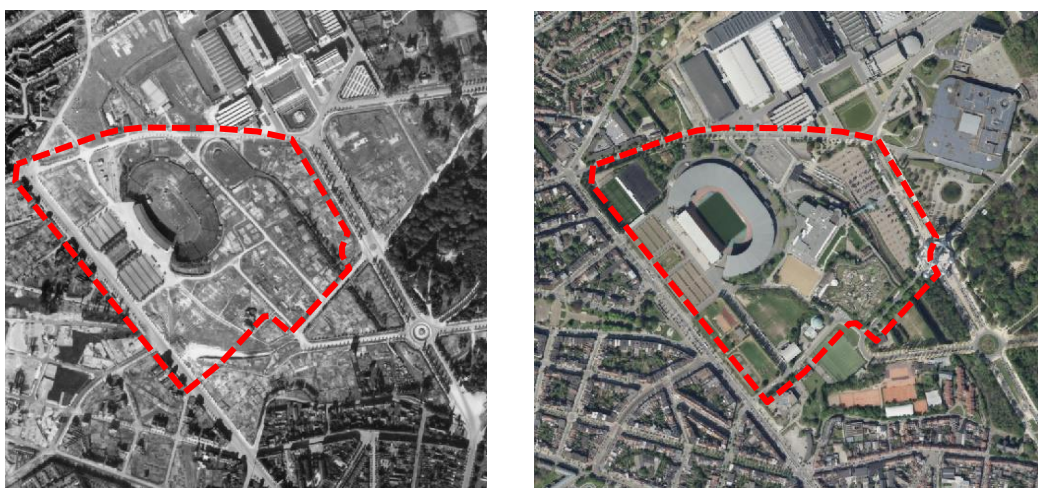


Figure 65 : Aménagement du plateau en 1944 et en 2019 (Orthophotoplans, Bruciel)

L'historique du plateau du Heysel explique la singularité actuelle de sa trame urbaine. La structure de base de son tissu urbain a peu évolué depuis ses origines à l'époque de l'exposition de 1935. Le plan général de cette exposition fut dressé par les ingénieurs P. Gillet et Lefèvre, en collaboration avec Joseph Van Neck, architecte en chef de l'exposition. Il définit une structure principale en « Y » qui met en valeur les Palais des Expositions situés sur le fond de perspective de l'axe central du bld du Centenaire. L'expo de 1958 vient renforcer cette structure principale avec l'implantation de l'Atomium au centre de cet axe monumental.

Les voiries secondaires de ce plan d'ensemble (avenues de l'Atomium, du Gros Tilleul et du Bouchout) ont un tracé en diagonale qui définit des îlots de grandes dimensions et de formes très variables. L'ensemble a un caractère introverti vis-à-vis des abords, qui à l'époque ne sont pas urbanisés, notamment du côté de l'av. Houba-de-Stropper comme le montre le tracé « en boucle » des av. Bouchout-Gros Tilleul à l'ouest du bld du Centenaire.

Le stade, qui est avec l'Atomium et les Palais d'Expo la troisième centralité symbolique de la zone, s'implante en suivant une toute autre logique. Construit avant la mise en œuvre du « Y », il tourne le dos à celui-ci et connecte sa façade principale à l'av. Houba de Strooper précédée d'une allée qui met en valeur son caractère monumental depuis cette avenue.

Les « pièces » (bâtiments et fonctions) qui s'insèrent dans cette structure principale historique ont par contre évolué au cours du temps. Certaines voiries locales ont été supprimées ou créées en suivant une logique différente de celle des tracés diagonaux du plan d'ensemble d'origine ce qui perturbe la lisibilité de la zone. Les îlots actuels sont occupés par des sites de grande surface destinés, la plupart, aux activités de commerce de gros et loisir (sur l'axe du Y) et de sport (autour du stade).

Le tissu urbain du plateau a une faible connexion avec ses abords, en raison de son tracé introverti ainsi que de ses fonctions qui ont peu de lien avec les abords résidentiels, et des infrastructures qui le longent. Le plateau est enclavé entre des infrastructures de communication (Ring au nord et A-12 à l'est), et de grands espaces verts (Parc de Laeken, Jardin Colonial, etc.). L'av. Houba de Strooper et la place Saint-Lambert constituent les principales zones de connexion avec des quartiers résidentiels alentours en raison de leur caractère plus urbain et des centralités qu'elles présentent aux abords du site du projet de ZIR.

La figure qui suit synthétise les éléments mentionnés, et identifie les types de tissus urbains situés autour du périmètre du projet de ZIR. Ceux-ci sont décrits dans le point qui suit.

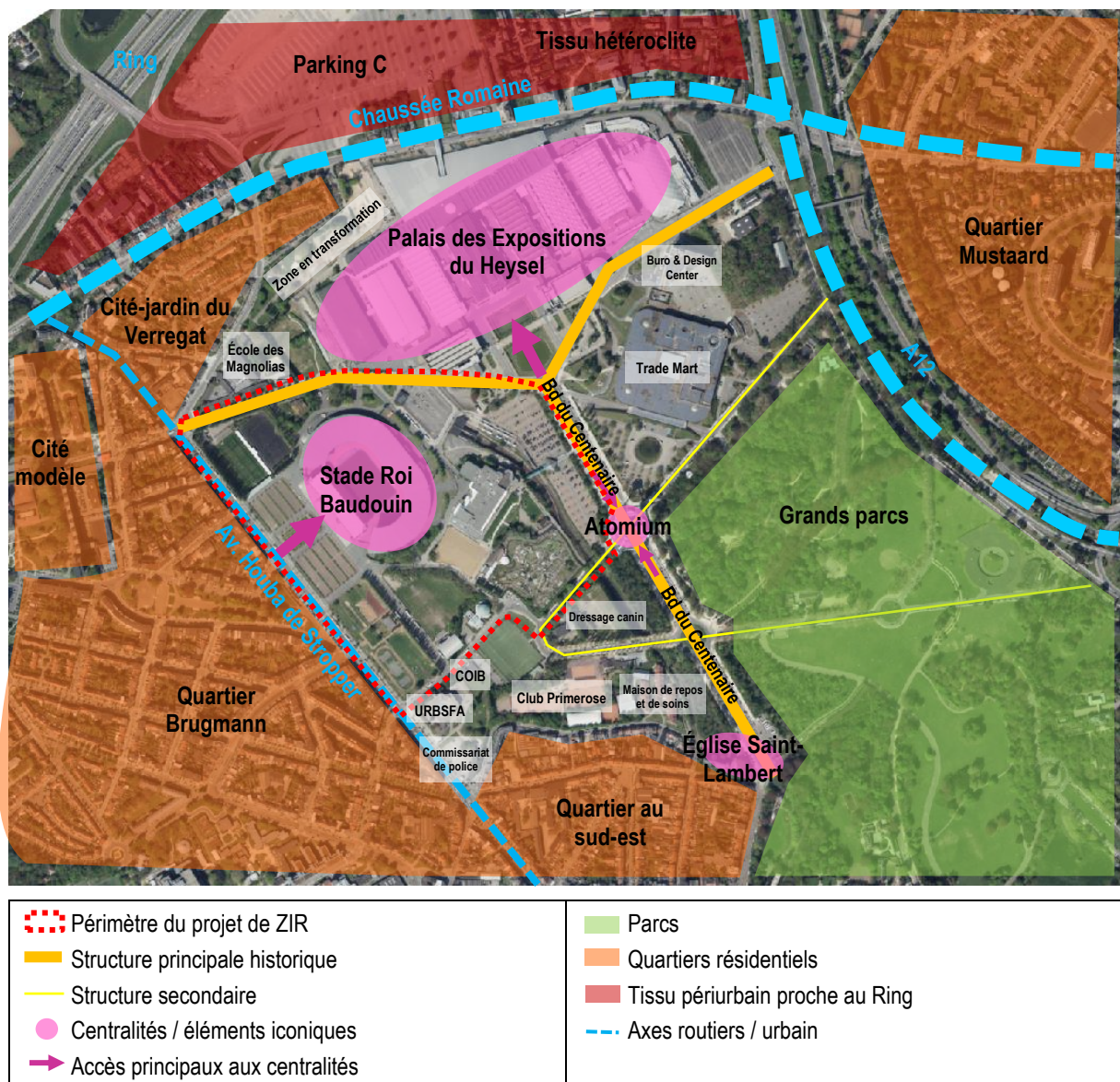


Figure 66 : Structure urbaine au sein du plateau du Heysel et tissus urbains à ses abords (ARIES sur fond de plan orthophotoplan 2019, BruGIS)

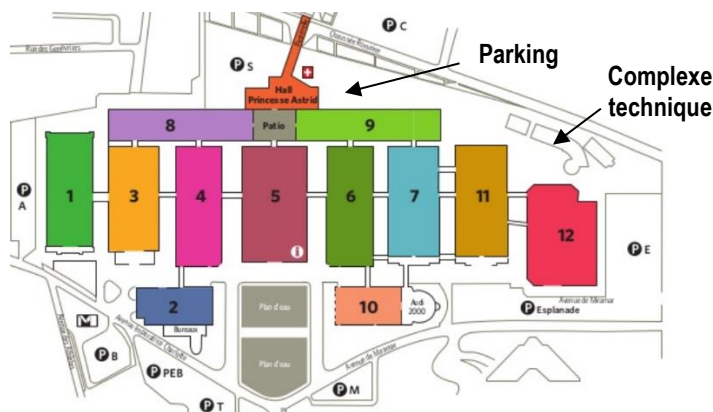
3.2.4. Tissus urbains, constructions et sites autour du périmètre du projet de ZIR

Les tissus urbains entourant le périmètre du projet de ZIR ont des caractéristiques urbaines très différentes les uns des autres, témoignant de leurs différentes périodes de construction. Au sud s'implantent de grands parcs et un quartier de maisons mitoyennes datant de la fin du XIXème siècle et première moitié du XXème. Au nord-est se développe l'axe du boulevard du Centenaire, joignant l'église Saint-Lambert, l'Atomium et les Palais des Expositions du Heysel. A l'ouest se développe un quartier de petits immeubles mitoyens des années 50 et 60. Le quartier à l'est, de villas 4 façades et grandes barres d'immeubles est construit dans les années 60 et 70. Le nord présente un tissu hétéroclite de périphérie urbaine bâti en phases successives au cours du XXème siècle. La figure et le tableau qui suivent identifient et décrivent plus en détail les différents types de quartiers, aménagements, constructions et sites autour du périmètre du projet de ZIR.

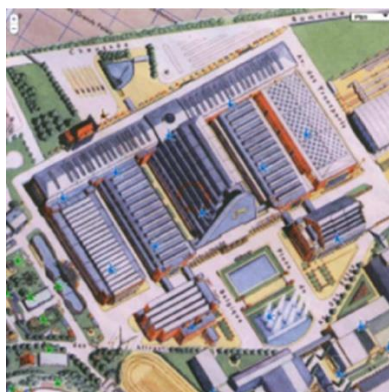
1. Palais des Expositions et place de Belgique



Vue des Palais des Expositions (Irismonument)



Plan localisant les 12 palais d'exposition






Détail du plan de l'Expo 58 sur les Palais des Expositions

Implantés sur le point le plus haut du site, les 12 palais d'exposition du Heysel ont été construits en plusieurs phases et sont reliés par des galeries :

- Les cinq premiers (2, 4, 5, 6 et 10) sont conçus par l'architecte Joseph Van Neck pour l'Exposition de 1935. Reliés par des colonnades, ils sont répartis autour de la place de Belgique, agrémentée de deux plans d'eau. Les édifices sont destinés à subsister en tant que lieux d'exposition après l'événement. Imposants et symétriques, ils illustrent bien le modernisme monumental des années 1930, agrémenté de détails Art Déco. De par la superficie qu'ils couvrent, ils constituent pour l'époque une véritable prouesse technique. Ils sont aujourd'hui parfaitement conservés.
- Le Palais 3 fut conçu en 1949-50 par le même architecte, pour la foire internationale de Bruxelles.
- Pour les besoins de l'exposition de 1958 furent construits les longs palais 8-9 et le palais 7 (architectes R. Puttemans, G. Malcause et P. Laenen).
- Le Palais 11 est construit en 1977.
- Le Palais 12 est construit en 1988, et transformé en 2013 en salle de concerts.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le Palais 1 est construit en 1992-1993. ▪ L'auditorium, accolé au Palais 10, date de 1993-1994. <p>Au nord des Palais, le complexe comprend également des parkings couverts et une passerelle, construits à la fin des années 90, et un complexe technique datant vraisemblablement des années 50-60.</p>
 <p>Illustration du palais 5 (ARIES, 2020)</p>	<p>Le Palais 5, symbole de l'Exposition de 1935, témoigne d'une technique novatrice due à l'ingénieur Louis Baes: l'usage d'arcs paraboliques en béton armé couvrant l'espace d'une traite.</p> <p>En pierre bleue rehaussée de métal, la façade principale est structurée par quatre imposants piliers surmontés de statues dues à Égide Rombaux. Plate, la toiture se décline en escaliers.</p>
 <p>Vue du Palais 10 (ARIES, 2020)</p>  <p>Palais 2 (ARIES, 2020)</p>  <p>Vue du Palais 4 (ARIES, 2020)</p>	<p>Les Palais 2, 4, 6 et 10 présentent des façades en briques et pierre bleue, également rehaussées de métal. Se faisant face, les Palais 2 et 10 sont devancés d'un portique de pierre chacun agrémenté au sud par deux statues ailées flanquant le millésime « 1935 ».</p> <p>De ce côté, la façade du Palais 10 est percée de deux registres de fenêtres entre lesquels prennent place des bas-reliefs. Quant à la façade sud du Palais 2, elle est dès l'origine bordée d'un bâtiment de moindre hauteur réalisé dans les mêmes matériaux. D'inspiration Paquebot, celui-ci se compose de deux corps à angles arrondis et baies en bandeau. Juché sur pilotis, le corps perpendiculaire présente un rez-de-chaussée largement vitré.</p>

 <p data-bbox="201 472 520 499">Vue du Palais 6 (ARIES, 2020)</p>	
 <p data-bbox="201 775 440 801">Palais 3 (ARIES, 2020)</p>	<p data-bbox="978 521 1374 645">Le Palais 3 présente des façades en briques à l'esthétique comparable à celle des palais de 1935 mais plus austère.</p>
 <p data-bbox="201 1155 440 1182">Palais 7 (ARIES, 2020)</p>	<p data-bbox="978 822 1390 1012">Le Palais 7 présente une esthétique caractéristique des années cinquante: revêtement de plaquettes de céramique et vaste baie vitrée à châssis formant un dessin géométrique.</p> <p data-bbox="978 1025 1385 1377">Conçus dans ces mêmes années, et situés à l'arrière des Palais 3 à 7, les Palais 8 et 9 enserment un patio qui formait lors de l'Expo 58 l'entrée principale du complexe. Il était à l'origine percé en son centre d'un vaste impluvium circulaire, aujourd'hui couvert par un dôme de type géodésique. Actuellement les palais 8 et 9 et leur patio ne sont pas visibles depuis l'espace public.</p>
 <p data-bbox="201 1682 451 1709">Palais 11 (ARIES, 2020)</p>	<p data-bbox="978 1400 1334 1458">Le Palais 11 est constitué par un imposant volume de béton.</p>
 <p data-bbox="201 1924 451 1951">Palais 12 (ARIES, 2020)</p>	<p data-bbox="978 1731 1385 1823">Le Palais 12 est coiffé d'une toiture de type géodésique reposant sur des sortes de contreforts.</p>



Palais 1 (ARIES, 2020)

Le Palais 1 est en béton et doté d'une verrière inclinée en façade avant.



Auditorium (ARIES, 2020)

L'Auditorium est constitué par un volume de plan circulaire à façades vitrées.



Vue de la structure couvrant le parking depuis la chaussée Romaine (ARIES, 2020)

Les parkings accolés aux Palais 8 et 9 sont abrités par une structure inclinée à poutres de bois lamellé-collé et toiture en tôle ondulée.

La passerelle, dotée d'une structure de bois à piliers en zig-zags, relie au site du Heysel les parkings situés au-delà de la chaussée Romaine.



Vue de la passerelle (ARIES, 2020)



Vue aérienne du complexe technique (Bing maps, 2020)

Le complexe technique, à l'arrière du Palais 12 est constitué par un volume sous toiture plate débordante, de plan en arc de cercle et doté d'une rotonde. Il n'est pas visible depuis l'espace public.

2. Zone en transformation



Vue de la zone en transformation (ARIES, 2020)



Détail du plan de l'Expo 58, montrant l'héliport

Sur les terrains au nord du Palais 8 et à l'ouest du Palais 1 s'implantaient jusqu'à récemment : le parc du Verregat, les constructions de l'ancienne école du Verregat, des constructions techniques, un hôtel, du parking à ciel ouvert et un parc.

Aujourd'hui ces constructions et aménagements ont disparu et la zone est en travaux pour l'aménagement de la future voie de liaison reliant l'av. Impératrice Charlotte et le parking C La réalisation du parc de Verregat est quant à elle finalisée.

Le petit parc, situé à l'arrière des palais d'exposition était l'ancien héliport de l'Expo 58. On y distinguait le tracé des pistes circulaires et des bandes asphaltées. Il a servi ensuite d'aire récréative au quartier résidentiel voisin.

3. Ecole des Magnolias



Vue d'une des constructions d'origine de l'école des Magnolias longeant l'av. Impératrice Charlotte (ARIES, 2020)



Vue de l'extension de 2014 de l'école des Magnolias (ARIES, 2020)

L'école est composée d'un bâtiment principal de 2 étages et d'un autre de plain-pied délimité par des espaces verts, au sein duquel se trouve un espace potager.

En septembre 2014, une extension a été réalisée. Le bâtiment préfabriqué de 3 niveaux, implanté le long de l'avenue Impératrice Charlotte, est bien visible depuis l'espace public. La toiture principale est une toiture verte extensive.

4. Boulevard du Centenaire



Boulevard du Centenaire lors de l'Expo 1935 (à gauche) et lors de celle de 1958 (à droite)



Boulevard du Centenaire à ce jour : partie nord (ARIES, 2020)



Boulevard du Centenaire à ce jour : partie sud (ARIES, 2020)

Ce boulevard constitue l'épine dorsale des deux Expo qui ont eu lieu sur le plateau du Heysel. Le plan général de l'exposition fut dressé par les ingénieurs P. Gillet et Lefèvre, en collaboration avec Joseph Van Neck, architecte en chef de l'exposition. Le boulevard fut aménagé en 1932-33 sous la direction de Jules Buysens, architecte en chef des jardins de l'Expo de 1935. Il était bordé de deux rangées de peupliers ponctuées de pylônes lumineux. Dans les deux tronçons inférieurs le terre-plein central était agrémenté de parterres fleuris, dans le tronçon supérieur fut aménagé un escalier d'eau composé de 8 bassins-fontaines échelonnés. Depuis l'entrée sud de l'Expo, située au bas du boulevard, la perspective était directe vers le Grand Palais.

Pour l'Expo 58, les peupliers furent partiellement maintenus, et l'ensemble des terre-pleins centraux fut aménagé en cascades en ayant comme point final la Fontaine Benelux. Implanté sur le second rond-point, l'Atomium vint interrompre la perspective du boulevard depuis l'entrée au sud.

Aujourd'hui, le boulevard présente un terre-plein gazonné. Il est entièrement bordé d'arbres, sous forme de zone arborée dans sa partie basse et de manière éparse et plus déstructurée dans sa partie haute. Son parcours est ponctué par différents éléments architecturaux et paysagers : la fontaine Benelux, la place Louis Steens avec un rond-point fleuri, le square de l'Atomium et l'Atomium.

5. Atomium et square de l'Atomium



Atomium (ARIES, 2020)



Pavillon (Google street view, 2022)

Monument-phare de l'Expo 58, l'Atomium est l'œuvre de l'ingénieur André Waterkeyn et des architectes André et Jean Polak. Dessiné en 1955, il est bâti entre 1956 et 1958. Haut de 102 mètres, composé de neuf boules revêtues d'aluminium, l'Atomium représente une molécule cristalline de fer agrandie 165 milliards de fois. Il a été conçu à l'initiative d'industries métallurgiques belges, comme le symbole d'une ère nouvelle représentant le progrès scientifique et, en particulier, celui de la physique nucléaire. Rénové au début de ce siècle, il se profile aujourd'hui comme le témoin ultime d'une époque où rien ne semblait impossible. Il est devenu un des emblèmes de la Belgique à l'étranger.

Un nouveau pavillon d'accueil, œuvre de l'architecte Christine Conix, fut également ajouté au pied de l'édifice lors de la rénovation.

6. Siège de l'URBSFA



Bâtiment de l'URBSFA et haut relief représentant Hercule (ARIES, 2020)

Bâtiment inauguré en 1989, qui abritait jusqu'en 2021 l'Union Royale Belge des Sociétés de Football-Association (URBSFA). De gabarit R+4, il présente une façade composée de parements beiges et de vitrages réfléchissants, disposés en escalier au niveau du hall d'accueil. L'une de ses façades est ornée d'un haut-relief représentant Hercule terrassant le dragon, signé par le sculpteur Marnix d'Haveloose (1885-1973).

7. Siège du COIB



Siège du COIB (ARIES, 2020)

Siège du Comité Olympique et Interfédéral Belge (COIB), construit dans les années 1980 ou 1990. Ses volumes, de gabarit R+3, et façades de tonalité beige et rouge présentent une composition complexe derrière une large zone de recul. Il est entouré par un grand espace vert privé à l'arrière et un parking hors sol.

8. Commissariat de police



Bâtiment en 1958 (<http://www.belgeoblog.be>)



Etat actuel (ARIES, 2020)

Orné d'une fresque du Marsupilami sur son pignon à rue, le commissariat de police est un bâtiment courbe de 2 niveaux implanté en bordure de sa parcelle, ouvert sur un large espace de parking donnant sur l'avenue Houba-de Strooper. Il s'agit en fait d'un vestige transformé de la Porte mondiale de l'Expo 58 qui était située à cet endroit.

9. Royal Primerose C.B.



Accès au Club (ARIES, 2020)

Le club sportif du Primerose compte 8 terrains outdoor et 19 terrains indoor, sous « bulle » ou dans un grand hall de type hangar. Le court central est bordé de tribunes.

Le bâtiment d'accueil, vraisemblablement conçu dans les années '50 à '70, se dispose le long de l'avenue du Gros Tilleul. Il est formé par plusieurs corps d'un seul niveau avec façades en briques rouges et toitures plates.



Vue des pistes et du court central (ARIES, 2020)



Vue de la « bulle » depuis la rue du Heysel (ARIES, 2020)

10. Maison de repos et de soins « Heysel »



Constructions de la « Maison Heysel » (ARIES, 2020)

La « Maison Heysel » est un établissement pour personnes âgées. Cet ensemble date de la fin des années 1990. De briques rouges et toitures à doubles versants, les bâtiments (R+3+T) sont connectés entre eux pour former un ensemble de 3 bandes parallèles. Le complexe a déjà fait l'objet de deux extensions en 2003 et en 2010.

11. Léo Pétanque Club



Bâtiment du Léo Pétanque Club et terrains de pétanque qui l'entourent (ARIES, 2020)

Situé sur l'avenue du Gros Tilleul 2, le Léo Pétanque Club est un bâtiment en béton et briques à toiture inclinée en V asymétrique, conçu après 1958 dans le style de l'Expo. Les façades avant et arrière sont à bardage ondulé. Les châssis ont été en grande partie remplacés.

Le bâtiment est entouré de terrains de pétanque. Le site est actuellement peu entretenu.

12. Terrain de football et dressage canin



Vue du bâtiment des vestiaires et sanitaires précédé du terrain pour le dressage de chiens (ARIES, 2020)



Petits volumes en bois (ARIES, 2020)

A l'ouest du terrain sont implantées deux petites constructions, l'une est un bâtiment à usage de vestiaires et sanitaires construit en blocs de béton, avec un niveau sous toit plat, vraisemblablement bâti dans les années 1960 ou 1970.

L'autre est constituée par deux petits volumes en bois et toiture en pente.

Le site est utilisé pour le dressage canin.

13. Trade Mart



Vue du Trade Mart depuis l'av. de l'Atomium (ARIES, 2020)



Vue du Trade mart et du parking qui le précède côté av. de Madrid (ARIES, 2020)

Implanté en 1975, le Trade Mart Brussels est un centre d'affaires permanent pour les professionnels des secteurs de la mode et de l'aménagement intérieur. Le bâtiment s'implante au centre de la parcelle, en biais par rapport au bd du Centenaire, entouré de 3 grands parkings à ciel ouvert.

Il s'agit d'un vaste immeuble de plan carré à angles arrondis, à façades-rideaux sous toit plat, qui comprend 6 niveaux dont une partie en sous-sol. Au sud, il est longé par une rue couverte sous portique en béton brut de décoffrage et devancé par un plan d'eau circulaire.



Vue du Trade Mart et du plan d'eau qui le précède côté bd du Centenaire (ARIES, 2020)

14. Buro & Design Center



Façade principale de l'immeuble (ARIES, 2020)

Immeuble de bureaux de plan en éperon à façades-rideaux, conçu en 1990. Il compte 7 niveaux, avec des façades-rideaux et un ascenseur high-tech.

15. Quartier Mutsaard



Vue aérienne sur le quartier Mutsaard (Bingmaps, 2021)

Ce quartier est constitué de maisons unifamiliales isolées (R+T), et de barres d'immeubles (R+4 à R+16) au voisinage de la chaussée Romaine et de l'avenue du Forum.

Le quartier est séparé du Heysel par la A-12, les connexions entre les deux aires sont ponctuelles, à travers la chaussée Romaine, la passerelle de la gare du tram Esplanade, et l'avenue du Parc Royal au sud (connexion compliquée pour les piétons).



Vue sur une maison du quartier, av. de Meysse (à gauche) et immeubles de logements, av. du Forum (à droite)(ARIES, 2020)

16. Cité-jardin du Verregat



Vue aérienne sur la cité-jardin Verregat (Bing maps, 2021)

La cité est constituée de deux types de constructions, correspondant à ses deux phases de mise en œuvre. D'une part des ensembles de maisons mitoyennes (R+1+T) datant des années '20, et d'autre par des petits immeubles à appartements (R+2+T) construits dans les années 50.

Les maisons sont reprises à l'Inventaire du Patrimoine Architectural :

Voir point 3.2.2.3.B Inventaire du patrimoine architectural

17. Parking C et tissu hétéroclite



Vue aérienne du tissu hétéroclite au nord de la chaussée Romaine (Bing maps, 2021)

Ce tissu péri-urbain est « coincé » entre la chaussée Romaine, longée par l'arrière des Palais des Expositions, et le Ring. Il comprend l'énorme parking C à ciel ouvert, qui est connecté par une passerelle avec les Palais d'exposition.

Entre le parking et la A12, nous retrouvons des bâtiments destinés à des fonctions variées et présentant une architecture hétéroclite : d'anciennes villas du début du XXème, de grands bâtiments d'activités économiques de type hangar ou administratifs (R+3 – R+4), du logement de différentes formes (maisons isolées, mitoyennes et petits immeubles – R1 à R+4), des stations essence, des commerces, horecas, des hôtels...



Vue de constructions longeant la chaussée Romaine, côté Région flamande (à gauche) et du parking C (à droite)(ARIES, 2020)

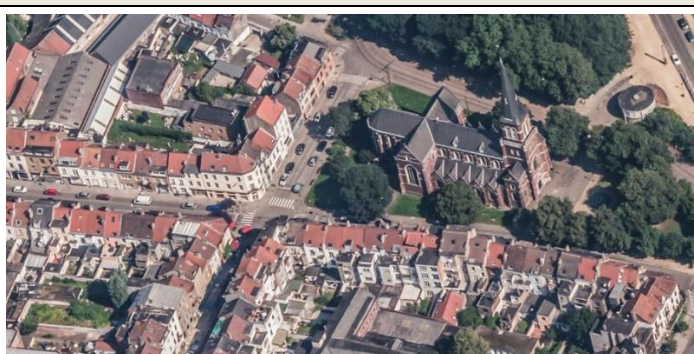
18. Les grands parcs



Vue aérienne sur le parc d'Osseghem (Bing maps, 2020)

De grands parcs occupent les terrains au sud-est du périmètre du projet de ZIR : Osseghem, Laeken et Sobieski. Ces aires présentent un grand intérêt comme espaces verts mais supposent aussi une coupure dans la trame urbaine.

19. Quartier au sud-est



Vue aérienne du tissu en îlots fermés au sud-est (Bing maps, 2020)

Le tissu est constitué d'îlots fermés de maisons mitoyennes (R+2+T – R+3+T) la plupart anciennes, avec du petit commerce sur certains rez. Il comprend d'autres constructions plus ponctuellement (hangars vers l'intérieur d'îlot, école, constructions modernes...).

L'église Saint-Lambert se situe à l'interface entre ce tissu et le périmètre du projet de ZIR. **Elle est reprise à l'inventaire scientifique.**

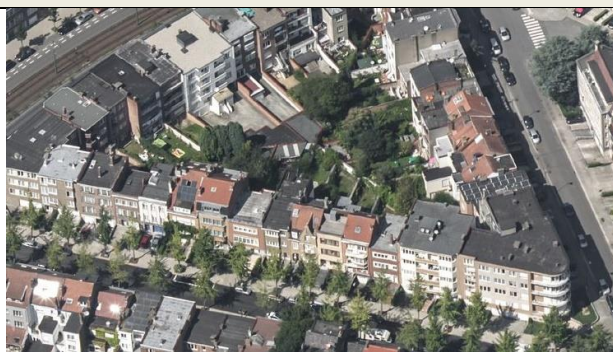
La **rue du Heysel**, au sud-est du périmètre du projet de ZIR, contient **4 maisons également reprises à l'inventaire du patrimoine architectural** : les numéros 20 et 38 à 42 :

Voir point 3.2.2.3.B Inventaire du patrimoine architectural



Vue de maisons rue du Heysel (ARIES, 2020)

20. Quartier Brugmann



Quartier d'immeubles d'appartements (R+2 à R+4) au front bâti fermé, avec des intérieurs d'îlots végétalisés et du petit commerce dans certains rez.

L'avenue Houba de Strooper constitue actuellement une coupure entre le quartier et le site du Heysel, en raison de son trafic et de son aménagement. La division entre les deux zones est aussi marquée par le manque d'interaction

Vue aérienne du tissu urbain à l'ouest du périmètre (Bing maps, 2020)



Constructions sur l'avenue Houba de Strooper

entre les usages de part et d'autre de l'avenue.

De manière générale, on peut constater un bâti relativement récent, à partir des années 1960. Les constructions mitoyennes en briques de teinte claire, dans les couleurs ocres, confèrent à la rue une certaine unité.

En vis-à-vis direct avec le périmètre du projet de ZIR, 5 biens sur l'avenue Houba de Strooper sont repris à l'inventaire du patrimoine architectural (n°292, 286, 274, 212 et 188) :

Voir point 3.2.2.3.B Inventaire du patrimoine architectural

21. Cité modèle



Vue d'ensemble sur la cité modèle (Bing maps, 2020)

Quartier constitué par un ensemble d'immeubles de logements sociaux. L'architecture des bâtiments est de style moderniste (tours et barres sur pilotis, volumes simples...) et l'urbanisme s'inspire de la Charte d'Athènes (séparation des circulations piétonnes et automobiles, etc.). La cité a été prévue pour être inaugurée lors de l'Expo 58, mais elle mettra plus de quinze ans à se construire. Au cours du temps des problèmes sont apparus et elle se retrouve actuellement en rénovation. Elle est également **reprise à l'Inventaire du Patrimoine Architectural**.

Tableau 8 : Tissus urbains, constructions et sites autour du périmètre du projet de ZIR

3.2.4.1. Tissu urbain au sein du périmètre du projet de ZIR

A. Description d'ensemble

A.1. Densité

Le tableau ci-dessous reprend les données de surfaces bâties existantes au sein du périmètre. Elles ont été obtenues des études précédentes réalisées sur la zone (RIE PPAS Heysel) et des informations fournies par les autorités (Perspective Brussels et Ville de Bruxelles), ainsi que, ponctuellement, d'estimations réalisées sur base de photo aérienne.

Le site compte au total 63.130 m² de plancher, pour une surface totale de 329.418 m², ce qui donne une densité bâtie (P/S) de 0,19 pour l'ensemble du périmètre.

	Périmètre du projet de ZIR en situation existante
Surface de terrain en m ² (S)	329.418
Surface totale bâtie en m ² (P)	63.130
Densité (P/S)	0,19

Tableau 9 : Superficie bâtie et densité au sein du périmètre du projet de ZIR (ARIES, 2021)

La densité du site est limitée par rapport à d'autres quartiers bruxellois. Autour du site, les P/S varient entre des valeurs inférieures à 0,5 et 2,5.

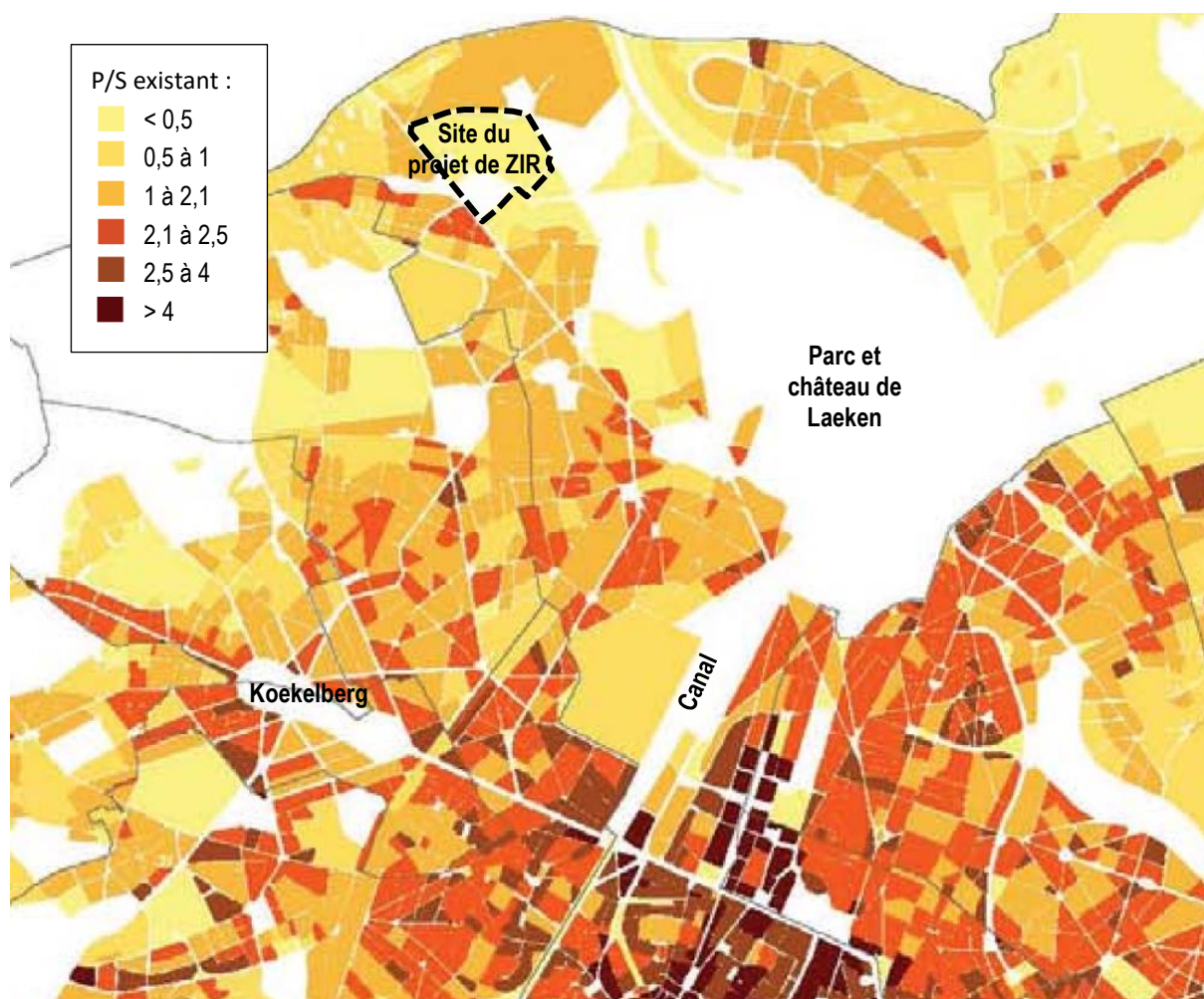


Figure 67 : Densités du bâti dans le quart nord-ouest de la Région bruxelloise (Cooparch, 2013)

Cette situation s'explique par la spécificité des fonctions que le périmètre accueille actuellement.

A.2. Fonctions

Le tableau qui suit indique la répartition des surfaces de plancher existantes au sein du périmètre du projet de ZIR par fonction. Les sources sont les mêmes que celles du point précédent.

Activité	Surface de plancher (m ²)	%
Bureau	0	0
Logement	0	0
Commerces		
Commerce et loisirs	25.471	25
Commerce de gros	0	0
Equipement (total)	37.659	37
<i>Equipements touristiques</i>	2.080	2
<i>Equipements sportifs</i>	34.079	34
<i>Crèches et équipements scolaires</i>	900	1
<i>Equipements divers</i>	600	1
Total	100.789	100

Tableau 10 : Surfaces de plancher existantes sur le site du projet de ZIR par fonction

Comme le montre le tableau ci-dessus, en termes de surfaces bâties, le périmètre du projet de ZIR est entièrement dévolu à des équipements d'intérêt collectif ou de service public et des zones de commerce et loisir. Parmi les équipements, la plupart des surfaces de plancher correspondent aux équipements sportifs.

A.3. Morphologie urbaine, gabarits et implantations

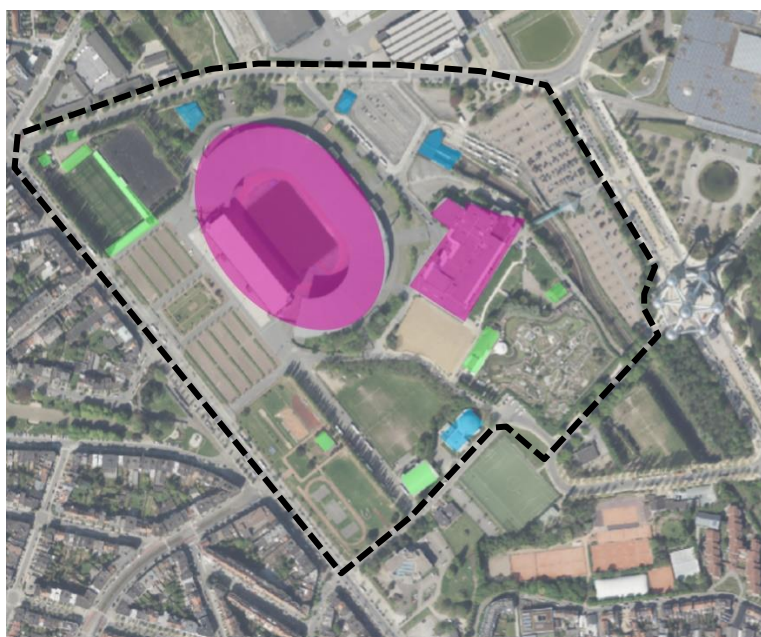
L'historique singulier du site a donné lieu à un cadre bâti hétéroclite et singulier aux qualités très variées. Les bâtiments qui existent actuellement sont le résultat de différentes interventions au cours du temps.

Les constructions s'implantent de manière isolée, et présentent des tailles et gabarits qui peuvent être regroupés dans trois groupes :

- 1 : des constructions de très grandes dimensions (1 sur le schéma suivant), implantées avec des reculs importants par rapport à la voirie et un traitement des façades fermé vers l'extérieur (en dehors des points d'accès). Ce groupe comprend le Stade Roi Baudouin et le bâtiment du cinéma Kinopolis.
- 2 : des constructions de dimensions moyennes, abritant des équipements (la crèche Gabrielle Petit, l'accès à la station Heysel et le Planétarium). Ces constructions présentent des gabarits allant de rez à R+2 (compte tenu des dimensions spéciales de la coupole du planétarium).
- 3 : des petites constructions (de gabarit rez) liées aux activités sportives.

Les ensembles mentionnés sont identifiés dans la figure qui suit, et illustrés par la suite :

Voir point B Inventaire des constructions et des sites existants



- 1 – Constructions de grandes dimensions
- 2 – Constructions de dimensions moyennes de bureaux et équipements
- 3 – Constructions servant aux activités sportives

Figure 68 : Types de constructions au sein du périmètre du projet de ZIR (ARIES, 2021)

A.4. Espaces ouverts

A.4.1. Espaces publics

Au sud-ouest du site, l'**avenue Houba de Strooper** est marquée par le transit important de voitures, mais elle présente un caractère très urbain : elle est longée de trottoirs de part et d'autre, elle est traversable sur de multiples points via des passages piétons, elle est longée d'un front bâti comprenant petit commerce et horeca face au site. Ces caractéristiques lui donnent un fort potentiel comme espace public de connexion avec le site. Elle est cependant peu mise en valeur actuellement : l'aménagement d'une voirie de service côté ouest renforce le caractère routier de l'axe, ainsi que la présence d'une zone de terminus de tram sur le point de connexion avec le square Palfyn.



Figure 69 : Vue de l'av. Houba de Strooper au droit du site (ARIES, 2020)

En ce qui concerne les **voiries** à l'intérieur du site du projet de ZIR, elles sont en général longées de la végétation qui entoure les parcelles, mais elles sont clairement destinées à la circulation routière, les trottoirs étant soit très étroits soit inexistantes. Certaines voiries ont des tracés irréguliers avec une configuration de l'espace-rue peu lisible, comme l'avenue des Athlètes (en forme de U autour d'un parking et à l'arrière du Kinapolis). La présence de clôtures métalliques le long des voiries contribue à cette image d'espaces non destinés aux piétons.



Figure 70 : Vue de l'av. des Athlètes (à gauche) et de l'av. du Championnat (à droite) (ARIES, 2020)

À noter également que les **voies ferrées** traversent le périmètre à ciel ouvert, ce qui constitue une forte coupure dans l'aménagement des parcelles.

A.4.2. Espaces privés

En ce qui concerne les espaces privés au sein du périmètre du projet de ZIR, les sites sont généralement de grande surface et configurés avec des constructions et/ou des espaces ouverts implantés au centre des parcelles entourés de clôtures et/ou végétation qui les séparent et isolent de l'espace public. Cette configuration donne lieu à un fonctionnement et une disposition fermés, avec une très faible relation avec l'espace public. Celle-ci se concentre aux points d'accès (généralement un sur une centaine de mètres) et aux heures de fonctionnement (généralement limitées à certains moments de la journée ou la semaine).

Les aménagements plus fréquents des espaces ouverts au sein des parcelles sont :

- **Des parkings à ciel ouvert** : de grande surface, minéralisés et avec quelques éléments de végétation (arbres ou haies taillées entre les places de parking).
- **Des terrains de sport** : engazonnés ou pleine terre. Le stade et le terrain à l'angle des av. Impératrice Charlotte et Houba de Stropper ont des tribunes pour spectateurs.
- **Des aménagements paysagers** : Deux types d'aménagements paysagers sont présents sur le pourtour des constructions :
 - Ceux qui visent à les mettre en valeur en créant un avant plan qualitatif : c'est le cas du traitement de l'av. des Sports devant le Stade.
 - Ceux qui visent à masquer ou créer une limite visuelle : ils constituent les aménagements plus fréquents, et sont constitués d'alignement serrés d'arbres ou de zones boisées entourant les constructions, terrains de sports ou parkings implantés sur les parcelles.
- **Les clôtures** métalliques hautes, de plus de 2 mètres, longent la plupart des parcelles.

Ces éléments sont illustrés dans le point qui suit.

B. Inventaire des constructions et des sites existants

La figure ci-dessous identifie les sites et constructions principales qui existent dans le périmètre du projet de ZIR. Ils sont décrits dans les tableaux qui suivent, suivant les zones identifiées précédemment. Les titres marqués en jaune sur les tableaux sont des éléments repris à l'Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale.

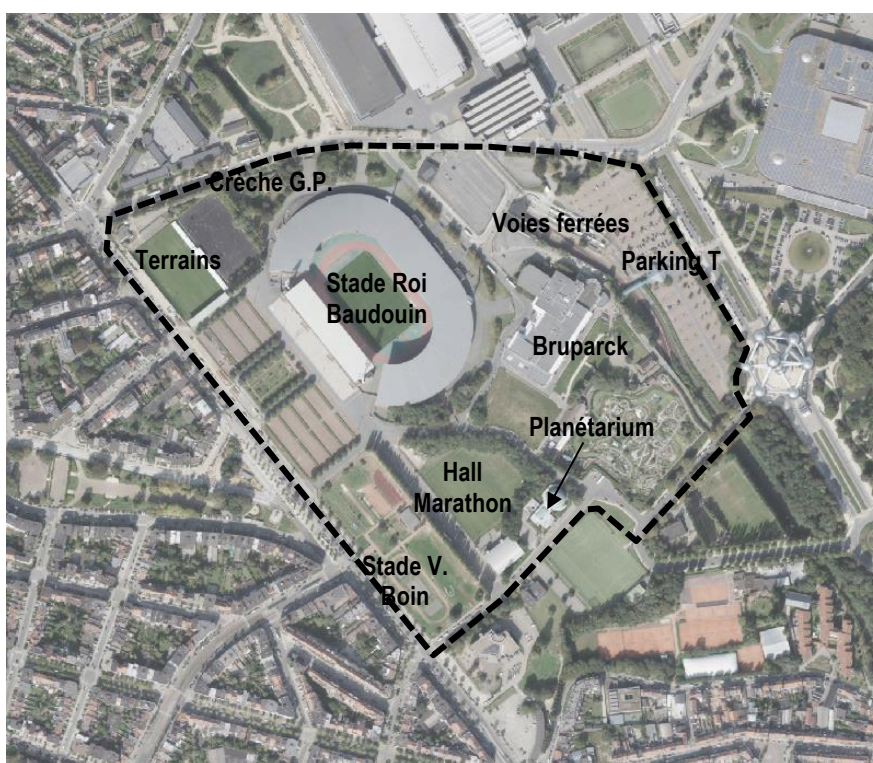




Figure 71 : Identification des sites et des principales constructions dans le périmètre du projet de ZIR (ARIES sur fond de plan orthophotoplan 2020, Brugis)

Stade Roi Baudouin	
 <p>Stade du Centenaire et son portique d'entrée datant de 1930 (source : site internet FootHisto)</p>	<p>La première mouture du stade Roi Baudouin actuel était le stade du Centenaire, conçu par l'architecte Joseph Van Neck et inauguré en 1930. Il est renommé stade du Heysel au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Suite au drame qui s'y produit en 1985 et afin d'accueillir l'Euro 2000, le complexe est reconstruit entre 1994 et 1998 sur les plans de l'architecte Bob Van Reeth. La stabilité est assurée par le bureau Greisch. En 1993, le stade a été rebaptisé en hommage au souverain disparu cette année-là.</p>
 <p>Portique du stade actuel (ARIES, 2020)</p>	<p>Le stade s'articule désormais en quatre tribunes couvertes, de deux niveaux. Seul le portique d'entrée du stade de 1930 est conservé dans la nouvelle construction. Ce portique, en pierres blanches, est caractéristique du modernisme classicisant de l'entre-deux-guerres. Il est orné de reliefs, et ses portes métalliques relèvent d'un</p>



Sculptures face au stade : « Les Lutteurs » et « Le serment olympique » (ARIES, 2020)



Vue de l'av. des Sports et du parking au sud (ARIES, 2020)

remarquable travail du fer forgé de style Art Déco.

Autour de ce portique, l'architecte Bob Van Reeth a imaginé une façade monumentale, dépouillée et opaque, signalée par la couleur de ses briques et scandée de quatre avant-corps.

L'espace situé devant l'entrée principale, dénommé avenue des Sports, est structuré par deux allées de vieux platanes longeant une pelouse. Deux sculptures marquent l'axe de la pelouse : « Les Lutteurs » conçue par Jef Lambeaux en 1896 sur socle de l'architecte Joseph Van Neck, et « Le serment olympique » de Pierre de Soete, installée en 1932. Comme le stade, ces deux sculptures sont reprises à l'Inventaire du Patrimoine Architectural.

De part et d'autre de l'allée d'entrée s'implantent deux larges zones de stationnement à ciel ouvert.

Stade Victor Boin



Vue de terrains du stade (ARIES, 2020)



Club house du Stade (ARIES, 2020)

Ce petit stade aménagé dans le cadre de l'Expo 1958 comprend, répartis en deux terrasses, une piste d'athlétisme et divers terrains de sport (basket-ball et volley-ball, aires de sauts et de lancers). Il inclut un clubhouse du côté de l'avenue de Marathon. L'unité du lieu est conférée par le large usage de moellons de grès coloré, utilisé pour les piliers marquant les entrées, les murets, les escaliers, la terrasse du clubhouse et son soubassement. Les grilles ceignant le site sont récentes.

Bien qu'abîmé par le remplacement de certains de ses châssis et de sa corniche, le clubhouse conserve des éléments architecturaux caractéristiques de l'époque de sa construction (piliers inclinés, carrelages, etc).

Hall Marathon et terrains de sports



Vue du Hall Marathon (ARIES, 2020)



Terrains au nord du Hall Marathon (ARIES, 2020)

Le bâtiment qui abrite le Grand Serment Royal des Archers est un hall omnisport construit fin des années 1990. Son aspect est relativement moderne et sobre. Il s'agit d'un espace mixte pour sportifs valides et handicapés en chaise roulante. Derrière le hall, se disposent un terrain de foot et un terrain de tir à l'arc.

Terrains de football et bâtiment de vestiaires



Terrain et tribunes côté av. Houba de Strooper (ARIES, 2020)



Guichets sur l'av. Impératrice Charlotte (ARIES, 2020)

Dans cette zone se trouvent deux terrains de football parallèles aménagés dans le cadre de l'Expo 58. Le périmètre est bordé de murets et piliers de clôture.

Le terrain longeant l'avenue Houba de Strooper a été bordé de tribunes. L'ensemble remonte vraisemblablement aux années 1970.

À l'angle des avenues Houba de Strooper et Impératrice Charlotte prend place un petit bâtiment d'un niveau à usage de vestiaires et sanitaires. Aménagé dans les années 50-60, il est recouvert de plaquettes de céramique blanche et de moellons et doté d'encadrements de baie en béton. Un volume technique en brique blanches s'implante à son côté.

Un petit volume en rez, en béton, avec des guichets est implanté sur l'av. Impératrice Charlotte.



Volume des vestiaires et sanitaires vue depuis l'av. Houba de Strooper (ARIES, 2020)

Planétarium de l'Observatoire royal de Belgique



Planétarium (ARIES, 2020)

Bâti en 1974 et inauguré en 1976, le planétarium, conçu par l'ingénieur K. Aerts, s'implante à l'emplacement de l'Aedes Alberteum ou Palais de la Science, conçu par les architectes Keym et Van Nueten pour l'Exposition de 1935.

Le nouveau Planétarium est doté d'une coupole identique à l'ancienne, d'un diamètre de 23 mètres, l'une des plus grandes en Europe. De facture soignée, l'immeuble est parfaitement conservé. Ses façades sont en plaques de béton lavé et sa coupole est recouverte de cuivre. La salle du planétarium et l'auditorium conservent leur décor et leur mobilier d'origine.

Bruparck



Détail du plan de l'Expo 58 sur la zone de Bruparck



Vue du Kinépolis depuis le nord (ARIES, 2020)

Le parc de loisirs Bruparck a ouvert ses portes en 1988 à la place de l'ancien site Meli Park qui avait été construit après l'Expo 58 à l'emplacement de la « Belgique Joyeuse ». Il regroupe à l'origine 4 entités : Mini-Europe, Océade, Kinopolis et le complexe de restaurants « The Village ». Aujourd'hui subsistent uniquement Kinopolis et Mini-Europe.

Le Kinopolis est un énorme bâtiment de caractère hermétique, avec deux grandes verrières de forme circulaire au niveau de son accès principal.

Mini-Europe est occupé principalement par les maquettes de reproduction de monuments européens, et comprend un long bâtiment en rez – R+1.



Vue de l'accès au Kinépolis (ARIES, 2020)



Vue de l'accès à Mini-Europe (ARIES, 2020)



Vue de la passerelle d'accès depuis le parking T (ARIES, 2020)

L'ancien terrain de l'Océade est actuellement inoccupé. Celui de l'Horeca a été réaménagé en prairie.
L'accès principal se fait via une passerelle depuis le parking T.

Crèche Gabrielle Petit



Crèche Gabrielle Petit (ARIES, 2020)

Conçue par le bureau d'architecture R²D², cette crèche écologique est le premier édifice public basse énergie à Bruxelles. Son architecture est moderne avec une structure en bois apparente, de grandes surfaces vitrées et des pare-soleils en façade sud. Les toitures ainsi qu'une grande partie de la façade ouest (côté rue) sont végétalisées. Elle est construite en matériaux naturels. La crèche a obtenu le Prix d'Architecture Bruxelles-Horta 2001, ainsi que le Prix Cobaty 2002.

Voies ferrées et station métro Heysel	
	<p>Station de métro inaugurée en 1985. Elle est couverte et agrandie en 1998 lors du rallongement de la ligne jusqu'à la station Roi Baudouin. Cette même année est inaugurée l'œuvre de Jean-François Octave, ornant les murs intérieurs de la station et qui retrace l'histoire du site.</p>
	<p>À côté de la station se trouve le terminus du tram. Les voies menant à la station, à ciel ouvert, coupent les terrains à l'ouest du bld du Centenaire.</p>
Parking T	
	<p>Ce vaste parking à ciel ouvert est connecté par une passerelle avec Brupark, qui se situe de l'autre côté des voies du métro.</p>

3.2.4.2. Paysages et perspectives du plateau du Heysel

A. Ambiances paysagères et perception du plateau du Heysel

L'ensemble du plateau du Heysel se caractérise par un contraste entre les ambiances paysagères qui se succèdent lors de son parcours. Les vues sont généralement larges et/ou profondes mais aux qualités très variées. Des espaces de grande qualité paysagère, avec des perspectives historiques et symboliques, coexistent à proximité directe d'espaces « arrière » peu lisibles, où les aspects logistiques et de circulation marquent l'ambiance paysagère. Souvent ces deux types de paysages, « symbolique » et « arrière », sont associés à un même élément (Palais expo, Stade...), comme expliqué par la suite.

Du côté des éléments valorisants nous retrouvons :

- L'axe du bd du Centenaire, épine dorsale du plateau, crée une perspective mettant en valeur les Palais d'expo et l'Atomium, qui apparaissent comme des éléments iconiques de référence forts dans le paysage. Leur perception évoque l'époque des expositions universelles. La topographie du site, qui monte vers le nord, renforce leur caractère monumental. La végétation arborée qui longe de part et d'autre le boulevard encadre la perspective en dirigeant la vue vers le fond de perspective où apparaissent successivement l'Atomium et les Palais d'expo.
- L'implantation de l'Atomium au centre d'un tracé en étoile des voiries, le situe en fond de perspective de plusieurs voiries d'entrée au site. Les grandes dimensions et la singularité du

bâtiment l'imposent à l'ensemble du site et le rendent également visible depuis de nombreux points alentours, même depuis des zones éloignées de la ville.

- A une échelle plus locale, la perception de la façade principale du stade Roi Baudouin, avec le portique ancien précédé des sculptures et des allées d'arbres de l'av. des Sports, a également un caractère monumental lié à la singularité du site et une de ses fonctions principales, le sport.
- Les bandes de végétation et allées d'arbres qui longent la plupart des voiries et/ou parcelles privées créent une forte présence de la verdure dans le paysage.

Les éléments non qualitatifs sont :

- L'Esplanade et les abords des Palais d'expo, hors place de Belgique, sont traités comme des espaces logistiques, dédiés à la circulation et à la gestion des grandes masses de visiteurs.
- Les abords du Stade (hors façade principale) et du complexe Bruparck, où se situent également les accès au tram et au métro, ont un caractère similaire. Le paysage est marqué par la perception des arrêts de bus, de parkings à ciel ouvert, les clôtures et dispositifs d'accès au stade... A ceux-ci s'ajoute la perception des façades arrière des constructions qui sont de grands murs aveugles hermétiques. Quelques aménagements paysagers anciens peu entretenus sont présents, augmentant l'image « délabrée » de la zone. Le tracé des voiries avec courbes et les énormes clôtures qui coupent le passage vers les abords du stade sur certaines voiries rendent le paysage peu lisible et les parcours dans la zone confus.
- Les parkings à ciel ouvert dominent certaines vues, en apparaissant comme d'énormes surfaces asphaltées, souvent vides et non conviviales. Les plus impactants se situent sur la partie nord du plateau du Heysel : autour du complexe Bruparck, autour du Trade Mart et sur l'Esplanade. Le parking C, situé au nord de la chaussée Romaine, dessert également le plateau du Heysel.
- Les abords du commissariat et des anciens bureaux de l'URBFSA le long de l'av. Houba-de-Strooper sont peu aménagés, quelques bancs et voitures stationnées apparaissent sur de larges surfaces asphaltées ou en pleine terre. La rue Courte du Heysel est un espace arrière, occupé par du parking, non lisible comme la voirie publique qu'elle est.

Le point qui suit analyse en détail les principales perspectives et axes de lisibilité, en illustrant les éléments mentionnés dans ce point.

B. Principales perspectives et axes de lisibilité du plateau du Heysel

Remarque : le texte indiqué sur chaque photo signale le lieu du point de vue (pas l'élément observé).

B.1. Séquence du bld du Centenaire

Le point de départ de cette séquence est l'av. Jean Sobieski, au sud du plateau. La place Saint-Lambert est le point de connexion entre le quartier résidentiel de petites maisons du début du XX^{ème} siècle et le plateau du Heysel. L'espace n'est cependant pas aménagé de manière à créer une articulation structurée entre ces deux ensembles. L'église Saint-Lambert est masquée par les arbres qui l'entourent en l'isolant, le parking de bus et les voies de tram occupent une part importante de la vue sans annoncer la perspective monumentale qui arrive au tournant.

Suite au tournant celle-ci apparaît, dominée par l'Atomium. Le parcours est séquencé par différents éléments architecturaux et paysagers : la fontaine Benelux, la place Louis Steens (avec son rond-point fleuri), le square de l'Atomium et l'Atomium lui-même, et en point de fuite la façade imposante du Grand Palais. Les alignements d'arbres des deux côtés du boulevard soulignent la longue perspective. Cette dernière fait partie intégrante de l'aménagement et constitue l'identité même du site du Heysel.

Séquence bd du Centenaire





Figure 72 : Séquence bd du Centenaire (ARIES, 2020 et Google street view, 2019)

B.2. Séquence av. de Miramar et av. Impératrice Charlotte

Depuis l'est, l'entrée au site se fait par l'Esplanade, qui est marquée par les aspects peu qualitatifs mentionnés précédemment (grand parking, pas de traitement architectural façade Palais 12, ...). La végétation arborée qui longe le sud de la voirie et la façade courbe vitrée de l'Auditorium au centre de la perspective offrent un potentiel qualitatif actuellement peu mis en valeur.

Depuis l'ouest, le paysage passe de l'ambiance urbaine d'un espace public actif, au carrefour des avenues Houba de Strooper et Impératrice Charlotte, vers la zone « arrière » du Stade et du Kinopolis longée au nord par les clôtures des Palais, avant d'aboutir sur la perspective monumentale du bd du Centenaire.



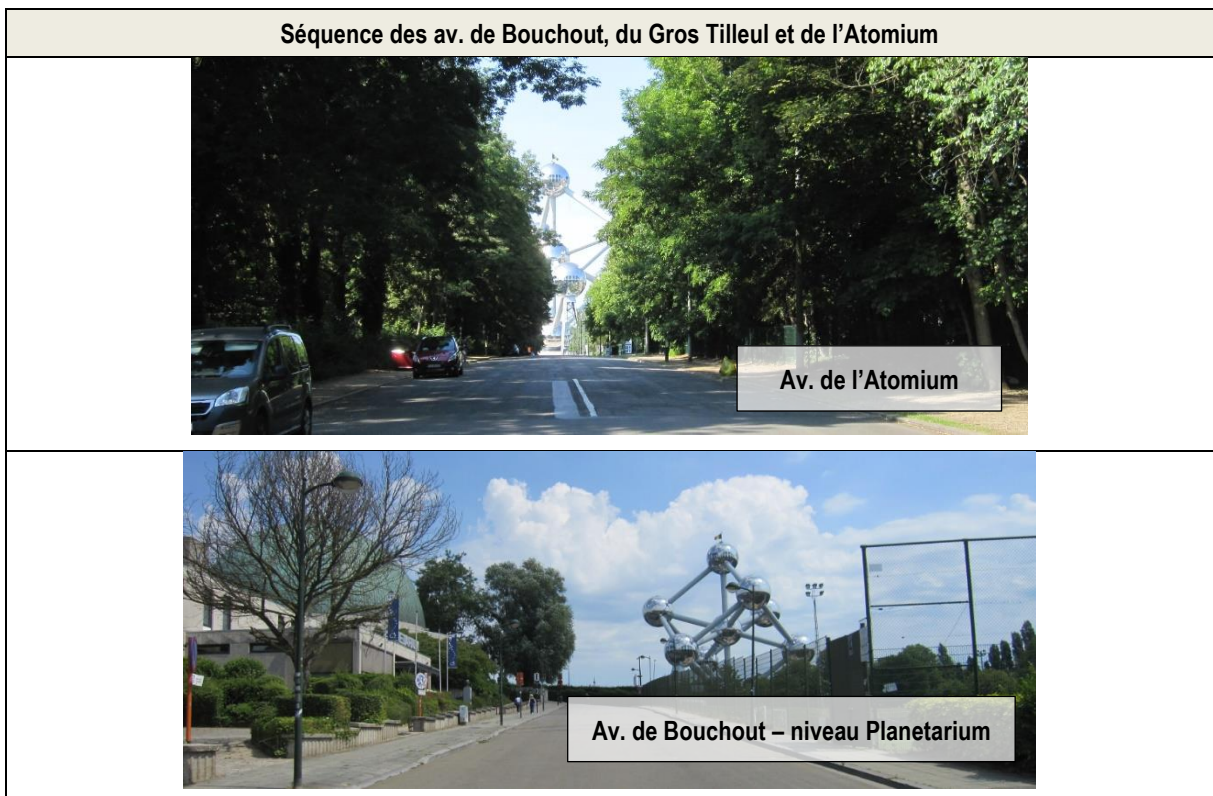


Figure 73 : Séquence av. de Miramar et av. Impératrice Charlotte (ARIES, 2020)

B.3. Séquence des av. de Bouchout, du Gros Tilleul et de l'Atomium

De manière générale ces avenues, de caractère local, sont longées d'activités centrées sur elles-mêmes (des terrains de sports, le complexe Primerose et Bruparck). Les seuls éléments ouverts sur la rue sont le Planétarium et le siège du COIB. L'attrait de ces avenues réside dans leurs alignements d'arbres touffus, et la perception de l'Atomium en fond de plan (pour av. de Bouchout et de l'Atomium). Leurs larges chaussées servant de stationnement à des bus et des camions sont par contre dévalorisantes.

Le tracé « tordu » et peu direct de l'av. de Bouchout, qui connecte Houba-de-Strooper avec l'Atomium, rend la connexion du site avec le quartier résidentiel peu lisible.



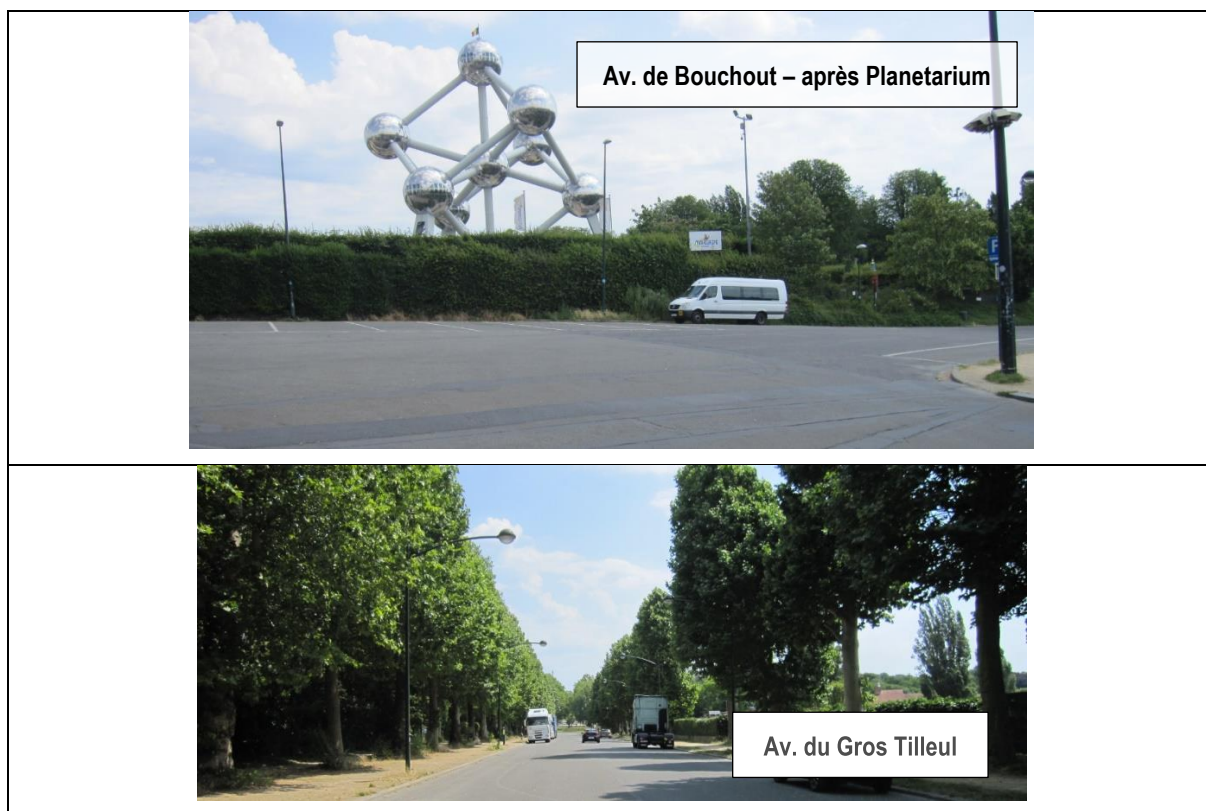


Figure 74 : Séquence des av. de Bouchout, du Gros Tilleul et de l'Atomium

B.4. Séquence de l'av. Houba-de-Strooper

Du fait de sa largeur, des nombreux espaces non bâtis la longeant, et du faible gabarit des constructions qui la longent, l'avenue Houba-de Strooper offre une vision ouverte et dégagée le long de la limite du site. La perspective se resserre au nord et au sud de celui-ci avec un paysage de voirie urbaine longée de fronts bâtis.

Sur la partie sud, la voirie est longée du côté du site par les espaces peu aménagés mentionnés dans le point précédent, autour du Commissariat et de l'URBFSA. Ensuite, des terrains de sports et clôtures constituent les principaux aménagements. A la différence des autres voiries du plateau, de ce côté, les terrains de sports ne sont pas séparés visuellement de l'espace public par la végétation, ils sont donc bien visibles depuis celle-ci. Au niveau du Stade Roi Baudouin, la perception de la façade principale est mise en valeur par le traitement symétrique des abords. A noter toutefois que, comme pour les Palais, les clôtures et dispositifs de contrôle d'accès apparaissent en avant plan.

Séquence de l'av. Houba-de-Strooper



Figure 75 : Séquence de l'av. Houba-de-Strooper (ARIES, 2020 et Google street view, 2019)

B.5. Séquence de la chaussée Romaine

Au droit du site, la chaussée Romaine est longée, au sud, par l'arrière des Palais et, au nord, par un bâti hétéroclite caractéristique d'une voirie d'entrée en ville. Le site est isolé visuellement et fonctionnellement de celle-ci et lui tourne le dos. La chaussée Romaine connecte avec les quartiers résidentiels à l'est à travers un passage sous la A12.

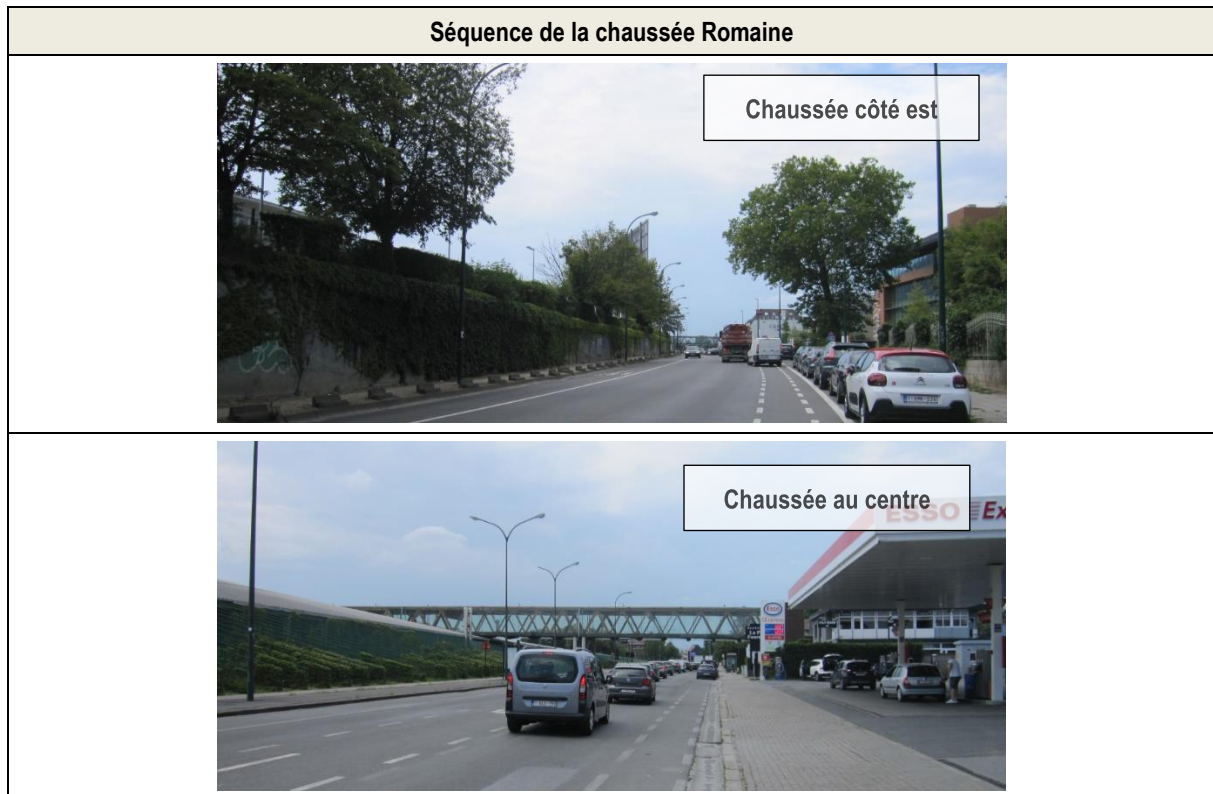


Figure 76 : Séquence de la chaussée Romaine (ARIES, 2020)

B.6. Séquence de l'av. de Madrid et la A12

Ces deux voiries ont un cadre paysager agréable marqué par la végétation arborée qui les longe. Cette même végétation les isole visuellement du plateau du Heysel. La passerelle de Madrid, crée une connexion avec les quartiers résidentiels à l'est, à travers le terminus de tram, qui est peu lisible et peu mise en évidence dans le paysage.

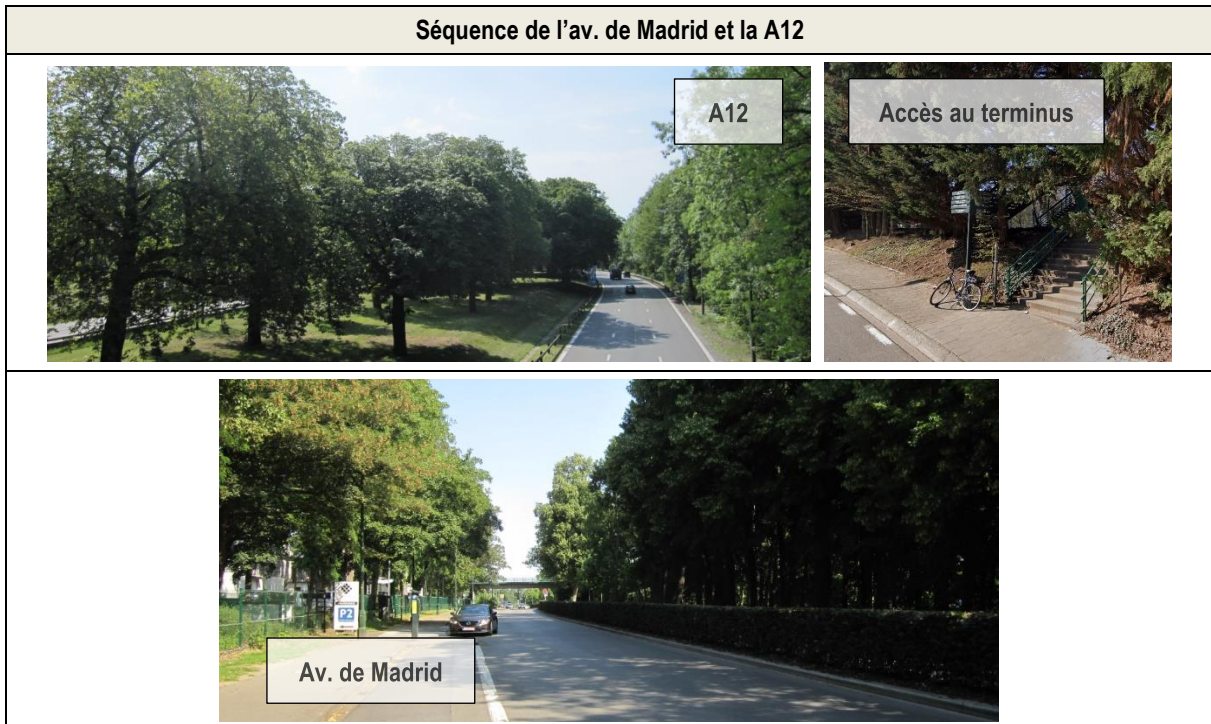


Figure 77 : Séquence de l'av. de Madrid et la A12 (ARIES, 2020)

C. Perception lointaine du plateau du Heysel

De par sa hauteur (102 m) et sa position stratégique sur le plateau du Heysel, l'Atomium est perceptible à échelle de la Région bruxelloise. Les photos qui suivent illustrent sa perception depuis certains points lointains de la ville.

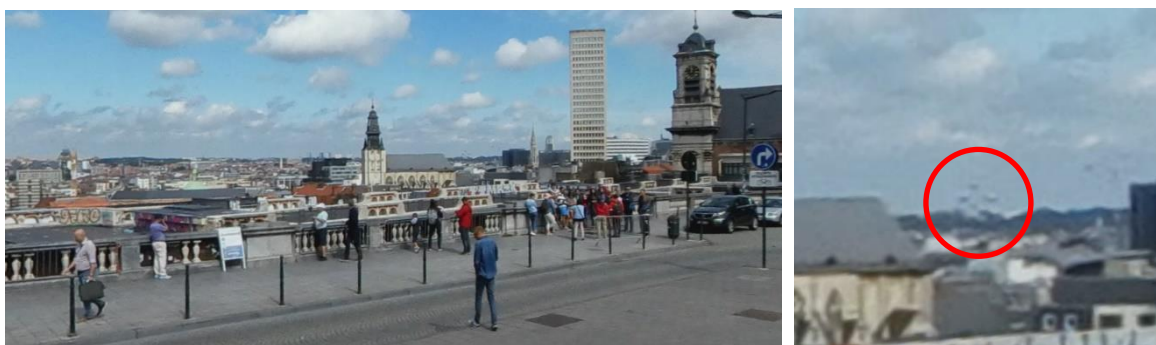


Figure 78 : Vue depuis la place Polaert (Google street view, 2017)



Figure 79 : Vues sur l'Atomium depuis la rue Meise (aux abords de l'autoroute A12, sortie Strombeek-Bever), et depuis l'avenue Dailly, à Schaerbeek (Google street view, 2019)

Notons que les autres bâtiments du plateau (parmi lesquels ceux à l'intérieur du périmètre du projet de ZIR), moins élevés, ne sont pas perceptibles depuis ces vues.

3.2.5. Conclusions et analyse AFOM

3.2.5.1. Conclusions

Le plateau du Heysel constitue un endroit unique tant en termes de structure urbaine et de fonctions que de patrimoine, de typologies et de paysage. Le site se distingue nettement des tissus alentours, il présente en son sein un bâti composé de bâtiments iconiques qui se démarquent par leurs formes et leur caractère monofonctionnel, alors qu'il est entouré de tissus urbains résidentiels « classiques » mais de différents types.

La singularité du plateau du Heysel s'explique par son origine, liée à l'implantation du stade et à l'aménagement de deux expositions universelles desquelles quelques éléments urbains et architecturaux subsistent. Les contraintes imposées par le cadre réglementaire ont également influencé l'évolution de ces dernières décennies.

En ce qui concerne les terrains situés à l'intérieur du périmètre du projet de ZIR, le site a une faible densité. En termes de surfaces de plancher, les équipements constituent la fonction principale (majoritairement de type sportif), suivis des zones de commerce et loisir.

L'aménagement du site se caractérise par un contraste entre des lieux emblématiques de qualité avec un paysage monumental et d'autres qui sont traités comme des parties « arrières » avec des aménagements peu soignés et peu lisibles en termes de fonction et de parcours. A ces parties « arrières » peu qualitatives s'ajoute l'impact visuel de vastes surfaces de parking à ciel ouvert. La végétation, importante sur les voiries et pourtours de parcelle, et les terrains de sports engazonnés ont également une forte présence dans les vues.

De manière générale, les espaces publics sont peu actifs, en raison des éléments peu qualitatifs précités ainsi que du manque de logement dans la zone, l'aménagement introverti des parcelles et bâtiments ainsi que la grande surface des îlots (qui allonge les parcours). Les espaces publics sont principalement destinés à la circulation, et la mise en valeur des bâtiments iconiques présents.

3.2.5.2. Analyse AFOM

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lieu historique de deux expositions universelles. ▪ Stade Roi Baudouin : bâtiment iconique qui marque le paysage. ▪ Périmètre longé par l'axe central emblématique du boulevard du Centenaire. ▪ Végétation fortement présente dans les parcs voisins, les abords de parcelles et les voiries ▪ Fonctions de loisirs, sports et équipements qui constituent d'importants éléments d'attraction et en font un lieu de référence des bruxellois pour ces activités. ▪ Constructions à intérêt architectural et/ou patrimonial. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace public de faible qualité, peu vivant et parcelles tournées vers l'intérieur avec bâtiments hermétiques, peu connectés à celui-ci. ▪ Présence limitée de la fonction résidentielle aux abords du périmètre, et absence de cette fonction à l'intérieur du périmètre, donc peu de population fixée apportant une utilisation et un contrôle social constant dans la zone. ▪ Parcours piétons longs (en raison des grands îlots) et peu lisibles (en raison du tracé irrégulier des voiries et de leur aménagement (voiries clôturées ou non aménagées)). ▪ Faible connexion avec les quartiers voisins. ▪ Espaces pour circulation et stationnement peu qualitatifs au niveau paysager et avec impact significatif sur l'ensemble de la zone : grandes surfaces de parking à ciel ouvert. ▪ Voies ferrées à ciel ouvert créant une barrière fonctionnelle.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faible densité existante et présence de grands espaces non bâtis qui permettent l'introduction maîtrisée de la fonction résidentielle. ▪ La grande attractivité de la zone peut être encadrée dans une dynamique où elle profite à l'ensemble du quartier avec des interactions avec de nouvelles fonctions et une grande mixité (commerce, équipements, loisirs, bureaux). ▪ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Densification et implantation des fonctions résidentielle et commerciale sans une logique ni vision d'ensemble, sans restructuration du tissu urbain (maillage) ni amélioration de l'aménagement de l'espace public (voiries, signalétique), ni préservation des vues emblématiques, ni prévision d'équipements utiles, ni connexion aux quartiers voisins... ▪ Disparition de la fonction sportive et de loisir ▪ Cohabitation des fonctions résidentielles et d'équipement de niveau national.

Tableau 11: AFOM URBANISME (ARIES, 2021)

3.3. Mobilité

3.3.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

3.3.1.1. Méthodologie

La description de la situation existante se base sur les documents et études préliminaires disponibles sur la zone et les éléments de politiques communale et régionale, au stade actuel de leur définition.

A savoir notamment le Plan Régional de Mobilité « Good Move », le PRDD, le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) ainsi que le Plan d'Action Communal pour le Stationnement (PACS)⁴⁵, les PCM disponibles et le PCD.

Le diagnostic de mobilité fait également état des constats et des enjeux identifiés au sein des études antérieures situées dans le périmètre d'étude.

L'accessibilité du périmètre est décrite en termes de type de desserte et de qualité suivant les différents modes de déplacements.

Le réseau routier est décrit en termes de spécialisation des voiries, sens de circulation, nombre de bandes et gestion des carrefours. Les flux de circulation et leur répartition sur les axes compris dans le périmètre d'étude sont déterminés au moyen d'une compilation des données de différentes campagnes de comptages existantes ainsi que sur la base de données récentes de téléphonie mobile.

La description des déplacements motorisés passe également par une analyse des aménagements en faveur des taxis, voitures partagées, autocars et livraisons ainsi que les problématiques éventuelles mises en avant.

L'offre en transport en commun a été décrite en localisant les différents arrêts, la destination des différentes lignes et les fréquences ainsi que l'identification et la localisation des points noirs.

En ce qui concerne les modes actifs, l'analyse des déplacements a été réalisée, d'une part, en termes de qualité (points noirs, traversées difficiles...). La qualité des pistes cyclables en direction du périmètre a été analysée ainsi que la continuité des itinéraires reliant le quartier aux alentours. D'autre part, le stationnement a été analysé en termes de quantité et d'occupation.

L'offre en stationnement a été examinée à l'échelle de l'aire d'étude élargie et décrite pour les véhicules automobiles et les vélos. Cette offre a été analysée en voirie mais aussi en dehors de la voirie au sein des parkings publics et privés.

3.3.1.2. Aire géographique

L'aire géographique considérée pour la mobilité est la suivante :

- Pour les modes actifs : le périmètre intègre le plateau du Heysel dans son ensemble et les liaisons vers les quartiers adjacents ainsi que les traversées du Ring et de l'A12 ;
- Pour les transports publics : périmètre du projet de ZIR n°15 élargi aux arrêts suivants pour les arrêts et itinéraires bus, trams et taxis et élargi à la région pour le métro ;
- Pour la circulation automobile : l'aire géographique englobe tous les axes desservant directement le plateau du Heysel (avenue Houba de Strooper, chaussée Romaine, boulevard du Centenaire...) et est étendu également vers les grands axes autoroutiers comme le Ring et l'A12.
- Pour le stationnement, l'aire géographique considérée concerne le plateau du Heysel ainsi que les voiries adjacentes directement en lien avec la zone.

⁴⁵ Le Plan Régional de Stationnement se traduit pour les communes par l'obligation de réaliser un Plan d'Action Communal pour le Stationnement (PACS) dont l'objectif est de démontrer les moyens et mesures que la commune compte ou met déjà en place pour respecter le contenu du PRPS.

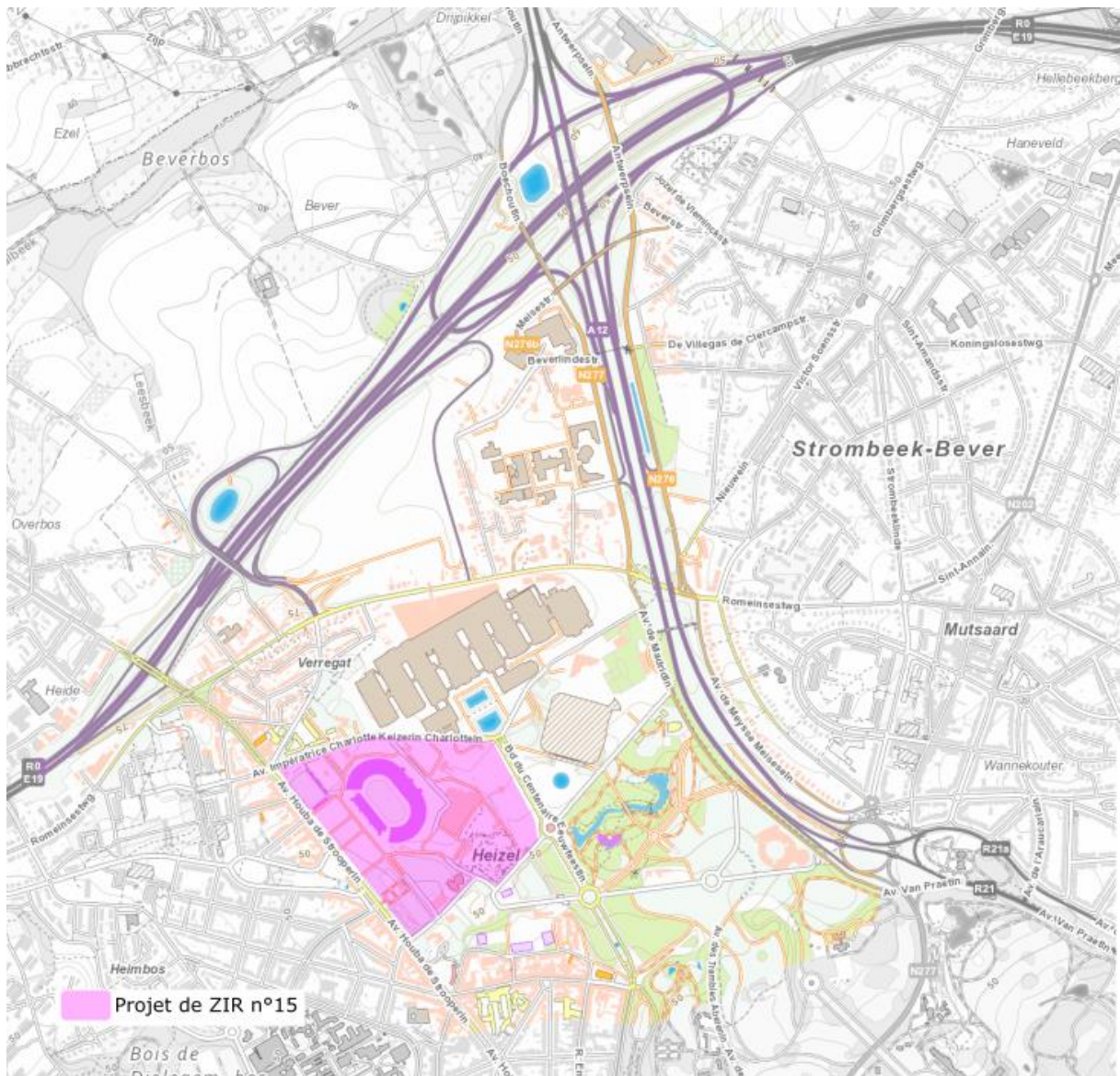


Figure 80 : Périmètre élargi de l'analyse de la circulation (ARIES, 2021)

3.3.1.3. Sources utilisées

Les sources principales utilisées dans le cadre de ce présent chapitre sont :

- Règlement Régional d'Urbanisme, Région de Bruxelles-Capitale, novembre 2006 ;
- Plan Régional de Développement Durable, Région de Bruxelles-Capitale, juillet 2018 ;
- Plan Régional de Mobilité – GOODMOVE, approuvé en deuxième lecture le 5 mars 2020 ;
- Territorial Ontwikkelingsprogramma Noordrand, actieprogramma, versie december 2016 ;
- Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bruxelles, Phase 1 diagnostic, avril 2010 ;
- Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles, COOPARCH – R.U., 2014 ;
- Plan Communal de Développement Durable (PCDD) de la ville de Bruxelles, version provisoire, février 2020 ;

- Stratec, Etude d'incidences relative aux demandes de certificats d'urbanisme et d'environnement pour le projet de parking « TELEXPO » de Bruexpo, 2019 ;
- aster CONSULTING, Etude d'incidences relative à une demande de certificat d'urbanisme et de certificat d'environnement de classe 1A - Projet NEO1 EUROPEA, 2017 ;
- Région de Bruxelles-Capitale, PRAS Heysel. Rapport sur les incidences environnementales, 2017 ;
- Site internet Mobigis – Bruxelles Mobilité : <https://data-mobility.brussels/mobigis/fr/#>;
- Site internet STIB : www.stib-mivb.be ;
- Site internet SNCB : www.belgiantrain.be/SNCB ;
- Site internet De Lijn : www.delijn.be/fr ;
- Site internet Parking Brussels : www.parking.brussels/fr ;
- Site internet Bepark : www.bepark.eu/parking/belgique
- www.werkenaandering.be
- Vision transrégionale sur la structure de désenclavement de la zone du Plateau du Heysel, De Werkvennootschap – Bruxelles Mobilité, mai 2022

3.3.1.4. Difficultés rencontrées

La principale difficulté rencontrée réside dans le fait de l'étendue importante des périmètres d'analyse de la mobilité. L'analyse de la situation existante bien qu'essayant d'être exhaustive sur les différents points abordés pourrait, du fait même de ces périmètres, ne pas mettre certains éléments mineurs/locaux en évidence dans le diagnostic.

3.3.2. Relevé de la situation de droit

3.3.2.1. Règlement Régional d'Urbanisme

Dans le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), des zones d'accessibilité en transport en commun ont été définies sur toute la région. La zone A correspond aux endroits « très bien desservis par les transports en commun », la zone B aux endroits « bien desservis » et la zone C aux endroits « moyennement desservis » de la capitale.

L'offre structurelle de transports en commun des lignes de train, de métro et de tram à forte exploitation détermine les zones A et B, soit les zones très bien et bien desservies en transports en commun. Les fréquences mentionnées sont : au moins 10 trains/heure ou 35 passages de métro/heure ou 35 passages de tram/heure entre la station de pré-métro de la gare du Nord et celle de la gare du Midi en zone A et au moins 6 trains/heure ou 15 passages/heure de tram en zone B au cours d'au moins une heure complète, deux fois par jour, les deux sens confondus. Ces fréquences donnent en outre une indication de la bonne desserte tout au long de la journée. Le texte tient compte des déplacements dans les deux sens, et donc pas uniquement des déplacements direction ville le matin et l'inverse le soir.

La grande majorité du périmètre de la ZIR est située en zone d'accessibilité B, à l'exception de la section de l'avenue de Bouchout comprise entre l'Atomium et l'avenue de Marathon.



Figure 81 : Accessibilité linéaire en transport en commun définie par le RRU (BruGIS, 2020)

3.3.2.2. Cadre réglementaire et stratégique régional influençant la mobilité

A. En Région de Bruxelles-Capitale

Le Plan Régional de Mobilité Good Move a été approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 5 mars 2020. Le PRM Good Move s'articule autour de six ambitions majeures :

- Influencer sur la demande globale de déplacements ;
- Viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle ;
- Assurer un développement de services intégrés pour l'utilisateur ;
- Garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces ;
- Optimiser la logistique urbaine ;
- Mener une politique volontariste de stationnement.

Avec ce plan, le gouvernement bruxellois veut réduire l'utilisation générale de la voiture personnelle de 24% d'ici 2030, diminuer de 34% le trafic de transit, quadrupler l'utilisation du vélo, rendre aux Bruxellois 130.000 m² d'espace public et mettre en place une cinquantaine de quartiers apaisés.

Les réseaux définis dans le PRM Good Move s'appuient sur une spécialisation en trois catégories pour les piétons, vélos, transports publics (TC), automobiles, chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- PLUS : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer ;

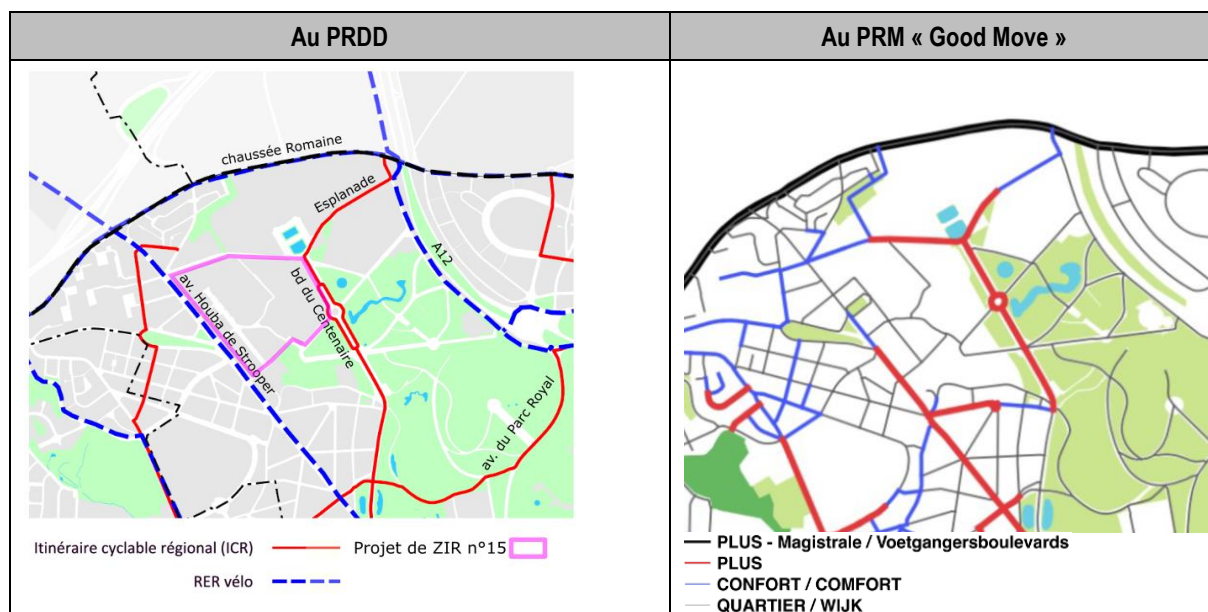
- CONFORT : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux ;
- QUARTIER : des « mailles » apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

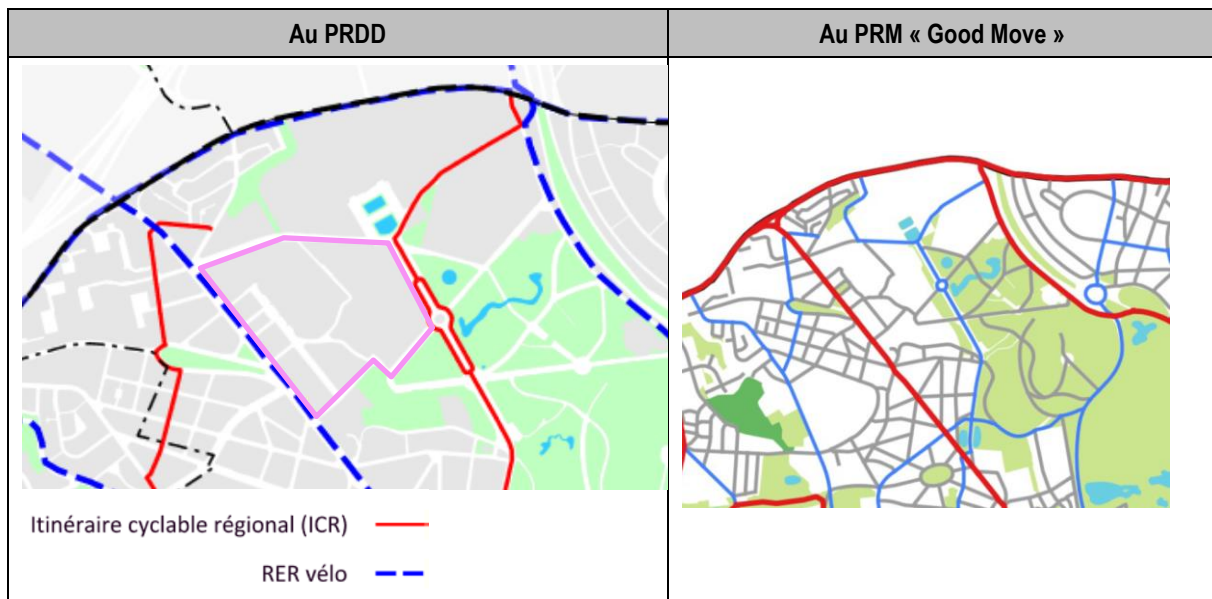
Le Plan Régional de Développement Durable, approuvé en 2018, est une actualisation du Plan Régional de Développement (2002) et trace la vision territoriale de la Région de Bruxelles-Capitale à l’horizon 2040.

Ce plan a notamment pour but de préserver ou restaurer la qualité de vie des riverains, tout en satisfaisant les besoins généraux d’accessibilité et d’habitabilité des différents quartiers de la capitale. L’une des voies pour y parvenir consiste à renforcer la spécialisation des voiries, en réalisant des aménagements pour protéger les quartiers riverains du trafic de transit.

Une autre mesure consiste à instaurer des zones 30 dans tout le réseau de quartier. En ce qui concerne la hiérarchisation des voiries, la proposition du plan IRIS 2 consiste en la mise en place de la hiérarchisation des voiries définie par le PRD avec un assouplissement de la protection des quartiers résidentiels. Cet assouplissement se traduit par la distinction de collecteurs principaux. La Région prévoit la création temporaire de cette catégorie particulière afin de garantir le passage d’un quartier à un autre et le déplacement dans de bonnes conditions des transports publics de surface.

A.1. C. Plans stratégiques et cadre réglementaire à l’égard des piétons et des cyclistes





La carte n°7 – Réseau **cyclable** du **PRDD** identifie les éléments suivants concernant le plateau du Heysel :

- Les ICR existants sur l'axe Sobieski-Centenaire-Miramar-Esplanade-Madrid (ICR PP) et sur l'axe Citronnier-Thiriar à l'ouest (ICR 12) ;
- L'intégration de l'avenue Houba de Strooper, de la chaussée Romaine et de l'avenue de Madrid au Réseau Express Régional vélo (RER vélo).

Le **PRM « Good Move »** définit, pour les voiries présentes sur le plateau du Heysel, la spécialisation **cyclable** suivante :

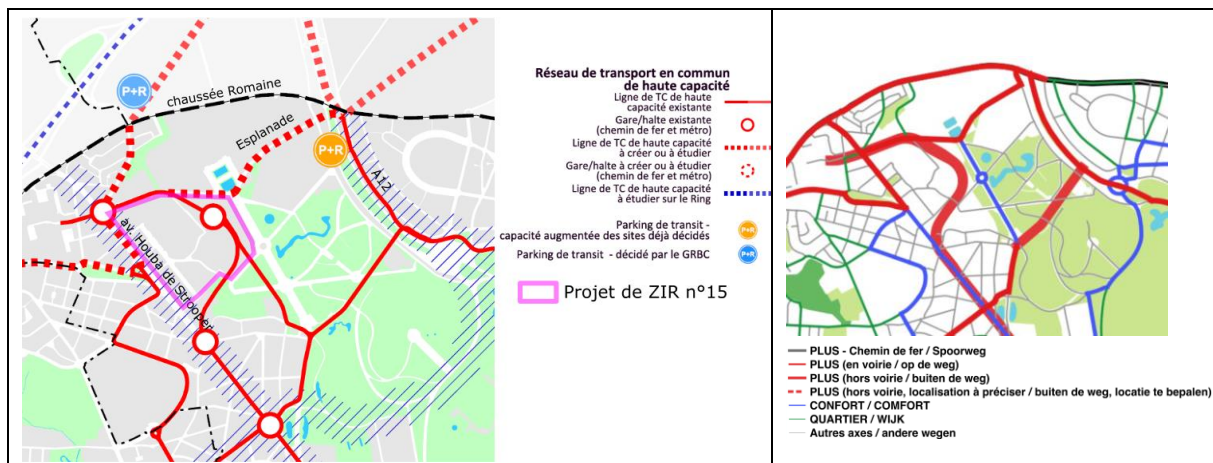
- L'avenue Houba de Strooper, la chaussée Romaine et de l'avenue de Madrid comme voiries « PLUS » (RER vélo).
- L'axe Sobieski-Centenaire-Miramar-Esplanade-Madrid (ICR PP) et l'axe Citronnier-Thiriar à l'ouest (ICR 12) comme voiries « CONFORT » ; la voie de liaison est également classée en voirie « confort » ;

Le **PRM « Good Move »** définit, pour les voiries présentes sur le plateau du Heysel, la spécialisation **piétonne** suivante :

- La partie sud de l'avenue Houba de Strooper, le boulevard du Centenaire et les tronçons centraux des avenues Impératrice Charlotte et Miramar comme voiries « PLUS » ;
- Des tronçons « CONFORT » sur la partie nord de l'avenue Houba de Strooper, sur l'avenue Impératrice Charlotte, sur l'Esplanade ainsi qu'entre l'avenue Impératrice Charlotte et la chaussée Romaine, via l'avenue de l'Héliport, la rue du Verregat et la voirie privée longeant le site de Brussels Expo (voie de liaison).

A.2. Plans stratégiques et cadre réglementaire à l'égard des transports en commun

Au PRDD	Au PRM « Good Move »
---------	----------------------



La carte n°6 – Réseaux structurants de mobilité du PRDD identifie les éléments suivants concernant le plateau du Heysel :

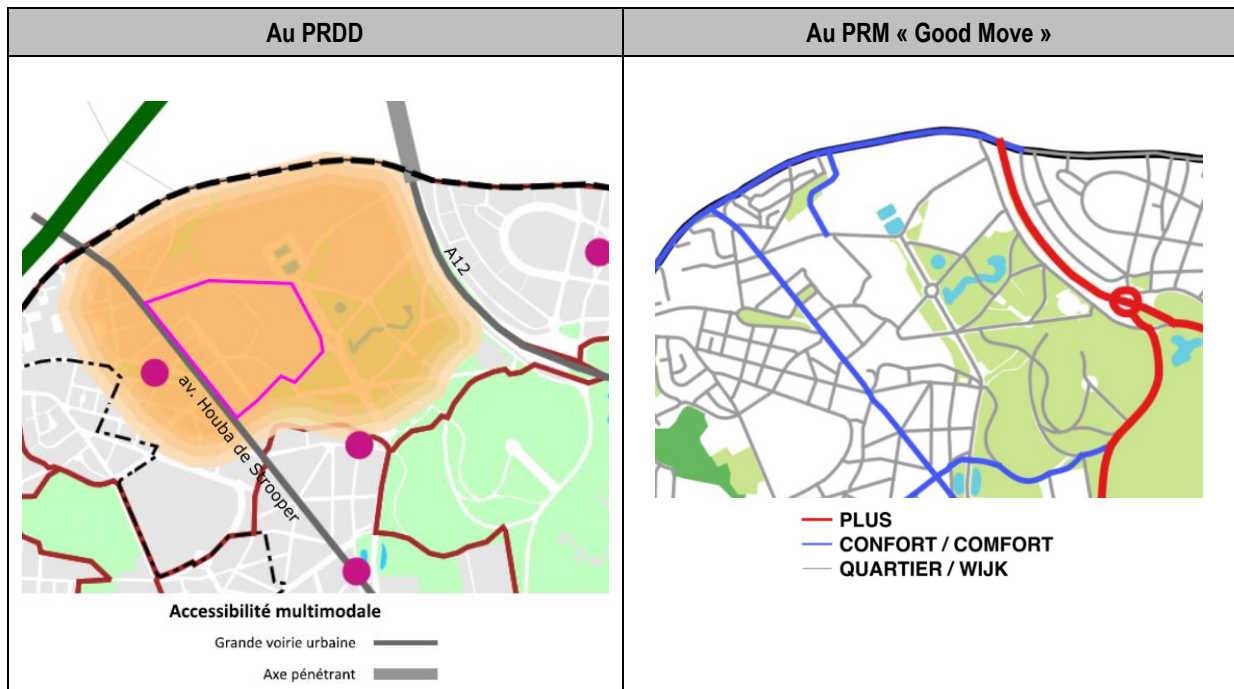
- Une ligne de transport en commun de haute capacité à créer/étudier, empruntant l'axe Esplanade-Miramar-Impératrice Charlotte pour relier les arrêts de transport Esplanade et Roi Baudouin ;
- Un parking P+R, devant permettre aux automobilistes de s'arrêter à proximité de l'arrêt Esplanade (avenue de Madrid) pour ensuite pouvoir rejoindre les lignes de transport 3, 7 et 9 via la passerelle cyclo-piétonne enjambant l'A12.
- Un parking P+R au niveau du parking C de BRUEXPO, ainsi qu'une ligne de transport en commun de haute capacité à créer/étudier le long de l'A12. Cette nouvelle ligne de TC correspond au « tram rapide » approuvé par le plan régional d'aménagement du territoire (GRUP) flamand, devant permettre de relier le plateau du Heysel à Willebroek.

Le PRM « Good Move » définit, pour les voiries présentes sur le plateau du Heysel, la spécialisation en transport en commun suivante :

- La ligne de métro 6 existante comme réseau TC « PLUS (hors voirie) » ;
- La partie nord de l'avenue Houba de Strooper, la chaussée Romaine, l'axe Impératrice Charlotte-Miramar-Esplanade et l'A12 comme voiries « PLUS (en voirie) » ;
- La partie sud de l'avenue Houba de Strooper et le boulevard du Centenaire comme voiries « CONFORT » ;
- La voie de liaison et l'avenue des Magnolias font partie du réseau de quartier

A.3. Plans stratégiques et cadre réglementaire à l'égard du trafic routier

En ce qui concerne la hiérarchie des voiries, les différents plans spécifient les éléments suivants :



La carte n°1 – Armature spatiale et vision pour Bruxelles du **PRDD** identifie les éléments suivants concernant le plateau du Heysel :

- L'A12 côté bruxellois comme grande voirie urbaine et, côté Flandre, comme axe pénétrant ;
- L'avenue Houba de Strooper comme grande voirie urbaine

Le **PRM « Good Move »** définit, pour les voiries présentes sur le plateau du Heysel, la spécialisation automobile suivante :

- L'A12 comme voirie « PLUS » ;
- l'avenue Houba de Strooper et la chaussée Romaine, ainsi que la voie de liaison comme voiries « CONFORT » ;
- le reste des voiries sur le plateau est défini comme voiries de « QUARTIER ».

B. En Flandre

B.1. Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand

Ce plan a pour but d'orienter le développement territorial et les stratégies à long terme au nord de la Région de Bruxelles-Capitale (couvrant ainsi les territoires de Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Grimbergen mais également les sections de Neder-Over-Heembeek et Haren).

Parmi les stratégies identifiées, il y a la mise en place d'une coopération transfrontalière du stationnement en vue de favoriser le report modal sur le réseau de TC hiérarchisé. L'objectif est de stopper le développement de

l'automobile en développant les TC et en donnant la priorité au réseau RER et à l'ensemble du réseau BRABANT-net qui se connecteront aux réseaux de TC existants⁴⁶.

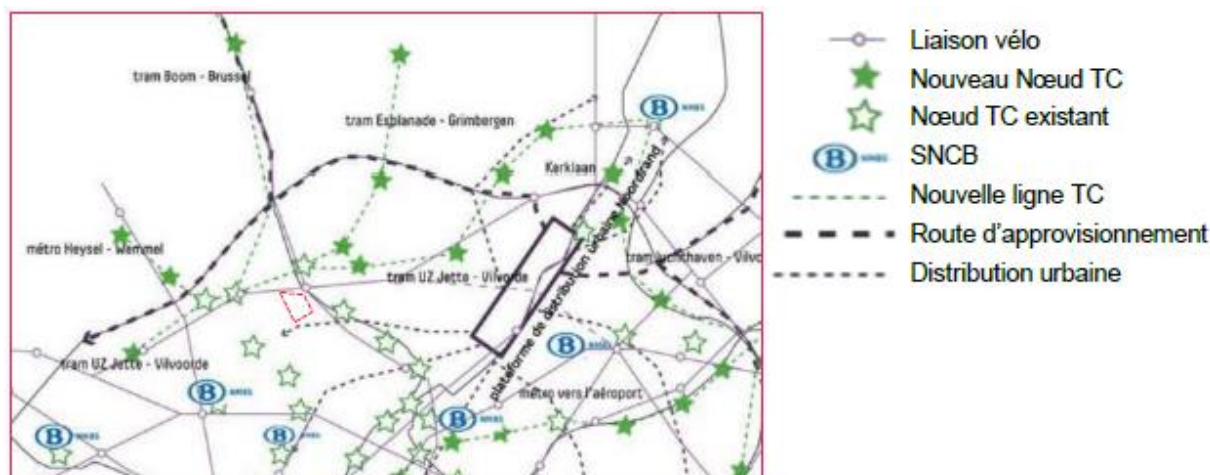


Figure 82 : Greffer le développement urbain sur un réseau de mobilité hiérarchisé (PDT Noordrand)

B.2. Mobiliteitvisie De Lijn 2020

De Lijn prévoit, dans le cadre du développement de son réseau, de créer de nouvelles lignes de transport et d'introduire trois concepts de transport pour la circulation interrégionale :

- le lightrain : l'une des lignes visées est celle nommée Brabant flamand (GEN), qui devrait s'établir au départ de tous les axes d'accès, dont Dendermonde, Ninove, Halle, Wavre et Leuven. Le Lightrain est un train empruntant au maximum les voies existantes mais pouvant localement s'écarter des voies actuelles pour mieux desservir les zones urbaines ;
- le tram express : prévu en site propre, un développement est envisagé en Brabant flamand pour connecter notamment Boom - Willebroek – Bruxelles ;
- le bus express.

L'une des priorités de ce développement est la réalisation du BRABANT-NET, qui se compose de trois lignes de tram interrégionales dans la région métropolitaine bruxelloise qui garantissent une meilleure mobilité et qui offrent des chances d'une amélioration économique. Il y a notamment un tram express reliant Willebroek à Bruxelles-Nord qui est envisagé, en combinaison avec les infrastructures (existantes ou projetées) des trams à Bruxelles⁴⁷. Le Brussels Studies Institute (BSI), précise que :

« Pour la STIB, les trois liaisons de tram du Brabant-net impliquent une utilisation plus intensive des infrastructures de tramways existantes et projetées à Bruxelles. 15 km des 60 km de voies de tram du Brabant-net sont déjà en phase de construction ou réalisés sur le territoire de Bruxelles. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé le 18 octobre 2015 de prolonger les lignes de tram existantes 3, 7 et 9 de la STIB jusqu'au Parking C. Ainsi, le coût d'investissement du Brabant-net sur le territoire bruxellois est réduit à un minimum. Le tram express (Willebroek - Bruxelles) peut [ainsi] utiliser l'infrastructure de tram existante des lignes 3 et 7 entre Parking C, le Heysel et Bruxelles-Nord [et] le tram(bus) (Jette - Zaventem) peut utiliser l'infrastructure de tram existante de la ligne 9 (en construction en ce moment) entre Jette et le Heysel ».

⁴⁶ Source : STRATEC, 2019.

⁴⁷ Source : STRATEC, 2019.

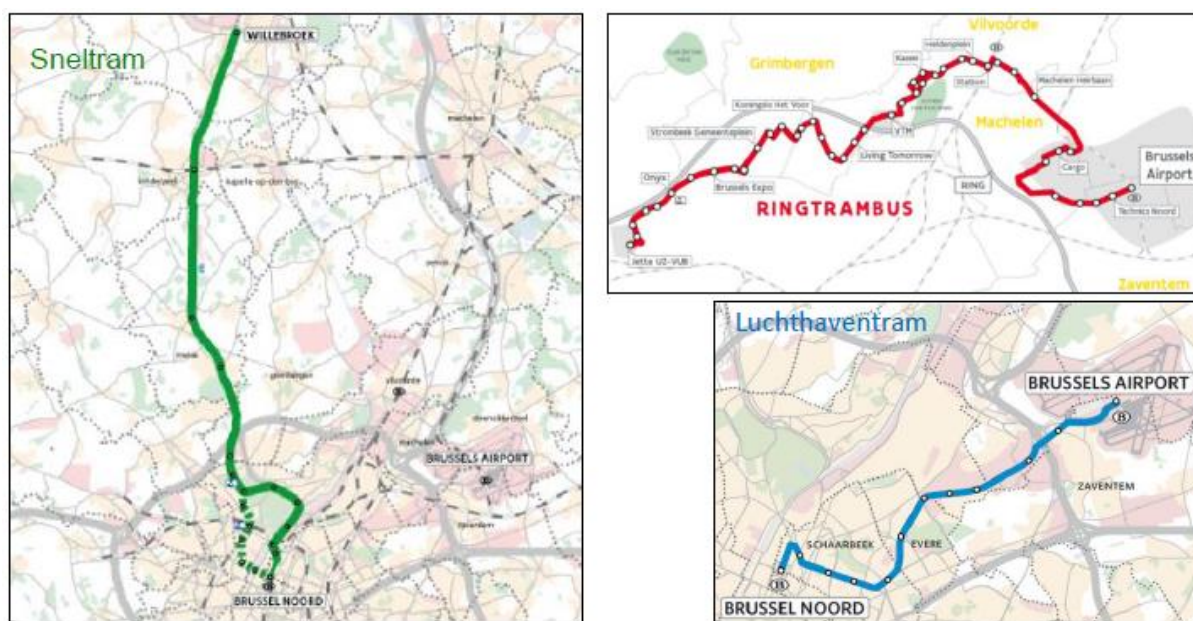


Figure 83 : Projet Brabantnet : « Sneltram », « Ringtrambus » et « Luchthaventram » (Source : De Lijn)

3.3.2.3. Cadre réglementaire et stratégique communal influençant la mobilité

A. Projet de plan communal de Mobilité (PCM) de la Ville de Bruxelles

La mission d'étude consistant en l'élaboration du Plan Communal de Mobilité (PCM) de la Ville de Bruxelles a été attribuée le 30 décembre 2008 par le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville. Le PCM a pour objectif d'optimiser la gestion des différents modes de transport de façon à faire évoluer la mobilité vers un système multimodal plus performant, plus durable et plus équitable⁴⁸. Le plan n'est encore pas approuvé et est à l'arrêt pour le moment. En effet, les 3 phases du plan ont été réalisées (2011) mais n'ont pas été approuvées par le Collège ni par le Gouvernement⁴⁹.

Afin d'améliorer la fluidité de la circulation aux abords du Heysel (surtout en période de grands évènements), le projet de PCM faisait plusieurs recommandations :

- Échangeur n°7a – Ring 0 : suppression de la bretelle d'accès au Ring Est depuis la chaussée Romaine ;
- Échangeur n°8 – Ring 0 : suppression de l'accès au Ring Ouest depuis l'avenue Houba de Strooper ;
- Échangeur n°9 – Ring 0 : réouverture de la rampe d'accès vers le Ring Ouest ;
- Adaptation du jalonnement à ces modifications ;
- Optimisation de la gestion des carrefours, notamment sur la chaussée Romaine ;
- Accompagner l'évolution du projet NEO par une réflexion multimodale impliquant les sociétés de transport public et les Régions bruxelloise et flamande, dans l'optique de favoriser les transports durables dans l'espace métropolitain transfrontalier affecté par le projet ;
- Revoir la signalisation directionnelle vers les équipements du plateau du Heysel et depuis/vers le Ring 0 ;
- Gérer les arrivées de poids lourds lors du montage/démontage des salons de façon à ne pas entraver la circulation sur la chaussée Romaine ;

⁴⁸ RIE du PPAS « Heysel », 2016.

⁴⁹ STRATEC, 2019.

- Réserver les rampes de liaison entre l'avenue Houba de Strooper et la chaussée Romaine à une circulation locale ;
- Création de parkings relais à l'arrivée de l'A12, connectés avec la ligne de tram 7.

B. Projet de Plan Communal de Développement Durable (PCDD) de la Ville de Bruxelles

Le nouveau Plan communal de développement durable (PCDD) "La ville en devenir" est en cours d'élaboration. Ce document stratégique a pour but de répondre aux défis actuels et futurs posés à la Ville de Bruxelles.

S'inscrivant dans le programme de politique générale 2018-2024, les objectifs qui seront déterminés dans le plan déboucheront sur la mise en œuvre d'actions concrètes afin d'y répondre, et ce dans le respect du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et du Plan Régional de Mobilité Good Move⁵⁰.

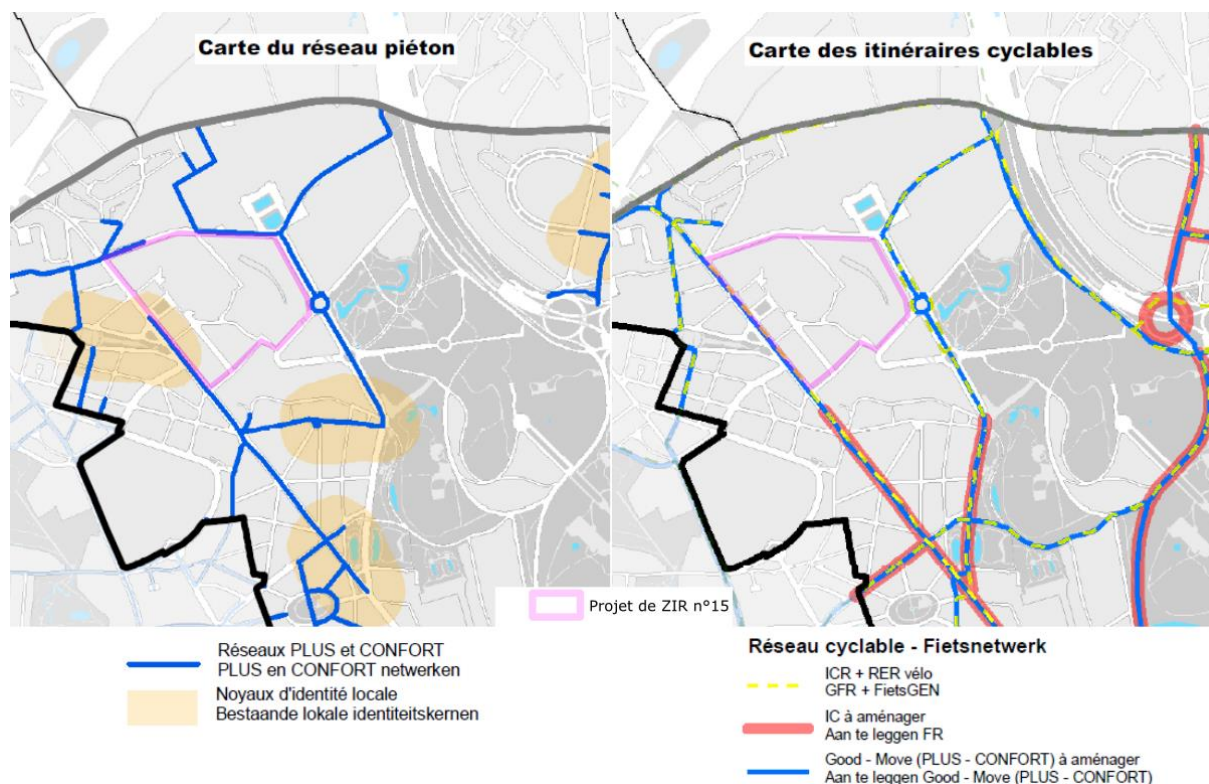


Figure 84 : Cartes provisoires du PCD relatives aux modes actifs (Ville de Bruxelles, 2020)

⁵⁰ Source : Ville de Bruxelles

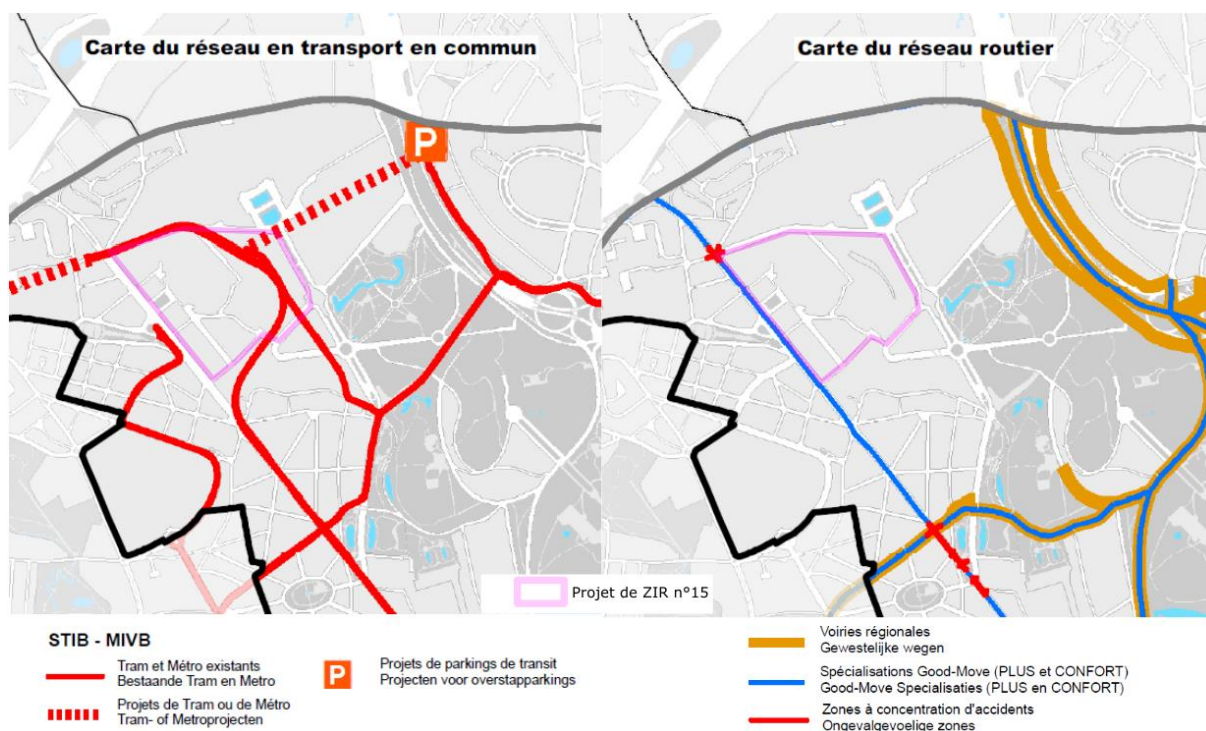


Figure 85 : Cartes provisoires du PCD relatives aux transports en commun et au réseau routier (Ville de Bruxelles, 2020)

C. Plan d'actions communal de stationnement de la Ville de Bruxelles

Le plan communal de stationnement fait partie de la transcription du plan régional de politique de stationnement au sein de la région Bruxelles-Capitale.

Le stationnement constitue un levier majeur de la politique de mobilité. Les études IRIS ont démontré que l'objectif de réduction de la charge de trafic de 20% par rapport à 2001 pour l'horizon 2015 n'est pas réaliste sans une politique de stationnement volontariste. Au travers de ce plan, la Région entend développer une politique de stationnement cohérente sur le territoire régional, au service des objectifs de mobilité de la Région.

En voirie, le nombre de stationnements disponibles sera rationalisé et progressivement réduit au profit de la circulation des modes actifs et des transports publics ainsi que de la convivialité, selon des modalités à établir et en tenant compte de solutions alternatives ainsi que des spécificités des zones résidentielles et de certains quartiers, dont les noyaux commerçants.

Ce sont les communes et l'Agence du Stationnement qui opérationnalisent ce plan. Chaque commune doit réaliser un Plan d'Action Communal de Stationnement en conformité avec le plan régional.

La Ville de Bruxelles ne dispose pas à l'heure actuelle d'un plan d'actions communal en matière de stationnement.

3.3.3. Relevé de la situation existante de fait

3.3.3.1. Analyse des modes actifs

Le plateau du Heysel représente, à l'échelle régionale, l'un des principaux pôles touristiques, d'exposition et de loisir de Bruxelles et de Belgique. Il accueille un nombre important de visiteurs (entre le site BruExpo, l'Atomium, le stade, le Kinopolis, etc.) et compte, pour permettre l'accès à la zone, une station de métro (Heysel) et un nombre très important de parkings hors voirie qui permettent d'accéder facilement à la zone située directement en sortie d'autoroute⁵¹.

A. Concernant les piétons et PMR

Les trottoirs dans le périmètre du projet de ZIR n°15 sont généralement suffisamment larges et de bonne qualité, à quelques exceptions près (absence ponctuelle de trottoir sur l'avenue du Championnat par exemple). Certaines rues (avenues du Football, du Championnat et de Boeichout) ont une pente de plus de 5 %, ce qui peut constituer un obstacle pour les personnes à mobilité réduite.

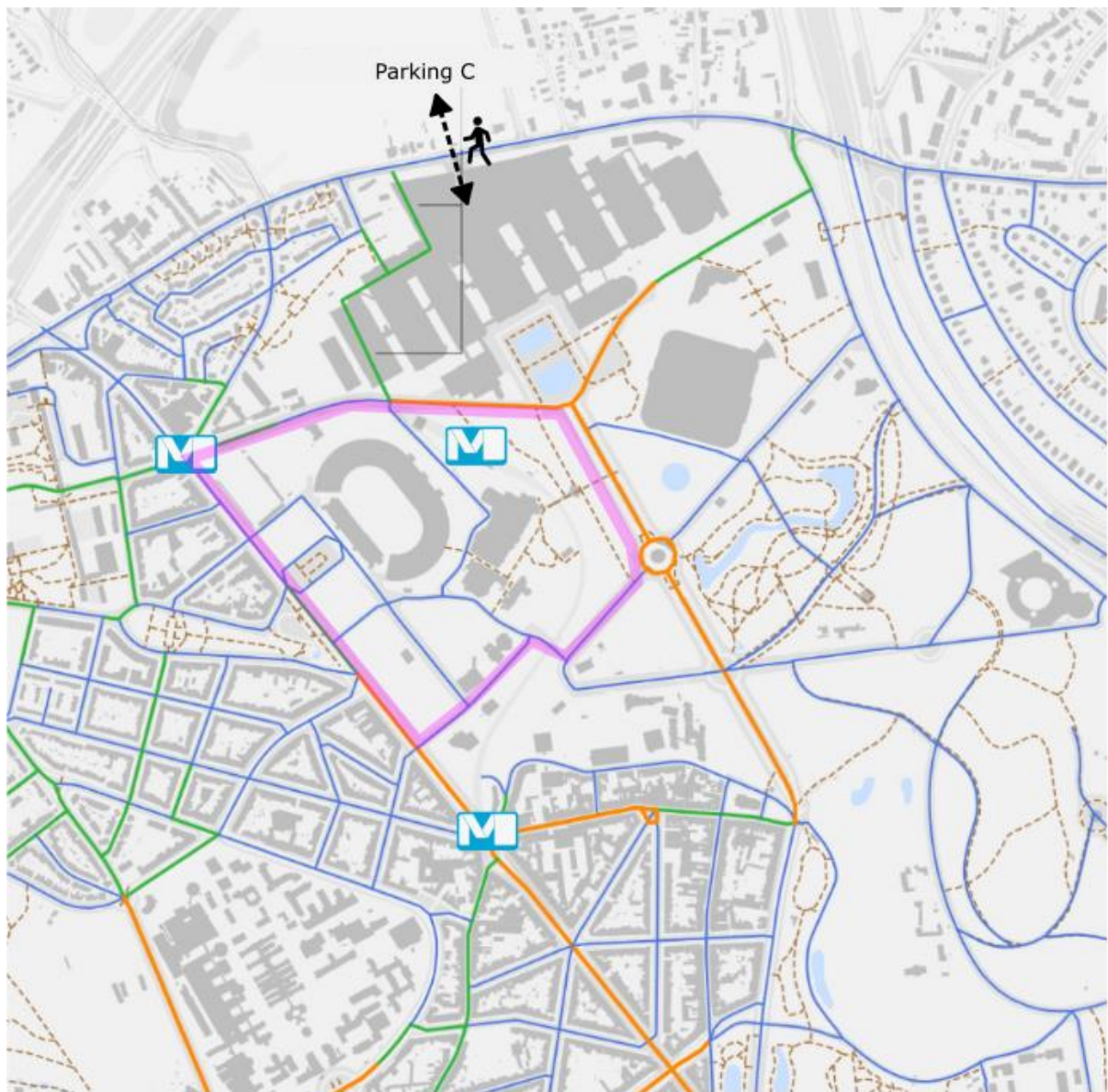
La traversée des principales voiries qui bordent le périmètre du projet de ZIR n°15 est facilitée en de nombreux endroits par des passages piétons en suffisance et en bon état (Avenue Houba de Strooper, Boulevard du Centenaire, Avenue Impératrice Charlotte).

L'Atomium étant un haut lieu touristique de la Capitale, il existe sur le site une signalisation piétonne importante permettant de rejoindre des lieux tels que Brussels Expo, la station Roi Baudouin ou Bruparck.

Le réseau piéton, inclus dans le projet de Plan Régional de Mobilité, reflète la densité des piétons sur les voiries bruxelloises. L'axe central en forme de Y du plateau du Heysel et les liserés commerciaux de l'avenue Houba-de Strooper et de la rue Reper-Vreven sont désignés comme itinéraires principaux. Le manque de continuité entre les itinéraires principaux peut indiquer que la majorité des piétons sur le plateau du Heysel se déplacent ici moyennant d'autres modes. Il confirme une fois de plus l'observation selon laquelle le Heysel n'entretient pas beaucoup d'interactions avec les quartiers environnants.

La perméabilité des îlots dans lesquels se trouvent les palais des expositions et les infrastructures sportives est limitée. Cependant, au nord du périmètre du projet de ZIR n°15 et à l'ouest des palais, elle sera améliorée à l'avenir par une nouvelle liaison piétonne entre l'avenue Impératrice Charlotte et le Parking C, via le réaménagement en cours du Parc du Verregat (comme prévu dans le PRAS). À l'est, la barrière physique que représente l'A12 est quelque peu estompée du fait de la présence de la passerelle piétonne reliant l'avenue de Madrid à l'avenue de Meysse.

⁵¹ Source : STRATEC, 2019.



- Plan d'eau - Wateroppervlak
- Réseau piéton - Voetgangersnetwerk**
- Itinéraire principale - Hoofdroute
- Itinéraire de liaison - Verbindingsroute
- Itinéraire de base - Basisroute
- - - Sentier - Wandelpad (Stapas)
- Projet de ZIR n°15

Figure 86 : Réseau piéton (Source : Bruxelles Mobilité ; perspective.brussels)

Comme cela sera décrit par la suite, différents modes de transport en commun sont présents sur le plateau du Heysel : métro, tram et bus. Le projet de ZIR n°15 est particulièrement bien desservi et est traversé par la ligne de métro 6. Trois stations se situent dans (Heysel) ou à proximité immédiate (Roi Baudouin, Houba-Brugmann) de la zone. Si l'on considère un temps de marche de 15 minutes comme acceptable, la carte ci-dessous montre que c'est l'ensemble du plateau qui jouit d'une bonne accessibilité⁵². Au niveau du projet de ZIR n°15, l'accessibilité est la meilleure dans ses parties nord-ouest (moins de 5 min à pied de la station Roi Baudouin), nord-est (Heysel) et sud (Houba-Brugmann).

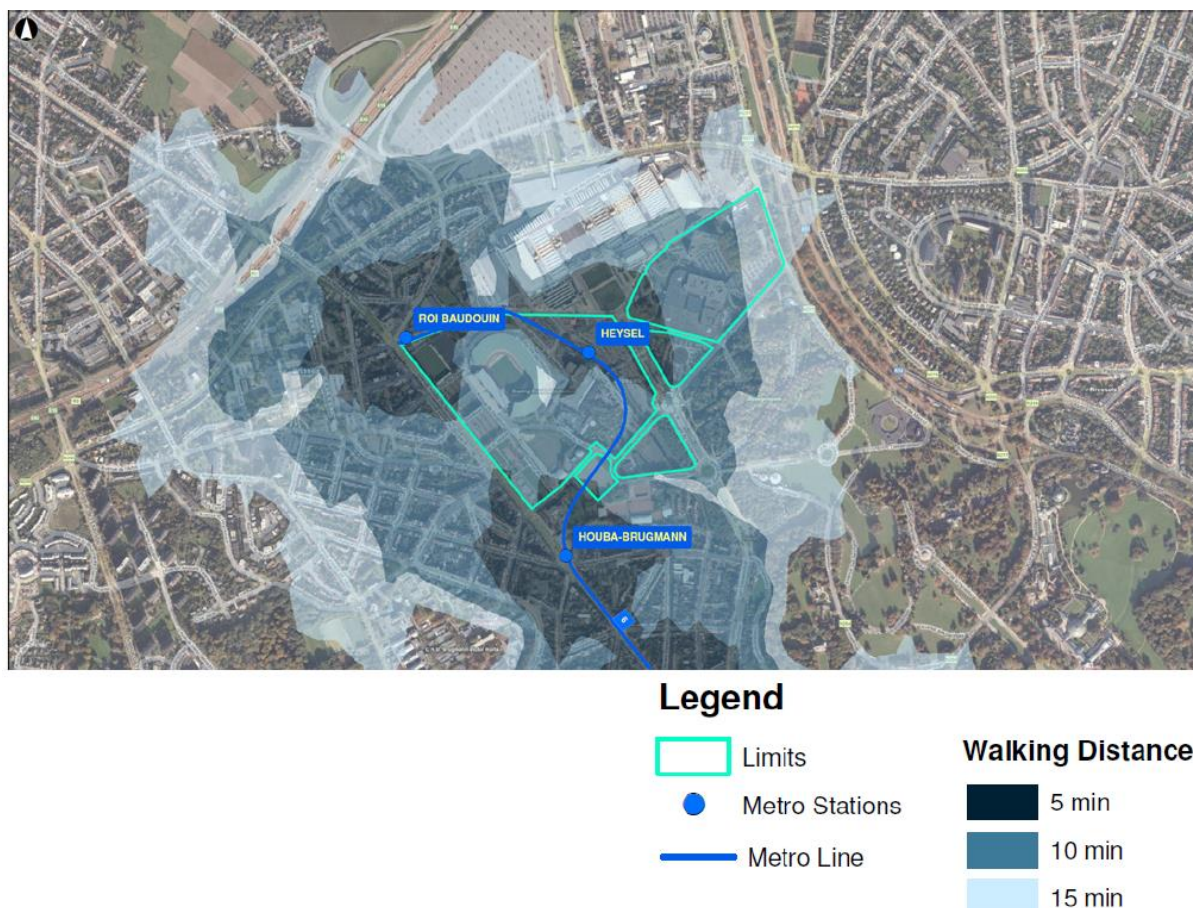


Figure 87 : Zones d'influence des stations métro de la ligne 6 (source : RIE du PRAS)

B. Concernant les cyclistes

B.1. Localisation au sein des réseaux cyclables régionaux

La carte ci-dessous montre le réseau cyclable qui traverse la limite régionale, tel qu'il est inclus dans le projet de Plan Régional de Mobilité (bruxellois) et du « Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk » de la province du Brabant flamand. Les itinéraires cyclables PLUS reprennent les itinéraires définis dans le RER vélo et, du côté flamand, sont destinés à être aménagés comme « autoroutes cyclables » (FRO, F28 et F213) : il s'agit d'un réseau interrégional d'itinéraires cyclables rapides pour moyennes distances. Ces pistes cyclables doivent offrir un confort de conduite optimal et être suffisamment larges pour accueillir tous les types de cyclistes et des flux denses.

Le périmètre du projet de ZIR n°15 est bordé par un itinéraire PLUS à l'ouest (avenue Houba de Strooper).

⁵² Source : perspective.brussels, 2019.

Ce réseau est complété par des itinéraires CONFORT (principalement les itinéraires cyclables régionaux – ICR) et leur pendant flamand, les « functionele fietsroutes ». À Bruxelles, ils empruntent généralement des voiries de quartier moins fréquentées et moins rapides que les voiries principales. D’autre part, ils sont moins lisibles, certainement en cas d’absence d’aménagements reconnaissables et uniformes.

Le périmètre du projet de ZIR n°15 est bordé à l’est par l’ICR PP⁵³. Ce dernier emprunte le boulevard du Centenaire longeant le site par le nord-est. Il démarre de Meise-Londerzeel pour aboutir au droit de l’avenue Louise en passant notamment par le palais royal ainsi qu’à proximité de la gare de Bruxelles-Nord.

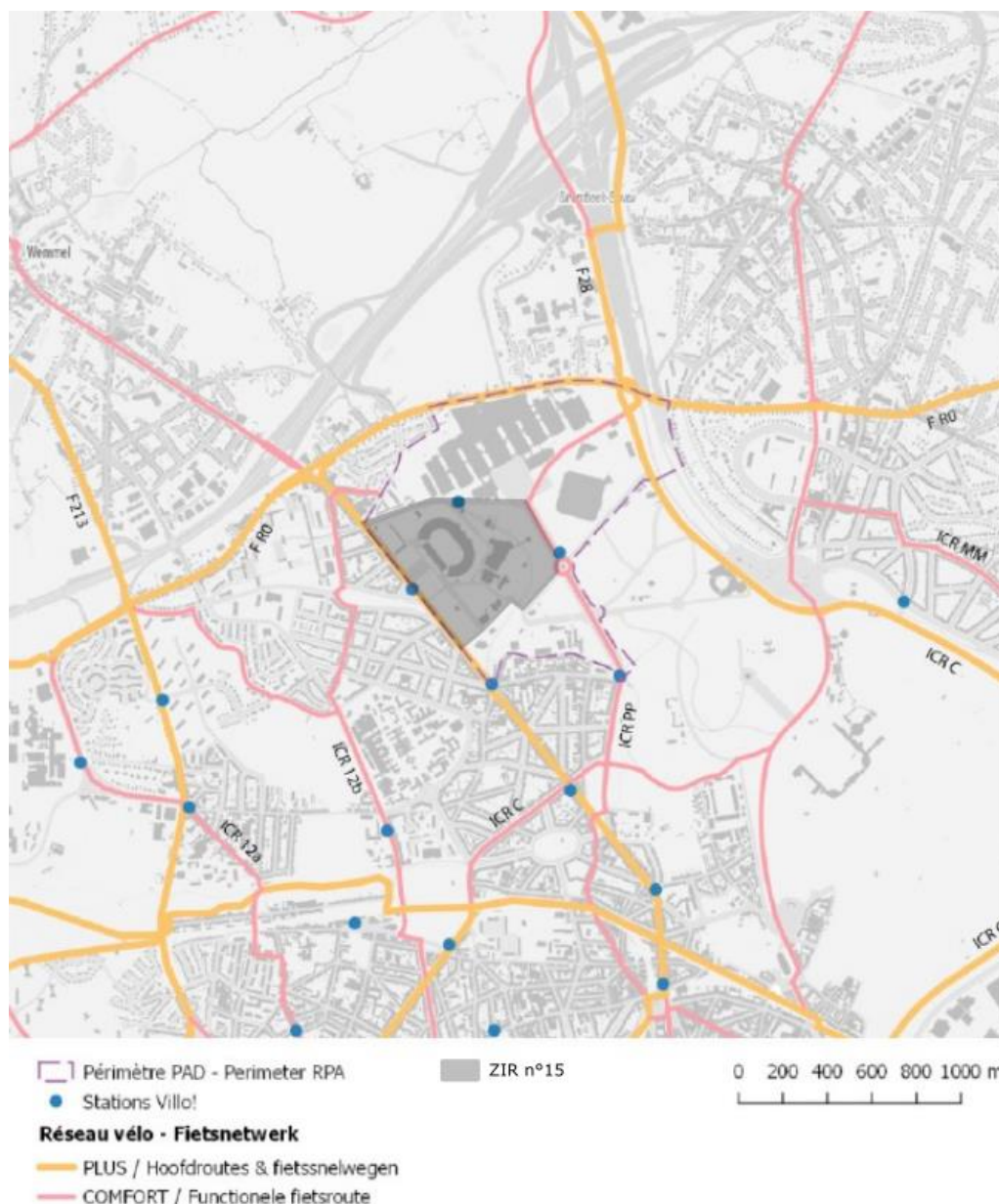


Figure 88 : Réseau vélo issu du Plan Régional de Mobilité « Good Move » de Bruxelles-Capitale et du « Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk » de la province du Brabant flamand (Source : Bruxelles Mobilité, Provincie Vlaams-Brabant)

⁵³ Source : perspective.brussels, 2019.

En dépit de l'espace public largement dimensionné du périmètre, l'infrastructure cyclable actuelle ne répond pas aux ambitions que la Région s'est fixées : l'avenue Houba de Strooper, la chaussée Romaine et le boulevard du Centenaire ont des pistes cyclables marquées ; seuls l'avenue de Madrid et un côté de l'avenue Impératrice Charlotte contiennent une piste cyclable séparée⁵⁴.

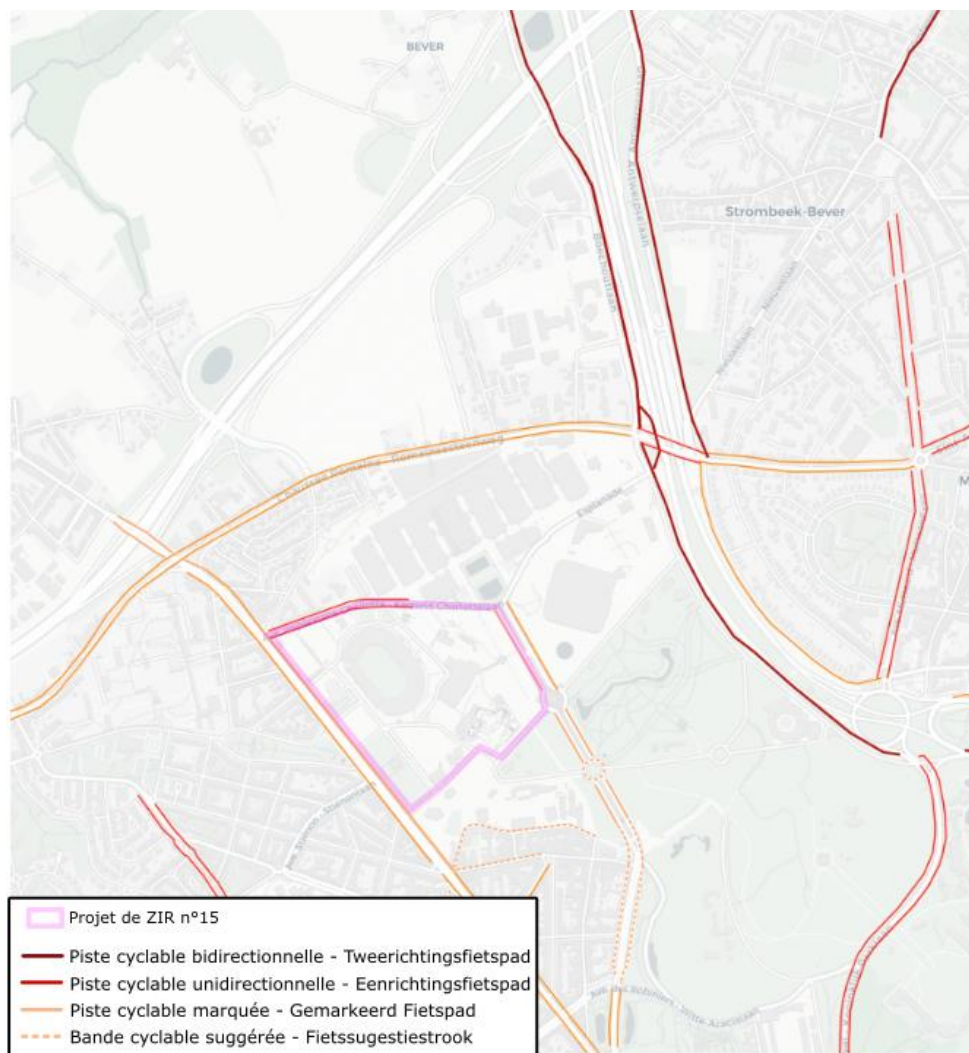


Figure 89 : Infrastructure cyclable (ARIES sur fond Mobigis, 2021)

⁵⁴ Source : perspective.brussels, 2019.

B.2. Infrastructures de stationnement pour les cyclistes

B.2.1. Plateau du Heysel

Comme cela est illustré sur la figure ci-dessous, plusieurs infrastructures de stationnement à destination des vélos sont présentes dans ou aux abords du projet de ZIR n°15 :

- 5 stations Villo! totalisant 125 emplacements, dont 3 en bordure immédiate du projet de ZIR n°15 ;
- 6 groupes d'arceaux pour un total de 42 emplacements, dont 3 au sein du projet de ZIR n°15 ;
- 2 groupes de râteliers pour 26 emplacements en bordure du projet de ZIR n°15 ;
- Un groupe de 3 box vélo totalisant 15 emplacements et un box à vélo isolé de 5 emplacements ;
- Un parking P+R pour vélos de 12 emplacements, situé contre la bouche de métro de la station Roi Baudouin, à l'angle de l'avenue Houba de Strooper et de l'avenue Impératrice Charlotte.

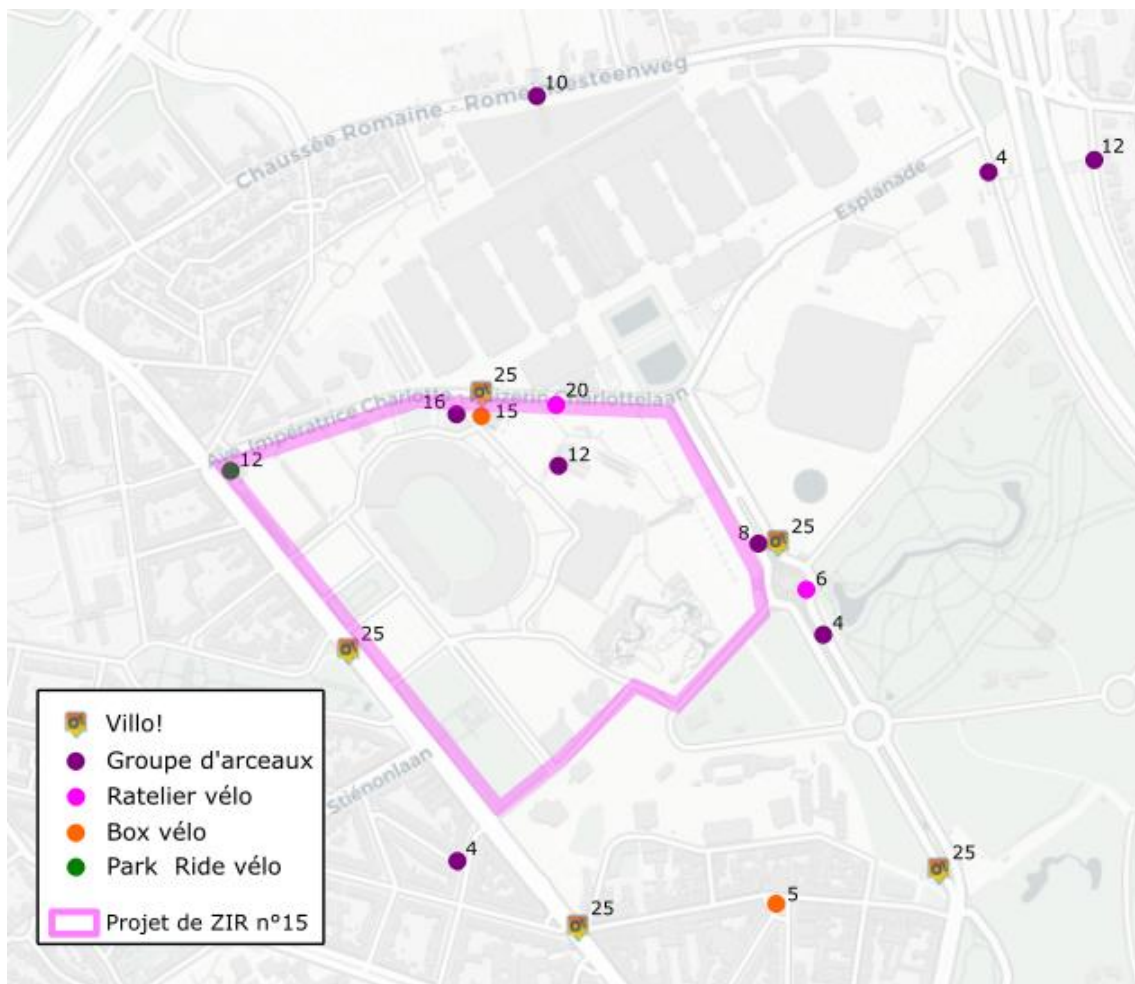


Figure 90 : Infrastructures de stationnement pour vélos et nombre d'emplacements pour chacune (Source : MobiGIS ; parking.brussels 2021)

B.2.2. Brussels Expo

Brussels Expo propose également une offre relativement conséquente sur son site avec un total de 480 places, réparties en 5 groupes d'arceaux ou de pince-roue.

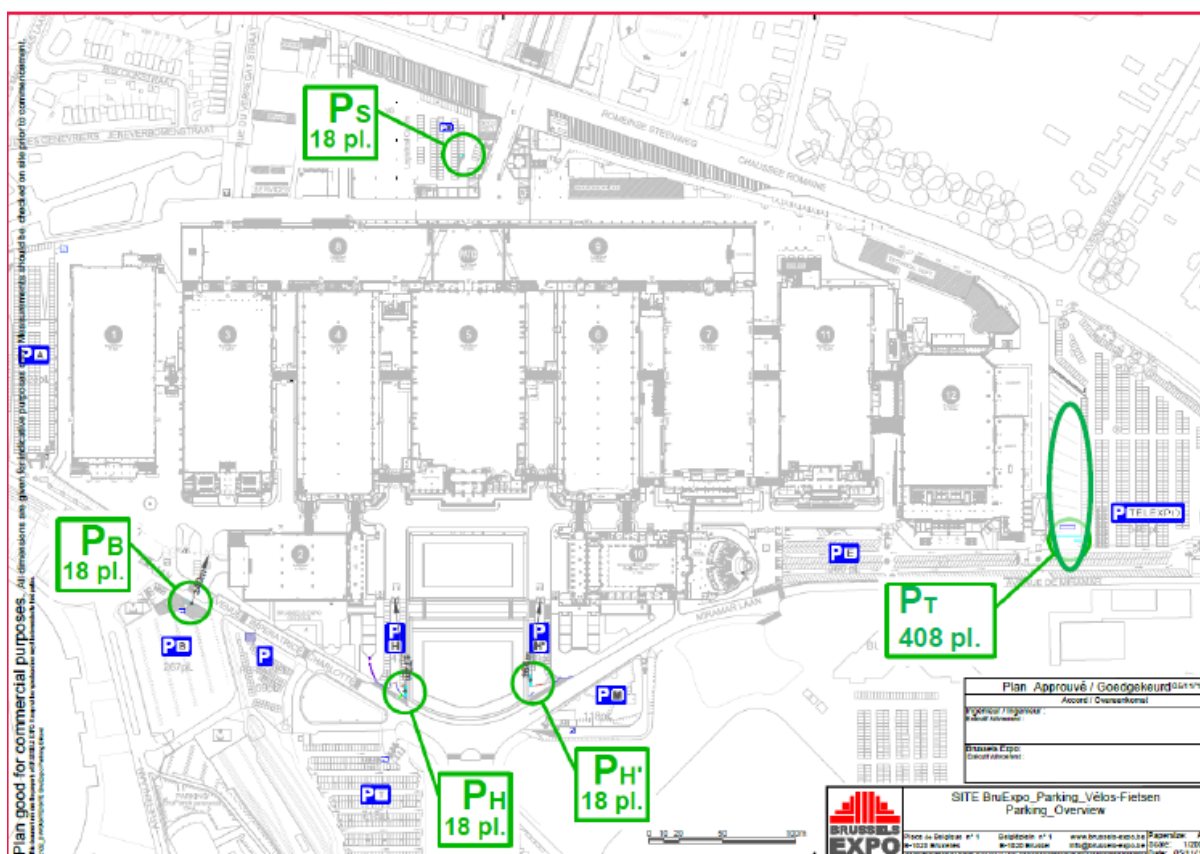


Figure 91 : Localisation des groupes de dispositifs de stationnement vélo (Source : Brussels Expo ; STRATEC 2019)

B.3. Zone d'attractivité théorique des cyclistes sur le plateau du Heysel

En 30 minutes maximum, il est possible de rejoindre le nord du pentagone, Wemmel ou encore Grimbergen, le relief est assez marqué et les itinéraires vers le centre ne sont pas entièrement sécurisés pour les cyclistes. Les points de franchissement des axes autoroutiers (ring et A12, respectivement franchissables via l'avenue de Bouchout et la chaussée Romaine) permettent de limiter les impacts que peuvent avoir ces barrières physiques dans le cadre de déplacements non motorisés.

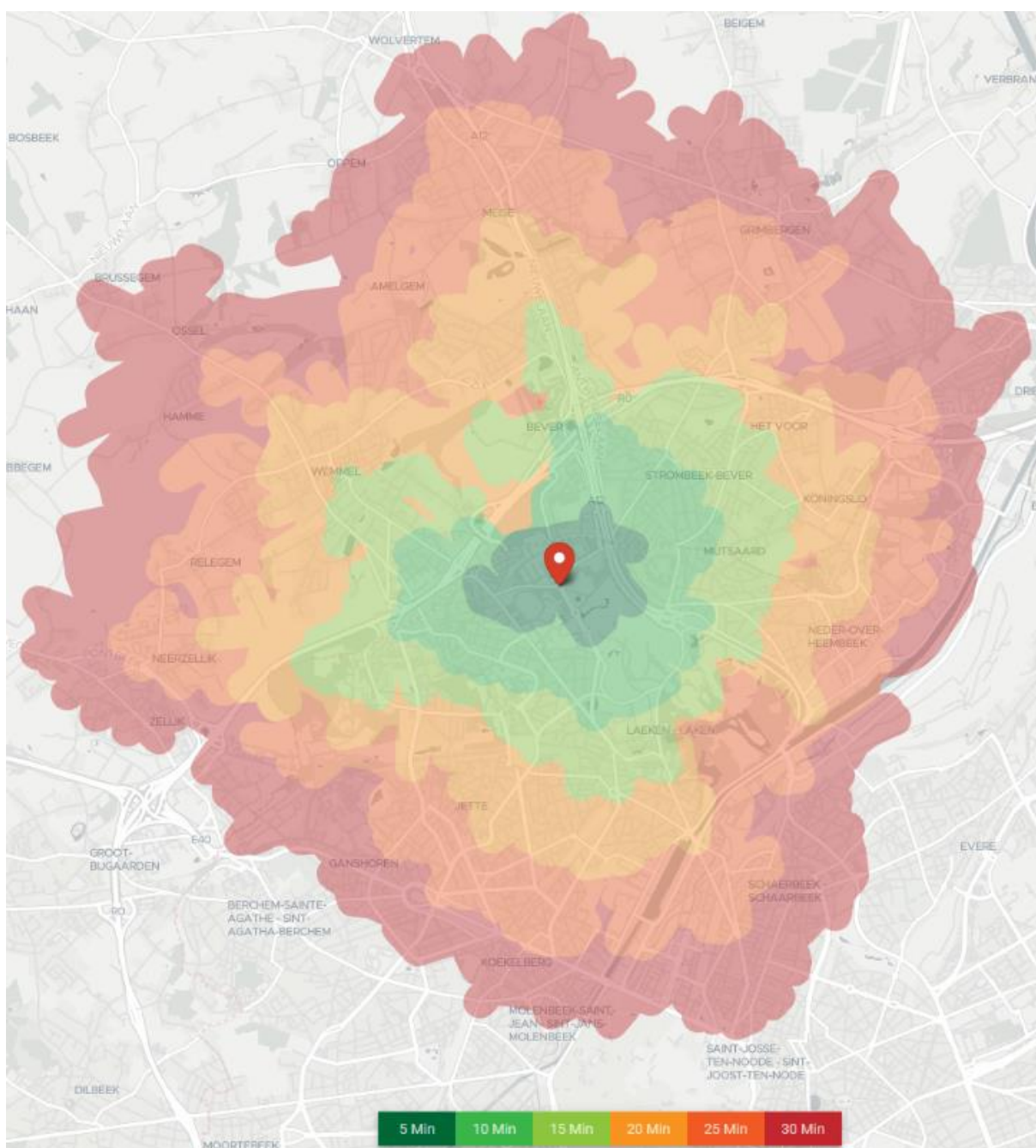


Figure 92 : Isochrones 5-30 minutes à vélo depuis le centre du Plateau du Heysel (Targomo, 2020)

3.3.3.2. Analyse des transports en commun

A. Le réseau ferroviaire

Le plateau du Heysel n'est pas desservi par le train : la station la plus proche est la gare de Bockstael, à environ 2 km au sud-est du site soit 6 minutes en métro. Le même métro mène à la Gare de l'Ouest en 13 minutes et à la Gare du Midi en 18 minutes⁵⁵.

⁵⁵ Source : perspective.brussels, 2019.

B. Le réseau bus-tram-métro

B.1. Introduction

Différents modes de transport en commun assurent la desserte actuelle du plateau du Heysel : métro, tram et bus. La partie ouest du plateau est particulièrement bien desservie avec trois stations de la ligne de métro 6 : Houba-Brugmann, Heysel et Roi Baudouin. Plusieurs lignes de tram desservent le Heysel : les lignes 3, 7, 19, 51 et 93 relient le plateau au centre-ville et au sud de la Région. Le tram 3 permet de rejoindre la Gare du Nord en 20 minutes. Les nouvelles lignes de bus STIB 14 et 83 relient le plateau du Heysel à la gare du Nord et à la station de Berchem. Elles sont complétées par une ligne nocturne, N18. Sur le réseau De Lijn, de nombreuses lignes passant par le Heysel relient Bruxelles à Humbeek, Wemmel, Strombeek-Bever, Asse, Zellik, Malderen et Zaventem. L'ensemble du plateau jouit donc d'une bonne accessibilité⁵⁶ (zone B au RRU).

Le réseau STIB de bus Noctis, circulant le vendredi et le samedi soir de minuit à trois heures du matin, dessert également le plateau du Heysel. La ligne N18 démarre dès minuit toutes les demi-heures du centre-ville et plus précisément de la gare Centrale pour rejoindre le plateau du Heysel et ce jusque deux heures et demi du matin soit six départs par nuit.

City Sightseeing Brussels, qui exploite deux lignes de bus à destination des touristes pour visiter la ville en un temps relativement court, présente un itinéraire passant au sein de la zone étudiée. La ligne bleue « Brussels-Atomium » démarrant de la gare de Bruxelles-Central fait halte sur le boulevard du Centenaire à hauteur de l'Atomium. Cette ligne fait également arrêt à diverses attractions touristiques de la capitale telles que les Galeries Saint-Hubert, les Serres Royales du Palais de Laeken ou encore la Basilique de Koekelberg.

B.2. Réseaux et arrêts

Le plateau du Heysel est desservi par 4 arrêts principaux :

- La station Heysel, desservie par la ligne de métro 6, la ligne de tram 7 ainsi que par deux lignes de bus de la STIB (14 et 83) ;
- La station Roi Baudouin qui est le terminus de la ligne de métro 6 et qui est également desservie par les lignes de bus STIB 14 et 83 ainsi que les lignes de bus De Lijn 240, 241, 242, 243, 250, 251, 260. À terme, cette station sera desservie par les lignes de tram 3 (permis déposé) et 9 (travaux de prolongement en cours) ;
- L'arrêt Stade, desservi par les lignes de tram 51 et 93 qui y ont leur terminus et par les lignes de bus De Lijn 240, 241, 242, 243, 250, 251 et 260 ;
- La station Houba-Brugmann desservie par la ligne de métro 6 et les lignes de bus De Lijn 240, 241, 242, 243, 250, 251 et 260.

À terme, les lignes de tram 3 (permis déposé) et 9 (travaux en cours) de la STIB seront prolongées jusqu'aux arrêts Roi Baudouin et Heysel.

⁵⁶ Source : perspective.brussels, 2019.

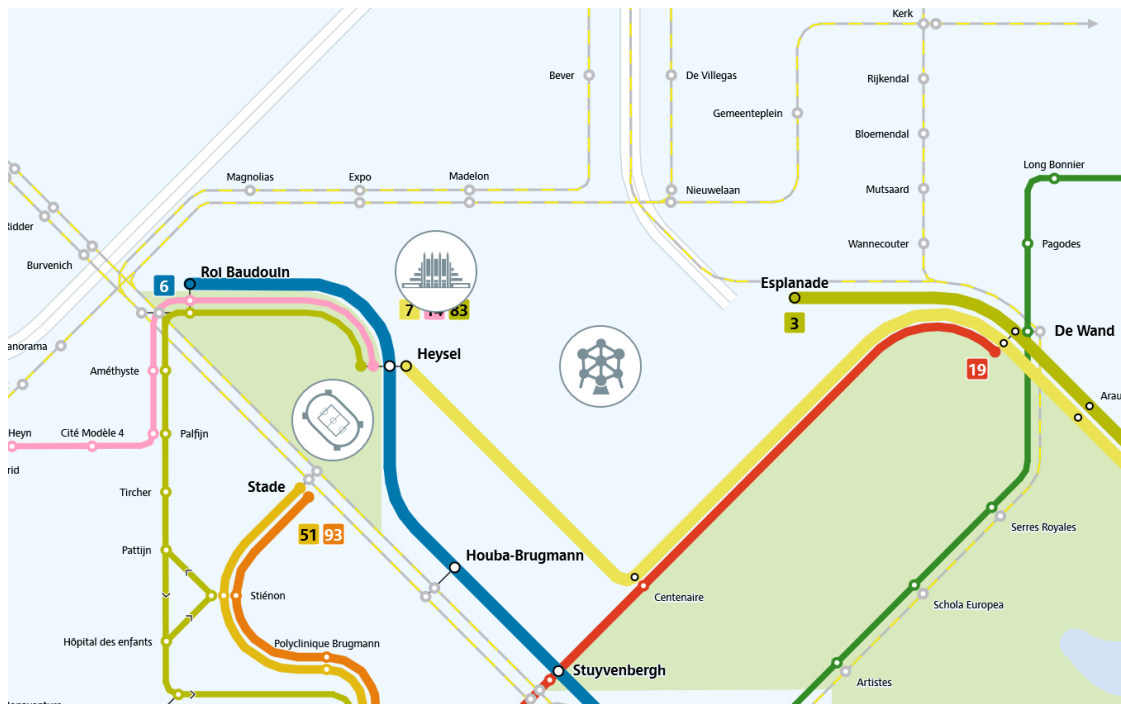


Figure 93 : Extrait du réseau STIB à hauteur du plateau du Heysel (STIB, 2020)

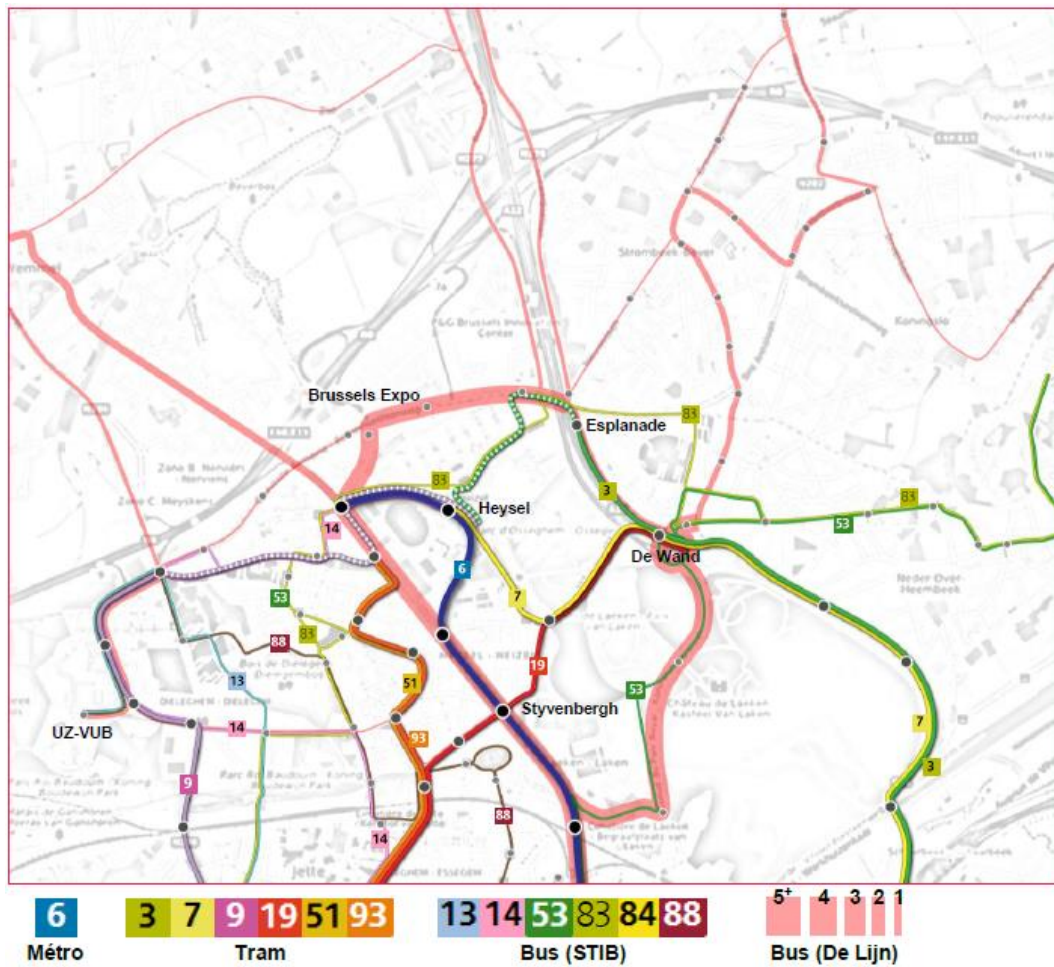


Figure 94 : Réseau de transports en commun STIB et De Lijn sur le plateau du Heysel (STRATEC, 2019)

C. Fréquence et capacité

C.1. Méto

La ligne de méto n°6 relie la station Roi Baudouin à la station Elisabeth en effectuant une rocade autour du pentagone. Les fréquences de la ligne de méto 6, traversant le site, sont décrites dans le tableau suivant. Les abréviations dans le tableau correspondent comme suit : HP = Heure de pointe, HC = Heure creuse, S = Soirée, AM = Matin et PM = Après-midi.

Période scolaire			Hors période scolaire			Samedi			Dimanche		
HP	HC	S	HP	HC	S	AM	PM	S	AM	PM	S
6'30	7'30	10	7'30	8	10	7'30	7'30	10	7,5	10	10

Tableau 12 : Fréquences de la ligne 6 exprimées en minutes d'intervalle entre deux métros (STIB, 2020)

Les métros circulant sur cette ligne sont de type U5 et présentent une capacité de 685 personnes par train. En tenant compte de cette capacité, le tableau suivant reprend la capacité par heure et par sens du méto n°6.

Période scolaire			Hors période scolaire			Samedi			Dimanche		
HP	HC	S	HP	HC	S	AM	PM	S	AM	PM	S
6415	5560	4170	5560	5213	4170	5560	5560	4170	4170	4170	4170

Tableau 13 : Capacité horaire (passagers/h) de la ligne de méto 6 (ARIES, 2020)

La très bonne vitesse commerciale du méto (+/- 35 km/h) permet de rejoindre rapidement un grand nombre de destinations depuis la station Heysel, dont notamment la gare de Bruxelles-Midi en 17 minutes. Cette ligne passe également par la gare de Bockstael (6 minutes) et la gare de l'Ouest (13 minutes) pour contourner ensuite l'ensemble du pentagone.

C.2. Bus et tram

Comme mentionné précédemment, le plateau du Heysel est desservi par plusieurs lignes de bus et de trams STIB ainsi que par des lignes de bus De Lijn.

Les différentes lignes de tram fournissent une bonne connectivité avec le pentagone et le sud de Bruxelles ainsi qu'avec le reste du réseau STIB. Le tram 51 offre une connexion directe avec la gare de Bruxelles-Midi (34') tandis que les trams 7 et 93 permettent de rallier les lignes de méto 1 et 5 à hauteur respectivement de Montgomery-Pétillon et de la station Parc (36'). À noter que le tram 7 est une ligne chrono soit opérant en site propre sur l'intégralité de son parcours. Les lignes 51 et 93 circulent également en site propre sur leur portion de trajet commune depuis l'arrêt G. De Greef jusqu'à leur terminus à l'arrêt Stade. La ligne de tram n°3 fait halte à la gare de Bruxelles-Nord (20') ainsi qu'à la gare de Bruxelles-Midi. Le tram 19, quant à lui, permet de rallier la gare SNCB de Jette (6') de même que la station de méto Simonis et de ce fait, la ligne méto n°2.

La ligne de bus STIB 83 fournit une connexion avec la gare de Berchem et le nord-ouest de Bruxelles tandis que le bus 14 fournit une connexion avec la Gare du Nord. Les lignes de bus De Lijn connectent, d'un côté, diverses communes flamandes limitrophes à la capitale et de l'autre, la gare de Bruxelles-Nord en suivant la ligne de méto 6 jusqu'à Belgica puis les lignes de méto 2 et 6 jusqu'à Rogier.

La ligne 7 est exploitée par un tram de type T4000 ayant une capacité de 258 passagers, la ligne 51 est de type T7900 et d'une capacité de 188 tandis que des trams T7700 et T7800 sont utilisés sur la ligne 93 présentant ainsi une capacité de 152 personnes. La ligne 3 est exploitée avec des T4000 d'une capacité de 258 passagers tandis

que la ligne 19 est exploitée avec des T3000 d'une capacité de 184 personnes. Les bus utilisés pour exploiter les lignes STIB et De Lijn présentent une capacité de 65 personnes.

D. Zone d'attractivité théorique en transport en commun

En raison de sa desserte actuelle en transports en commun, le plateau du Heysel bénéficie d'une bonne accessibilité par rapport à la Région bruxelloise dans son ensemble. La quasi-entièreté de la Région est couverte par l'isochrone 1h. Il ressort de ce constat qu'au sein de la Région, mais également depuis/vers les communes flamandes situées en périphérie nord de la RBC (Grimbergen, Vilvoorde), le plateau du Heysel bénéficie d'une accessibilité en transport intéressante, qui devrait par ailleurs s'améliorer encore grâce aux projets mentionnés précédemment (qui vont permettre de réduire le nombre de correspondances et d'amener des liaisons transversales).

Cependant, concernant l'accessibilité en transport en commun au-delà des limites régionales, ce qui semble être un paramètre important du fait des origines multiples du public se rendant sur le plateau du Heysel, il apparaît que quelle que soit l'origine géographique considérée, le temps de trajet est systématiquement plus long en transport en commun qu'en voiture, surtout pour les villes les plus éloignées. Il apparaît par ailleurs que, pour certaines villes (telles que Charleroi, Tournai ou Liège dans certains cas), il n'est pas possible de revenir dans la soirée après un concert (avec un départ du Palais 12 considéré à 22h30).

De plus il ressort que les transports en commun sont moins intéressants que la voiture pour rejoindre le site de Brussels Expo car généralement plus chers (dès que les visiteurs viennent à plusieurs et de plus loin que la périphérie immédiate), plus longs et dans certains cas sans possibilité de retour le jour même. Cette problématique de temps est en partie liée au fait qu'il n'y a aucune gare ferroviaire à proximité, la plus proche étant celle de Bockstael, située à 2 km au sud, impliquant des ruptures de charge multiples pour les visiteurs venant d'en dehors de la RBC⁵⁷.

⁵⁷ Source : STRATEC, 2019.

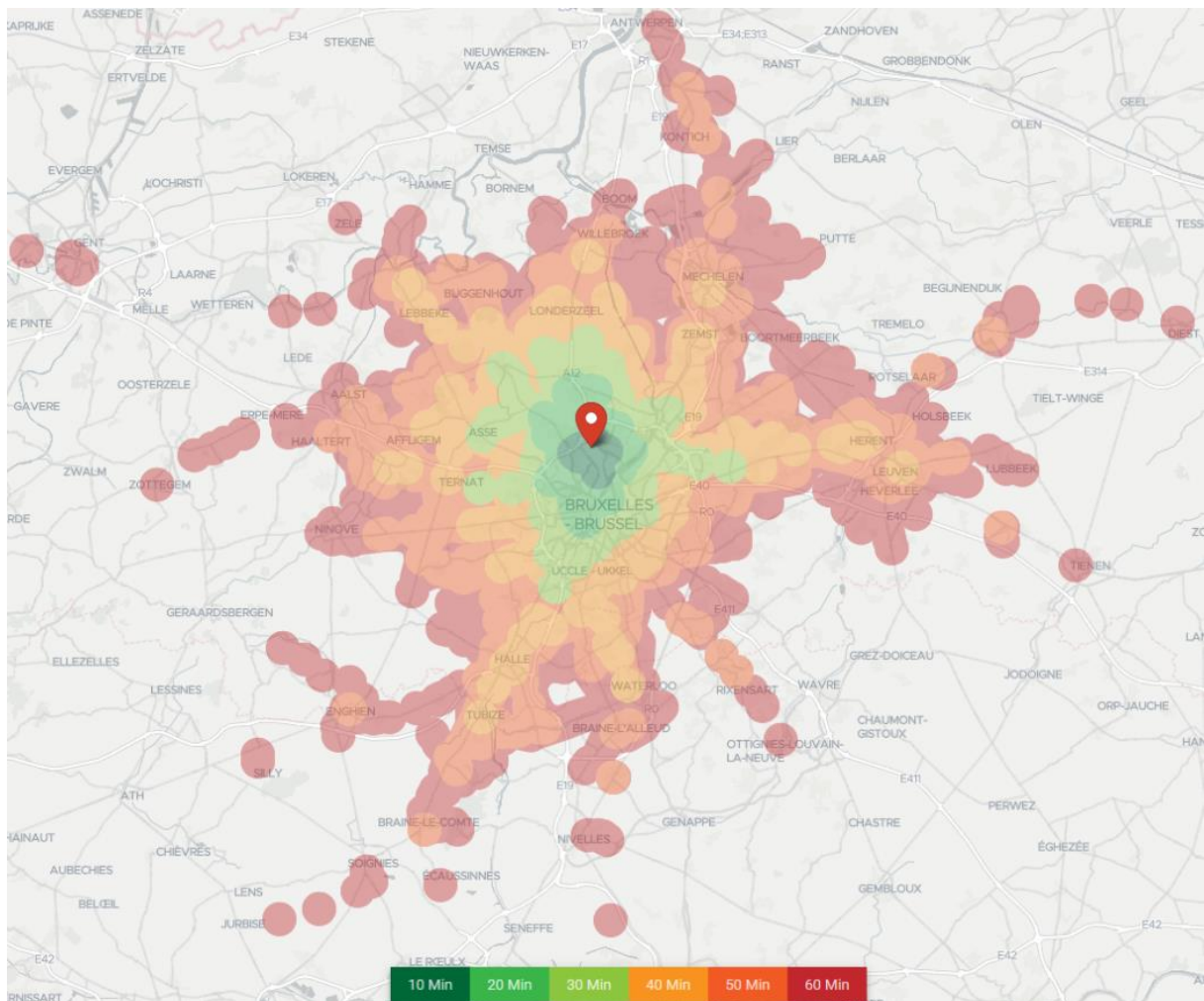


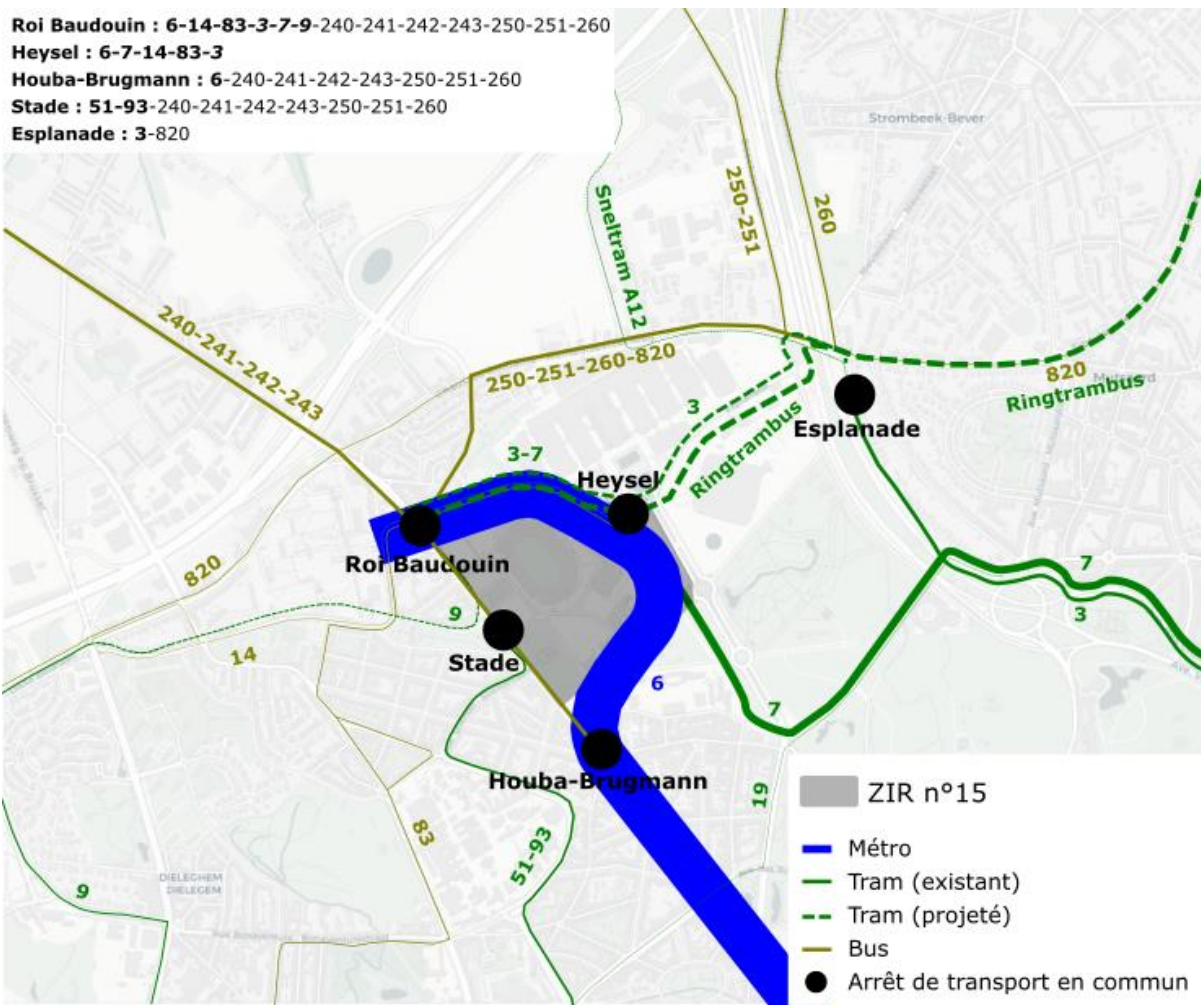
Figure 95 : Isochrones 10-60 minutes en transports en commun depuis le centre du plateau du Heysel (Targomo, 2020)

E. Conclusion

Le site s'avère déjà très bien desservi aujourd'hui par les transports publics de la STIB, avec une ligne de métro et 3 lignes de tramway, et présente encore d'importantes réserves de capacité. Cependant, il ne dispose pas d'une connexion directe avec une gare du futur réseau RER, ni de liaisons structurantes attractives en relation avec la Flandre ou les quartiers bordant le Ring au Nord.

Cependant, à terme, le plateau du Heysel se transformera en véritable nœud de transport public au-delà de la limite régionale. En effet, comme il a été souligné précédemment dans cette étude, les lignes de tram 3 et 9 de la STIB seront prolongées jusqu'à l'arrêt Heysel. De Lijn planifie de son côté plusieurs lignes de tram à haut niveau de service dans le cadre du projet Brabantnet, dont l'une relierait le Heysel à l'aéroport de Zaventem (exploité par un « tram-bus » dans un premier temps) et une autre de Willebroek à la Gare du Nord en passant par le Heysel (Sneltram A12 sur la carte).

En vue de ce développement, de l'augmentation des fréquences et de la commande continue de nouveau matériel roulant plus grand, la STIB souhaite réaliser un dépôt de métros et de trams dans le périmètre de la ZIR.



3.3.3.3. Analyse de la circulation automobile

A. Description des infrastructures routières existantes

Le projet de ZIR n°15 bénéficie, par son implantation voisine des axes autoroutiers que sont le Ring et l'A12, d'une accessibilité automobile intéressante. C'est d'ailleurs cette accessibilité qui justifie les activités aujourd'hui représentées sur le plateau du Heysel, qui accueille des événements drainant une population à l'échelle nationale (et internationale)⁵⁸.

Depuis ce réseau autoroutier, les axes principaux qui desservent le plateau du Heysel sont les suivants :

- L'avenue Houba de Strooper, à l'ouest, qui constitue une route de liaison orientée nord-sud et l'accès principal au plateau du Heysel depuis le sud (centre-ville) ;
- L'avenue de Madrid et l'avenue de Bouchout à l'est qui longent l'A12 et appartiennent au réseau de routes secondaires ;

⁵⁸ Source : STRATEC, 2019.

- Des axes est-ouest, hétérogènes en termes de fonctions dans le réseau routier, à savoir du nord au sud :
 - la chaussée Romaine comme route de liaison ;
 - l'avenue Impératrice Charlotte comme route de liaison ;
 - l'avenue de l'Atomium et l'avenue du Gros Tilleul à vocation de desserte locale ;
 - l'avenue du Parc Royal comme route secondaire.
- Le plateau du Heysel est traversé en son centre par le boulevard du Centenaire qui endosse le rôle de route de liaison.

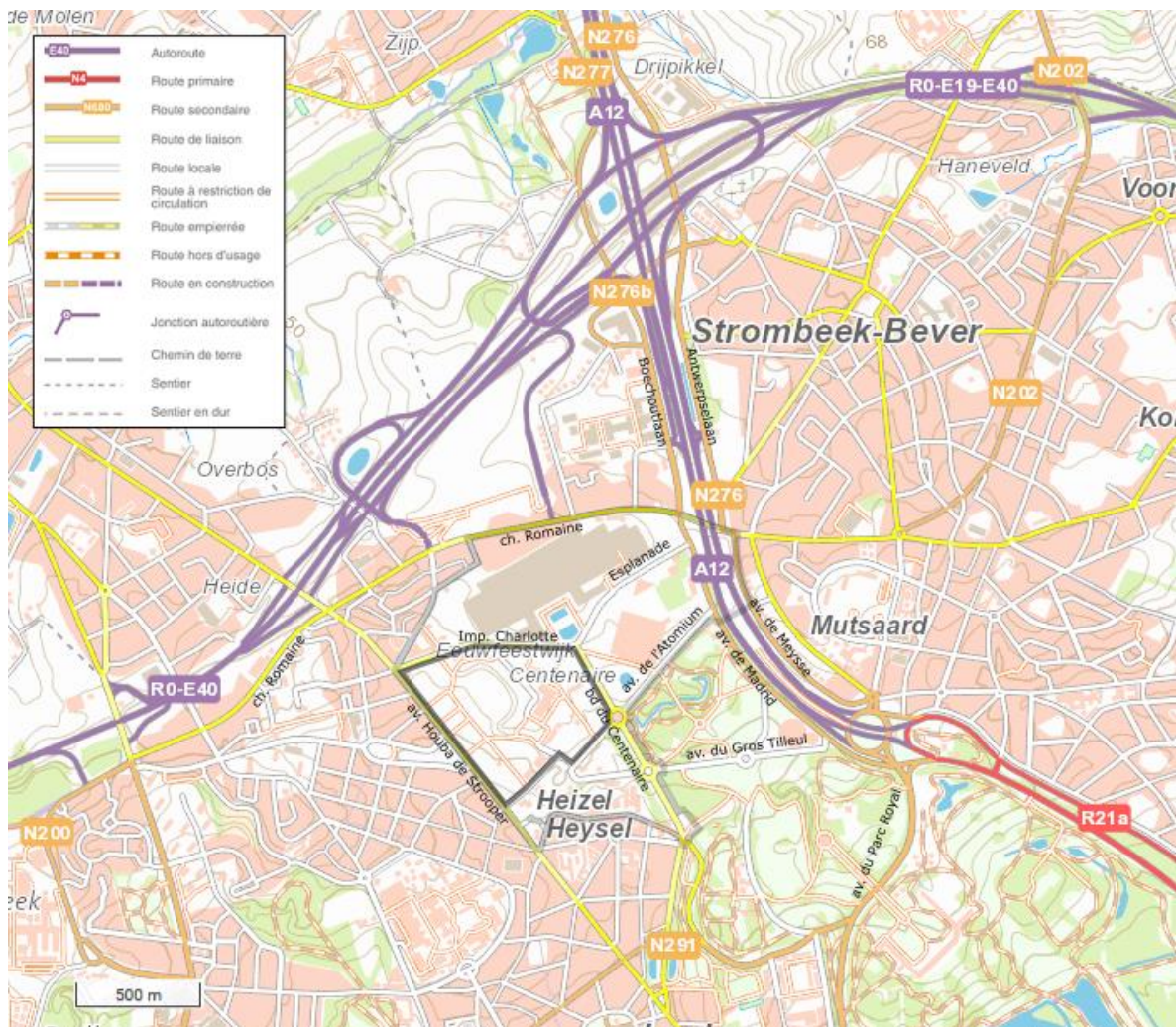


Figure 97 : Réseau routier (IGN-TopoMapView, 2020)

Il existe une multitude d'échangeurs sur le Ring, majoritairement calibrés à 2x3 voies, générant de nombreux entrecroisements de flux, dont 3 incomplets :

- Échangeur 7a 'Est' : sortie depuis l'ouest uniquement (Ring) ;
- Échangeur 7a 'Ouest' :
 - sortie uniquement depuis l'est ;
 - accès au réseau autoroutier vers toutes les directions.

- Ring / échangeur 9 :
 - sortie depuis toutes les directions ;
 - accès au réseau autoroutier uniquement en direction de l'est.

Le réseau routier desservant le projet de ZIR n°15 (dont le projet NEO I Europa) a une capacité plus limitée. Il s'agit majoritairement d'un réseau à 1 voie par sens, à l'exception de l'avenue Houba de Strooper qui comporte 3 voies (2 en direction du nord), plus une contre-allée dans le sens nord-sud dédiée au stationnement.

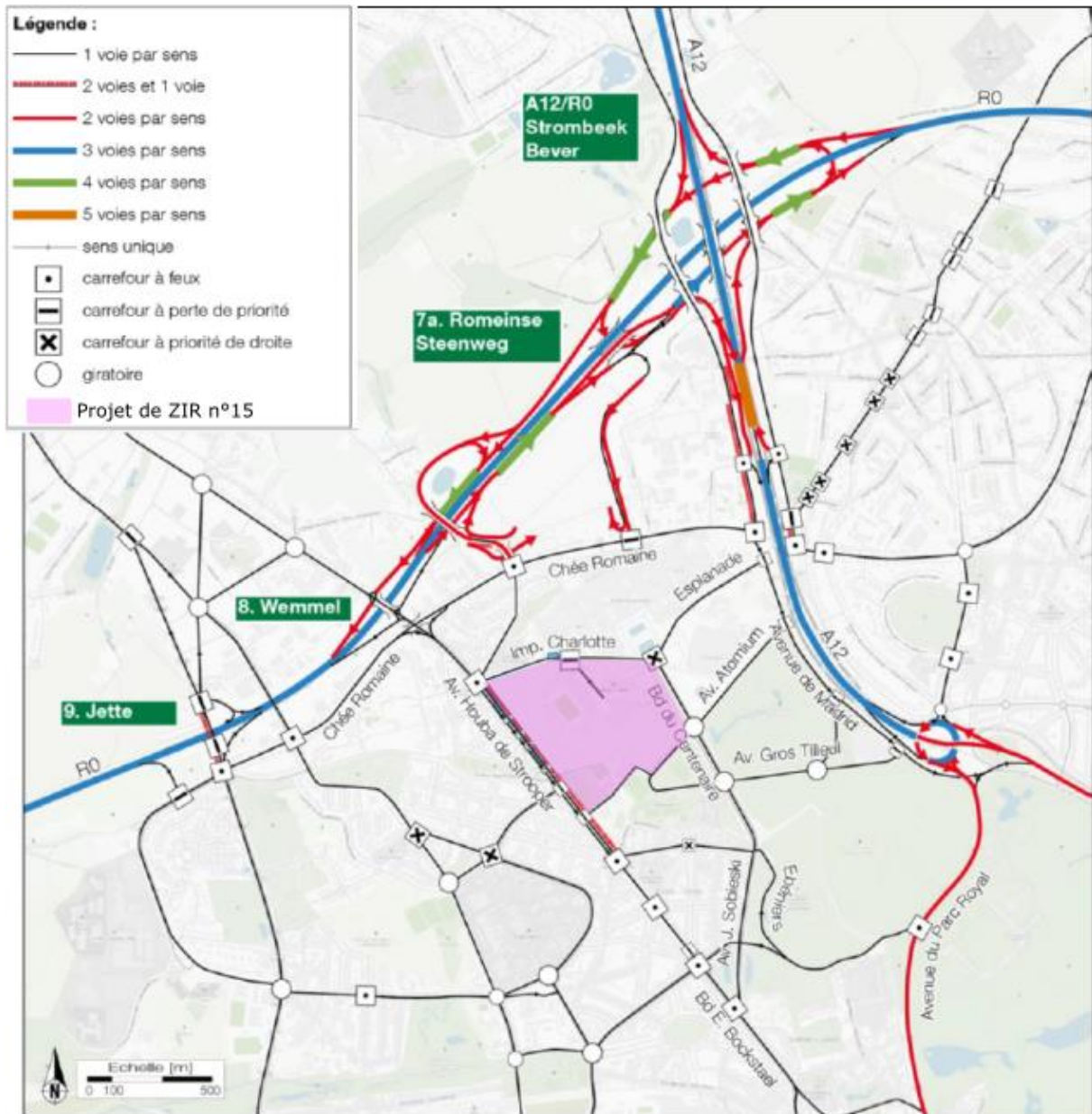


Figure 98 : Plan de circulation et calibrage automobile (ASTER & TRANSITEC, EIE Europa, 2017)

Le tableau ci-dessous synthétise les caractéristiques des principales voiries de la zone d'étude :

Voirie ou portion de voirie	Hiérarchie	Nombre de bandes	Stationnement	Vitesse autorisée	Aménagement cyclable
Ring (R0)	Autoroute	De 6 à 14 bandes sur l'échangeur	Aucun	120 km/h	Aucun
A12	Autoroute	3 bandes par sens	Aucun	120 km/h	Aucun
Accès échangeur 8	Autoroute	2 bandes par sens	Aucun	90 km/h	Aucun
Sortie Echangeur 7a	Autoroute	De 2 à 3 bandes	Aucun	90 km/h	Aucun
Chaussée Romaine	Voirie Interquartier	- 1 bande par sens - 1 bande site propre (O>E)	Longitudinal (1 coté, E>O)	50 km/h	- Piste cyclable marquée (E>O) - Site propre bus partagé (O>E)
Avenue de Madrid	Voirie Interquartier	- 1 bande par sens	Longitudinal (1 coté, N>S)	50 km/h	- Bande cyclable suggérée (N>S) - Piste cyclable séparée (S>N)
Avenue de Meysse	Voirie Interquartier	- 1 bande (sens unique N>S)	Longitudinal (1 coté, N>S)	50 km/h	- Piste cyclable marquée (N>S)
Avenue Impératrice Charlotte	Collecteur de Quartier	- 1 bande par sens	Longitudinal (2 cotés)	50 km/h	-
Avenue de Bouchot	<i>Collecteur de Quartier (Flandre)</i>	- 2 bandes N>S - 1 bande S>N	-	70 km/h	- Piste cyclable séparée bidirectionnelle
Antwerpseleen	<i>Collecteur de Quartier (Flandre)</i>	- 1 bande par sens - 1 bande centrale pour les	-	70 km/h	- Piste cyclable séparée bidirectionnelle
		mouvements de « tourne à gauche »			
Avenue des Magnolias	Collecteur de Quartier	- 1 bande par sens	Longitudinal (2 cotés)	50 km/h 30 km/h	-
Boulevard du Centenaire	Collecteur de Quartier	- 1 bande par sens - Terreplein central	Longitudinal (4 bandes)	30 km/h	Pistes cyclables marquées
Avenue de l'Atomium	Collecteur de Quartier	- 1 bande par sens	Longitudinal (2 cotés)	50 km/h	-
Avenue de Miramar	Voirie de quartier	- 1 bande par sens	-	50 km/h	-
Esplanade	Voirie de quartier	- 1 bande par sens	-	50 km/h	-
Temselaan	<i>Voirie de quartier (Flandre)</i>	- 1 bande par sens	Longitudinal (Unilatéral alterné)	50 km/h	-
Trifft	<i>Voirie de quartier (Flandre)</i>	- 1 bande par sens	Longitudinal (Unilatéral alterné)	50 km/h	-
Avenue des Athlètes	Voirie de quartier	- 1 bande par sens	Longitudinal (Unilatéral)	50 km/h	-

Figure 99 : Caractérisation des principales voiries présentes dans l'aire géographique considérée pour la circulation automobile (STRATEC, 2019)

B. Accessibilité routière

Du fait de la possibilité de monter très rapidement depuis le site sur les axes autoroutiers et de profiter de la proximité de l'une des portes d'entrée principales de la Région de Bruxelles-Capitale (A12), la zone accessible en voiture en moins de 30 minutes est très importante. Ainsi, il est possible d'accéder à Anvers, Malines, Louvain, Alost et d'arriver aux portes de Gand ou Nivelles. De même, en condition de circulation « fluide », l'ensemble de la RBC est accessible⁵⁹.

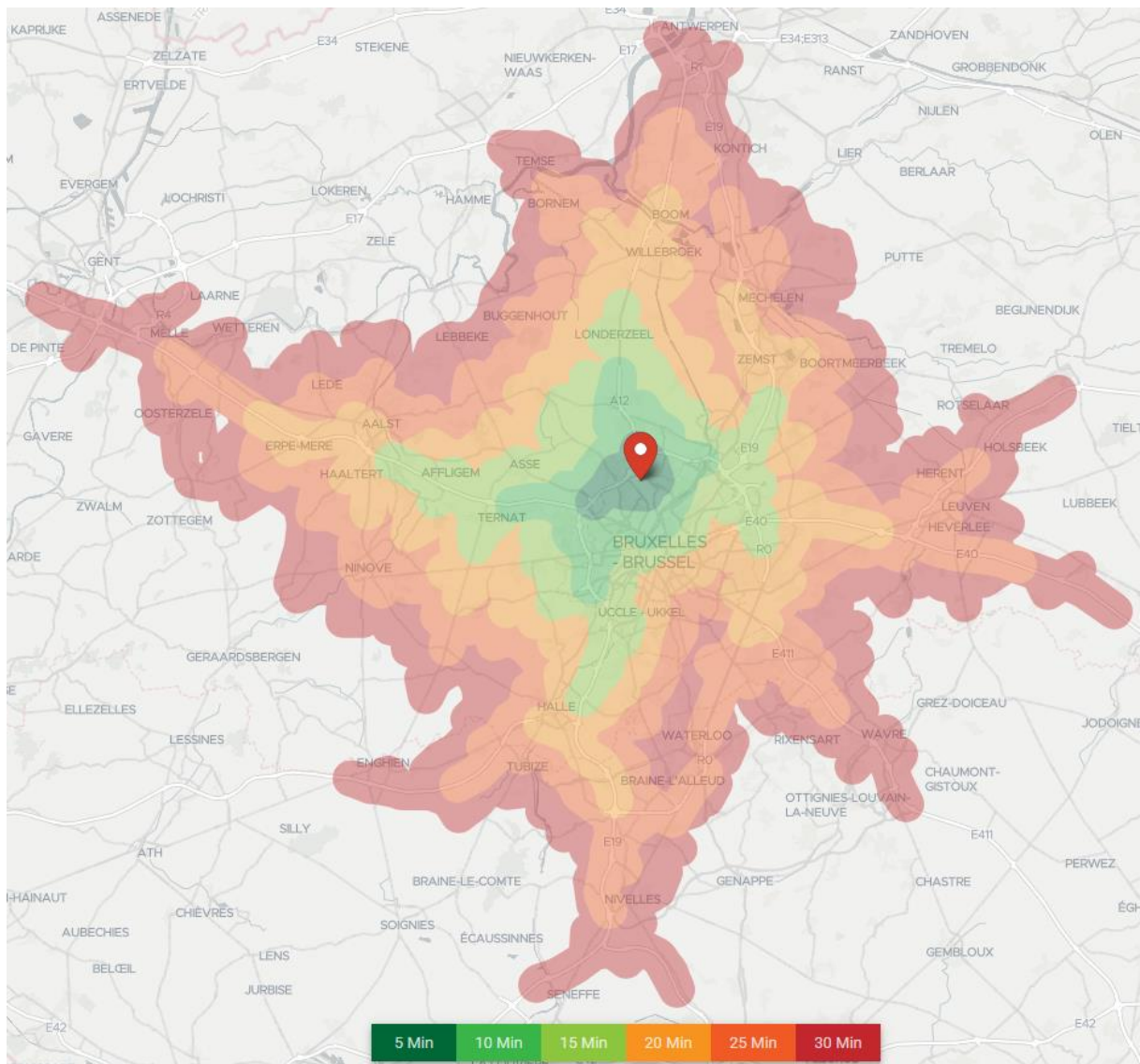


Figure 100 : Isochrones 5-30 minutes en voiture depuis le centre du plateau du Heysel en condition de circulation fluide (Targomo, 2020)

⁵⁹ Source : STRATEC, 2019.

C. Caractérisation du trafic routier dans l'aire d'étude

Dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement relative au parking TELEXPO (parking E à côté du Palais 12), les bureaux STRATEC et CSD INGENIEURS ont réalisé une simulation dynamique de trafic sur le plateau du Heysel et ses abords. Le recours à une telle simulation s'explique par les éléments suivants :

« Compte tenu du contexte en pleine évolution du plateau du Heysel, du fait du nombre important de projets en cours de mise en œuvre, d'instruction ou de réflexion, mais également de l'étendue de la zone d'étude, l'analyse des flux et des conditions de circulation repose sur un outil dynamique de simulation de trafic.

Le fait de recourir à un tel outil doit permettre de pouvoir évaluer les incidences inhérentes au projet concerné par la demande (mise en œuvre du parking TELEXPO), tout en tenant parallèlement compte des évolutions attendues décrites en partie C (notamment la transformation des espaces publics liée à la mise en œuvre du tram).

Dans le cadre de cette modélisation, le périmètre d'étude pris en considération a été établi en fonction des axes et nœuds, qui seront vraisemblablement impactés par la génération/attraction de véhicules, tant en situation existante, que suite à l'apparition de nouveaux projets ou de nouvelles infrastructures de mobilité. Au sein de cette zone, il sera ainsi possible de :

- *Simuler l'évolution spatio-temporelle des déplacements sur le réseau selon le créneau horaire considéré, en générant des situations de surcharge et de congestion qui se repositionnent progressivement sur le réseau ;*
- *Reproduire les différentes options qui s'offrent au conducteur tant en termes de choix de l'itinéraire qu'en termes de choix de l'heure de départ du trajet (dans la période considérée) afin d'éviter les périodes de plus forte congestion ;*
- *Simuler la formation, l'extension et la dissolution des files d'attente aux nœuds (giratoires, feux, jonctions autoroutières...), en reproduisant l'accumulation des véhicules ralentis ou arrêtés dans la file d'attente dans les tronçons amont des nœuds saturés et la remontée des files qui peuvent créer des situations de blocage temporaire de la circulation.*

La construction de l'outil de simulation repose sur les statistiques d'affluence de spectateurs/visiteurs selon le type d'événements mais également sur les comptages directionnels et en section disponibles. Concernant tout d'abord les comptages, représentant la situation existante, la figure ci-dessous désigne les données disponibles et leur type au sein de l'aire d'étude considérée. »

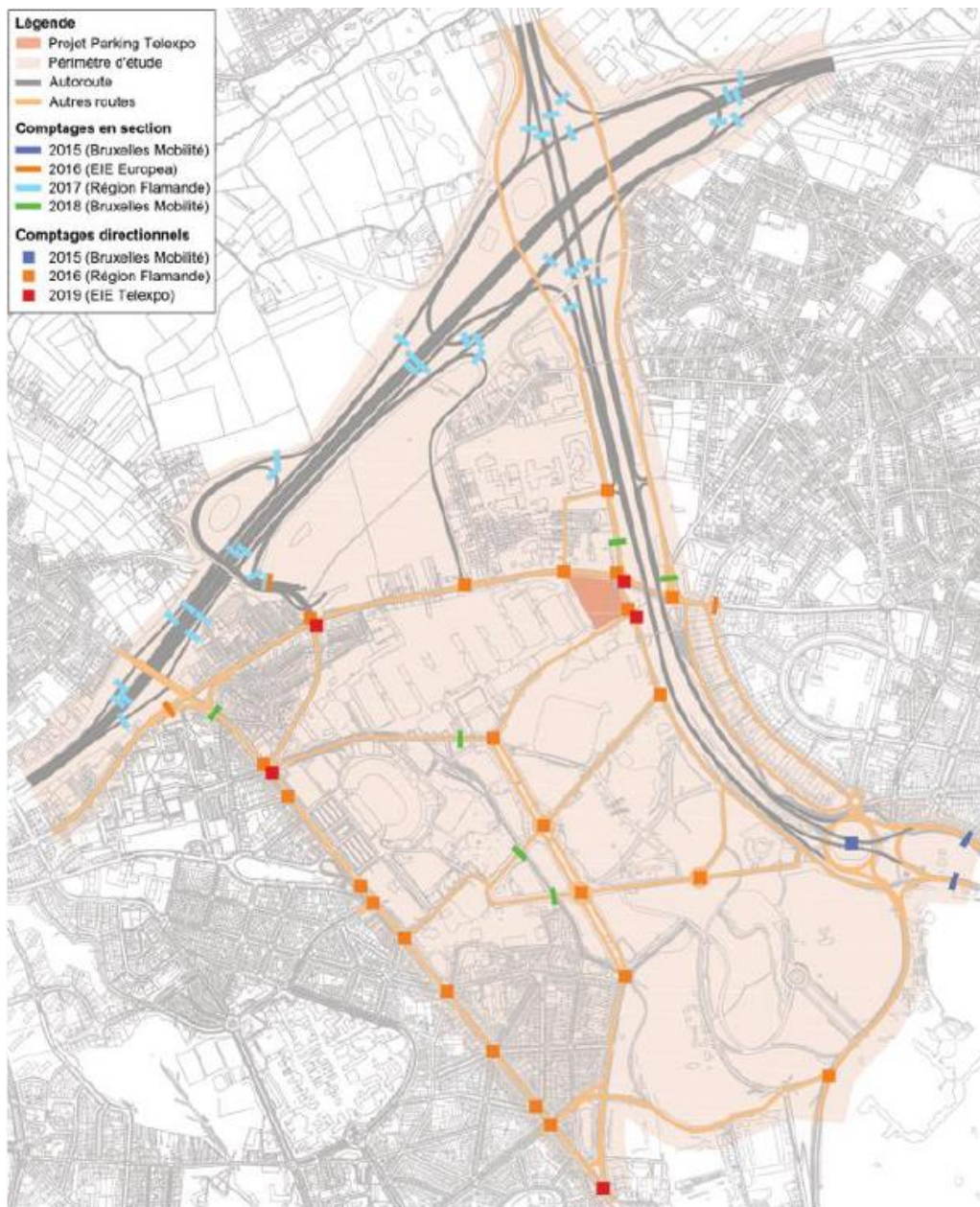


Figure 101 : Comptages de trafic utilisés dans le modèle (CSD INGENIEURS, 2019)

Les simulations de trafic qui ont été réalisées dans le cadre de l'étude font référence aux heures de pointe suivantes :

- Vendredi : 19h à 20h
- Samedi : 16h à 17h

La détermination des jours déterminants pour la réalisation des simulations de trafic dans le cadre de l'étude repose sur l'analyse du trafic de base de l'axe pénétrant le plus chargé en dehors des autoroutes : l'avenue Houba de Strooper.

Il en ressort que le **vendredi** et le **samedi** sont les jours les plus chargés :

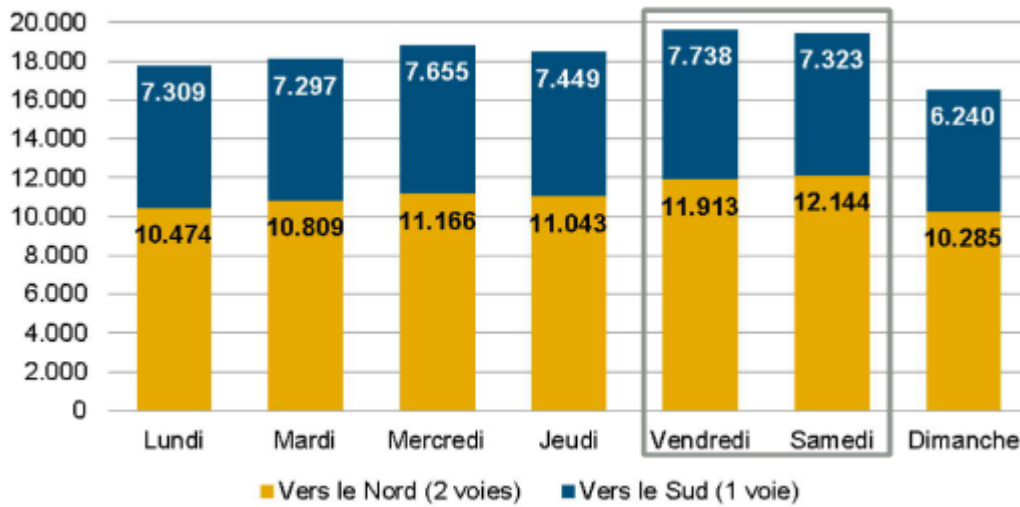
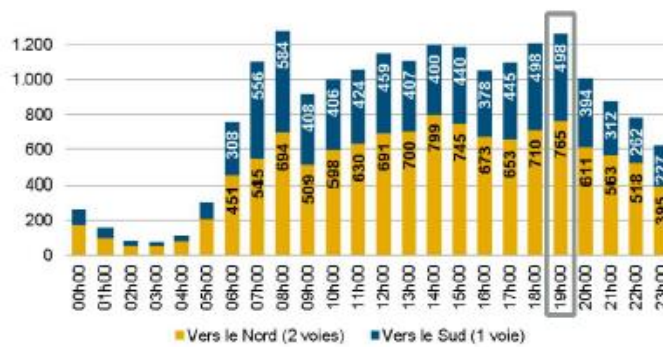


Figure 102 : Évolution hebdomadaire du trafic sur l’avenue Houba de Strooper, entre l’avenue Impératrice Charlotte et la chaussée Romaine (EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017)

Les variations journalières montrent que les volumes de trafic de base les plus élevés sont :

- Le vendredi entre 19h et 20h ;
- Le samedi entre 16h et 17h.

Évolution journalière du trafic: vendredi



Évolution journalière du trafic: samedi

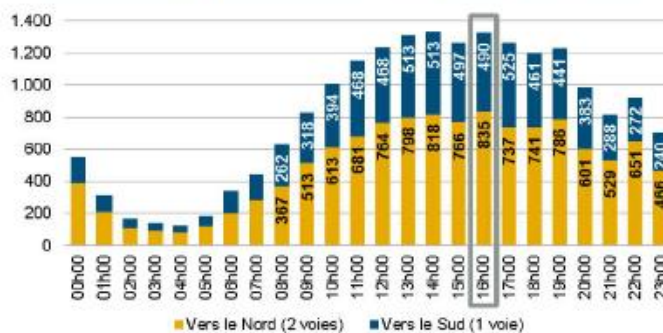


Figure 103 : Évolution journalière du trafic sur l’avenue Houba de Strooper ((EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017)

Afin d'actualiser les comptages existants et les matrices Origines-Destinations du périmètre d'étude, le bureau STRATEC a réalisé une campagne de comptage directionnelle en juin 2019 à différents carrefours de l'aire d'étude (voir Figure 104) :

« Des comptages ont été réalisés dans le cadre de cette étude d'incidences sur 5 carrefours (vendredi 07/06 et samedi 08/06/2019) afin de disposer de données pertinentes à l'échelle globale. Les périodes considérées correspondent aux deux créneaux suivants :

- **Période précédant un spectacle** (concert) au Palais 12, soit un vendredi soir de 18h à 20h. Les comptages ont été réalisés un vendredi sans évènement, de façon à disposer d'une situation neutre par rapport au site de BRUEXPO, avec l'objectif de pouvoir ensuite ajouter les flux liés aux évènements qui sont issus des données de stationnement et de fréquentation ;
- **Période durant laquelle sont généralement organisés les principaux évènements** et/ou cumuls d'évènements, à savoir le samedi après-midi (15h30-17h30). De nouveau, les flux révèlent une situation sans évènement. »

Les résultats des simulations de trafic en situation existante dans l'aire d'étude pour le vendredi soir (19h-20h) et le samedi après-midi (16h-17h) sont présentés ci-dessous.

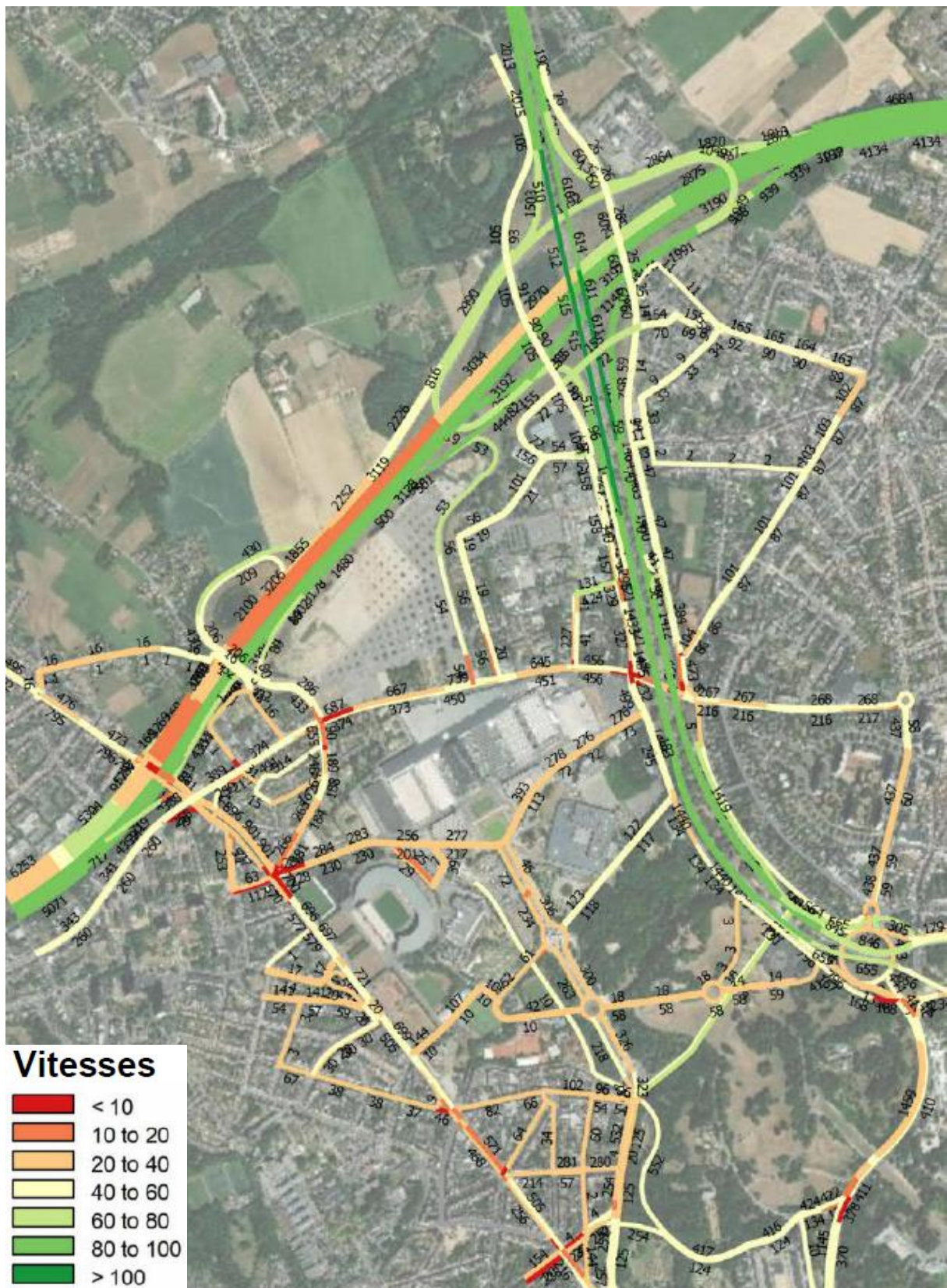


Figure 104 : Charges de trafic et vitesses un vendredi soir (19h-20h) sans événement en situation existante (CSD INGENIEURS, 2019)

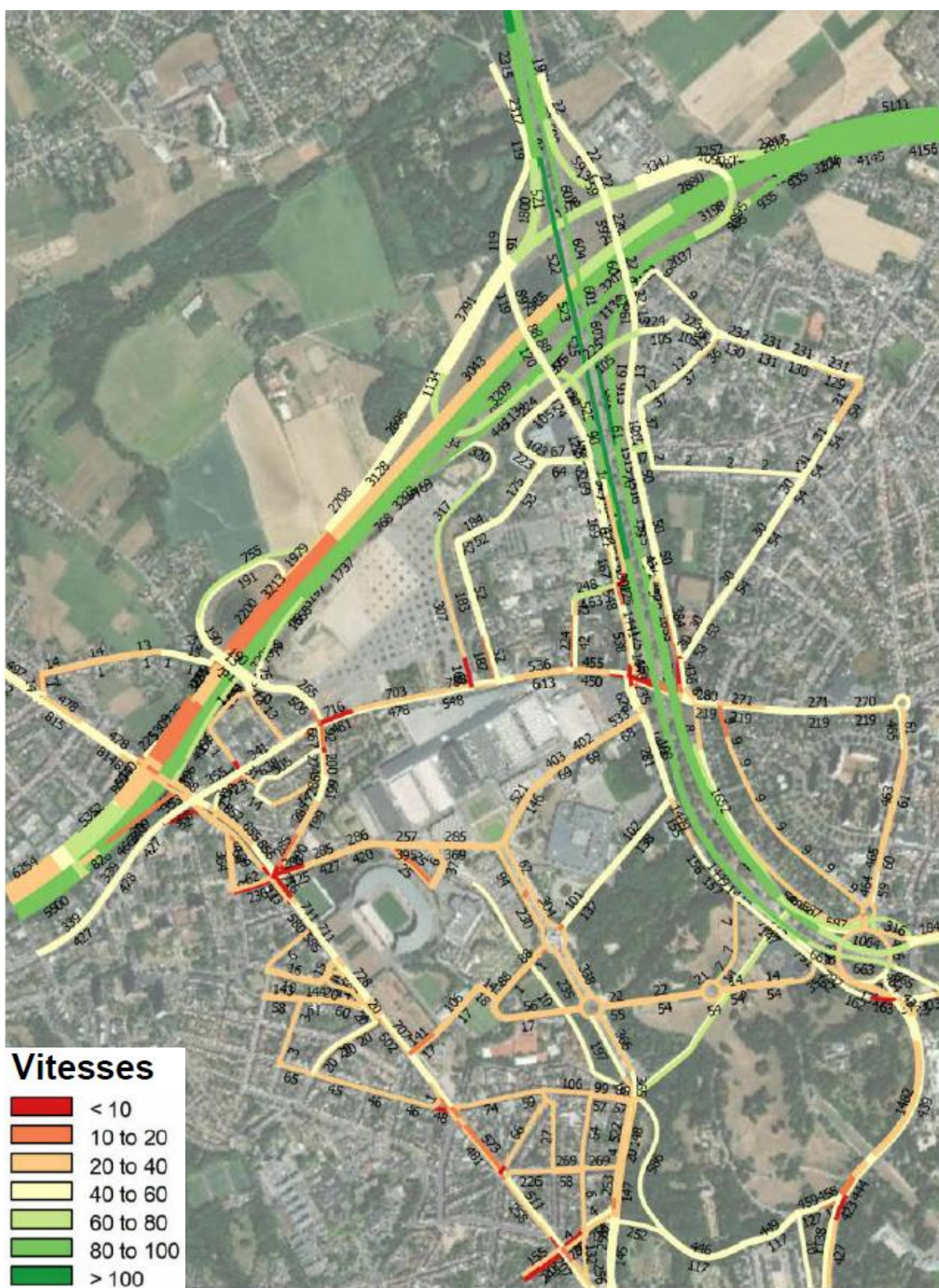


Figure 105 : Charges de trafic et vitesses un vendredi soir (19h-20h) avec événement en situation existante (CSD INGENIEURS, 2019)



Figure 106 : Charges de trafic et vitesses un samedi après-midi (16h-17h) sans évènement en situation existante (CSD INGENIEURS, 2019)



Figure 107 : Charges de trafic et vitesses un samedi après-midi (16h-17h) avec évènement en situation existante (CSD INGENIEURS, 2019)

D. Niveau de saturation du réseau

D.1. Un vendredi moyen

Les graphiques ci-après illustrent les niveaux de saturation du réseau au sein de l'aire géographique lors d'un vendredi moyen. Le trafic est chargé dès 16h avec un réseau qui atteint un pic de saturation à 18h, et un retour à une situation apaisée autour de 20h⁶⁰.

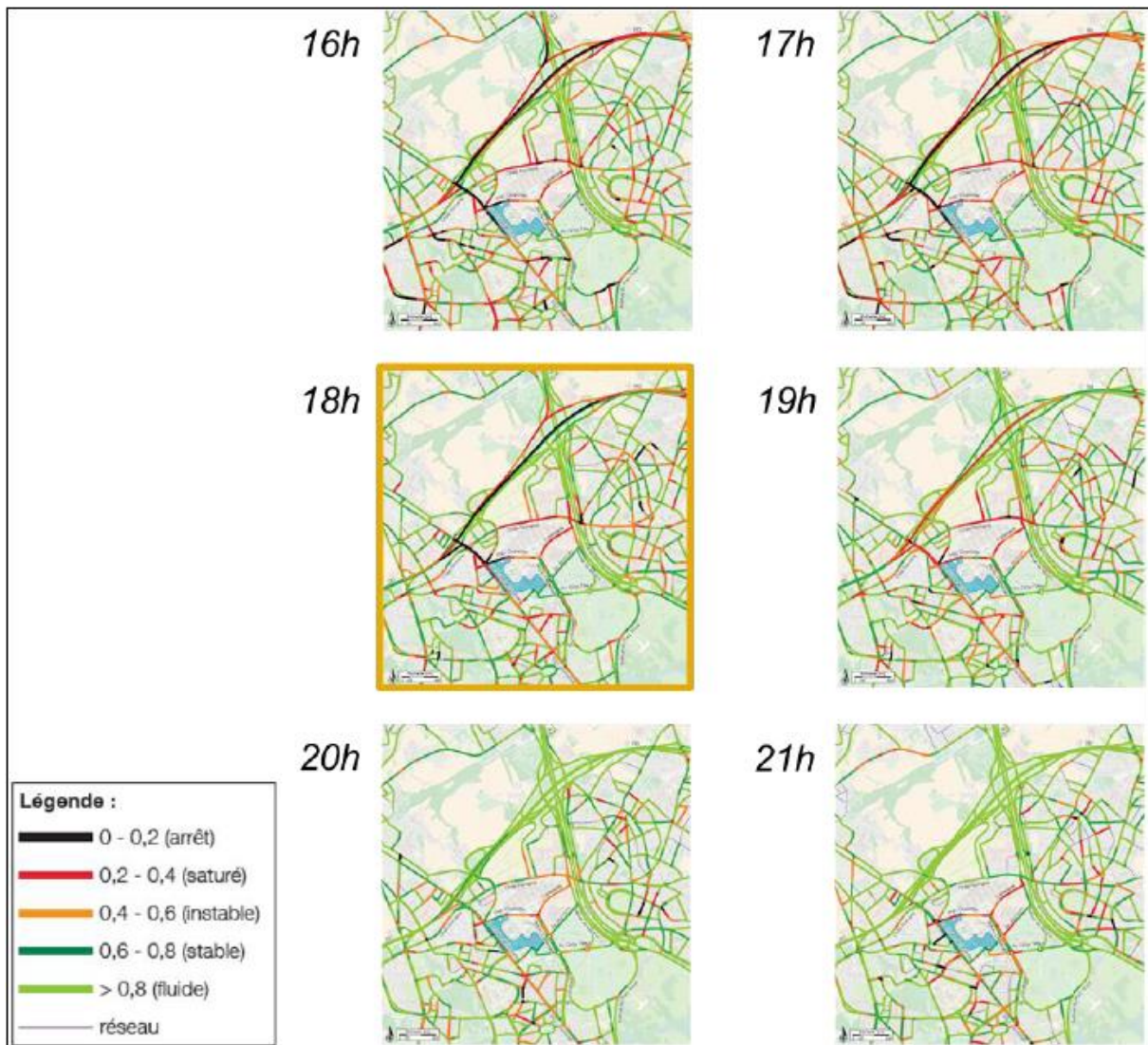


Figure 108 : Niveaux de saturation un vendredi moyen (EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017)

⁶⁰ EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017

Le pic de saturation du réseau a lieu entre 18h et 19h. Durant cette période, les principaux points noirs en matière de circulation sont les suivants :

- Ring entre l'échangeur avec l'A12 et la sortie 8 ;
- Bretelle de sortie 8 depuis l'Ouest ;
- Nord de l'avenue Houba de Strooper et carrefour avec l'avenue Impératrice Charlotte ;
- Sortie 2 de l'A12 et, dans une moindre mesure, les voies de desserte locale :
 - Esplanade ;
 - Impératrice Charlotte ;
 - Chaussée Romaine ;
 - Houba de Strooper.

Les nombreux entrecroisements et rabattements sur le Ring, notamment autour de la sortie 7a, impactent l'écoulement du trafic.

Par ailleurs, une multitude d'intersections consécutives complexifient également le fonctionnement des axes au niveau de l'avenue Houba de Strooper et au niveau de l'échangeur 2 de l'A12.

D.2. Un samedi moyen

Globalement, le trafic le samedi est plus apaisé que le vendredi (absence des flux domicile-travail), à l'exception du boulevard du Centenaire, du fait de l'attrait touristique de l'Atomium.

Le réseau au sein de l'aire géographique est donc moins saturé, mais de manière plus continue. Cela confirme les comptages de trafic relevés sur l'avenue Houba de Strooper (voir supra).

Une pointe est identifiée entre 16h et 17h, mais le niveau de sollicitation du réseau est globalement important sur la totalité de la plage enquêtée (notamment de 15h à 16h)⁶¹.

⁶¹ EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017

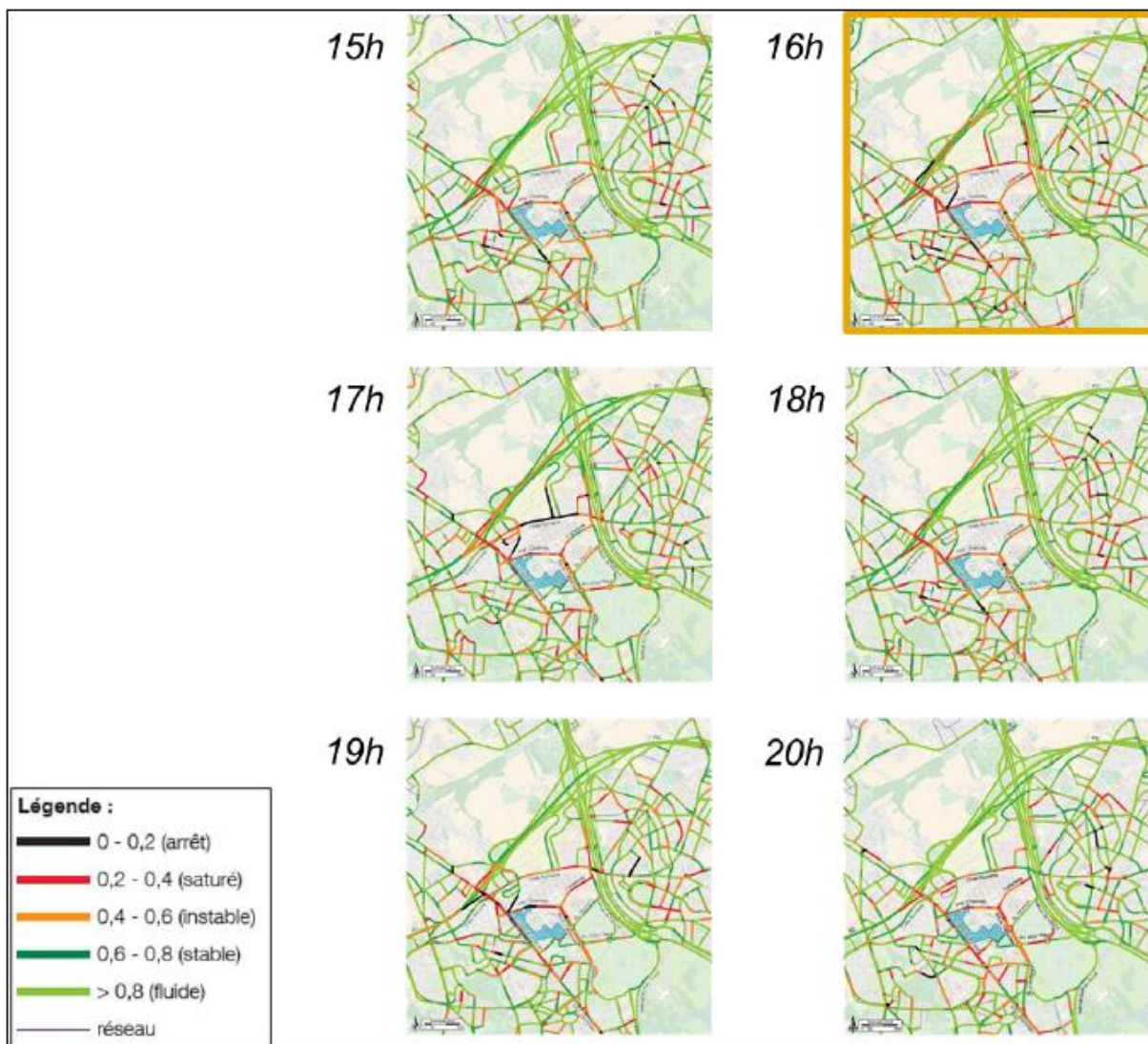


Figure 109 : Niveaux de saturation un samedi moyen (EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017)

Malgré une situation plus apaisée, peu de marges de manœuvre sont identifiables sur les accès « naturels » existants :

- l'échangeur 8 (Ring) et l'avenue Houba de Strooper le desservant sont saturés dans le sens de l'accès au plateau du Heysel ;
- les voies d'accès en provenance de l'échangeur 2 (A12) sont saturées : chaussée Romaine et Esplanade
- le boulevard du Centenaire est très sollicité, en lien avec l'attrait touristique du site.

A contrario, il existe des itinéraires qui ne sont pas encore saturés :

- l'échangeur 9 du Ring, relié au plateau du Heysel via l'avenue de l'Arbre Ballon (idem vendredi) ;
- l'extrémité de l'A12, accessible par l'avenue des Ebéniers (idem vendredi) ;
- la bretelle de sortie 7a Est, qui n'offre pas d'accès direct (itinéraire non considéré le vendredi du fait de la saturation de la chaussée Romaine).

D.3. En cas d'événements majeurs sur le plateau du Heysel

Il apparaît qu'aujourd'hui, les samedis 'forts' sont liés à l'activité du stade Roi Baudouin et du Parc des Expositions, l'activité commerciale ayant une influence plus limitée au sein de l'aire géographique considérée ici.

Globalement, on observe toujours les mêmes points de vigilance, avec cependant des taux de saturation plus importants, et des difficultés renforcées aux abords du parking C sont constatées :

- Échangeur 8 (Ring) et avenue Houba de Strooper le desservant saturés dans le sens de l'accès au site du projet ;
- Voies d'accès en provenance de l'échangeur 2 (A12) saturées : chaussée Romaine et Esplanade ;
- Difficultés supplémentaires liées à l'accès au parking C.

A contrario, on identifie aussi des itinéraires qui ne sont pas encore saturés :

- Ring et A12 fluides, le seul point difficile étant à l'approche de l'échangeur 7a par l'ouest ;
- Brette de sortie 7a Est suffisante pour absorber la file d'attente liée au parking C ;
- Avenue de l'Arbre Ballon plutôt fluide, desservant le plateau du Heysel depuis l'échangeur 9.

Notons un possible contournement de la zone par les flux en transit lors d'un événement engendrant une saturation de certaines voiries du plateau du Heysel.

Enfin, signalons que la situation peut encore être bien plus congestionnée lorsqu'un événement coïncide avec l'heure de pointe du soir d'un jour ouvrable ou lorsque l'événement nécessite la fermeture de certaines voiries locales (lors d'un match de football au stade Roi Baudouin par exemple)⁶².

E. Infrastructures de circulation et réseau poids-lourds

Le Parc des Expositions, localisé au nord-est du site, génère des flux logistiques plus ou moins importants en fonction de l'événement qui s'y déroule (semi-remorques, camions, camionnettes). Environ 100 jours par an sont dédiés au montage et démontage des différents salons. Un salon comme Batibouw génère un volume d'environ 3.500 véhicules pour son démantèlement (170 voitures, 1.300 camionnettes, 1.500 camions et 550 semi-remorques).

Afin de ne pas encombrer les abords directs des différents palais, les poids-lourds sont stockés temporairement au niveau du parking C et appelés au fur et à mesure des besoins. Ceux-ci pénètrent sur le site via l'entrée G située sur la chaussée Romaine pour ensuite pouvoir desservir directement et de manière permanente les différents palais.

La carte suivante présente les itinéraires « Poids-Lourds » au sein de la Région de Bruxelles-Capitale telle qu'établie par le Plan Régional de Mobilité « Good Move ». Dans ce plan, l'avenue Houba de Strooper est reprise dans le réseau « CONFORT » tandis que l'A12 fait partie du réseau « PLUS ». Les autres voiries présentes sur le plateau du Heysel (av. Impératrice Charlotte, Esplanade, bd du Centenaire) constituent le réseau de « QUARTIER ».

⁶² EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017



Figure 110 : Réseau poids lourds établi par le PRM « Good Move » (MobiGIS, 2020)

Concernant les transports exceptionnels, le plateau du Heysel est traversé par plusieurs itinéraires. Ces itinéraires s'effectuent au droit de l'avenue Houba de Strooper – avenue Impératrice Charlotte – avenue de Miramar – Esplanade mais également au droit de l'avenue de Madrid (réseau 90 T et 120 T) – avenue du Comte Moens de Fernig (120 T) – avenue du Gros Tilleul (120 T) – boulevard du Centenaire (120 T) – avenue Jena Sobieski (120 T).

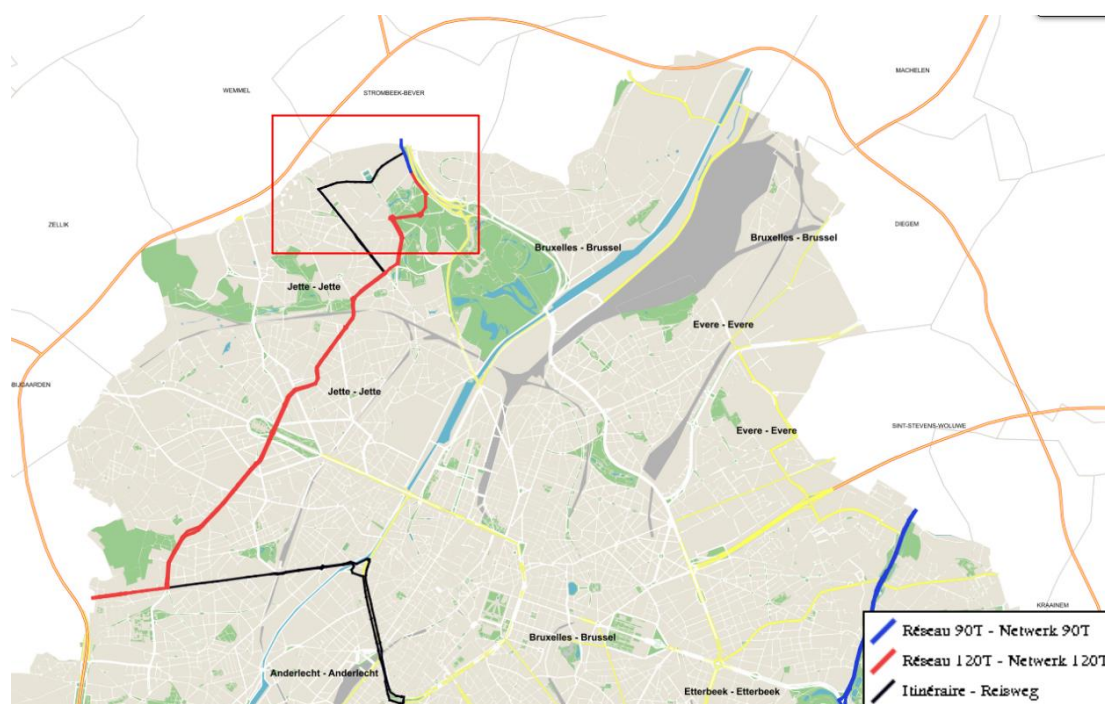


Figure 111 : Itinéraires de transports exceptionnels en Région de Bruxelles-Capitale (MobiGIS, 2020)

3.3.3.4. Analyse du stationnement

A. Stationnement hors voirie

A.1. Offre en stationnement hors voirie

Le plateau du Heysel concentre une offre de stationnement hors voirie très importante pour répondre aux besoins des évènements particuliers organisés notamment au niveau du Parc des Expositions (Brussels Expo), mais également au stade Roi Baudouin. Il s'agit exclusivement de parkings de plein air dont l'accessibilité est modulée en fonction des évènements.

Cette offre est destinée également aux attractions touristiques et de loisirs tel que Mini-Europe et le complexe cinématographique Kinopolis.

L'offre totale atteint actuellement environ 14.580 places. L'offre disponible pour le public (notamment en cas de grand évènement dans le stade Roi Baudouin ou le Parc des Expositions (PEB)) rassemble 12.136 places (parkings B, C, E, PEB, M et T), dont près de 80% au niveau du parking C situé en Région flamande. Ce parking de près de 10.000 places est directement connecté au Ring via la sortie 7a. Il offre les capacités nécessaires pour gérer les affluences importantes lors de grands événements organisés sur le plateau tels que de grands salons (Batibouw, Salon de l'Auto) ou des matchs de football de l'équipe nationale⁶³.

Le projet de ZIR comporte actuellement environ 2.500 places hors voiries réparties sur 6 parkings. Cette offre se compose de 265 places privées (parking B', Bruparck, Planetarium et Archers). Les deux parkings publics présents dans le périmètre du projet de ZIR n°15, à savoir le parking B (267 places) et le parking T (718 places), sont, quant à eux, régulièrement sollicités par les fonctions en présence que ce soient le Palais, le cinéma Kinopolis, Mini-Europe ou encore l'Atomium. En l'occurrence, il n'existe actuellement pas de réelle réserve de stationnement au droit du projet de ZIR n°15 pour de futures activités.

⁶³ EIE EUROPEA, Aster consulting, 2017

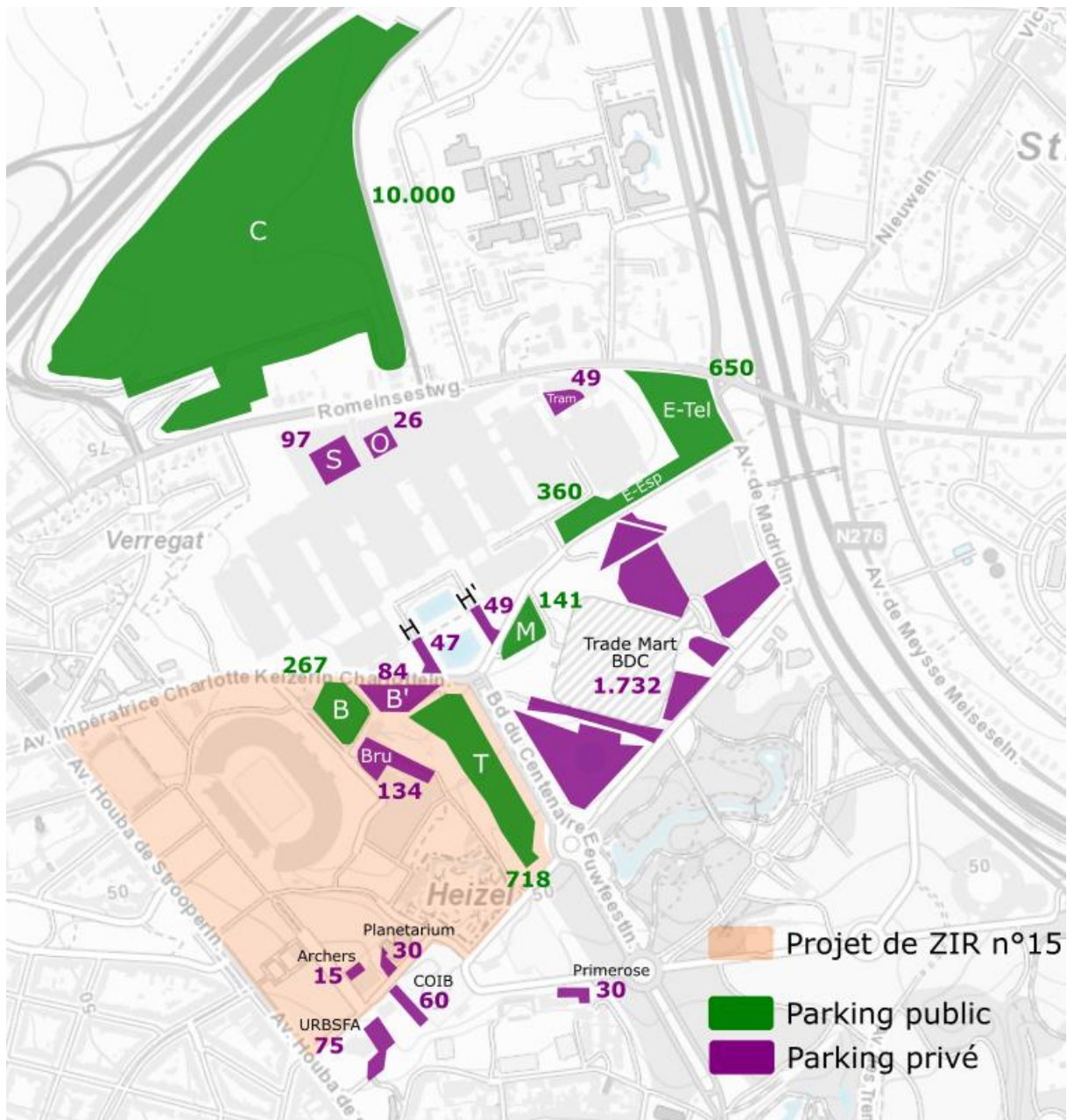


Figure 112 : Offre en stationnement hors voirie sur le plateau du Heysel⁶⁴ (ARIES, 2021)

⁶⁴ La capacité du parking C est indicative car approche en réalité les 10.000 places.

Nom parking	Destination	Activité	Capacité
B	Visiteurs	Palais, Kinopolis, Mini Europe, Atomium	267
B'	Employés	Brussels Expo	84
Bruparck	Exposants/employés	Palais, Kinopolis, Mini Europe, Atomium	134
C	Visiteurs	Palais	10.000
E-Esplanade	Visiteurs	Palais 12, etc.	360
E-Telexpo	Visiteurs	Palais	650
H	Exposants/employés	Brussels Expo : employés et visiteurs des bureaux	47
H'	Exposants/employés	Brussels Expo : employés et visiteurs des bureaux	49
M	Visiteurs	Palais, Kinopolis, Mini Europe, Atomium	141
O	Exposants/employés	Palais	26
S	Exposants/employés	Palais	97
T	Visiteurs	Palais, Kinopolis, Mini Europe, Atomium	718
Trama	Exposants/employés	Palais 10, 11, 12...	49
Total site Brussels Expo			12.622
Planetarium	Visiteurs/employés		30
Salle Archers et ASCTR	Membres/visiteurs		30
Primerose	Membres/visiteurs		30
BOIC	Visiteurs/employés		60
URBSFA	Visiteurs/employés		75
Total périmètre Parc des Sports			225
Trade Mart	Visiteurs/employés		1.732
TM 9	Emplacements accessi	Parking souterrain	154
TM 10	Emplacements accessi	Parking à l'air libre	24
TM 11	Emplacements accessi	Parking à l'air libre	41
TM 1	Emplacements accessi	Parking à l'air libre	498
TM 2	Emplacements accessi	Parking à l'air libre	358
TM 3	Emplacements accessi	Parking à l'air libre	357
TM 8	Emplacements accessi	Parking à l'air libre	98
TM 4	Emplacements destin	Parking à l'air libre	93
TM 5	Emplacements destin	Parking à l'air libre	78
TM 6	Emplacements destin	Parking à l'air libre	21
TM7	Emplacements destin	Parking à l'air libre	10

Figure 113 : Tableau synthétique de l'offre en stationnement hors voirie sur le plateau du Heysel (ARIES, 2021)

A.2. Demande en stationnement hors voirie

Le site de Brussels Expo dispose actuellement de 12.622 emplacements répartis dans 13 parkings, ce qui représente près de 85% de l'offre totale en stationnement hors voirie présente sur le plateau du Heysel. Le plus important est le parking C, d'une capacité de près de 10.000 emplacements et entièrement situé sur le territoire de Grimbergen, en Région flamande. En Région bruxelloise, l'offre de stationnement est en grande partie extérieure (95% des places) et à 80% réservée aux visiteurs (le reste étant réservé aux employés et exposants de Brussels Expo).

Les parkings accessibles aux visiteurs ne sont pas accessibles en tout temps. En effet, seuls les parkings B, T et M le sont 24h/24, gérés par des barrières automatiques et des bornes de paiement, offrant ainsi 1.126 places publiques. Ces places sont utilisées par les visiteurs du site de Brussels Expo (au tarif unique de 10€/jour) mais peuvent également être utilisées par les visiteurs du Kinopolis (qui disposent alors d'une réduction à 3€, valable avec l'achat d'un billet de cinéma) ou tout autre visiteur du plateau du Heysel.

Lors d'évènements particuliers (concert, salon, tenue d'un évènement important), les parkings E-Esplanade et E-Telexpo puis le parking C peuvent également être mis à disposition, appliquant alors les mêmes tarifs que dans les autres parkings.

Les parkings réservés aux employés/exposants sont quant à eux accessibles en tout temps, les accès n'étant possibles qu'avec des badges et autorisations spécifiques.

Le tableau ci-dessous reprend les besoins et l'offre en stationnement à l'année, permettant de faire ressortir les réserves en stationnement disponibles et, dans certains cas, le dépassement de l'offre généré par les activités de Brussels Expo⁶⁵.

⁶⁵ EIE Parking TELEXPO, STRATEC, 2019.

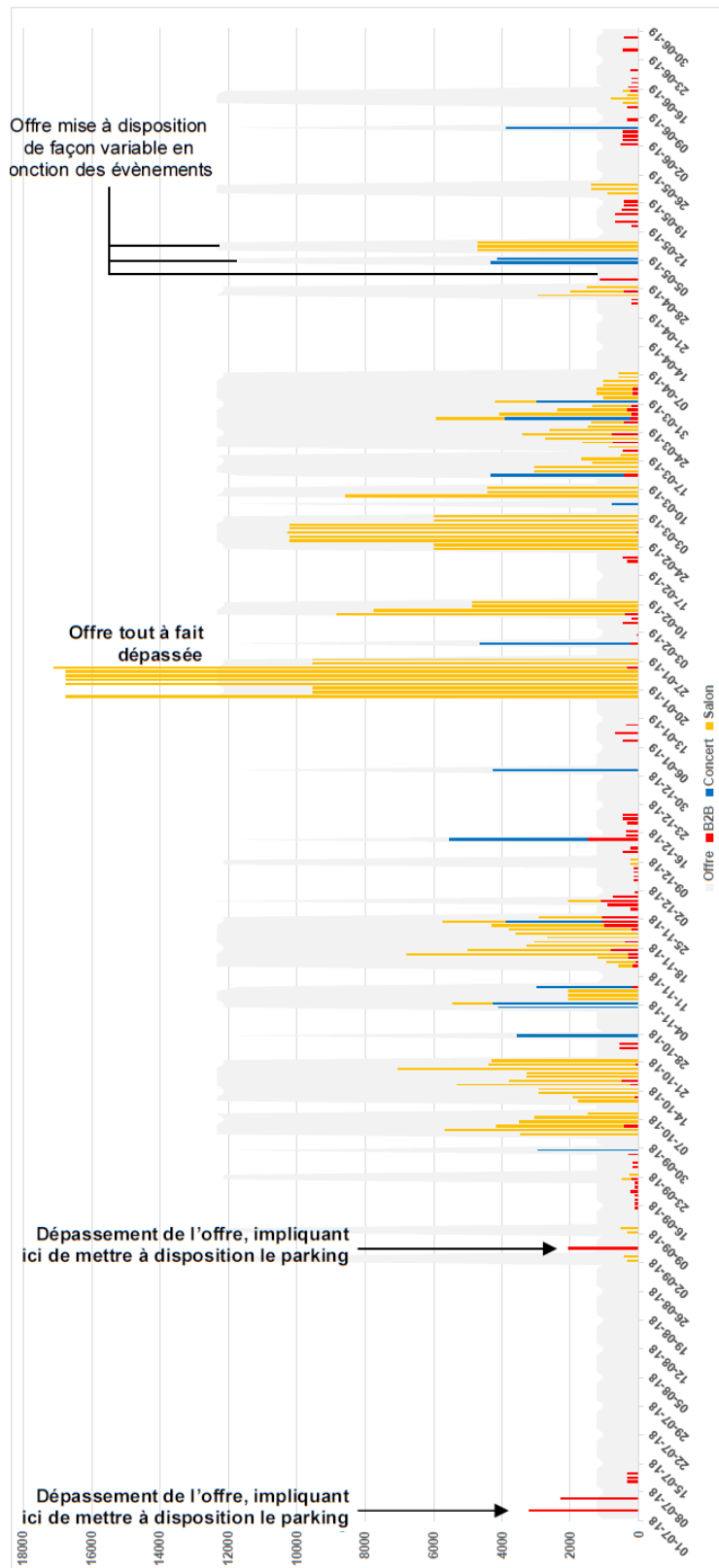


Figure 114 : Superposition de la demande en stationnement et de l'offre potentiellement disponible (source des données de fréquentation - visiteurs : BRUEXPO ; source de l'offre disponible et de la demande en stationnement : Stratec)

Le tableau précédent met en évidence que, outre le salon de l'Auto qui génère une demande en stationnement supérieure à l'offre, le site de BRUEXPO dispose actuellement d'une offre en stationnement permettant de satisfaire les besoins des différents événements/activités proposés. Cette offre est rendue disponible en fonction des événements, qui induisent des besoins très variables à l'échelle d'une année. Ainsi, sur 173 jours d'événements par an, il apparaît que :

- La demande n'excède pas l'offre proposée en RBC 103 jours/an, soit près de 60% des jours-événements
- Le parking C doit être mis à disposition 180 jours / an ;
- La demande totale dépasse l'offre de l'ensemble de BRUEXPO (dans et hors RBC) à occurrence de 6 fois / an.

Si l'offre répond globalement aux besoins, elle ne permet toutefois pas toujours de les équilibrer. Il est à noter également qu'il y a donc des événements exceptionnels extérieurs à BRUEXPO, qui occupent des zones destinées au stationnement et/ou génèrent une demande spécifique, et qu'il y a également des superpositions d'événements qui sont possibles (30 fois dans l'année)⁶⁶.

B. Stationnement en voirie

B.1. Offre en stationnement en voirie

Le plateau du Heysel présente également une offre de stationnement abondante en voirie : on relevait en 2015 environ 2.400 places, dont environ 756 places dans ou autour du projet de ZIR n°15.

⁶⁶ EIE Parking TELEXPO, STRATEC, 2019.

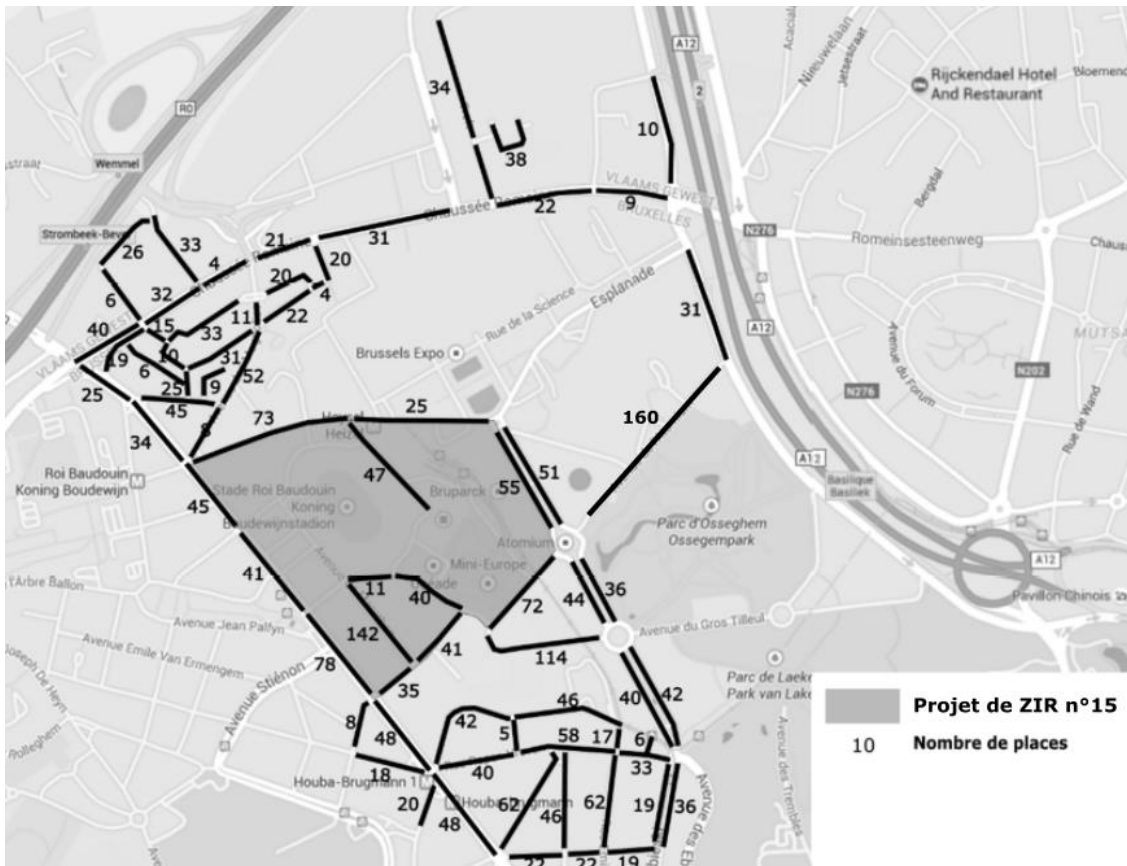


Figure 115 : Offre de stationnement en voirie (ARIES, 2021)

Les voiries présentes au sein du projet de ZIR n°15 sont localisées dans une zone de stationnement non réglementée, tandis que les voiries encerclant la ZIR (avenue Houba de Strooper, avenue Impératrice Charlotte, boulevard du Centenaire, avenue de Bouchout) sont dans une zone de stationnement payante (zone verte).

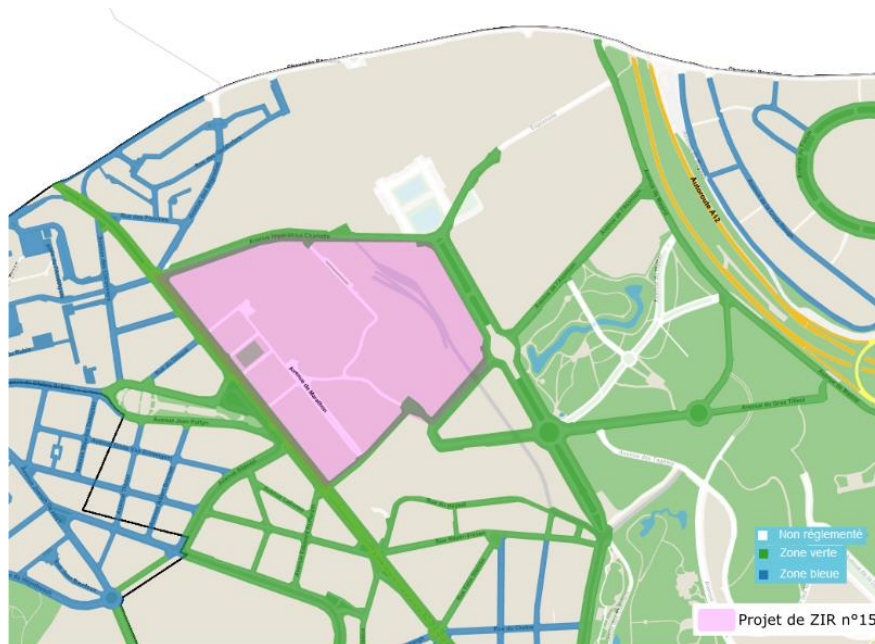


Figure 116 : Zones de stationnement en voirie (parking.brussels, 2020)

B.2. Demande en stationnement en voirie

Une évaluation du taux d'occupation des places de stationnement situées en voirie a été effectuée par le bureau ARUP.

Cette enquête de terrain a été effectuée un jour ouvrable moyen, le mardi 23 juin 2015 entre 5h et 7h du matin et entre 9h et 11h du matin, ainsi que le samedi 27 juin 2015 de 15h à 17h.

En semaine, l'offre en stationnement est particulièrement sollicitée au sein de la partie sud du plateau du Heysel, dans le quartier situé entre l'avenue Houba de Strooper (à l'ouest) et l'avenue Jean Sobieski (à l'est). Au nord-ouest du plateau, la demande en stationnement est également importante, notamment entre 5h et 7h du matin, avant les déplacements domicile-travail. Les principales réserves de capacité se retrouvent sur les grands axes aux abords du stade Roi Baudouin et de l'Atomium (avenue Houba de Strooper, avenue du Marathon, avenue du Gros Tilleul, boulevard du Centenaire etc.). L'occupation du stationnement y est en effet inférieure à 70%.

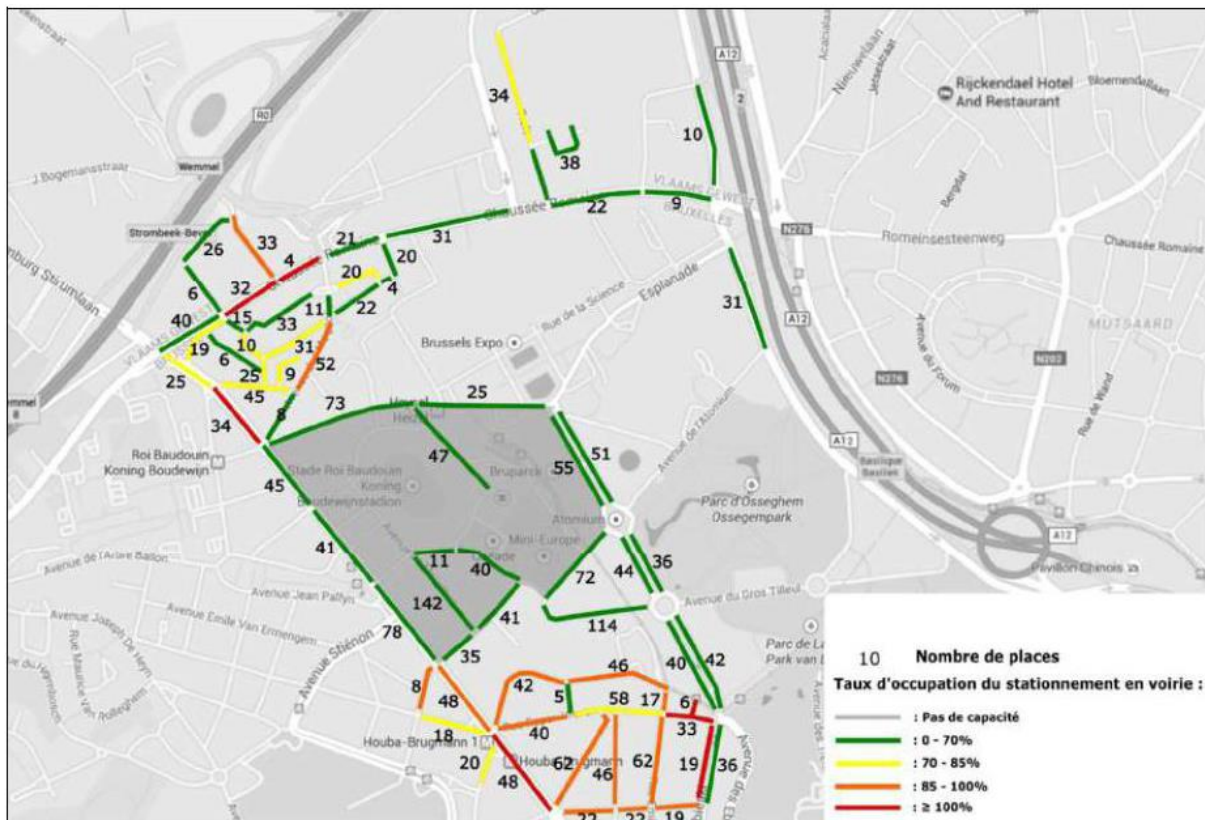


Figure 117 : Taux d'occupation du stationnement en voirie un jour ouvrable entre 5h et 7h du matin (ARIES sur base des comptages ARUP, 2021)

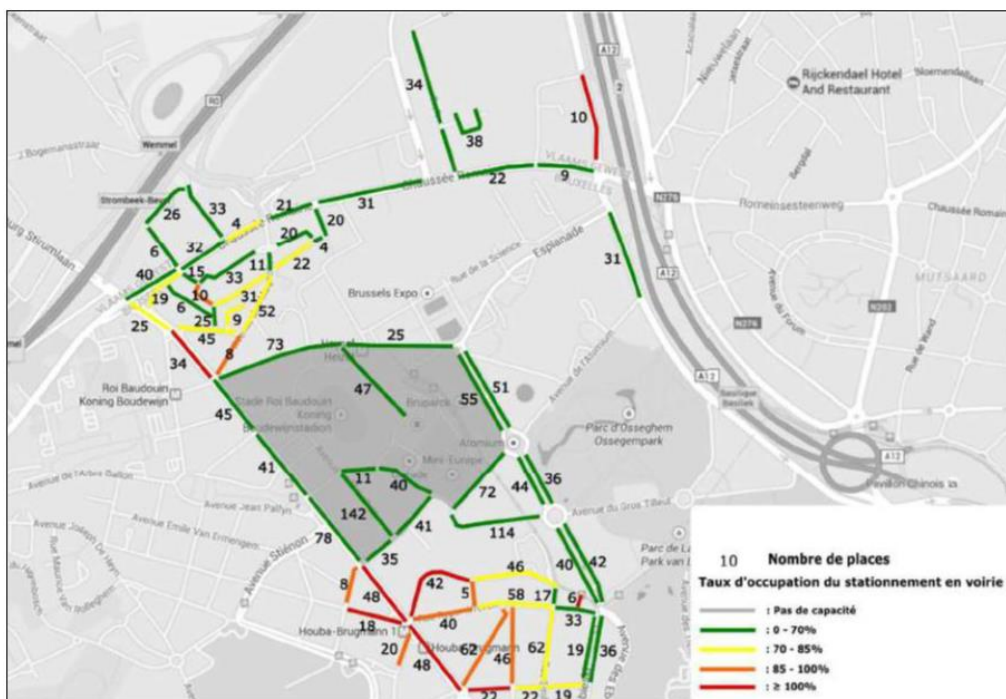


Figure 118 : Taux d'occupation du stationnement en voirie un jour ouvrable entre 9h et 11h du matin (ARIES sur base des comptages ARUP, 2021)

Le week-end (samedi), la demande en stationnement est plus élevée qu'en semaine avec une sollicitation nettement plus importante de l'avenue Houba de Strooper, du boulevard du Centenaire ainsi que des principales avenues situées au sud du stade du Heysel et de l'Atomium.

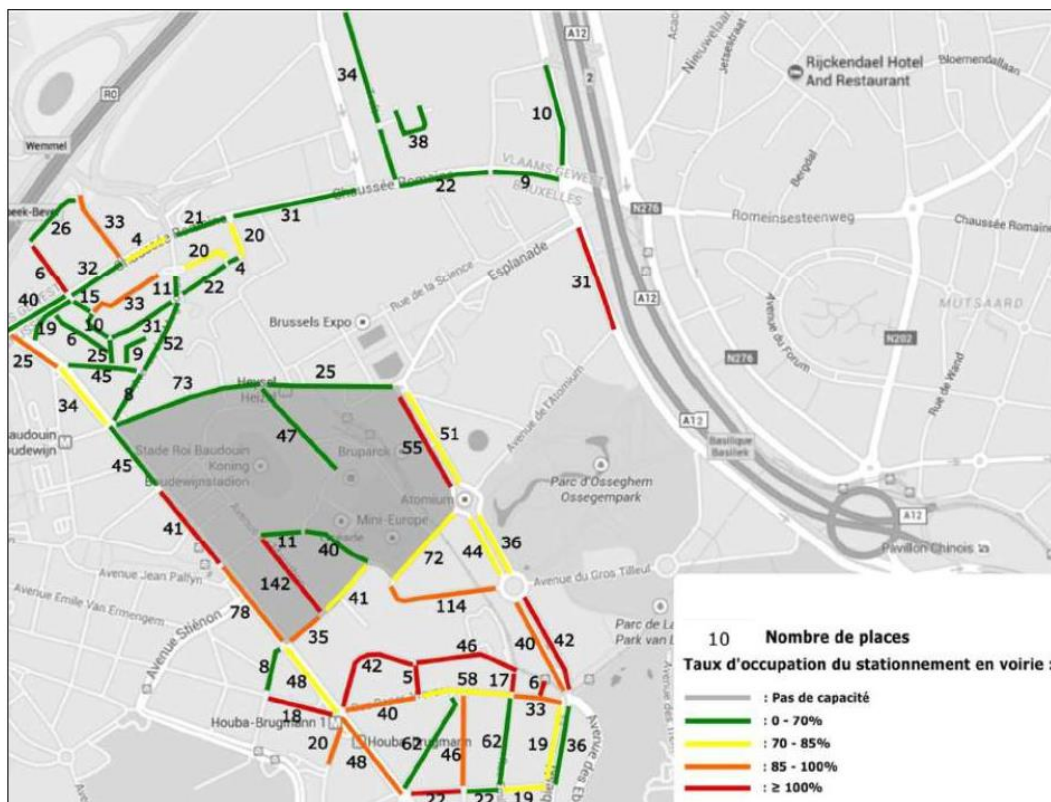
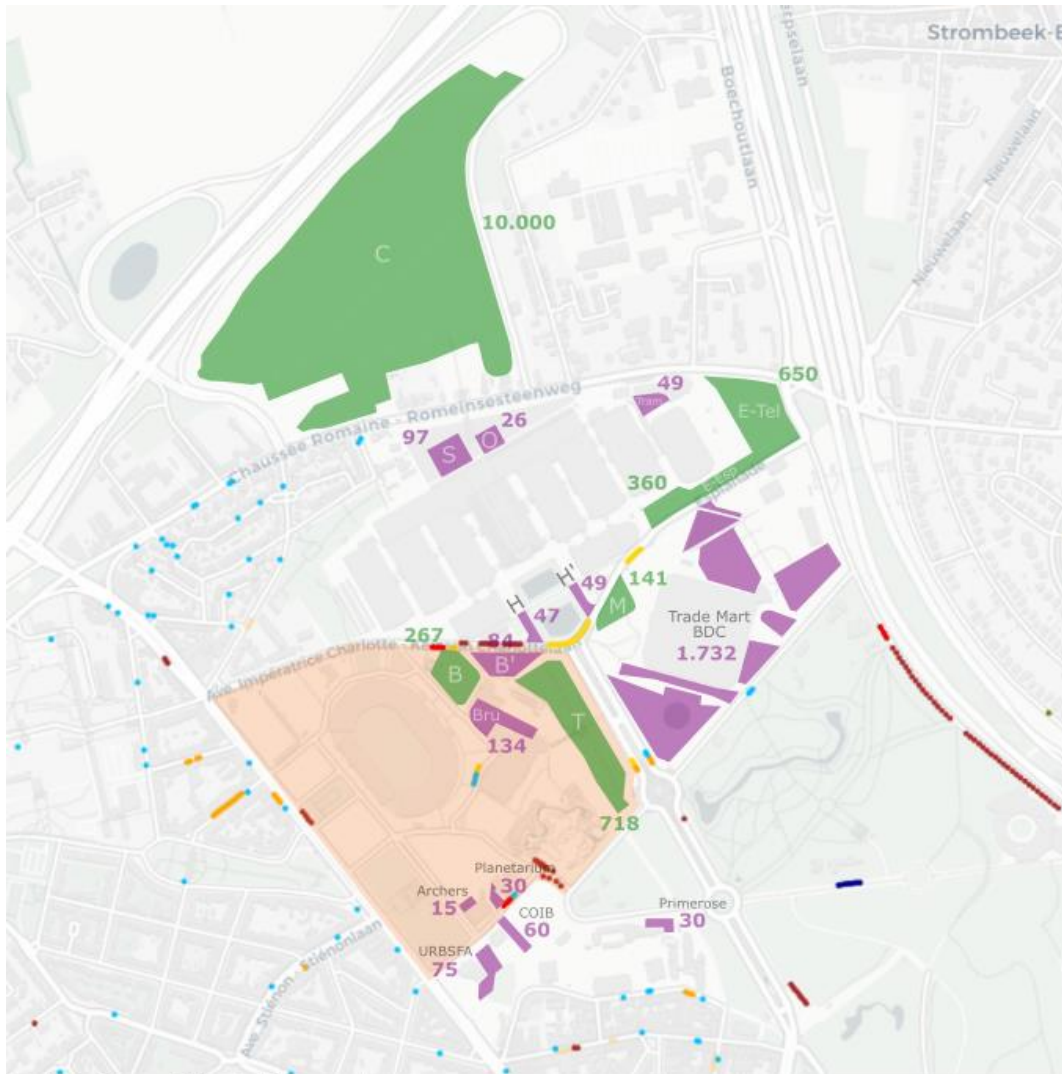


Figure 119 : Taux d'occupation du stationnement en voirie un samedi entre 15h et 17h (ARIES sur base des comptages ARUP, 2021)

B.3. Stationnement en voirie réservé

À côté des emplacements de stationnement en voirie destinés aux visiteurs, le plateau du Heysel compte également toute une série d'emplacements réservés aux autocars, taxis, personnes handicapées, livraisons et à la police. Ces emplacements réservés sont présentés sur la figure suivante, avec le stationnement hors voirie analysé précédemment. Les emplacements pour taxis et autocars sont principalement concentrés le long des deux branches du Y (avenue Impératrice Charlotte et avenue de Miramar).



Parking hors voirie - buiten openbare weg

- Parking public - Openbare parking (Expo)
- Parking privé - Private parking

Parking réservé en voirie - op openbare weg

- Autocar
- Bus
- Car-sharing
- Handicapé - Gehandicaptten
- Livraison - Levering
- Police - Politie
- Taxi

Figure 120 : Parking hors voirie et parking réservé en voirie (perspective.brussels, 2019)

3.3.3.5. Accessibilité lors d'événements importants

A. Description des différents événements

Le plateau du Heysel est caractérisé par des flux de trafic fortement dépendants des événements prévus sur le site. Certains de ces événements drainent un public important comme c'est le cas de certains salons ou de concerts se déroulant au palais des expositions (Batibouw, Salon de l'Auto) ou encore des matchs de foot à domicile de l'équipe nationale se disputant au Stade Roi Baudouin. Le tableau suivant reprend les différents types d'événements pouvant se dérouler sur le site⁶⁷.

Type	Exemples	Nombre moyen de visiteurs	Nombre de jours
Stade – Mémorial Van Damme	Mémorial Van Damme	47.500 ⁸⁴	1
Stade – Match de foot	Belgique – Pays de Galles	45.000 ⁸⁵	1
Stade – Concert	Robbie Williams	42.000 ⁸⁶	1
Palais 12 – Concert	Stromae	15.000 ⁸⁷	1
Expo – Grand Salon	Salon de l'auto	582.830 ⁸⁴	10
	Batibouw	300.000 ⁸⁴	9
Expo – Salon Moyen	Cocoon	75.000 ⁸⁴	9
	Salon des Vacances	100.576 ⁸⁴	5
Expo – Petit Salon	Salon du Meuble	19.140 ⁸⁴	4
	Eurantica Brussels	25.000 ⁸⁴	10

⁸⁴ Rapport annuel de l'observatoire du tourisme à Bruxelles (2014)

⁸⁵ Match de football Belgique-Pays de Galles du 16/11/2014 (Mobiliteitsplan, Koning Boudewijnstadion, 2014)

⁸⁶ Concert de Robbie Williams du 3/8/2013 (Rapport annuel de la ville de Bruxelles, 2013)

⁸⁷ Concert de Stromae du 16/11/2014 (Mobiliteitsplan, Koning Boudewijnstadion, 2014)

Figure 121 : Fréquentation des événements se déroulant sur le plateau du Heysel (RIE PRAS ZIR 15, 2016)

B. Mesures spécifiques en matière de mobilité lors des événements

B.1. Circulation et stationnement automobile

Seuls les événements importants entraînent des mesures impactant la circulation automobile ainsi que les transports en commun.

Les visiteurs utilisant la voiture pour se rendre à un événement se garent au parking C. Depuis ce parking, ils peuvent marcher jusqu'au stade par deux itinéraires différents : soit en empruntant l'avenue des Magnolias qui est fermée à la circulation automobile durant les événements, soit en empruntant la chaussée Romaine, l'ancienne chaussée de Meysse (voirie interne au palais des expositions), l'Esplanade et l'avenue de Miramar. La partie nord du boulevard du Centenaire est, de même que l'avenue des Magnolias, fermée à la circulation automobile.

Au cours des événements comme les grands salons, les automobilistes peuvent se garer au parking C pour rejoindre le palais des expositions via la passerelle enjambant la chaussée Romaine.

On retrouve des emplacements de parkings pour les autocars sur le parking C, au droit du parking « Heysel-Bruparck » ainsi qu'au niveau du boulevard du Centenaire. Le parking VIP est, quant à lui, situé sur la partie sud de l'avenue de Marathon⁶⁸.

⁶⁷ Source : RIE du PRAS, 2016.

⁶⁸ Source : RIE du PRAS, 2016.

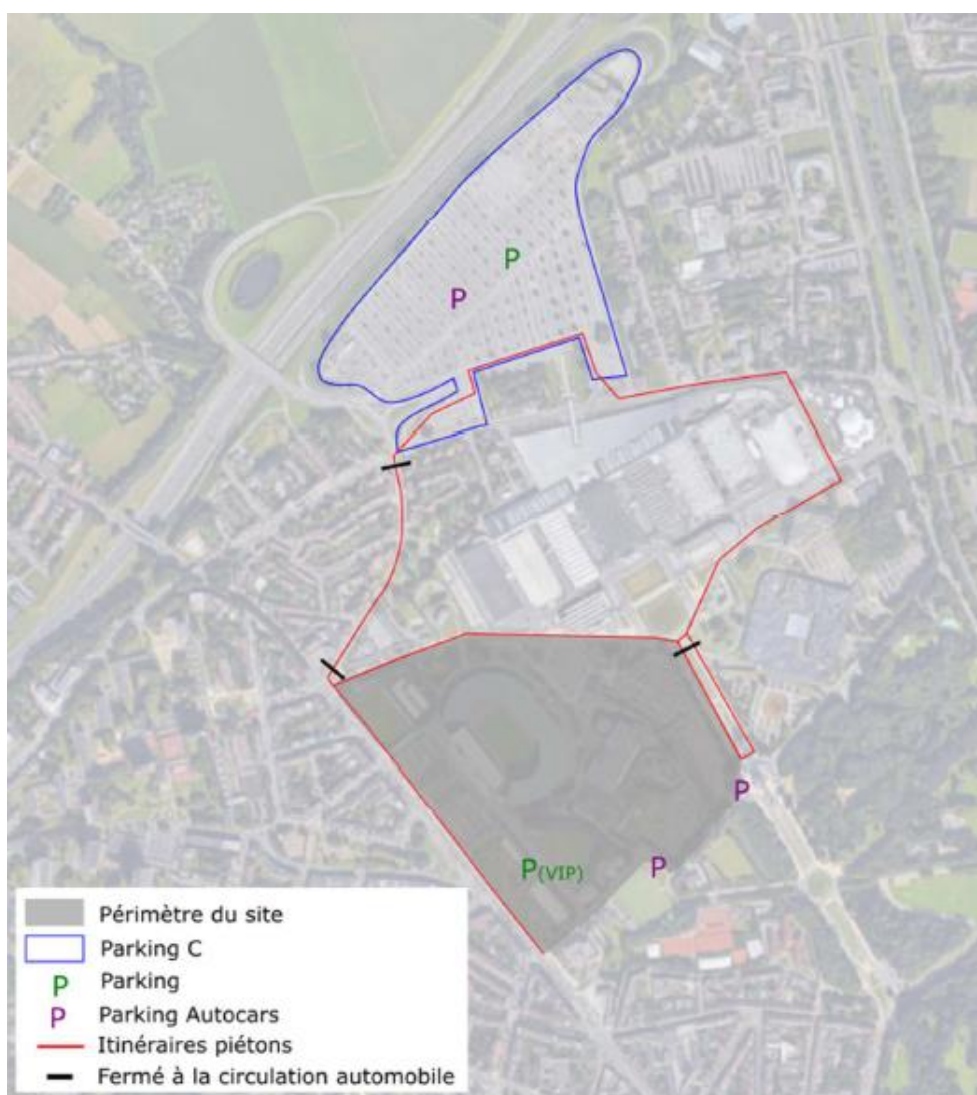


Figure 122 : Situation en termes de mobilité piétonne et automobile durant le match de football Belgique - Pays-Bas du 15 août 2012 (ARIES selon les observations de ARUP, 2021

B.2. Circulation des transports en commun

Lors d'évènements importants se déroulant sur le plateau du Heysel, principalement lors des matchs de football, l'intervalle de temps d'attente entre deux métros est diminué, ce qui permet ainsi d'augmenter la capacité jusqu'à 16.680 personnes par heure. De plus, la présence de plusieurs stations de métro assez bien réparties géographiquement autour du site (Heysel, Roi Baudouin et éventuellement Houba-Brugmann à 200 mètres au sud du site) constitue un atout important dans la gestion de ce genre d'évènements. En effet, les différents métros arrivant sur le plateau ne desservent qu'une des trois stations afin de répartir le flux des voyageurs⁶⁹.

3.3.3.6. Quantification de la demande en déplacement en situation existante

Pour des raisons méthodologiques et afin de garantir une bonne lisibilité des chiffres, la demande en déplacement par mode de transports générée par les fonctions existantes sur le plateau du Heysel et au sein du projet de ZIR n°15 sera abordée dans la partie consacrée aux incidences.

⁶⁹ Source : RIE du PRAS, 2016.

3.3.4. Impact de la pandémie Covid-19

Nous citons ici le rapport établi par perspective.brussels en collaboration avec l'Observatoire de la Santé et du Social, view.brussels, hub.brussels et le soutien d'Actiris, Iriscare, Bruxelles Economie et emploi, Bruxelles Logements, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, Francophone Bruxelles, citydev.brussels. Le rapport a été publié le 12 mai 2022.

Les principales conclusions sont présentées dans l'*executive summary* que nous citons intégralement ci-dessous pour ce qui concerne la mobilité :

Une mobilité en transition

La crise sanitaire a été un accélérateur d'une tendance à la flexibilisation des déplacements. Le télétravail a connu une forte augmentation, diminuant d'autant les besoins de déplacement domicile-travail. Les pointes classiques ont été modérées et les motifs de déplacement ont été moins liés aux activités professionnelles. Les déplacements de longue distance ont été fortement impactés et restent durablement à un niveau inférieur à la situation antérieure.

Les modes actifs ont connu une croissance marquée. Les déplacements cyclistes se sont féminisés. Les types de vélo se sont diversifiés. La mobilité partagée et la mobilité en libre-service s'est également accrue dénotant une tendance à la flexibilisation de la demande. Les transports publics restent à un niveau d'utilisation légèrement inférieur à la situation antérieure.

Globalement, l'impact de la crise sur l'utilisation d'un véhicule individuel motorisé est relatif. La navette connaît une diminution mais l'usage de la voiture semble plus important en cas de déplacements ponctuels.

La sécurité routière a connu une amélioration significative, éventuellement induite par la zone 30 généralisée.

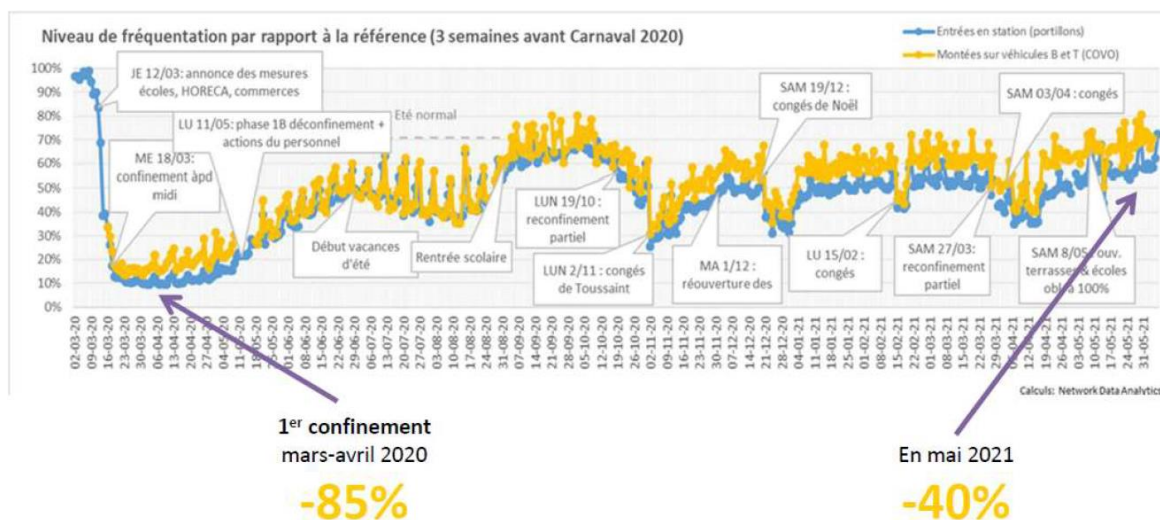
À ce jour, l'impact durable de la crise sur les habitudes de mobilité reste incertain. La navette entrante est amenée à connaître une baisse durable en moyenne mais avec des pics importants à certains moments de la journée et de la semaine. L'offre de transport en commun est amenée à devoir s'adapter à cette flexibilité accrue de la demande.

La crise sanitaire a mis également en lumière la répartition déséquilibrée de l'espace public à l'usage de la voiture. La transformation des espaces publics a été parfois temporaire, parfois structurelle. La situation actuelle pourrait être l'opportunité d'une stratégie régionale plus globale d'approche des espaces publics laissant davantage d'espaces aux autres usages et de leurs évolutions.

Nous complétons ce résumé par des éléments du rapport qui sont en lien avec le projet de plan :

L'utilisation du vélo continue à croître (+20% sur la période 2020-2021), même si cette croissance est plus faible qu'avant la crise sanitaire. La part du vélo à assistance électrique a augmenté et atteint 30% en 2021, contre 20% en 2019.

La fréquentation des transports public a été très impactée par les mesures de confinement.



Source : Bruxelles Mobilité

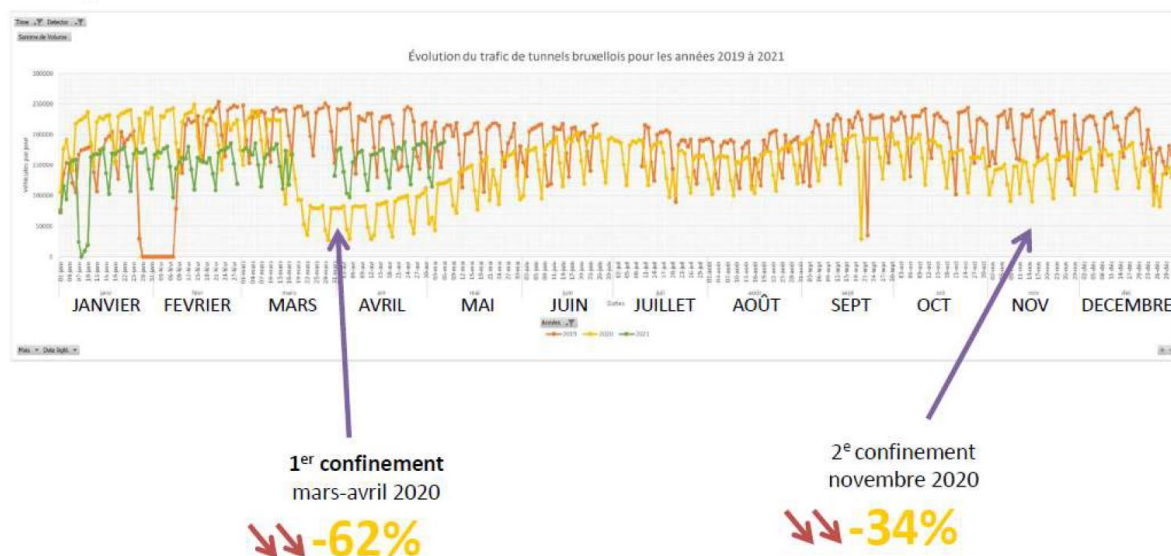
Pour 2020, une diminution globale de 42,9 % par rapport à 2019 a été enregistrée. La fréquentation remonte progressivement fin 2020 et cette tendance à la hausse se poursuit tout le long de l'année 2021. Début janvier 2021, la fréquentation est à 57 % du niveau de 2019. Elle monte en décembre 2021 à 70 %, avec des pics à 90 % certains samedis de décembre. Globalement, le bilan de 2021 (273,8 millions de voyages) montre une augmentation de voyages de 12 % par rapport à l'année 2020, ce qui correspond à 64 % de la fréquentation totale enregistrée en 2019. Cette reprise de la fréquentation se montre cependant beaucoup plus faible comparée à la circulation automobile. Néanmoins, la STIB vise un retour à la normale vers fin 2023, tout en prenant compte de l'impact du télétravail.

La micromobilité a augmenté. Le nombre de vélo et trottinettes partagés a crû significativement : x 3,4 pour le vélo partagé et x 6 pour les trottinettes lorsque l'on considère le nombre de voyages effectués.

En ce qui concerne la voiture individuelle, une baisse intense du trafic automobile a été constatée pendant les confinements.

- Lors des semaines du 1^{er} confinement au printemps 2020 : une diminution du trafic jusqu'à 62 % par rapport à la référence de l'année 2019,
- mi-juin 2020 : l'activité a graduellement repris : le trafic de 2020 n'était plus que de 10 % inférieur à celui de 2019.
- Septembre 2020 : un niveau proche de la normale est relevé mais le trafic des heures de pointes est moins dense et plus étalé dans le temps, reflétant un effet persistant du télétravail.
- À partir d'octobre 2020 : avec la 2^{ème} vague de contamination et le retour de mesures sanitaires (télétravail obligatoire, fermeture de l'horeca112, couvre-feu), le trafic diminue à nouveau pour atteindre -34 % en novembre 2020 par rapport à la référence.
- La période des fêtes 2020-2021 a marqué un retour à la quasi-normalité : fin 2020 la baisse n'est que -5 % par rapport à 2019.
- Un an plus tard, en novembre 2021 : la congestion était plus importante qu'en 2020, mais toujours avec un trafic comptabilisé en tunnels inférieur de -12 % par rapport à novembre 2019.

Comptages du trafic dans les tunnels



Le trafic est globalement en baisse, particulièrement à Bruxelles, en comparaison à 2019 d'après les informations disponibles auprès des opérateurs GPS et téléphoniques. Les données annoncent que le trafic a diminué significativement en Belgique et à Bruxelles en particulier. La distance moyenne a, elle aussi diminué. Cette baisse est probablement consécutive de la hausse du prix des carburants, le développement du télétravail et l'augmentation du prix de la vie (inflation) et la volonté de réduire les dépenses. A Bruxelles, il faut ajouter la mise en place du plan de mobilité GoodMove. Les chiffres ne sont malheureusement pas exploitables à ce stade car le traitement n'est pas suffisant pour en tirer autre chose que des tendances.

3.3.5. Conclusions – AFOM

3.3.5.1. Accessibilité piétonne

La traversée des principales voiries qui bordent le projet de ZIR n°15 est facilitée en de nombreux endroits par des passages piétons en suffisance et en bon état (Avenue Houba de Strooper, Boulevard du Centenaire, Avenue Impératrice Charlotte).

De manière générale, le plateau du Heysel n'entretient pas beaucoup d'interactions avec les quartiers environnants. À l'est, la barrière physique que représente l'A12 est quelque peu estompée du fait de la présence de la passerelle piétonne reliant l'avenue de Madrid à l'avenue de Meysse.

La perméabilité des îlots dans lesquels se trouvent les palais des expositions et les infrastructures sportives est, quant à elle, assez limitée.

3.3.5.2. Accessibilité cyclable

En dépit de l'espace public largement dimensionné du périmètre, l'infrastructure cyclable actuelle ne répond pas aux ambitions que la Région s'est fixées : l'avenue Houba de Strooper, la chaussée Romaine et le boulevard du Centenaire ont des pistes cyclables marquées ; seuls l'avenue de Madrid et un côté de l'avenue Impératrice Charlotte contiennent une piste cyclable séparée⁷⁰.

Le mode de déplacement « vélo » est modérément intéressant pour accéder à la zone aujourd'hui, du fait des contraintes de temps d'accès depuis la majeure partie de la RBC et compte tenu du relief (ascendant depuis le canal vers le plateau du Heysel). De ce fait, malgré la proximité d'un aménagement cyclable intéressant le long

⁷⁰ Source : perspective.brussels, 2019.

de l'A12 notamment et le stationnement motorisé payant, les nombreux emplacements vélos proposés sont très peu utilisés.

3.3.5.3. Accessibilité en transports en commun

Le site est très bien desservi par les transports publics de la STIB, avec une ligne de métro et 3 lignes de tramway, et présente encore d'importantes réserves de capacité.

Cependant, il ne dispose pas actuellement d'une connexion directe avec une gare du futur réseau RER, ni de liaisons structurantes attractives en relation avec la Flandre ou les quartiers bordant le Ring au Nord.

3.3.5.4. Accessibilité en voiture

Le site bénéficie, par son implantation voisine des axes autoroutiers que sont le Ring et l'A12, d'une accessibilité automobile intéressante. C'est d'ailleurs cette accessibilité qui justifie les activités aujourd'hui représentées sur le plateau du Heysel, qui accueille des événements drainant une population à l'échelle nationale (et internationale).

En semaine, le pic de saturation du réseau routier a lieu généralement entre 18h et 19h. Durant cette période, la fluidité du trafic se réduit significativement en plusieurs endroits (Ring, bretelle de sortie 8, carrefour avenue Houba de Strooper-avenue Impératrice Charlotte, sortie 2 de l'A12...).

Les nombreux entrecroisements et rabattements sur le Ring, notamment autour de la sortie 7a, impactent l'écoulement du trafic.

Par ailleurs, une multitude d'intersections consécutives complexifient également le fonctionnement des axes au niveau de l'avenue Houba de Strooper et au niveau de l'échangeur 2 de l'A12.

Globalement, le trafic est plus apaisé le samedi que le vendredi (absence des flux domicile-travail), à l'exception du boulevard du Centenaire, du fait de l'attrait touristique de l'Atomium. Malgré une situation plus apaisée, peu de marges de manœuvre sont identifiables sur les accès « naturels » existants.

Il apparaît qu'aujourd'hui, les samedis « forts » sont liés à l'activité du stade Roi Baudouin et du palais des expositions, l'activité commerciale ayant une influence plus limitée au sein de l'aire géographique considérée ici.

Il est important de signaler que la situation peut encore être bien plus congestionnée lorsqu'un événement coïncide avec l'heure de pointe du soir d'un jour ouvrable ou lorsque l'évènement nécessite la fermeture de certaines voiries locales (lors d'un match de football au stade Roi Baudouin par exemple).

3.3.5.5. Stationnement

Le plateau du Heysel concentre une offre de stationnement hors voirie très importante pour répondre aux besoins des événements particuliers organisés notamment au niveau du Parc des Expositions (Brussels Expo), mais également le stade Roi Baudouin. Il s'agit exclusivement de parkings de plein air dont l'accessibilité est modulée en fonction des événements. L'offre totale atteint actuellement plus de 15.000 places.

Le site du Brussels Expo dispose actuellement de 12.622 emplacements répartis dans 13 parkings, ce qui représente près de 85% de l'offre totale en stationnement hors voirie disponible sur le plateau du Heysel. Le plus important est le parking C, d'une capacité d'environ 10.000 emplacements.

Hormis le salon de l'Auto qui génère une demande en stationnement supérieure à l'offre, le site de BRUEXPO dispose actuellement d'une offre en stationnement permettant de satisfaire les besoins des différents événements/activités proposés. Cette offre est rendue disponible en fonction des événements, qui induisent des besoins très variables à l'échelle d'une année. Si l'offre répond globalement aux besoins, elle ne permet toutefois pas toujours de les égaliser.

Le plateau du Heysel présente également une offre de stationnement abondante en voirie avec notamment 756 places dans ou en bordure de la ZIR n°15. Les voiries présentes au sein du projet de ZIR n°15 sont localisées dans une zone de stationnement non réglementée, tandis que les voiries encerclant le projet de ZIR n°15 (avenue Houba de Strooper, avenue Impératrice Charlotte, boulevard du Centenaire, avenue de Bouchout) sont dans une zone de stationnement payante (zone verte).

Le week-end (samedi), la demande en stationnement est plus élevée qu'en semaine avec une sollicitation nettement plus importante de l'avenue Houba de Strooper, du boulevard du Centenaire ainsi que des principales avenues situées au sud du stade du Heysel et de l'Atomium.

À côté des emplacements de stationnement en voirie destinés aux visiteurs, le plateau du Heysel compte également toute une série d'emplacements réservés aux autocars, taxis, personnes handicapées, livraisons et à la police.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bonne accessibilité en TC à l'échelle régionale et capacité importante des lignes desservant le site. Capacités accrues du métro lors des grands événements ; ▪ Très bonne accessibilité théorique en voiture ; ▪ Présence de nombreux emplacements taxis et autocars ; ▪ Présence de nombreuses traversées piétonnes sur les principales voiries d'accès au plateau du Heysel ; ▪ Signalisation piétonne en lien avec les attractions touristiques ; ▪ Présence d'un ICR traversant le plateau et intégration dans le réseau RER vélo ; ▪ Présence de plusieurs poches de stationnement vélo et de 4 stations Villo ! ; ▪ Nombreuses places de stationnement automobile en voirie ; ▪ Nombreuses places de stationnement automobile hors voirie en lien avec les grandes infrastructures en présence ; ▪ Présence de nombreux emplacements taxis et autocars ; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence ponctuelle de trottoir sur certains axes (avenue de Miramar, Esplanade...) ; ▪ Faible interaction piétonne entre le plateau du Heysel et les quartiers environnants ; ▪ Présence de plusieurs grandes barrières physiques (Ring, A12...) ; ▪ Perméabilité limitée de certains ilots (Brussels Expo, infrastructures sportives...) ; ▪ Infrastructure cyclable peu développée ; ▪ Faible utilisation des emplacements vélos ; ▪ Faible connexion avec le réseau ferroviaire ; ▪ Faible attractivité de la desserte en transport en commun à l'échelle nationale ; ▪ Encombrement régulier de la circulation automobile en plusieurs endroits du réseau aux heures de pointe ainsi que lors de l'organisation de grands événements sur le plateau du Heysel ; ▪ Déficit ponctuel de l'offre en stationnement hors voirie lors du salon de l'Auto.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Axer le développement du site sur le développement attendu des infrastructures de transport alternatif à la voiture (renforcement du réseau tram, Brabantnet, développement du réseau cyclable en lien avec la Flandre...) ; ▪ Exploiter les larges espaces actuels pour y développer de nouvelles infrastructures piétonnes et cyclables ; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accroissement de la pression sur le réseau automobile ;

