

PCD Anderlecht

03/11/2013

Volume I

Plan Communal de Développement

Maître d'ouvrage

COMMUNE D'ANDERLECHT
Place du Conseil, 1
1070 BRUXELLES



Intitulé du marché

Réalisation du Plan Communal de Développement de la Commune d'Anderlecht.
Et du Rapport sur les Incidences Environnementales



En association avec :

AMENAGEMENT
sc/cv



SPATIAL PLANNING

ENVIRONNEMENT

Partner of Clerbaux-Pinon in ACPgroup

COOPARCH-R.U. srl

Boulevard Poincaré, 78 B-1060 BRUXELLES

tel : 02/534.50.35 fax : 02/534.50.95 cooparch@cooparch.be

Vu et adopté provisoirement par le conseil Communal en sa séance du :
Gezien en voorlopig aangenomen door de Gemeenteraad in zitting van : 23/01/2014

Par ordonnance :
Op last :

Le secrétaire communal :
De gemeentesecretaris :

M. VERMEULEN

Le Bourgmestre :
De Burgemeester :

E. TOMAS

Le Collège des Bourgmestre et Échevins certifie que le présent plan a été déposé à l'examen du public à la Maison Communale
Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het Gemeentehuis werd neergelegd
du/van 31/02 au/tot 28/03/2014

Par ordonnance :
Op last :

Le secrétaire communal :
De gemeentesecretaris :

M. VERMEULEN

L'Echevin du Développement de la Ville :
De Schepen van Stadsontwikkeling :

G. VAN GOIDSENHOVEN

Vu et adopté définitivement par le conseil Communal en sa séance du :
Gezien en definitief aangenomen door de Gemeenteraad in zitting van : 23/01/2014.

Par ordonnance :
Op last :

Le secrétaire communal :
De gemeentesecretaris :

M. VERMEULEN

Le Bourgmestre :
De Burgemeester :

E. TOMAS

Vu pour être annexé à l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du :
Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van :

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale

du 26/3/15

Certifié conforme

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

van 26/3/15

Voor eensluidend afschrift

Volume I : le PCD

Volume II : la situation existante du PCD et du RIE

Volume III : le RIE comprenant le cahier des charges

Volume IV : le résumé non technique

Introduction : méthodologie de travail et contenu d'unPCD.....	7
Qu'est-ce qu'un PCD ?	7
Méthodologie	7
1. Bilan (AFOM) et enjeux	9
1.1 Atouts Faiblesses Opportunités Menaces (Analyse AFOM)	10
1.1.1 Anderlecht bâti et paysager.....	10
1.1.2 Anderlecht habité et vécu.....	11
1.1.3 Anderlecht entreprenant.....	12
1.1.4 Anderlecht métropolitain et rayonnant.....	13
1.1.5 Anderlecht environnemental et durable.....	14
1.2 Enjeux.....	15
2. Une ambition commune.....	17
3. Quatre zones de projets urbains.....	19
3.1 Neerpède - Vogelzang	20
3.1.1 Définir un statut pour la zone de Neerpède - Vogelzang	22
3.1.2 Protéger les éléments clefs de la zone naturelle par une réglementation (RCUZ)24	
3.1.3 Soutenir la Maison Verte et Bleue dans l'extension de ses activités et dans son potentiel d'attractivité	24
3.1.4 Pérennisation et conservation des zones agricoles et de leurs activités	27
3.1.5 Promotion d'une accessibilité en transport en commun et par modes doux et proposition d'une mobilité spécifique à Neerpède	29
3.1.6 Entretenir et mettre en valeur le maillage vert et bleu et préserver la biodiversité au sein de Neerpède	32
3.1.7 Améliorer l'intégration paysagère de la zone de loisirs et proposer de nouveaux équipements publics	34
3.1.8 Faire connaître Neerpède et promouvoir les activités pleine nature	34
3.1.9 Gérer les zones contigües au site de Neerpède de manière cohérente.....	35
3.1.10 Proposer des parcours piétons qui mènent à la zone protégée du site de Neerpède depuis tout Anderlecht	35
3.2 Le Centre : un pôle d'envergure métropolitaine	36
3.2.1 Renforcer la vocation commerciale du Centre et le mettre en lien avec les autres pôles commerçants de la Commune.	37
3.2.2 Offrir une identité propre au Centre et le mettre en valeur grâce à des espaces publics de qualité.....	39
3.2.3 Faire du square Emile Vandervelde une articulation de qualité, entre le	

Centre, Cureghem et Canal-Sud	40
3.2.4 Permettre la modernisation du stade sous réserve de sa bonne intégration..	42
3.2.5 Créer les conditions d'accueil de logements étudiants.....	43
3.2.6 Revitaliser la vie locale et le tourisme	44
3.2.7 Mettre le Centre en relation avec le Canal	46
3.3 Régénérer Cureghem	47
3.3.1 Accompagner le projet de la Gare du Midi et faire de la rue Bara le départ d'un boulevard urbain jusqu'au Ring.....	49
3.3.2 Le square Emile Vandervelde, porte d'entrée de Cureghem.....	50
3.3.3 Accompagner le projet sur le site des abattoirs.....	51
3.3.4 Redynamiser le quartier Heyvaert.....	53
3.3.5 Cureghem, le canal et ses ponts.....	54
3.3.6 Améliorer l'espace public, requalifier les entrées de la Commune et créer une colonne vertébrale à travers Cureghem.....	55
3.3.7 Promouvoir et pérenniser les activités artisanales et artistiques	56
3.4 Canal-Sud, les ZEMU et les industries urbaines	58
3.4.1 Ouvrir Biestebroek à la mixité.....	60
3.4.2 L'adaptation des ponts	61
3.4.3 Avoir une stratégie communale et définir la vocation de la zone industrielle d'Anderlecht.....	62
3.4.4 Réaliser un véritable boulevard urbain depuis la sortie du Ring jusqu'à la gare du Midi 63	
3.4.5 Renforcer le canal comme vecteur de transport de marchandises	64
3.4.6 Mettre en place un réseau de modes doux efficaces et agréables à travers toute la zone du canal.....	66
3.4.7 Aménagement des berges à des fins d'équipements, de loisirs et de promenade.	67
3.4.8 Développer des services aux entreprises.....	69
3.4.9 Vers un cluster d'entreprises de haute qualité environnementale et une dépollution des sols.	70
3.4.10 Vers une écologie industrielle des entreprises.....	71
3.4.11 Densifier la zone industrielle et adapter la réglementation en matière d'urbanisme – Règlement Communal d'Urbanisme Zoné ou PPAS	72
4. Des mesures générales par thématique	73
4.1 Thème : Anderlecht bâti et paysager	74
4.1.1 Elaborer une Charte des espaces publics.....	75
4.1.2 Aménager de façon ambitieuse des places et espaces relais.....	76
4.1.3 Introduire l'Art dans les espaces publics comme valorisation alternative ou	

complémentaire à la trame verte	77
4.1.4 Sensibiliser à l'application du RCUZ et à la préservation des cités jardins	78
4.1.5 Requalifier les cœurs d'îlots	79
4.1.6 Requalifier les biens abandonnés ou vacants	80
4.1.7 Promouvoir des formes d'architectures contemporaines intégrées et durables 81	
4.1.8 Prendre en compte les ensembles de qualité sur le territoire communal	82
4.1.9 Adapter aux enjeux du PCD le Règlement Communal d'Urbanisme et sensibiliser à son usage	82
4.2 Thème : Anderlecht habité et vécu	84
4.2.1 Améliorer la lisibilité des pôles multimodaux et les rendre accessibles par modes doux	85
4.2.2 Plan de Déplacements Scolaires (PDS).....	88
4.2.3 Favoriser le partenariat public-privé en matière de création ou rénovation de logements	89
4.2.4 Renforcer la mobilisation des étages vides au-dessus des commerces, propices à la création de logements pour étudiants.....	89
4.2.5 Création de logements pour personnes âgées ou handicapées et incitation aux logements intergénérationnels.....	90
4.2.6 Renforcer la lutte contre les « marchands de sommeil »	91
4.2.7 Poursuivre la politique de sécurité publique et de prévention de manière intégrée.....	91
4.2.8 Poursuivre la synergie entre la Commune et le monde associatif en particulier dans le cadre des actions de cohésion sociale.....	92
4.2.9 Participer à la création d'équipements publics lors des grands projets immobiliers	93
4.2.10 Soutenir une diversification des équipements et lieux de convivialité	93
4.2.11 Rétablir une offre suffisante en établissements scolaires	94
4.2.12 Améliorer l'offre en accueil de la petite enfance.....	94
4.2.13 Promouvoir les événements qui se déroulent sur le territoire communal notamment grâce aux nouvelles technologies	95
4.3 Thème : Anderlecht entreprenant	97
4.3.1 Mettre en valeur des linéaires commerçants.....	98
4.3.2 Etendre et renforcer les mesures en faveur d'installations d'activités commerçantes et artisanales particulièrement sur les linéaires commerçants et les pôles à renforcer ou à développer	99
4.3.3 Renforcer la coordination en matière de recherche d'emploi et de formation, créer une ligne stratégique commune et développer un événement annuel en faveur du retour à l'emploi	100

4.3.4	Renforcer les synergies entre les centres de formation et soutenir les filières existantes	101
4.4	Thème : Anderlecht métropolitain et rayonnant	103
4.4.1	Mise en place d'une politique de marketing urbain	103
4.4.2	Faire sien le rayonnement futur de la Gare du Midi	104
4.4.3	Insérer Anderlecht dans le réseau RER	106
4.4.4	Affirmer la présence du campus universitaire et renforcer la vocation « Recherche et Développement » du pôle Erasme et renforcer la vocation « alimentaire » du CERIA/COOVI.....	107
4.4.5	Renforcer la politique de tourisme vert, l'accueil et l'information du public ..	108
4.4.6	Inciter et permettre la mise en place d'un transport en commun entre Prince de Liège et le boulevard Paepsem	108
4.4.7	Accompagner la mise en place de la ligne de tramway entre la gare de l'Ouest et le Westland Shopping Center	110
4.4.8	Le tram « vert » entre Montgomery et Neerpede, vecteur de la connaissance territoriale.....	111
4.5	Thème : Anderlecht environnemental et participatif	113
4.5.1	Poursuite des actions de l'Agenda 21 et mise en place d'une Commission de suivi du PCD	113
4.5.2	Améliorer la communication sur les mesures communales d'incitation aux bonnes pratiques environnementales	114
4.5.3	Poursuivre les actions du Plan Propreté et soutenir les projets de valorisation des déchets	115
4.5.4	Soutenir les initiatives citoyennes via les appels à projet communaux	116
4.5.5	Assurer des processus participatifs communaux performants	116
4.5.6	Développer et rénover le parc de bâtiments communaux dans une optique d'éco-exemplarité	116
4.5.7	Gestion différenciée des espaces publics communaux afin d'accroître la biodiversité et augmenter la valeur environnementale.....	117
4.5.8	Valoriser et renforcer le maillage vert et bleu en collaboration avec les autres acteurs publics.....	117
	Le PCDD : une planification communale pour les années à venir !.....	120

INTRODUCTION : METHODOLOGIE DE TRAVAIL ET CONTENU D'UN PCD

Qu'est-ce qu'un PCD ?

Un Plan Communal de Développement (PCD) est un outil stratégique de développement que chaque commune met en place sur son territoire. Le plan respecte les prescriptions du Plan Régional de Développement et les complète.

L'objectif est de fixer les grands choix pour le développement de la Commune et cela dans des domaines très variés tels que l'aménagement du territoire, le logement, l'économie, les équipements collectifs, l'environnement ou la mobilité. Il s'agit donc d'une approche transversale sur les frontières de ces domaines. Le PCD est un outil de politique extérieure garantissant une planification stratégique de la Commune, car il donne aux décideurs et aux gestionnaires un cadre, un argumentaire et des balises qui permettent d'améliorer le contexte territorial et le cadre de vie.

Méthodologie

Le présent rapport se présente sous forme de quatre parties : les bilans et enjeux, la définition d'une ambition commune, la mise en évidence de grands projets regroupés en 4 zones, et enfin les mesures générales concernant l'ensemble du territoire communal.

L'ensemble se décline suivant 5 thématiques :

- Anderlecht bâti et paysager ;
- Anderlecht habité et vécu ;
- Anderlecht entreprenant ;
- Anderlecht métropolitain et rayonnant ;
- Anderlecht environnemental et durable.

Le processus d'élaboration du plan est basé sur des réunions de travail, incluant des brainstormings par thématique, des réunions interservices ainsi qu'avec le Collège échevinal, des rencontres avec la population et le monde associatif. La coordination du processus est menée par le Service Développement urbain et Mobilité.

Fin 2009 et début 2010, ce Service se penchait sur la phase de Diagnostic. Grâce à la collaboration des différents services communaux, la situation existante a pu être analysée et des Enjeux ont été définis. La population, ainsi que le monde associatif, ont également été interrogés à ce titre au courant du mois de juin 2010.

La période mi-2010 à mars 2011 a été consacrée à la phase de Propositions et d'identification des Mesures, en concertation avec les mêmes participants. Cette étape a conduit à la présentation des Projets-phare du Plan Communal de Développement à la population au printemps 2011.

Outre le « Programme de politique générale » de la Commune, le PCD s'inscrit dans le cadre de documents régionaux dont le principal, le Plan Régional de Développement sera bientôt remplacé par le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), qui a été approuvé en première lecture par le Gouvernement le 26 septembre 2013. Il s'appuie aussi sur le « PRAS démographique », qui est une première révision du PRAS actuel destinée à répondre à certains défis régionaux comme

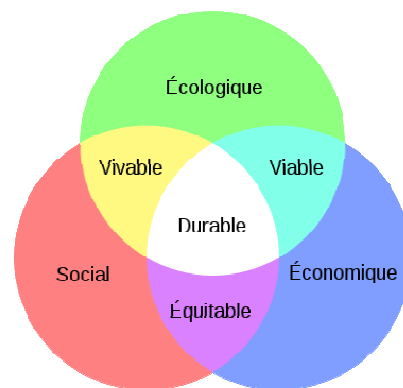
une augmentation importante de la population. Ce PRAS démographique, dont le projet est passé en enquête publique, a été approuvé définitivement le 3 mai 2013.

En matière de mobilité, outre le plan (régional) IRIS 2, il est tenu compte du projet de « Plan stratégique pour le Transport de Marchandises en RBC », approuvé en première lecture par le GRBC le 20 décembre 2012, et dans une moindre mesure du « Plan régional de Politique de Stationnement » qui entrera en vigueur le 1 janvier 2014, et dont les conséquences entraîneront une mise à jour du Plan communal de Mobilité adopté le 26 mai 2005.

Le concept de développement durable est la clef de voûte du Projet Communal de Développement. A l'instar du futur PRDD, le PCD d'Anderlecht doit répondre aux enjeux et appliquer les fondements d'un développement économiquement viable, socialement équitable et écologiquement viable. Il s'agit d'un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs (rapport Brundtland 1987 *Commission mondiale sur l'environnement et le développement*).

Ainsi, l'ensemble des actions doivent être vu par ce prisme et ne pas perdre de vue les objectifs de durabilité.

Le concept de DD est d'application pour l'ensemble des mesures du PCD.



Le présent volume constitue le PCDD proprement dit.

Le deuxième volume est constitué du rapport sur la situation existante, commun au PCDD et au Rapport des Incidences Environnementales (RIE).

Le troisième volume est constitué du Rapport sur les Incidences Environnementales complété par son cahier des charges.

Le quatrième volume est le résumé non technique du RIE.

1. BILAN (AFOM) ET ENJEUX

Sont identifiés ci-après, selon les cinq thématiques reprises ci-avant, les atouts, faiblesses, opportunités et menaces concernant la Commune. A partir de ces constats sous forme de tableaux « AFOM », on en déduira les enjeux auxquels les Anderlechtois sont confrontés, toujours en fonction des cinq thématiques retenues.

1.1 ATOUTS FAIBLESSES OPPORTUNITES MENACES (ANALYSE AFOM)

1.1.1 Anderlecht bâti et paysager

BATI ET PAYSAGER	
Atouts	Faiblesses
☐ Une structure paysagère à grande échelle qui s'appuie sur la vallée de la Pede (« grand paysage ») ☐ La présence d'une entité rurale et verte (Neerpede) unique en Région bruxelloise ☐ Un bâti de grande qualité dans les quartiers anciens et au sein des cités jardins ☐ Une hétérogénéité des formes bâties sur l'ensemble du territoire révélatrice de la capacité à innover ☐ Une histoire et un patrimoine industriel reconnu et marqueur d'une identité anderlechtoise ☐ Les valeurs paysagères de la perspective visuelle et le rapport à l'eau offert par le Canal ☐ Des réserves foncières existantes	☐ Un patrimoine architectural qui se dégrade par l'incapacité (financière) des propriétaires à l'entretenir et à le respecter (méconnaissance de la richesse des lieux) ☐ Un espace rural soumis aux pressions d'une poussée de l'urbanisation pour répondre à la pression démographique croissante. ☐ Le manque d'espaces verts et ouverts dans les quartiers centraux et denses de Cureghem. ☐ Déséquilibre entre l'est et l'ouest de la Commune dans le rapport à la Nature et la présence d'espaces aérés ☐ Le Canal, le Ring et certains nœuds urbains (Biestebroek) constituent des barrières physiques difficilement franchissables entre les quartiers
Opportunités	Menaces
☐ Intégration du « grand paysage » dans la trame urbaine afin de le faire pénétrer jusque dans les quartiers centraux et proches du Pentagone ☐ La présence et le développement du pôle rural de Neerpede ☐ La notion existante de « Park system » intégrée dans les projets d'aménagement et d'espaces publics ☐ Le besoin de cohérence et de lien entre les différents quartiers et entités territoriales qui ont chacune leurs spécificités grâce à des espaces publics de qualité et offrant une unité au territoire. ☐ Intégrer à la fois à la notion de proximité et d'accessibilité. Proximité des espaces d'agrément mais aussi dans certain cas améliorer l'accessibilité à certaines richesses urbaines.	☐ Différences dans le traitement des espaces publics des quartiers ☐ Isolement de certains quartiers (ex : Bon Air) ☐ Un sentiment d'appartenance au territoire anderlechtois peu marqué : où commence-t-il ? où finit-il ? ☐ Perte de cohérence et de lisibilité du territoire

1.1.2 Anderlecht habité et vécu

HABITE ET VECU	
Atouts	Faiblesses
☐ Une population aux profils sociologiques (origines, financière...) mixtes ☐ Richesse des vies de quartier ☐ Une mobilisation du secteur associatif forte (cohésion sociale) ☐ Une forte représentation des familles et une population jeune de manière générale ☐ Des événements culturels et festifs remarquables ☐ Des produits de logement diversifiés (maison unifamiliale, collectif, appartement...) ☐ Des prix à la location et à l'accession à un logement attractifs par rapport à la moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale ☐ Une bonne accessibilité de la majorité du territoire par tous les modes de transport (Gare du Midi, Ring, tram, bus, métro...) ☐ Présence d'équipements majeurs (Hôpitaux et soins de santé, ULB, CERIA, grandes écoles, stade, marchés d'envergure régionale, ...)	☐ Pénurie en établissements scolaires (déséquilibre entre offre et demande) et en accueils pour la petite enfance ☐ Des faits d'incivilité et d'insécurité ponctuels mais intenses. Dialogue difficile avec certains groupes sociaux ☐ Nivellement par le bas de certains quartiers ☐ Poussée de paupérisation dans toute la Commune ☐ Groupes sociaux captifs de leur quartier, sans perspective de retour à l'emploi et vivant dans des conditions de précarité élevées. ☐ Un manque quantitatif de logements ☐ Des liens nord / sud encore faibles et une nette baisse de la fréquence des transports en commun le soir ☐ La barrière mentale que constitue le Canal (au niveau d'Anderlecht et au niveau régional)
Opportunités	Menaces
☐ Une dynamique conjointe possible de renouvellement urbain et d'extension urbaine maîtrisée. ☐ Un territoire vaste et une capacité de renouvellement urbain importante dans une optique d'intégration d'équipements publics (scolaires, culturels, sportifs...) dans les formes urbaines actuelles (reconversion des entrepôts en cœur d'îlot par exemple) ☐ Mettre en avant les événements culturels, sportifs, et festifs afin d'offrir une image attractive à la Commune. ☐ Améliorer le recours aux transports en commun en leur offrant les capacités d'être plus efficaces ☐ Structuration et amélioration de l'accessibilité nord/sud du territoire ☐ Mettre en perspective le travail des acteurs et des représentants locaux qui ont une bonne connaissance de la commune et des quartiers.	☐ Augmentation des fractures sociales avec un risque d'augmentation de l'insécurité, des tensions et de l'agressivité ☐ Déséquilibre d'offre en équipements et services urbains entre les quartiers ☐ Isolement et image négative persistante auprès de l'opinion publique

1.1.3 Anderlecht entreprenant

ENTREPRENANT	
Atouts	Faiblesses
☐ Une zone industrielle idéalement positionnée géographiquement ☐ De nombreux sièges de multinationales ☐ Pôle Erasme ☐ Pôles d'enseignement supérieur ☐ Forte présence du secteur hospitalier ☐ Des linéaires commerçants connus et structurants (rue Wayez, chaussées Ninove et Mons,...) offrant des services de proximité ☐ La présence de grandes enseignes de marque et des pôles commerçants reconnus à l'échelle régionale (IKEA, Décathlon,...) ☐ Un réseau de PME thématique (textile, alimentation, concessionnaires automobile) attractive et aux capacités d'adaptation élevée face au marché ☐ Forte demande d'implantation de la part des entrepreneurs en raison du prix et de l'accessibilité ☐ La présence des grands marchés des Abattoirs et de la Gare du Midi	☐ Un taux de chômage élevé qui touche particulièrement les jeunes et les quartiers densément peuplés ☐ Des chaussées commerçantes souffrant de la pression automobile au détriment des flux piéton et de promenade. ☐ Une zone industrielle mal intégrée à l'urbain ☐ Déficit en entreprises de services ☐ Faible adéquation entre offre d'emploi et qualification ☐ Pression urbaine (occupation anarchique des intérieurs d'ilots, pollution physique et sonore...) du commerce de l'automobile dans des quartiers déjà densément peuplé et bâti
Opportunités	Menaces
☐ La création et l'implantation d'entreprises de services afin d'offrir une offre d'emplois qualifiante. ☐ Le potentiel commerçant des chaussées en facilitant la déambulation piétonne et l'accès en transport en commun ☐ La présence de pôles majeurs déjà bien connectés ☐ La culture de métier de certaines activités (industrielle, alimentation, textile, ...) ☐ Le redéveloppement du site des Abattoirs ☐ L'arrivée du RER en gare de Cureghem comme moyen d'accès depuis et vers Anderlecht	☐ Perte de dynamisme des linéaires commerçants à cause d'une baisse de qualité des commerces présents. ☐ Captivité d'une population précaire sous-qualifiée ☐ Image négative dont revêt la Commune limite ☐ l'implantation d'activités porteuses d'emploi

1.1.4 Anderlecht métropolitain et rayonnant

METROPOLITAIN ET RAYONNANT	
Atouts	Faiblesses
☐ Présence de grands pôles d'envergure régionale voire nationale tant culturels (maison Erasme), sportifs, économiques, ... ☐ Une desserte optimale offerte par tout type de transport dans certains quartiers tels que Cureghem, Centre et La Roue ☐ Base sportive multisports et pôle rural de Neerpede à haut potentiel	☐ Image souvent négative et dépréciative, (accentuée par certains médias) ☐ Neerpede peu connu, accessibilité mal définie
Opportunités	Menaces
☐ Accessibilité facilitée notamment par la voie d'eau ☐ Inscription dans la dynamique régionale métropolitaine (raccrochage au Pentagone) ☐ De nombreuses actions positives et ambitieuses entreprises par la Commune qu'il convient de mettre en avant, tant pour les anderlechtois que les bruxellois (marketing urbain) ☐ Neerpede comme entité fédératrice pour l'ensemble des anderlechtois et plus largement des bruxellois	☐ Rester à la marge des projets régionaux et des financements régionaux fédéraux ☐ Image renvoyée par la Commune continue de se dégrader

1.1.5 Anderlecht environnemental et durable

ENVIRONNEMENTAL ET DURABLE	
Atouts	Faiblesses
☐ « Commune verte » et politique d'inscription d'un « park system » depuis de nombreuses années ☐ Grand territoire disposant d'une entité rurale (Neerpede) et d'une biodiversité remarquable en région bruxelloise ☐ De nombreuses initiatives locales de la part d'associations d'habitants (cohésion sociale, protection et mise en valeur de quartiers, découverte de l'environnement...) ☐ De nombreux sites protégés et classés, dont la réserve naturelle du Vogelzang, ainsi qu'un réseau de migrations écologiques à protéger et renforcer	☐ Pollution sonore par le Ring et les voies ferrées) ☐ Pollution des eaux de la Pede par déficience voire absence de traitement des eaux usées dans les hameaux de Neerpede) ☐ Perméabilité des sols insuffisante dans les quartiers denses de Cureghem entraînant des problèmes ponctuels d'écoulement des eaux. ☐ Présence d'entreprises à risque chimique type SEVESO dans la zone industrielle et près de zones habitées ☐ Utilisation excessive de l'automobile en raison d'un réseau en transport en commun peu efficace dans les relations nord/sud
Opportunités	Menaces
☐ Mise en valeur et une utilisation optimale des parcours doux existants ☐ Protection des zones encore vierges d'urbanisation à Neerpede ☐ Neerpede doit être vu comme un système dont toutes les dimensions doivent être respectées et mises en valeur ☐ Améliorer les conditions d'habitabilité des quartiers les plus denses ☐ Prise de conscience des valeurs environnementale du territoire par la population (conscience civique)	☐ Détérioration du milieu naturel par une pression de l'urbanisation aux abords du site de Neerpede ☐ Pression toujours plus grande la présence de l'automobile au détriment de l'utilisation des transports en commun et des modes doux ☐ Pression importante sur les pénétrantes, notamment par des poids lourds

1.2 ENJEUX

THEME ANDERLECHT BATI ET PAYSAGER

- 1/ Valorisation des caractéristiques et des qualités au sein de chacune des grandes entités morphologiques, et des repères symboliques.
- 2/ Le maillage basé sur une trame paysagère verte (« park system » et « (He)arts system ») et des espaces publics homogènes, support de cet élément vert, garant d'une meilleure lisibilité territoriale et d'un lien entre les éléments hétérogènes du territoire.
- 3/ Neerpede comme entité naturelle et paysagère fondamentale du territoire : comment envisager la gestion intégrée de toutes ses composantes et notamment : valeurs historiques, paysagères, environnementales, sociales et économiques.
- 4/ La perméabilité physique entre les entités territoriales et la capacité à innover dans les façons d'habiter et les formes architecturales.
- 5/ Enjeu sur le renouvellement urbain de la partie intra Ring / voie ferrée, et enjeu sur les conditions d'habitabilité des quartiers denses à l'Est de la Commune.

THEME ANDERLECHT HABITE ET VECU

- 1/ Renforcement du centre historique de la Commune, en réseau avec d'autres pôles importants existants ou à créer.
- 2/ Traitement des quartiers selon leurs identités notamment en matière de cohésion sociale et de la sécurité.
- 3/ Au niveau du logement, ajustement de l'offre et de la demande selon les spécificités des ménages (taille, âge).
- 4/ Perméabilité entre les quartiers anderlechtois et le reste de la Région.
- 5/ Adaptation des équipements et services publics à la pression démographique actuelle et future, notamment dans l'accueil de la petite enfance, des écoles et du sport.

THEME ANDERLECHT ENTREPRENANT

- 1/ Mixité des fonctions sur certaines portions d'industrie urbaine (entre le Canal et le boulevard Industriel, au niveau des Abattoirs) et au sein du tissu mixte de manière générale.
- 2/ Dynamisme commercial et d'activités sur les linéaires commerçants dans un objectif de parcours piéton et d'accessibilité facilité par les transports en commun, et lien avec les grands commerces en présence.
- 3/ Potentiel sur le pôle Erasme CERIA/COOVI et sa vocation en matière de Recherche et Développement dans le domaine médical, de la santé, et de l'alimentaire.
- 4/ La place de l'agriculture urbaine et le potentiel en terme d'agriculture et de maraichage durable à Neerpede.
- 5/ Potentiel généré par le RER dans l'accessibilité à l'emploi sur le territoire et à l'extérieur, et enjeu urbain autour des futures stations. Cette question concerne plus particulièrement la mise à l'emploi des jeunes et leur mobilité.
- 6/ Evolution des activités économiques existantes des « Zones d'industrie urbaine » (ZIU) transformées en « Zones d'entreprises en milieu urbain » (ZEMU) par le PRAS démographique, ce qui implique une cohabitation nouvelle avec un habitat nouveau.

THEME ANDERLECHT METROPOLITAIN ET RAYONNANT

1/ Le futur RER vient compléter et renforcer un réseau de transports très développé, illustré par le canal, les voies ferrées, le métro, le Ring, il s'agit d'une caractéristique sur laquelle il faut s'appuyer pour le développement du territoire.

2/ Le marketing urbain sur les projets révélant une image positive de la Commune et mettant en valeur son caractère innovant.

3/ Neerpède tel un lieu fédérateur pour les anderlechtois et les bruxellois ; il s'agit d'un pôle rural unique à l'échelle de la Région, avec ses caractéristiques propres qui sont liées à son parc de loisirs de plein air, son empreinte rurale et son emprise territoriale qui en fait un des trois « poumons verts » de la Région accessible au public.

4/ Conforter l'attractivité d'éléments métropolitains, qu'ils soient à vocation économique, culturelle, sportif ou de formation (Gare du Midi, CERIA/COOVI, RSCA ; caves de Cureghem...).

5/ La concentration de projets autour du pont de Cureghem démontre son potentiel de rayonnement futur : projets FEDER, possibilité de gare RER « Cureghem », bassin de Biestebroek dont le réaménagement est en projet et où le PRAS démographique annonce de profondes mutations.

6/ Enjeu de la gare du Midi et des retombées positives de son développement sur l'ensemble de la commune et plus particulièrement sur le quartier qui la jouxte.

7/ Positionnement de la Commune comme commune estudiantine.

THEME ANDERLECHT ENVIRONNEMENTAL ET DURABLE

1/ Neerpède et la gestion intégrée d'un grand paysage convoité et aux valeurs patrimoniales et environnementales reconnues, à consolider avec des activités agricoles et maraîchères plus respectueuses de l'environnement, permettant des circuits courts de vente et ayant des vertus éducatives.

2/ Problématique de gestion des eaux pluviales et de surface dans les vallées, cours d'eau et quartiers denses imperméabilisés et de modalités d'assainissement des eaux usées au sein de Neerpède.

3/ La mise en œuvre de l'Agenda 21 de la Commune et son évaluation périodique.

4/ Renforcer et communiquer sur les démarches innovantes en matière de développement durable qu'elles soient d'initiative communale ou portées par d'autres acteurs.

5/ Limitation des pollutions sonores et gestion des industries les plus polluantes.

6/ Amélioration de la mobilité via les transports en commun et les modes doux et en particulier le vélo. Penser la mobilité dans une logique d'accessibilité au territoire, de maillage vert (« park system ») et d'équité territoriale, mais aussi dans une diminution du trafic automobile et donc une diminution des pollutions.

2. UNE AMBITION COMMUNE

Le Plan Communal de Développement Durable doit s'attacher à énoncer une vision, une philosophie dans laquelle Anderlecht doit se placer dans les années à venir pour orienter les différentes actions à mettre en place.

Le caractère peu lisible et très routier du territoire, les différences sociales fortes entre les quartiers, les pressions urbaines liées à la poussée démographique, les difficultés à faire face à la mise à niveau du taux d'équipements publics, l'emploi et l'activité économique à plusieurs vitesses, les pollutions...sont autant d'éléments auxquels la Commune doit faire face. Pour autant, le PCDD n'est pas en mesure de tout régler d'un coup mais doit donner un fil conducteur et un certain nombre d'ambitions à suivre.

Anderlecht a l'ambition d'être :

- une **Commune qui s'affirme** par :
 - o des sites à penser comme de véritables projets urbains intégrant toutes les composantes du développement durable (PPAS Biestebroek, Neerpede, le Canal, le Centre...) ;
 - o la promotion de nouvelles formes urbaines et architecturales en réponse aux nouvelles façons d'habiter la ville ;
 - o la richesse de son maillage associatif et de ses activités socioculturelles ;
 - o la communication sur les images positives renvoyées par la Commune ;
 - o une attractivité urbaine et économique de premier plan.
- un **territoire agréable à vivre** par :
 - o l'offre d'un cadre de vie de qualité pour tous les quartiers, en particulier par le verdoisement et la protection des intérieurs d'îlots ;
 - o la priorité donnée à la mobilité active et aux transports en commun ;
 - o ses politiques sociales, l'amélioration de la cohésion sociale et des relations inter-quartiers et des relations interculturelles.

Pour cela, 5 objectifs généraux viennent sous-tendre cette ambition communale : améliorer la lisibilité territoriale et structurer l'espace ; anticiper sur les zones les plus stratégiques ; valoriser et rénover le patrimoine tout en permettant le renouvellement urbain ambitieux ; renforcer la vocation des pôles d'activités majeurs et en augmenter l'attractivité ; créer les conditions du « mieux vivre ensemble » grâce à des services de proximité (offre en équipements, actions en faveur de la cohésion sociale, ...) et mettre en pratique la notion de durabilité (emploi, logement, ...).

Le PCDD a vocation à être stratégique et opérationnel. C'est pourquoi, le choix s'est porté sur la définition d'actions sur quatre zones clés du territoire communal (Neerpede – Vogelzang, le Centre, Canal-Sud et Cureghem) puis d'énoncer une série de mesures d'ordre plus général d'application sur l'ensemble de la Commune.

En effet, ces quatre zones réunissent un grand nombre de problématiques ; elles apparaissent d'importance métropolitaine au niveau régional (PRAS démographique et PRDD) et comme prioritaires et moteur de développement au niveau communal. Les actions qui concernent ces zones spécifiques seront détaillées ci-après. Ces zones stratégiques sont certes localisées, mais leur impact dépasse largement leurs frontières.

Enfin suivront les mesures générales, qui renforcent les compétences des services communaux et offrent une ligne d'actions transversales sur du long terme. Elles sont répertoriées par grande thématique d'étude (bâti et paysager / habité et vécu / entreprenant / métropolitain et rayonnant / environnemental et durable).

3. QUATRE ZONES DE PROJETS URBAINS

Pour rappel, ces quatre zones sont : Neerpède-Vogelzang, le Centre, Cureghem et Canal-Sud.

3.1 NEERPEDE - VOGELZANG

Neerpède, espace d'environ 700 ha, paysage ouvert, rural, constitué de plaines, de vallons, de zones humides à la richesse biologique importante, où la vallée de la Pede marque ce grand paysage. Neerpède révèle de nombreux atouts où les problématiques de préservation et de mise en valeur restent essentielles dans un projet communal de développement.

La zone de Neerpède est ressortie à la fois de l'étude technique de l'Auteur de projet, ainsi que des apports des acteurs territoriaux, comme un site stratégique. En effet, elle réunit plusieurs types de problématiques dont le projet qui suit aura pour objectif de les mettre en relation en respectant chaque particularité.

	Projet « Neerpède »
Bâti et paysager	- Entité rurale et grand espace vert à haute valeur paysagère. - Patrimoine naturel et bâti reconnu et protégé. => Mettre en valeur cet espace unique en RBC en le considérant comme un pôle rural régional
Habité et vécu	- Zone de loisirs et potentiel d'agrément sous exploité. - Site soumis à la pression de l'urbanisation alentour. => Organiser les flux de visiteurs et leurs activités.
Entreprenant	- Dernière zone rurale exploitée en RBC et potentiel de celle-ci dans l'éducation à l'environnement et au développement durable. => Encourager les activités agricoles et maraîchères durables et s'inscrire dans les circuits courts de production alimentaire
Métropolitain et rayonnant	- Porteur d'une image positive pour la Commune et pour la Région grâce à ses valeurs environnementales, de détente, et en tant que pôle rural unique à Bruxelles - Lieu de tourisme vert et ludique aux grandes qualités. => S'inscrire dans la carte mentale des anderlechtois et des bruxellois au titre de site vert et rural unique.
Environnemental et durable	- Présence de sites et d'espèces protégés - Élément fondamental du système hydrographique. - Connexion écologique à maintenir avec la vallée du Vogelzang et sa réserve naturelle via le zoning Erasme - Inscription dans les grands paysages du territoire. - poumon vert régional accessible par modes doux, inscrit dans le réseau vert régional via la traversée par la promenade verte et disposant de nombreux sentiers de promenades balisées. => Lieu privilégié de la protection et la mise en valeur du maillage vert (faune et flore, corridors écologiques) et du maillage bleu (zones humides, ruisseaux, et eaux de ruissellement).

POURQUOI UN FOCUS SUR NEERPEDE ETENDU JUSQU'AU VOGELZANG ?

Au niveau régional

La préservation du dernier grand espace rural de Bruxelles qu'est Neerpede est un atout majeur pour la politique de développement durable de la Région. On note une convergence nette entre les objectifs de préservation du site et les enjeux régionaux suivants :

- maillage bleu et épuration des eaux usées ;
- alimentation durable et santé ;
- promenade verte et le caractère récréatif des espaces verts ;
- éducation à l'environnement ;
- patrimoine vernaculaire reflétant un caractère identitaire à la zone ;
- attractivité de la Région ;
- faire de Bruxelles une ville durable ;
- création d'emplois.

Au niveau des enjeux du développement durable

- la préservation du site permet de lutter contre le déclin de la biodiversité (enjeu mondial, Charte d'Aalborg) ;
- la préservation des oiseaux liés aux milieux agricoles est un défi important de la Directive Oiseaux. ;
- entretenir un espace de taille suffisante (et non morcelé) dans l'optique de conserver la biodiversité et de s'inscrire dans un réseau écologique vaste ;
- le réseau hydrographique en présence (ruisseaux, étangs, zones humides) constituent des lieux majeurs du maintien de la richesse écologique et restent une ressource naturelle fondamentale pour l'humanité ;
- le paysage agricole façonné par l'Homme est à l'origine d'impacts sur l'environnement (pollution des eaux notamment) mais offre aussi un paysage varié où des niches écologiques se développent. Ainsi, le développement d'activités agricoles plus respectueusement de l'environnement apparaît crucial.

L'objectif est d'offrir un projet cohérent, prenant en compte toutes les composantes, et permettant d'anticiper sur le devenir de cette zone et créer les conditions de sa protection en mettant en évidence son caractère attractif et son potentiel en tant qu'espace rural. Le projet de Neerpede entend répondre aux **5 objectifs généraux** pour la préservation du site qui ont été identifiés à l'occasion de la Table Ronde organisée en décembre 2008 et des réunions de travail de l'Administration et représentants locaux.

1. protéger à long terme l'espace rural et les zones naturelles proches par une législation appropriée ;
2. maintenir les espaces ruraux et la biodiversité et développer le maillage vert ;
3. améliorer la qualité de l'eau et développer le maillage bleu ;
4. maintenir et développer des activités agricoles et maraîchères durables ;
5. faire connaître le patrimoine de la zone rurale et en faire profiter un plus large public.

Un tel périmètre doit dépasser le cadre strict de Neerpede, pour inclure les zones en plein développement que sont les zones d'activités économiques et le site hospitalo-universitaire Erasme, où subsiste un potentiel naturel important, jusque et y compris le **site classé du Vogelzang**.

3.1.1 Définir un statut pour la zone de Neerpede - Vogelzang

=> Avec Bruxelles-Environnement, transposer le concept de « Parc naturel régional », tel qu'il existe en France.

=> Par un Charte appropriée, y fixer les objectifs à atteindre, les orientations de protection, de mise en valeur du site.

=> Assurer la cohérence et la coordination des actions à mener par les différents acteurs.

=> Maintenir la présence d'activités agricoles

=> Encadrer le développement des activités sportives et de loisirs au sein de la zone.

Un tel statut pourrait passer par l'établissement de « Parc Naturel Régional » complété par l'énoncé d'une Charte.

Bien que le cadre réglementaire bruxellois ne prévoie pas l'établissement d'un périmètre de Parc Naturel Régional, ni l'énoncé d'une Charte, il n'empêche pas que l'intérêt de fonder une ambition commune pour ce site reste entier. En effet, un grand nombre d'acteurs et d'enjeux ont été révélés sur le territoire : activités agricoles, les habitations en présence et celles à venir à proximité du site, le parc de la Pede avec ses activités sportives et de loisir (en ce compris HORECA), les valeurs environnementales et les protections de certaines zones sensibles, l'inscription du site dans le grand paysage et son intérêt dans le maillage vert et bleu au niveau communal et régional.

DEFINITION D'UN PARC NATUREL REGIONAL (PNR)

On pourrait, dans la définition de ce statut, reprendre la définition de la réglementation française² :
« Les Parcs naturels régionaux sont créés pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. Peut être classé "Parc naturel régional" un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l'équilibre est fragile. Un Parc naturel régional s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel. »

Les critères qui justifient un tel cadre réglementaire sont :

La qualité et caractère du patrimoine

- caractère remarquable du patrimoine pour la région concernée
- éléments de patrimoine présentant un intérêt reconnu au niveau national et/ou international
- périmètre cohérent et pertinent par rapport au patrimoine, à l'identité du territoire.

La qualité du projet

- précision des orientations et mesures proposées en réponse au diagnostic et aux enjeux du territoire.
- projet concernant l'ensemble des partenaires locaux (élus, agriculteurs, entreprises, associations de protection de la nature, culturelles, d'habitants, administrations,...)

La capacité de l'organisme de gestion à conduire le projet

- adhésion des collectivités (communes, régions, ...)
- moyens humains et financiers pérennes

² <http://www.parcs-naturels-regionaux.fr/fr/approfondir/qu-est-ce-qu-un-parc.asp>

- partenariats et concertation formalisés (conventions, accords, contrats d'objectifs,...)

Dans la définition française, on entend par patrimoine l'ensemble des caractéristiques et spécificités de ce territoire. On peut ainsi parler de patrimoine naturel (espèces, habitats, milieux, sites d'intérêt naturel), de patrimoine paysager (grands sites et ensembles paysagers), de patrimoine humain (ensemble des forces vives et des savoir-faire disponibles), de patrimoine bâti (religieux, militaire, vernaculaire, ...), de patrimoine culturel ou religieux (traditions, fêtes, parlers locaux, ...).

Objectifs

Un tel parc naturel régional concourra à la politique de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire, de développement économique et social, d'éducation et de formation du public et constituera un cadre privilégié des actions menées par les collectivités publiques en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel.

Il aura plus précisément pour objet :

- de protéger le patrimoine naturel et culturel riche et menacé, notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages ;
- de contribuer à l'aménagement du territoire ;
- de contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de la vie ;
- d'assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public ;
- de réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines précités et de contribuer à des programmes de recherche.

A même titre que la forêt de Soignes est un pôle forestier transrégional, Neerpède / Vogelenzang doit être traité comme un pôle rural transrégional car cette zone ne s'arrête pas aux frontières communales mais s'inscrit dans le Pajottenland du côté flamand.

ÉTABLISSEMENT D'UNE CHARTE DE TYPE « PARC NATUREL REGIONAL »

La Charte qui énoncera les principes de protection et d'aménagement de la zone offrira à la Commune un ensemble d'arguments à faire valoir auprès des acteurs publics et privés concernés par la zone : Région, CPAS de la Ville de Bruxelles, Région flamande, agriculteurs en présence, propriétaires et exploitants de terrains de sport,...

En pratique, elle s'inspire fortement des mesures énoncées ci-après (3.1.2 à 3.1.10). Elle offre un guide pour les acteurs sur ce qui est possible de faire ou de ne pas faire au sein de la zone. Elle permet de mettre en lumière le site exceptionnel de Neerpède, de montrer son caractère unique au sein de la région et l'intérêt de le protéger.

Afin de donner les éléments constitutifs d'une Charte, nous nous sommes inspirés des exemples de Chartes établies en France au sein des PNR qui prévoient à partir d'un diagnostic du territoire :

- *le projet de protection et de développement de ce territoire pour les années à venir et les règles du jeu que se donnent les partenaires pour sa mise en œuvre ;*
- *le plan du Parc qui décline les interventions prévues en fonction des particularités du territoire ;*
- *les statuts de l'organisme de gestion du Parc, ses moyens financiers et humains ;*
- *les instances consultatives (comité scientifique, commissions...) de l'organisme de gestion ;*
- *Un programme d'actions prévisionnel à trois ans précis et chiffré.*

La Table Ronde sur Neerpède ont permis d'établir l'état de la situation existante et d'énoncer des

enjeux et des mesures. Les actions qui suivent (mesures 3.1.2 à 3.1.10) ont été largement inspirées des réflexions des tables rondes, des Services de l'Administration communale et de l'Auteur de projet du PCD et constituent ainsi le projet de Plan du Parc.

Opérateurs : Bruxelles Environnement, Commune, propriétaires publics et privés

3.1.2 Protéger les éléments clefs de la zone naturelle par une réglementation (RCUZ)

=> Adapter aux enjeux actuels un PPAS adopté initialement en 1974 voire l'abroger
=> Encadrer le site réglementairement en vue de le protéger et d'organiser les activités en présence ou à créer au travers d'un RCUZ
=> Donner un poids réglementaire au Parc Naturel Régional de Neerpede / Vogelzang
=> Délimiter des zones où les usages et les protections seront définis

Il s'agira de déterminer :

- les zones de protection totale du patrimoine naturel et bâti : reprendre les périmètres des zones vertes de haute valeur biologique (les zones de protection, les sites classés, les monuments et ensembles inscrits sur la liste de sauvegarde, une partie des étangs) ;
- les zones consacrées aux productions agricoles et maraîchères durables ;
- les zones d'activités sportives et de loisirs (zone de sport et de loisirs de plein air, les étangs, la zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ;
- la zone où est prévue l'urbanisation résidentielle (PPAS).

Il s'agira également de déterminer l'inclusion dans le parc naturel des zones avec activités économiques, du Meylemeersch et du Vogelzang, ce qui mettra en évidence le maillage vert existant entre Neerpede et les zones protégées de la vallée du Vogelzangbeek (cf. terrains d'entreprises accueillant la biodiversité : des plans de gestion des terrains ont été proposés aux entreprises volontaires par NATAGORA à la demande de la Commune d'Anderlecht ; CITYDEV.BRUSSELS et l'Hôpital Erasme se sont engagés en signant la charte Réseau Nature de NATAGORA à mettre en œuvre une série de mesures favorables à la biodiversité sur leurs terrains).

Enfin, il conviendra de favoriser le développement de l'espace qui longe le cimetière (zone d'habitation au PRAS, ce qui implique une abrogation au moins partielle du PPAS, qui y définit une zone d'extension du cimetière), zone entourée d'une zone classée, d'une réserve naturelle et traversée par la promenade verte. C'est un espace propice au développement d'un quartier durable.

Opérateurs : Bruxelles-Environnement, Commune

3.1.3 Soutenir la Maison Verte et Bleue dans l'extension de ses activités et dans son potentiel d'attractivité

=> Affirmer l'intérêt d'une Maison dédiée à la découverte et à la protection de l'environnement et aux questions d'alimentation

=> Attirer un large public, tant novice que professionnel

=> Phases 2 et 3 à concrétiser

En croisant les besoins de préservation du site de Neerpède avec une large demande en activités pour les jeunes et les familles, notamment issus des quartiers en difficulté, est venue l'idée de créer un lieu où ces publics pourront profiter de la nature, rencontrer des habitants des autres quartiers et découvrir les valeurs environnementales attachées à Neerpède.

Les deux thèmes fédérateurs sont la biodiversité et l'alimentation durable.

La Maison verte et bleue se veut une vitrine de Neerpède dans sa vocation de préservation de l'environnement et de promotion de l'agriculture périurbaine; elle veut être un projet-phare fédérateur des volontés régionales et communales pour la mise en valeur de l'unique pôle rural de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ainsi, le projet de Maison Verte et Bleue est né et voit déjà sa **première phase** démarrer avec le partage du bâtiment du Service des Espaces Verts et avec des activités de découverte de Neerpède à destination des écoles, du public des associations locales et du grand public. Un jardin didactique est également mis en œuvre sur le site de la Maison verte et bleue.

Le projet de PCD vient soutenir ici la mise en œuvre future des phases 2 et 3 du projet de Maison Verte et Bleue.

La phase 2 du projet de Maison Verte et Bleue portera sur la rénovation de la ferme Taqui et de ses abords qui seront entièrement dédiés aux activités. Il conviendra de réfléchir à un mode de transport en commun permettant un accès facilité pour les groupes scolaires. L'intérêt de cette deuxième phase est d'accueillir le même public cible que dans la phase 1 mais en plus grand nombre.

La phase 3 prévoit, en plus des projets précités, la rénovation de la ferme régionale de Neerpède et de ses abords par la Région. Cette phase est aussi synonyme de l'épanouissement de la Maison Verte et Bleue. Cette troisième étape permettra aussi d'ouvrir le site à des activités apportant des rentrées financières de type restaurant slow-food et hébergement. De plus, les publics cibles seront élargis en ouvrant le site aux entreprises grâce à l'accueil possible de conférence, d'expositions ou encore de séminaire d'entreprises au sein de la ferme rénovée.

Les missions de la Maison doivent inclure le **marketing** des activités agricoles du territoire anderlechtois. On entend ici par « marketing » la mise en réseau et en lumière de toutes les actions en lien avec la production agricole, qu'elle soit urbaine (par exemple le travail d'Eco-Innovation en quartier dense) ou périurbaine (activité agricole professionnelle et éducative sur Neerpède).

Les deux grands thèmes, alimentation durable et biodiversité, sont maintenus et seront renforcés par les notions de construction durable grâce à la rénovation de la ferme, ou encore de nouveaux thèmes peuvent être introduits comme : les toits verts, le lagunage, la permaculture, l'agroforesterie.

En plus de l'action évidente en matière de protection et de mise en lumière d'un site exceptionnel, le développement de la Maison Verte et Bleue offrira un certain nombre d'emploi pour la gestion de ses activités.

Opérateurs : Bruxelles Environnement, Commune



La Maison Verte & Bleue

Un lieu de découverte de la nature pour les citoyens,
au service de la préservation de Neerpède,
la plus grande zone rurale de Bruxelles



PHASE 1
Le bâtiment des Espaces Verts



FASE 1
Het gebouw van de dienst Groene Ruimten

Ouverture en septembre 2011

Opening in september 2011



Anderlecht



La Maison Verte & Bleue
Het Groene & Blauwe Huis



PHASE 2
Ferme Taqui
PHASE 2
Taquihoeve



PHASE 3
Ferme de Neerpède
FASE 3
Hoeve van Neerpède

Een plek in de natuur voor stadsbewoners,
ten dienste van de bescherming van Neerpède,
het grootste landelijke gebied van Brussel

Het Groene & Blauwe Huis

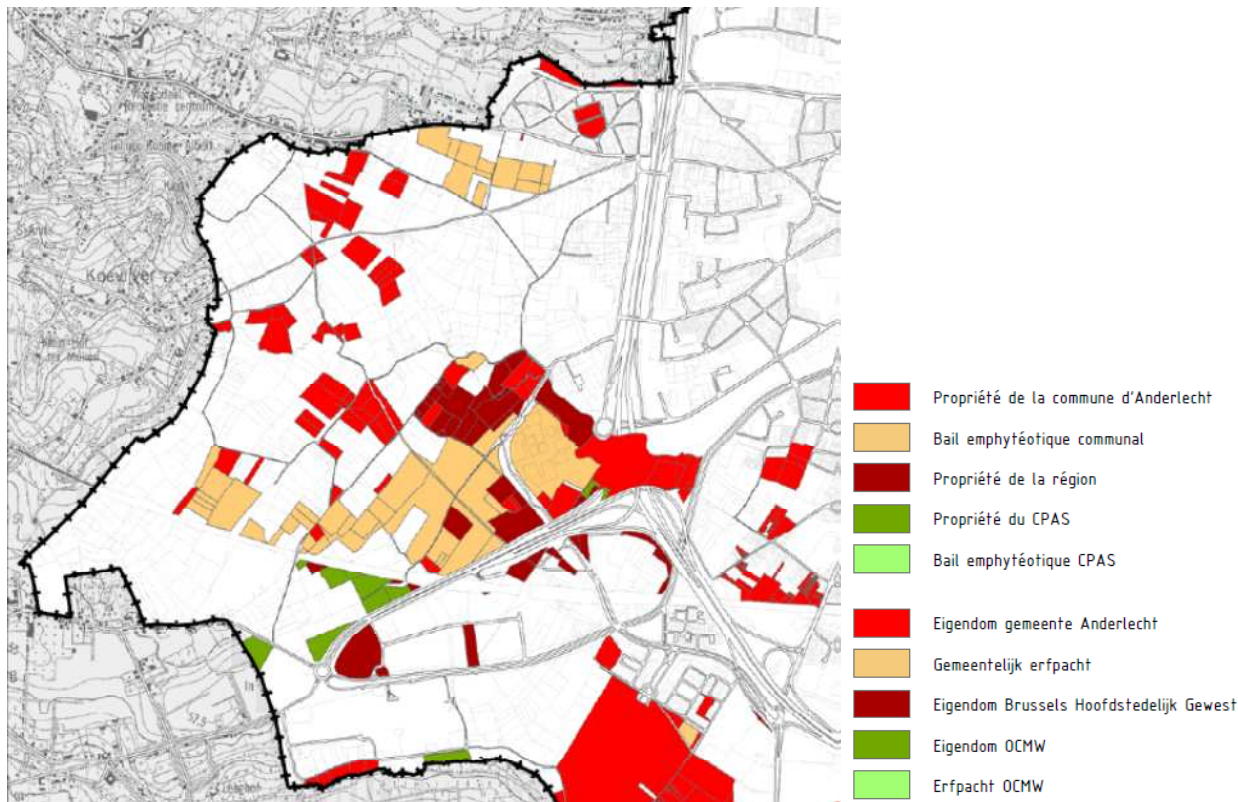
3.1.4 Pérennisation et conservation des zones agricoles et de leurs activités

- => Conforter la vocation rurale et pérenniser les activités agricoles du site de Neerpede
- => Tendre à une production alimentaire intégrée, extensive ou biologique
- => Entretenir les paysages ruraux du site
- => S'inscrire dans les circuits courts de production et de vente d'aliments en réponse aux principes de développement durable
- => Étendre les activités agricoles aux activités pédagogiques et ludiques

Des actions sont déjà en cours comme les activités d'Eco-Innovation sur Neerpede (production et vente de fruits et légumes rue des Betteraves et maraîchage urbain dans les quartiers et actions avec les écoles), ou encore un jardin collectif rue Van Reymenant qui a été créé par l'asbl Couleurs Jeunes. De plus, le CERIA loue à la commune 7 hectares dans le nord de Neerpede afin d'y développer avec les étudiants en horticulture des vergers haute et basse tige, du maraîchage extérieur et sous serre, et la culture de haies et d'arbustes indigènes et exotiques.

Neerpede est fortement marqué par le paysage agricole et doit en conserver les caractéristiques tout en réduisant les impacts environnementaux que pourraient générer l'activité agricole elle-même (agriculture aujourd'hui intensive).

De plus, un grand nombre de parcelles sont des propriétés publiques (Commune d'Anderlecht, Région Bruxelles Capitale, CPAS de Bruxelles Ville), et peuvent être plus facilement dédiées au développement de nouvelles activités agricoles durables, en pérennisant ces activités et les paysages agricoles associés tout en préservant la biodiversité.



Source : Plan Communal de Développement de la Nature de la Commune d'Anderlecht 2007/2011

Il s'agira d'étudier la capacité des agriculteurs en présence à pérenniser et faire évoluer leur activité vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement. En effet, on compte quatre exploitations qui ont sollicité la PAC (Politique Agricole Commune) et s'inscrivent donc plutôt dans une agriculture dite intensive et nécessiteront de la part du porteur de projet une capacité à convaincre pour que ces exploitants se tournent vers une activité plus respectueuse de l'environnement.

De plus, il conviendra d'effectuer un repérage précis des propriétés publiques qui sont loués à des agriculteurs afin d'anticiper sur la fin d'un bail et gérer la transition vers une agriculture biologique. Dans le cas d'une reprise d'activité, il faudra étudier les possibilités de fermage tant par des fermiers professionnels que par des systèmes dits coopératifs ou associatifs. Ces exploitations peuvent prendre, dans une certaine mesure, la forme de potagers collectifs et qui sont partagés par un groupement d'habitants.

Au niveau régional, il existe déjà des moyens financiers d'aide à l'installation de maraîchers bio, qui prévoient une participation de l'ordre de 15 à 20% des frais des outils de production.

Au niveau de la vente de produits issus de l'activité agricole du site plusieurs possibilités sont envisageables :

- vente directe à la ferme, mais celle-ci peut entraîner des flux de voiture incompatibles avec la protection du site ;
- ventes sur les marchés communaux ou sur le marché des Abattoirs ;
- sous forme de groupement d'achat solidaire (GAS) qui apparaît particulièrement adapté dans un premier temps en raison des volumes produits et de l'intérêt de la démarche pour certains habitants.

Afin de donner un rayonnement d'ordre communal et régional à ces activités agricoles exemplaires et afin de pérenniser les exploitations, les agriculteurs pourront développer seuls ou en collaboration avec une association des activités pédagogiques. La pluridisciplinarité des activités autour de la thématique agricole reste une des clefs pour assurer la pérennité économique des exploitations. En plus de cet aspect économique, on comprend rapidement l'intérêt ludique de présenter à des enfants et à des habitants le monde agricole, ses contraintes, ses valeurs et ses plus-values environnementales (alimentation saine, élevage, paysage...). Par exemple, Eco-Innovation fait découvrir les légumes et le travail de maraîchage aux élèves anderlechtois. D'ailleurs, ce type d'activités existent déjà sur le territoire régional grâce à la ferme du Chant d'Oiseau et peuvent aider à orienter les exploitants dans cette nouvelle forme d'accueil à la ferme.

Cette mesure est entièrement en lien avec celle concernant la Maison Verte et Bleue car cette dernière se fera porte-parole des activités agricoles durables qui s'exercent sur le territoire anderlechtois.

Opérateurs : CERIA/COOVI, associations locales, maraîchers et agriculteurs

3.1.5 Promotion d'une accessibilité en transport en commun et par modes doux et proposition d'une mobilité spécifique à Neerpede

Travailler sur les « portes » de Neerpede :

- => faire connaître le site
- => soigner toutes les entrées de Neerpede
- => offrir une alternative à l'utilisation de la voiture
- => permettre d'accéder à Neerpede en transport en commun de manière plus optimale

Travail sur la mobilité à l'intérieur du site :

- => offrir une alternative à l'utilisation de la voiture et diminuer fortement son accès en voiture
- => favoriser le recours aux modes doux et à l'utilisation du maillage vert
- => définir une zone où l'accès en voiture est limité aux résidents et au passage des engins agricoles, ou pour l'accès en transport en commun vers des équipements publics

LES PORTES DE NEERPEDE

Plusieurs portes d'entrée sur Neerpede doivent être traitées afin de d'offrir une lisibilité au site et de démontrer que l'usage du site se fait de manière différente que sur l'ensemble de la commune. Les portes ont été localisées en fonction de leur accès en transport en commun, en mode doux et motorisé. De manière générale elles devront laisser une large place et être aménagées pour les modes doux, piétons, y compris PMR, et vélos. Les portes situées près de parkings publics devront signaler leur présence afin d'inciter au stationnement en entrée de site. Les portes situées près de la frontière bruxello-flamande feront l'objet, dans la mesure du possible, d'une collaboration avec les communes concernées sur la nature de l'aménagement.

L'aménagement de ces portes doit être léger afin d'avoir un minimum d'impact sur le milieu, mais doit aussi disposer d'éléments identifiables (signalétique, panneaux d'informations, mobilier urbain éventuel, revêtement, ..) afin de les reconnaître dans le paysage. Elles doivent être vues comme des portes d'accueil et d'information sur les sentiers, les chemins et les équipements disponibles sur le site, leur accès.

La porte constituée par l'arrêt de tram Marius Renard fait l'objet de plus d'attention car ici débouche le tramway 81, véritable tram « vert » qui parcourt la première couronne urbaine sud de la région (depuis Montgomery), traverse l'ensemble de la Commune pour atteindre Neerpede. A cet endroit, l'aménagement actuel ne permet pas d'orienter facilement les habitants et visiteurs vers le parc et de profiter de ces nombreux atouts. Ainsi, ce point d'entrée doit indiquer clairement le chemin vers Neerpede, un accès aux usagers faibles. La présence du Ring ne doit pas être vu comme une barrière mais comme une porte monumentale.

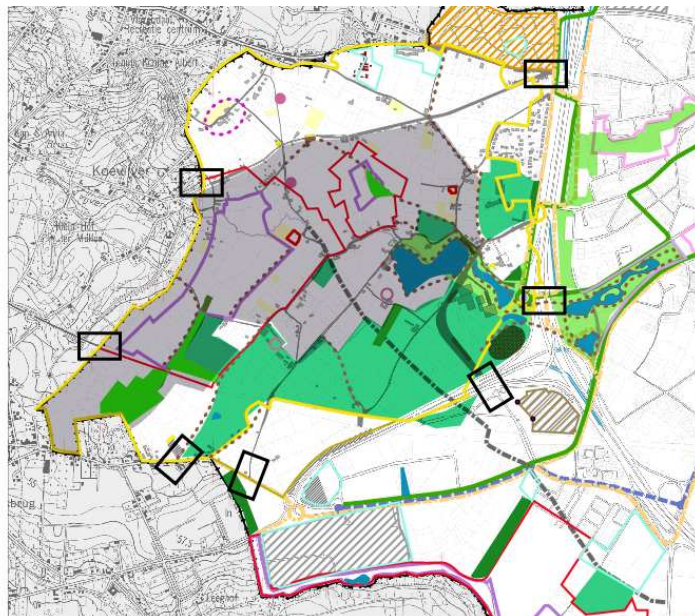
En effet, il fait déjà l'objet d'art urbain illustré par les graffitis dont la réalisation a été organisée par la Commune et les graphes sous le nom de Hall of



Fame – Espace d'expression graphique de Neerpède.³

UNE MOBILITÉ SPÉCIFIQUE À NEERPEDE

La circulation de transit au sein de Neerpède pose un certain nombre de problèmes, particulièrement en termes de pollution et de dégradation du site. C'est pourquoi, le projet de PCD préconise de **limiter ce trafic de transit**. Cette limitation prendra en compte particulièrement les zones de protection des sites classés tels que définis au PRAS et évitera la zone de loisirs dont le parti-pris a été de renforcer les activités afin de ne pas les disperser sur l'ensemble de Neerpède, et reste donc accessible en voiture pour des questions de logistique.



L'autre grand point en matière de mobilité est la possibilité dans le futur de prolonger le tramway 81 afin d'offrir une plus grande accessibilité aux visiteurs, usagers et habitants. Plus précisément, le **tracé du tramway longerait le Ring côté Neerpède** pour rejoindre le boulevard Joseph Bracops jusqu'au Westland Shopping Center. Le choix de ce tracé permet de minimiser les impacts d'un tel équipement sur le site et de mieux desservir les habitants de Bon Air et de se connecter aux lignes de bus 75 et 89 de la STIB et plus tard avec le futur tramway qui relierait le Westland Shopping Center à la Gare de l'Ouest, si ce projet d'IRIS2 venait à exécution.

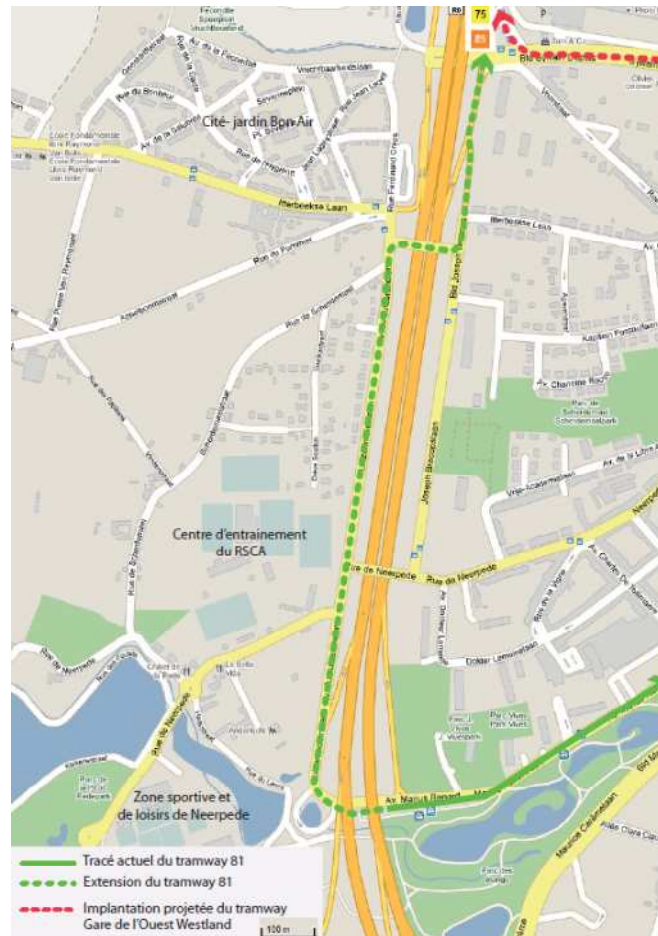
Il faudra aussi valoriser les accès efficaces existants : métro Eddy Merckx et Erasme.

Enfin, une dernière action en matière de mobilité est de prévoir un système de transport en commun léger et peu polluant pour desservir le cœur de Neerpède.

Neerpède comprend plusieurs circuits de promenades balisées, que ce soit pour les piétons ou les cyclistes. Ces promenades ont été développées par le service Mobilité de la Commune avec l'aide de l'association Neerpède Blijf. Ces itinéraires permettent de valoriser et de protéger de nombreux sentiers et chemins vicinaux. Une remise en état de la signalétique devra être réalisée (panneau d'information et signalétique directionnelle) de même qu'un entretien plus régulier des chemins.

A l'échelle plus vaste, des connections cyclistes et piétonnes sont à définir vers les autres composantes du « Parc Naturel Régional ».

³ Voir <http://fellow02.skyrock.com/>



Opérateurs : STIB, Bruxelles Mobilité, Commune

3.1.6 Entretenir et mettre en valeur le maillage vert et bleu et préserver la biodiversité au sein de Neerpede

=> *Entretenir les réseaux verts et écologiques existants et en créer d'autres*

=> *Intégrer Neerpede dans le « park system » communal*

=> *Régler les problèmes de pollution d'origine humaine (rejets d'eaux usées dans le milieu naturel) au sein de Neerpede afin d'en préserver les éléments faunistiques et floristiques remarquables*

=> *Offrir une alternative à l'égouttage collectif*

=> *Anticiper sur l'écoulement des eaux de surface afin de limiter les inondations.*

MAILLAGE VERT

Il s'agira de poursuivre les démarches existantes et de les étendre à Neerpede, notamment au sein de la zone de loisirs. En effet, celle-ci peut faire l'objet d'un plan de gestion globale afin de favoriser les continuités vertes et les corridors écologiques.

On compte un certain nombre de périmètre de protection de la Nature au sein de Neerpede. De plus, la promenade verte régionale passe au cœur de la zone. De nouvelles réserves naturelles pourraient être créées dans la zone de Neerpede, par exemple au niveau de la roselière et de certaines parcelles de la zone classée du Koeivijver. Ces terrains devraient faire l'objet d'une gestion adéquate axée principalement sur la préservation de la biodiversité. Ainsi, il serait opportun de mettre en réseau l'ensemble de ces atouts à la fois sur le terrain par l'entretien des continuités vertes entre ces valeurs mais aussi par une signalétique et une information appropriée. Au delà de la mise en réseau des différents éléments verts à l'intérieur du site, il s'agit surtout d'inciter à la mise en place concrète du « park system » connu des Services communaux. En effet, la vallée de la Pede s'inscrit dans le paysage anderlechtois et doit venir se raccrocher aux parcs et espaces verts publics présents en quartiers habités.

Une attention toute particulière devra être portée sur les pourtours de Neerpede afin de ne pas en faire un lieu clos mais bien une zone qui s'inscrit pleinement dans ce paysage anderlechtois aux multiples facettes. De façon plus privilégiée, ce sont les liens entre Neerpede et le Vogelzang qui sont à établir.

Le Plan directeur de Neerpede - Sint-Anna-Pede - Vlezenbeek à l'initiative de Bruxelles-Environnement est actuellement en cours d'élaboration. L'enjeu est de pouvoir défendre une position favorable à la préservation des espaces ruraux, de la qualité de vie et de la biodiversité auprès des promoteurs et des autorités supérieures. Il s'agit d'identifier les zones qui présentent un intérêt du point de vue naturel, paysager ou patrimonial et ainsi de définir le niveau et le statut de protection souhaité. Ainsi le plan directeur permettra d'établir une vision globale d'aménagement et une cohérence paysagère, facilitera la gestion du site tout en créant des connexions avec les territoires voisins.

MAILLAGE BLEU

Le maillage bleu prend en compte à la fois les ruisseaux présents sur le site mais aussi les zones humides qui offrent une biodiversité très riche. Aujourd'hui, la vallée de la Pede est confrontée à des problèmes de pollution d'origine humaine (rejets d'eaux usées) et agricole (engrais et produits phytosanitaires).

L'action sur le maillage bleu est double. D'une part, il s'agira de le mettre en valeur et de l'inscrire

dans les parcours de promenade au même titre que le maillage vert, et d'autre part, il convient d'enrayer petit à petit les pollutions et d'éduquer les populations au respect de cet écosystème particulier.

Ainsi, il doit jouir d'une signalétique et d'une information spécifique. De plus, il fera l'objet d'une sensibilisation auprès notamment public grâce aux animations de la Maison Verte et Bleue et des associations déjà compétentes dans ce domaine.

Sur un plan technique, la sensibilisation des habitants de Neerpede sur l'importance d'un système d'épuration est primordiale.

Des contacts ont été pris depuis fin 2011 par la Commune auprès des opérateurs régionaux tels que VIVAQUA, HYDROBRU et la SBGE afin de planifier la mise en œuvre d'une collecte et une épuration des eaux usées. La Commune a suggéré de développer des solutions semi-collectives de collecte et d'épuration des eaux usées, en privilégiant le recours aux dispositifs semi-naturels tels que les marais filtrants artificiels. Néanmoins, les opérateurs régionaux ont exprimés leur préférence à un système classique de collecte généralisée des eaux usées et d'acheminement vers un des deux stations d'épuration régionale.

De manière générale, il conviendra d'éviter le mélange des eaux usées et des eaux pluviales de ruissellement collectées au sein des bâtiments et des voiries. Les nouveaux aménagements favoriseront l'écoulement des eaux de ruissellement dans les éléments de maillage bleu existant (zones humides, ruisseaux et Pede). Cette mesure pourra s'accompagner par la suite d'une mesure sous forme d'incitants financiers (prime par exemple) ou d'aide technique.



Système d'épuration par marais filtrants artificiels

Opérateurs : VIVAQUA, Bruxelles Environnement, Commune

3.1.7 Améliorer l'intégration paysagère de la zone de loisirs et proposer de nouveaux équipements publics

=> Rendre plus attractive la zone et l'ouvrir à un plus large public

=> Renforcer la vocation de détente et de loisirs du site

=> Organiser et recentrer les activités autour des étangs et du parc de la Pede afin de limiter les pressions humaines et de préserver les sites sensibles.

Le Complexe sportif de la Pede accueille différentes activités sportives⁴ comme le hockey, le golf, le football, le rugby, l'équitation, le tennis, l'athlétisme et le ski. Si certaines activités sont généralement réservées à certaines catégories sociales, il n'en va pas de même pour le foot et l'athlétisme. Leur fréquentation par tous les habitants devra en être facilitée, cela implique en particulier l'amélioration de l'accès en transport en commun. De plus, il serait indispensable de réaliser un aménagement global du complexe de la Pede, afin de mettre en valeur les installations sportives, dans le respect, notamment, de l'environnement vert qui en constitue un des attraits (cf. lien avec mesure sur le maillage vert de Neerpede).

Bien que la plupart des installations ont été concédées et ne sont donc plus gérées directement par la Commune, elles pourraient être complétées par des aménagements légers de loisirs et de détente comme : un théâtre de verdure intégré dans le site et de taille limitée, la création d'aires de pique-nique avec un mobilier urbain adapté au site (tables, poubelles de tri sélectif, ...), prévoir un parcours santé en matériaux naturels et résistants autour des étangs.

La salle des fêtes et l'HORECA présents devront également être valorisés.



Opérateur : Commune, Bruxelles-Environnement

3.1.8 Faire connaître Neerpede et promouvoir les activités pleine nature

=> Faire connaître le site de Neerpede en dehors des frontières communales

=> Profiter d'un site exceptionnel et d'un territoire propice aux activités de pleine nature

=> Véhiculer une image positive de la Commune

En collaboration avec le service Développement Durable, l'asbl Tournesol travaille depuis 2008 à

⁴ Pour la plupart elles ont été concédées et ne sont donc plus gérées directement par la Commune.

faire découvrir la nature et l'éducation à l'environnement aux classes primaires des écoles anderlechtoises. Un certain nombre de visites guidées sont également organisées par le service Tourisme de la Commune. Ce type de promotion doit être étendu à des activités variées et fédératrices.

On pense notamment à l'organisation de rencontres sportives pleine nature communales ou/et interrégionales soit pour des initiés soit pour le grand public et plus particulièrement les jeunes : cross, triathlon, activités du dépassement de soi, course d'orientation, ... Bien sûr ces événements devront être encadrés et surtout limités à un nombre de participants afin de ne pas générer des impacts négatifs sur le site.

En communiquant sur ce genre d'activités, la Commune jouira d'une image très positive, basée sur le respect de la nature, la santé et les valeurs liées au sport.

Rappelons que la Maison verte et bleue est l'outil mis en place par la Commune pour faire connaître la richesse naturelle de Neerpède.

Enfin, ce type d'action conforte la vision communale en matière d'activité sportive précisée dans la Charte Sportive communale⁵ et les valeurs qui lui sont attachées.

Opérateurs : Commune, Bruxelles-Environnement

3.1.9 Gérer les zones contigües au site de Neerpède de manière cohérente

Le site naturel de Neerpède est entouré d'un ensemble de sites à potentiel important. Ces sites seront amenés à se développer au vu de la pression démographique sur la région. Les balises suivantes doivent accompagner le projet :

- le maintien d'une forte présence végétale, permettant de renforcer les maillages naturels. Les projets proposant une emprise au sol plus limitée seront privilégiés ;
- les nouvelles urbanisations au Vogelzang devront prendre en compte la mixité des fonctions, et ainsi veiller à proposer tous les services et équipements nécessaires. Il s'agira de réfléchir à un véritable maillage résidentiel, s'appuyant sur la présence d'un site classé, d'une réserve naturelle, de la Promenade Verte.

Opérateurs : acteurs privés, Commune

3.1.10 Proposer des parcours piétons qui mènent à la zone protégée du site de Neerpède depuis tout Anderlecht

Dans le développement du site, il s'agira de proposer et renforcer des cheminements piétons qui convergent vers et parcourent le parc.

Ces promenades seront balisées et sécurisées, afin de renforcer l'aspect didactique du Parc. Les cheminements suivants sont proposés :

- la Promenade Verte régionale ;
- l'axe Marius Renard, Roi-Soldat, Janson, Wayez et square Emile Vandervelde.
- Vers Dilbeek, Schepdaal et Lennik.

⁵ Voir <http://www.anderlecht.be/images/stories/Règlements/chartesportivecommunale.pdf>

Opérateurs : Commune, Bruxelles-Environnement**3.2 LE CENTRE : UN POLE D'ENVERGURE METROPOLITAINE**

Le Centre de la Commune, qui s'organise de manière rayonnante à partir de la place de la Résistance, de la place de la Vaillance et de Saint-Guidon (l'hypercentre) est un pôle à renforcer en termes d'animation, de cadre de vie et d'attractivité. Il doit se voir comme s'étendant du square Emile Vandervelde jusqu'au RSCA.

Il a le potentiel de devenir une centralité vers laquelle on se déplace pour profiter de ses qualités : offre culturelle, commerciale et HORECA. La présence d'une population multi-générationnelle et diversifiée doit contribuer à cette dynamique.

Le Centre de la Commune doit devenir un pôle de référence pour les anderlechtois et pour l'ensemble des habitants de la zone métropolitaine.

	Projet « Centre »
Bâti et paysager	- Patrimoine bâti important (édifices et habitations). - Position centrale par rapport à l'ensemble du territoire. => Mise en valeur du centre et harmonisation des espaces publics avec les fonctions urbaines.
Habité et vécu	- Pôle multimodal majeur (métro, tram, bus, cycles, piéton). - Une des centralités culturelles aux valeurs historiques importantes. - Présence d'équipements et services publics reconnus. => Renforcer l'image et la vocation de centralité.
Entreprenant	- Centralité commerçante forte mais dont les extensions sont en train de s'affaiblir (rue Wayez). => Relier cette centralité économique aux autres.
Métropolitain et rayonnant	- Rassemblement des éléments touristiques reconnus. - Image de « Centre » communal dans la carte mentale des bruxellois et des anderlechtois. - Présence du stade et renommée internationale grâce au RSCA. => Offrir les conditions d'expansion de l'attractivité de ce « Centre » notamment au niveau culturel.
Environnemental et durable	- Inscription dans le « park system » grâce au parc Astrid et à des espaces publics de qualité. - Pôle multimodal qui laisse une place à l'utilisation des modes doux et des transports en commun. => Améliorer les circulations douces et le recours aux transports en commun.

POURQUOI UN FOCUS SUR LE CENTRE ?

C'est le centre historique de la Commune. Outre les principaux bâtiments classés de la Commune (collégiale St-Guidon, Maison d'Erasmus), C'est aussi son cœur commercial. La présence de la station St-Guidon en fait un lieu particulièrement accessible.

Mais ces éléments nécessitent une mise à niveau pour que le Centre reste compétitif par rapport à ses équivalents situés ailleurs à Bruxelles : redéveloppement des activités commerciales et culturelles ; rénovation des espaces publics, amélioration de l'accessibilité (station St-Guidon à réaménager, parking souterrain à prévoir), ...

Le positionnement à l'échelle régionale implique aussi la prise en compte de deux sites forts :

- la présence du stade du RSCA. L'actuelle relation amour-haine doit être dépassée, à l'occasion de la rénovation du stade, de prendre les mesures qui permettent d'assurer sa meilleure intégration dans le tissu urbain, tant en matière de mobilité que de sécurité ;
- la proximité du square Emile Vandervelde avec une future station RER, articulation avec d'autres quartiers de la Commune, Cureghem et Biestebroek.

3.2.1 Renforcer la vocation commerciale du Centre et le mettre en lien avec les autres pôles commerçants de la Commune.

=> Rendre plus attractif le Centre et asseoir son caractère métropolitain

=> Dynamiser la rue Wayez

=> Harmoniser les enseignes commerciales avec les qualités du bâti

Constat



Relevés d'Atrium sur les linéaires commerçants

Le rapport d'Atrium sur l'activité commerciale et sa perception par les chalandes indique que les commerces ne reflètent plus tout à fait le vécu des habitants du quartier, qui en sont les principaux

utilisateurs.

- Un besoin de diversité dans l'offre commerciale se fait sentir, particulièrement chez les jeunes, en particulier en matière d'HORECA.
- Une demande en petits commerces de destination, plus spécialisés (fromagerie, produits du terroir, produits bios ...) existe également.
- Atrium relève aussi une demande de qualité architecturale dans l'articulation entre vitrines et façades.
- L'aménagement d'une future gare RER au Pont de Cureghem pourra engendrer une nouvelle dynamique commerciale rue Wayez, dans la mesure où une clientèle non locale pourrait se manifester.

L'offre commerciale sur cet axe doit ainsi permettre de répondre aux besoins des habitants ainsi qu'aux visiteurs et touristes.

Une amélioration de la qualité de l'offre devra être entreprise :

- au niveau du mobilier urbain, avec la recherche d'une certaine homogénéité (terrasses, auvents, étalages, dispositifs divers) ;
- en favorisant une dynamique des espaces publics comme la place de la Résistance ou de la Vaillance à l'image de la place de Linde : RCUZ pour l'aménagement de terrasses,...;
- en attirant des partenaires afin de redynamiser l'offre (CERIA/COOVI et école hôtelière) en relation avec la volonté d'accueillir un public complémentaire d'étudiants et de professionnels (zones d'activités).

Concrètement il s'agit de créer un **pôle commercial de centre-ville** plus conséquent **autour de la station de St Guidon** afin de diversifier les activités commerçantes tout en préservant le cadre patrimonial. Ce centre aurait toute sa place en remplacement de l'actuel regroupement d'activités à proximité de la station de métro et devra permettre l'implantation de boutiques et services locaux tout comme l'accueil de grandes enseignes. L'aménagement des abords de la station est aujourd'hui trop restreint par rapport au potentiel commercial du centre et reste peu qualitatif d'un point de vue architectural. Le renouvellement progressif du bâti peut être l'occasion de densifier les lieux et de permettre complémentaiement une augmentation de l'offre en logements, particulièrement pour étudiants.

En matière de stationnement, il existe un conflit entre clients et riverains, à cet effet la Commune envisage la création d'un parking sous la place de la Vaillance.



Densité d'activités faible du pôle commercial actuel

A plus long terme, une intervention significative sur le **square Emile Vandervelde** (reconstruction des ponts, création d'une gare RER, réhabilitation ou reconstruction du bâti proche) devrait s'accompagner d'implantations commerciales nouvelles afin de constituer un linéaire commercial continu entre le RER et la place de la Vaillance.

Une **rénovation des enseignes commerciales** est à prévoir, grâce au soutien d'Atrium, et offrira un cadre commercial plus attractif, plus contemporain, et surtout mettra en lumière les qualités du patrimoine bâti. Techniquement, il peut s'agir soit d'une intégration des enseignes dans les boutiques ou encore d'une harmonisation par code couleur suivant l'affectation de chaque cellule commerciale (dimension des enseignes, positionnement sur la façade...).

Les outils pertinents pourront se trouver dans le RCU, dans un RCUZ ou dans une charte permettant de donner une réponse esthétique au type d'enseigne à apposer à la façade.

Finalement il s'agira également d'inscrire le centre dans des parcours piétons aménagés.

Opérateurs : Atrium, Commune

3.2.2 Offrir une identité propre au Centre et le mettre en valeur grâce à des espaces publics de qualité

=> Identifier le statut de Centre-Ville au sein du paysage urbain anderlechtois et bruxellois

=> Agir sur l'espace public afin de le rendre plus attractif et de donner la priorité aux modes doux et aux transports en commun

=> Mettre en valeur le patrimoine bâti

Cette identité implique une répartition harmonieuse des espaces dévolus à chacun des usagers ; le renouvellement des voies de tram par la STIB et la création d'un parking de +/- 200 places sous la place de la Vaillance favoriseront le succès de cette démarche.

Afin de répondre à ces objectifs, il conviendra de prévoir la **mise en piétonnier** d'une partie du Centre.

L'**espace public** du centre devra bénéficier d'un traitement particulier et mettre en scène les éléments remarquables de la zone. Une attention toute particulière devra être portée à la qualité des revêtements, tant esthétique que pratique (PMR) ainsi qu'aux cheminements piétons et cyclistes qui devront s'articuler avec la présence de transports en commun. Actuellement, les flux entre les deux côtés de la voirie sont très contraints en raison du passage de voiture et de la présence des places de stationnement qui ne facilitent pas la correspondance entre métro et tramway (avenue P. Janson).

Le réaménagement effectué simultanément au renouvellement des rails permettrait la coexistence trams / piétons, à l'image de la Veldstraat à Gand. Quant au nouveau parking souterrain, il permettrait de diminuer sensiblement le stationnement en surface.⁶

Opérateurs : STIB, Bruxelles-Mobilité, Commune

⁶ Un parking de 200 places correspond à 1.100 m de stationnement le long d'un trottoir....

3.2.3 Faire du square Emile Vandervelde une articulation de qualité, entre le Centre, Cureghem et Canal-Sud

- => *Reconstruire le pont avec une hauteur libre suffisante*
- => *Intégrer une nouvelle gare RER dans son contexte urbain*
- => *Fluidifier la circulation, tous modes confondus*
- => *Faire de l'ensemble du square un espace urbain de qualité*

Ce square est un des points de convergence parmi les plus importants de la Région permettant de franchir le canal. Il correspond d'abord au franchissement de la chaussée de Mons, axe historique encore aujourd'hui caractérisé par une présence commerciale relativement importante selon les tronçons. C'est l'extrémité de la rue Wayez, dans sa partie la plus fragilisée. C'était aussi le lieu de l'ancienne gare de Cureghem, démolie au début des années '90. Uniquement aménagés dans une logique routière, les lieux ne présentent aujourd'hui aucun attrait.

Un retournement s'impose, qui pourra s'appuyer sur trois éléments nouveaux :

- la nécessaire reconstruction du pont avec la réorganisation des flux, tous modes confondus ;
- la mise en place du RER avec la création d'une nouvelle station Cureghem ;
- la présence de grands projets immobiliers proches.

La croissance de la navigation fluviale s'appuie en partie sur le développement du transport de conteneurs. Mais à la différence des pondéreux ou des produits industriels lourds, le transport de conteneurs s'accompagne d'une augmentation du tirant d'air qui implique une adaptation des ponts. Le transport de conteneurs disposés en deux couches superposées implique une hauteur libre⁷ sous ouvrage de 5,25 m ; et pour trois couches une hauteur libre de 7,00 m.

Se pose ainsi le problème de la hauteur libre à prendre en considération à Bruxelles, compte tenu des adaptations prévues dans les Régions et pays voisins. Le scénario retenu par le Port de Bruxelles⁸ a pour objectif de porter à 5,25 m la hauteur libre minimum tout en préservant la possibilité, à terme, d'obtenir une hauteur libre de 7,00 m. Ce scénario consiste donc à remplacer les ponts pour lesquels il faut intervenir en priorité (trop bas ou vétustes) ou pour lesquels l'intervention est peu coûteuse, et à prévoir, à terme, le remplacement des autres ponts lorsqu'ils seront en fin de vie.

En ce qui concerne le pont fixe Cureghem (hauteur libre actuelle de 4,75 m, largeur 63 m), la reconstruction nécessaire pourrait se faire avec 3 ponts mobiles sur vérins, avec une hauteur libre en position basse de 5,25 m. La rehausse des abords serait limitée à +/- 40 cm. En espaçant les trois ouvrages (route / tram / route), ou pourrait créer au fil de l'eau une promenade piétonne pouvant bénéficier ainsi d'un apport de lumière naturelle.

La mise en place du Réseau Express Régional (RER) implique la création de gares RER sur le territoire bruxellois. Plusieurs sites ont été proposés sur le territoire anderlechtois au niveau d'Erasme, du CERIA/COOVI, du pont de la Petite Île et du pont de Cureghem. Le site d'Erasme et du pont de la Petite Île sont pour le moment écartés des options alors que l'arrêt CERIA/COOVI est en construction tandis que la station Cureghem est reprise dans le Plan d'Investissement de la SNCB. La position centrale de cette dernière station ainsi que son intérêt en tant que desserte

⁷ Hauteur libre = tirant d'air + 30 cm.

⁸ Masterplan 2030 du Port de Bruxelles, approuvé par son Conseil d'Administration le 30 novembre 2012.

depuis et vers Anderlecht justifient l'implantation d'une halte RER.

Les abords immédiats du square font ou feront l'objet de développements immobiliers de grande ampleur, dans le contexte plus général de la revalorisation de toute la zone du canal, au profit du logement et de nouvelles activités économiques. Certains projets sont déjà bien avancés, comme « Port-Sud Canal d'Innovation » (rénovation de l'ancienne minoterie Moulart)⁹, d'autres en sont encore au stade des esquisses, en attendant pour certains l'arbitrage communal, dans le cadre de l'élaboration du PPAS Biestebroeck.

Les actions à entreprendre doivent :

- o intégrer le nouveau pont dans une vision paysagère d'ensemble ;
- o promouvoir un développement urbain dense et mixte autour du site de la gare en prévision de l'ouverture prioritaire de cette gare ;
- o intégrer la future gare RER dans son environnement par une localisation judicieuse des accès ;
- o améliorer et sécuriser les traversées piétonnes (y compris PMR) et cyclistes en les matérialisant par des aménagements particuliers ;
- o ralentir et gérer les flux automobiles en réduisant l'emprise des voies automobiles et en laissant une plus large place aux transports en commun ;
- o réduire les flux de voitures sur le pont de Cureghem, faisant partie de l'axe de la chaussée de Mons, qui est une voirie interquartier ;
- o agrandir et donner un réel statut d'espace multimodal (création d'un espace partagé) et d'agrément au square E. Vandervelde (aménager les arrêts de bus et de tram, faire le lien avec le futur accès à la gare RER et le mettre en lien avec la Parc Crickx, le bassin de Biestebroeck et la rue Wayez) ;
- o implanter des commerces, loisirs et services au niveau du square E. Vandervelde, au pied de la future gare RER et à ses abords et établir un continuum avec la rue Wayez ;
- o améliorer la signalétique vers le centre d'Anderlecht, vers les activités alentours (Abattoirs par exemple) et vers la Maison communale et le centre métropolitain (vers les infrastructures/équipements publics, la gare de Bruxelles-Midi, le Pentagone,...) ;
- o prévoir une architecture ambitieuse pour la gare et les activités qui lui sont liées, tout en respectant l'objectif de transparence et de limitation de la coupure ferroviaire, afin de symboliser le lieu. Il est à noter que les ambitions actuelles de la SNCB ne prévoient pas un aménagement particulier de ces haltes.

Opérateurs : STIB, Bruxelles-Mobilité, Port de Bruxelles, SNCB, Commune

⁹ Où la Commune est partenaire, voir <http://www.portsud.be/>

3.2.4 Permettre la modernisation du stade sous réserve de sa bonne intégration

- => Intégrer le projet d'agrandissement du stade
- => Limiter l'accès en voiture au site
- => Organiser les flux lors d'événements exceptionnels

Afin de retrouver une capacité de 30.000 spectateurs, le RSCA, envisage une rehausse partielle du stade, accompagnée d'une réorganisation partielle de l'intérieur de l'ensemble¹⁰. Elle s'accompagne de la nécessité de trouver une nouvelle implantation du hall omnisport Henri Simonet qui lui est contigu, c'est aussi l'occasion de revoir fondamentalement la mobilité, insatisfaisante aujourd'hui, en particulier en matière d'impact sur les riverains.

A cette fin, une demande de PU a porté sur l'agrandissement du stade, la création d'un silo à voiture dans le périmètre du parc Astrid, la localisation d'une nouvelle salle omnisport dans l'îlot occupé par l'hôpital Bracops, ainsi que l'aménagement de parkings sur le site Dupuis. Suite à l'étude d'incidences, le projet a été amendé. L'avis de la Commission de Concertation, outre les remarques et demandes en ce qui concerne les gabarits du stade et du silo à voiture, porte en grande partie sur les problèmes de mobilité, qui ne font que partiellement partie d'une demande de permis, mais peuvent cependant en conditionner la délivrance.

Ces remarques et demandes portent en premier lieu sur l'importance d'accroître le report modal, de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs. Elles portent en deuxième lieu sur l'organisation de la mobilité et donc aussi sur la suppression des conflits d'usage avec les riverains.

L'accès par métro / tram doit être privilégié, ce qui demande :

- une adaptation des caractéristiques de la station St-Guidon afin de mieux faire face à des flux importants de voyageurs ;
- une collaboration active de la STIB (renforcement momentané de certaines lignes).

L'accès par automobile doit être strictement limité. La capacité à prévoir sur place (silo à voitures) doit être complétée par la mobilisation de capacités extérieures (Westland, CERIA/COOVI, ...) pour laquelle des collaborations stables doivent être mis en place (capacité garantie, sécurité, navettes appropriées,...). Le stationnement en voirie doit être strictement réservé aux riverains.

L'accès par autocar doit faire l'objet d'un type comparable d'organisation. (Dépose et stationnement peuvent être dissociés).

Quant aux modes actifs, ils impliquent des espaces publics de qualité et du stationnement proche suffisant (vélos).

La volonté régionale d'élaborer un « Plan Régional de Politique du Stationnement » est l'occasion de tester ces différentes facettes ainsi que l'adéquation du cadre réglementaire existant.

¹⁰ Cette nouvelle capacité reste cependant inférieure à celle d'avant guerre, qui était de 35.000 places.



Image de synthèse du futur stade, www.7sur7.be

En ce qui concerne l'intégration stade / parc, une réflexion complémentaire reste à mener, portant autant sur l'intégration du stade dans son environnement immédiat, tout particulièrement la façade à front de l'avenue Théo Verbeeck, que sur l'évolution de l'aménagement du parc, dans ses parties moins structurées.

Enfin, des mesures doivent être prises afin de réduire les incivilités et le vandalisme. Ces mesures d'organisation des flux et des usages à l'extérieur du stade doivent s'organiser entre plusieurs services : Police, service Propreté...

Opérateurs : RSCA, Commune, Police

3.2.5 Créer les conditions d'accueil de logements étudiants

=> Répondre à la demande en logements étudiants

=> Dynamiser le centre-ville

La demande en logements étudiants est très grande et nécessite tant un investissement dans des résidences universitaires que dans des petits logements au sein des quartiers d'habitations privées.

L'ULB est un gestionnaire compétent pour ce type de locations, qui sont parfois perçues comme contraignantes par des propriétaires privés (baux de courte durée, vacance immobilière, dégradation du bien en raison d'un roulement important des locataires...).

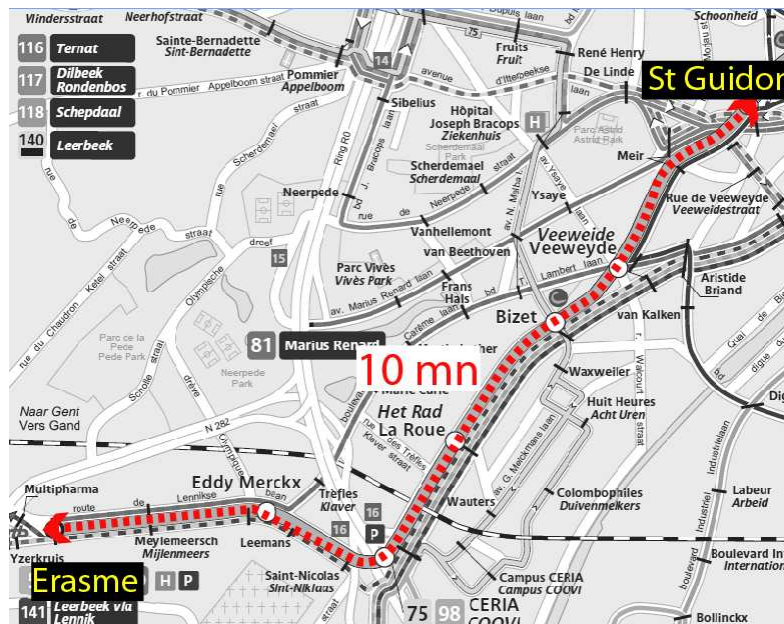
Le PCD propose lors de la réalisation d'ensembles d'habitations qu'une partie soit réservée aux logements étudiants. La gestion locative de ceux-ci pourra se faire par l'ULB, via une AIS dédié à la gestion des logements étudiants ou via un partenariat initié par CITYDEV.BRUSSELS.

De plus, la mobilisation des étages vides au-dessus des commerces est tout à fait propice à l'implantation de logements étudiants. Cette population a besoin d'accéder facilement à des

commerces et services et reste moins sensible aux nuisances qui peuvent être générées par l'HORECA en soirée.

Enfin, la promotion de logements intergénérationnels est une réponse efficace pour faire face à la demande en logements étudiants. Il s'agit d'un principe de partage d'un grand logement, souvent occupé par une personne âgée ou une famille monoparentale qui aurait besoin d'une présence et d'un soutien ponctuel pour des tâches du quotidien (courses, ménage...) et qui s'engage en contrepartie à demander un loyer faible à l'étudiant.

Dans tous les cas, l'implantation de logements pour étudiants doit privilégier la proximité avec les transports en commun et plus particulièrement le métro.



Temps approximatif en métro de la station St Guido à la station Erasmestraat

Opérateurs : ULB, avec asbl www.1toit2ages.be par exemple, AIS ou partenariat initié par CITYDEV.BRUSSELS.

3.2.6 Revitaliser la vie locale et le tourisme

- => Redonner des fonctions urbaines de « centre-ville »
- => Renforcer les valeurs identitaires de la Commune
- => Attirer les visiteurs
- => Implanter des projets qui attirent les populations depuis la gare du Midi
- => Avoir une vie nocturne propre à une ville de plus de 100.000 habitants.

Le centre d'Anderlecht connaît une certaine vitalité diurne (commerces, bibliothèque et Maison Erasme) mais offre peu d'activités nocturnes. Ainsi, les habitants préfèrent s'orienter vers le centre de Bruxelles Ville ou vers d'autres centralités bruxelloises pour satisfaire leurs besoins de sorties culturelles, récréatives et gastronomiques.

Ainsi, le Centre doit se doter des fonctions urbaines propres à un centre-ville d'une commune de

plus de 100.000 habitants, qu'elles soient culturelles, récréatives, liées à l'HORECA, ...

EQUIPEMENTS CULTURELS LOCAUX

Le PCD propose de créer les conditions d'accueil d'un équipement culturel privé et/ou public tel qu'un **cinéma** ou encore une **Maison Folie**.

Le concept de « Maison Folie » a été initié lors de l'année européenne de la culture en 2004 à Lille afin d'installer des Maisons Folies dans d'anciennes usines ou tout autre bâtiment emblématique du territoire lillois. Espace de création, d'expositions, elle assure toute l'année une programmation éclectique. Dans le cas d'Anderlecht, elle pourrait être initiée d'abord dans le centre, puis d'autres pourraient voir le jour dans les autres quartiers.

Que ce soit dans le cas d'une Maison Folie ou d'un cinéma, dans les deux cas, il s'agit de créer des structures qui peuvent fédérer toutes les catégories de populations et qui ne seront pas réservées, dans leur cible, à des groupes sociaux érudits dans un domaine.



Maison Folie de Lille, quartier Wazemmes (Fr) et celle de Mons « Les Arbalestriers »

EQUIPEMENT D'ENVERGURE METROPOLITAINE

Afin de conforter le Centre comme étant une destination métropolitaine, la présence d'un nouvel équipement d'envergure métropolitaine doit être envisagée.

Ce nouvel équipement doit s'adresser à tous les anderlechtois mais aussi à un public plus large.

Cet équipement ne peut être réfléchi que dans le cadre d'un partenariat public/public avec la Région ou d'autres communes et/ou dans le cadre d'un partenariat public / privé.

Il pourrait s'agir d'un équipement complémentaire à la vie estudiantine et touristique, s'intégrant dans le maillage culturel régional.

La localisation privilégiée pour ce type d'équipement est à rechercher au bord du Canal, à proximité de la rue Wayez. Il doit être particulièrement bien desservi par les transports en commun (pont de Cureghem et métro Aumale).

Un équipement de ce type permettrait de créer de l'emploi local.

OFFRE EN HÉBERGEMENT TOURISTIQUE

Le deuxième point d'un retour de l'attractivité métropolitaine du Centre est de constituer une offre en hébergement touristique varié. Au-delà de la construction d'hôtels autour de la Gare du Midi, le

centre doit aussi se doter d'hébergements. Ici, il serait plus opportun de créer les conditions d'accueil de structures plus petites et pour tout type de budget. On pense notamment à la au développement des « **Bed and Breakfast** » (trois implantations totalisant 6 chambres en 2011) ou encore l'implantation d'une **Auberge de Jeunesse**, actuellement inexistante sur le territoire. La présence du métro à St Guidon justifie la présence de telles structures, offre aux visiteurs un accès facile aux différents attraits touristiques anderlechtois et bruxellois. Une bonne coordination et communication sur l'offre touristique et l'offre en hébergement est essentielle à leur pérennité.

HORECA NOCTURNE

Vu le diagnostic d'Atrium sur les besoins des habitants en matière d'activité commerciales, le développement d'activités type cafés et restaurants ouvrant en fin de soirée apparaît comme essentiel. En effet, il s'agit de « retenir » les habitants voire de « capter » des consommateurs de l'extérieur. De plus, il y a une réelle demande en activités thématiques type bar à thème (pub, cocktail, concert, karaoké par exemple) à satisfaire.

Opérateurs : Atrium, privé, Région, Commune.

3.2.7 Mettre le Centre en relation avec le Canal

=> *Articuler le Centre avec le Canal*

=> *Expérience urbaine complète.*

Afin d'élargir le rayonnement du Centre de la Commune et de rendre ce pôle plus agréable pour l'ensemble de ces utilisateurs, une piste intéressante consiste à tisser des liens plus forts avec le Canal et ses quais.

Cette proposition permet d'élargir l'offre récréative et de loisir d'Anderlecht et de proposer une expérience urbaine complète à des personnes se rendant au Centre de la Commune : commerces, HORECA, culture et promenade.

Il s'agit donc de proposer des liaisons efficaces et aisées depuis le Centre.

Opérateurs : Région, Commune

3.3 REGENERER CUREGHEM

L'ensemble de la zone de Cureghem est un enjeu majeur pour la Commune, et ce pour plusieurs raisons. Trois projets d'envergure métropolitaine encadrent la zone, ce qui préfigure des mutations importantes pour toute la zone :

- la Gare du Midi, pour lequel un Schéma directeur est engagé à l'initiative de la Région ;
- le site de Biestebroek, de plus de 40 ha et qui va accueillir un programme mixte encadré par un PPAS en cours d'élaboration par la Commune ;
- le site des Abattoirs dont le développement est en cours dans le cadre du projet ABATAN.

Le lieu prioritaire au niveau communal est le square Emile Vandervelde, point de rencontre du Centre, de Canal-Sud et de Cureghem.

Au-delà de ces projets, il s'agit de structurer le tissu existant et d'y restituer un cadre de vie de qualité.

	Projet « Régénérer Cureghem »
Bâti et paysager	- Zone mixte bénéficiant d'un bâti de qualité, dégradé et d'un tissu mixte (pour partie anciennement industriel). - Quartier délimité par des points d'articulation forts avec le reste de la Ville : la zone Biestebroek (projet de PPAS), le secteur des Abattoirs (projet de redéveloppement porté par ABATAN) et la gare du Midi. - Un foncier mal exploité et des friches urbaines à valoriser. - Perspective remarquable offerte par le canal et ses abords. - Présence de patrimoine 19^{ième} et début 20^{ième} : bâti, tracés, infrastructures... => Reconfiguration et mise en valeur d'un quartier de première couronne.
Habité et vécu	- Cureghem est en fait un ensemble de quartiers, fortement séparés de l'ouest de la commune. - Déficit en équipements publics dans ce secteur particulièrement dense en habitants. - Rénovation et création de logements nécessaire. => Offrir toutes les fonctions urbaines à cette centralité majeure et la relier au reste de la ville.
Entreprenant	- Zones mixtes au PRAS (industrie urbaine, forte mixité) offrant de forts potentiels en termes d'attractivité économique liée aux entreprises en place, à l'accueil de nouvelles PME. - La chaussée de Mons, la rue Eloy, la rue Van Lint sont toutes des voiries support de commerces. Leur relation avec la rue Wayez (dont l'attractivité doit être maintenue) doit être renforcée. - Les Abattoirs et la gare du Midi sont des sites-clefs en termes d'emploi et d'activités à l'échelle métropolitaine. => Lien entre les centralités et les linéaires commerçants à configurer.
Métropolitain et rayonnant	- 2 Pôles multimodaux majeurs : gare du Midi existante et Biestebroek qui devrait accueillir une nouvelle station RER (historiquement, gare du Pont de Cureghem). - Des projets urbains ambitieux aux potentiels forts pour un marketing urbain d'envergure régionale. - Le canal comme axe de développement et renforcement des qualités paysagères, cadre de vie. => Lieu important dans l'expression d'un marketing urbain et dans la démonstration de

	l'ambition communale.
Environnemental et durable	- Maillage vert à renforcer en prenant en compte les traces de la Senne et de la Petite Senne. - Pollution et dépollution des sols à prendre en compte. - Potentiel en termes de renouvellement urbain, innovation des formes urbaines et performances environnementales. - Berge du canal à réaménager dans une optique de prolongation de la coulée verte existante au sud du pont Marchant. - attention particulière à avoir en terme de cohabitation logements / entreprises => Exemplarité et innovation dans le renouveau de ce secteur.

POURQUOI UN FOCUS SUR CUREGHEM ?

L'urbanisation de Cureghem, au XIXème, fut l'occasion d'inclure le village d'Anderlecht dans la métropole bruxelloise en devenir. Le tissu mixte existant, vieilli, est progressivement remis à niveau, que ce soit au travers de contrats de quartiers (durables), d'interventions de CITYDEV.BRUSSELS, ou d'autres investissements publics et privés.

Mais au-delà de cette remise à niveau, de grands projets sont en cours ou en préparation, qui apporteront une nouvelle modernité, au profit du quartier lui-même, mais aussi au profit de l'ensemble de la Commune et de la Région.

Il s'agit d'abord dans grand projet de la gare du Midi qui, au-delà de la modernisation de l'infrastructure de transport (train, métro, ...), s'accompagnera d'un projet urbain d'envergure métropolitaine qui reste cependant encore à préciser.

Au sud-ouest, le square Emile Vandervelde, déjà mentionné par ailleurs, devra devenir une articulation entre différents quartiers, selon des modalités spécifiques à chacun d'eux.

Le site des Abattoirs est lui aussi porteur d'une nouvelle urbanité. Seul équipement d'échelle métropolitaine à ne pas avoir été accompagné d'une annexion par la Ville de Bruxelles lors de sa création, sa modernisation s'accompagnera elle aussi d'un projet urbain d'envergure, s'articulant autour de la halle classée, permettant une certaine diversification économique.

Le quartier de la rue Heyvaert, partagé avec Molenbeek, sera à son tour profondément modifié, lorsqu'une partie significative de la filière de l'automobile de seconde main, dont le maintien sur place est peu compatible avec l'habitat, aura migré vers le nord de Bruxelles, dans la zone portuaire.

La plupart de ces projets auront un impact sur les abords du canal, qui par ailleurs doit s'adapter à ses nouvelles fonctions de transport. Cela implique une adaptation des ponts, c'est aussi l'occasion d'une amélioration / redéfinition des espaces publics proches.

De façon plus générale, l'amélioration du quartier passe aussi par celle des espaces publics. Outre celle implicite dans le cadre des projets cités ci-avant (les bords du canal, l'axe Heyvaert – Vandervelde), une épine dorsale, intérieure au quartier, pourra être mise en valeur, sur base des espaces existants.

Enfin, le succès de la revitalisation de Cureghem ne peut s'envisager sans la pérennisation de certaines activités économiques existantes, et l'accueil de nouvelles activités, sous réserve qu'elles soient compatibles avec l'habitat.

3.3.1 Accompagner le projet de la Gare du Midi et faire de la rue Bara le départ d'un boulevard urbain jusqu'au Ring

- => Articuler une gare renouvelée avec les quartiers riverains
- => Accompagner l'amélioration des espaces accessibles au public dans le complexe de la gare
- => Requalifier les espaces publics aboutissant aux différents centres d'intérêt de la Commune
- => Faire de la rue Bara prolongée jusqu'au Ring un boulevard urbain

La Gare du Midi fait l'objet d'un projet d'envergure qui comprend la restructuration de la gare et de ses abords.

Alors qu'un schéma directeur régional est annoncé¹¹, certaines options d'aménagement sont déjà en préparation, visant à améliorer les espaces accessibles au public au sein du site de la gare et de ses abords immédiats, comme certains grands projets ambitieux comme le projet Victor, différents projets immobiliers initiés par la SNCB (avec Jean Nouvel avenue Fonsny par exemple), sans oublier les problématiques liées au renforcement de la capacité de la Jonction et celles liées à la conversion en métro de la ligne nord sud aujourd'hui empruntée par les trams 3 et 4.

La Commune d'Anderlecht doit pouvoir bénéficier de ce projet pour améliorer les conditions de vie de ses citoyens, c'est-à-dire des habitants des quartiers jouxtant la gare.

Dans le cadre du PCD, il faut rappeler que le développement de la Gare doit traiter de manière qualitative l'ensemble des interfaces de la gare avec le tissu urbain environnant, en ce compris la relation avec Cureghem et avec Canal-Sud. Le développement ne peut pas être uniquement tourné vers le centre-ville et Saint-Gilles.

Au niveau de Cureghem, il semble fondamental de ne pas créer un trop grand clivage entre le microcosme de la gare et les quartiers fragilisés qui se trouvent à proximité. La transition doit donc se faire en prenant en compte dans la réflexion l'entière des îlots situés à l'ouest de la rue Bara. Celle-ci ne peut pas être vécue comme une coupure nette, que ce soit en termes de fonctions, de gabarits ou d'animation.

Les propositions suivantes sont à prendre en considération :

- Prise en compte des deux côtés de la rue Bara, avec un dialogue à instaurer entre les fronts bâtis.
- Prise en compte des cheminements forts permettant de liaisonner la gare avec les centres d'intérêts et espaces publics forts de Cureghem, comme :
 - o les abattoirs avec le projet ABATAN 2020 ;
 - o la Maison communale ;
 - o le Pont de Cureghem ;
 - o l'Ecole des Vétérinaires.

La rue Bara doit devenir un véritable boulevard urbain animé, confortable et sécurisé, qui accueille tous les modes et usages et qui peut alors dans ces conditions-là supporter du trafic de transit.

Au niveau de la liaison avec Biestebroek et la zone industrielle, il faudra être particulièrement attentif au traitement du carrefour rues des Deux Gares/ rue des Vétérinaires. La rue des Deux Gares est à aménager dans la continuité de la rue Bara, de manière tout aussi urbaine.

Un boulevard urbain partant de la gare du Midi (rue Bara) se mettra ainsi progressivement en

¹¹ Voir en particulier <http://www.adt-ato.irisnet.be/fr/zones-strat%C3%A9giques/quartier-midi>

place, jusqu'au Ring, via le boulevard Industriel.

Opérateurs : Région, Commune.

3.3.2 Le square Emile Vandervelde, porte d'entrée de Cureghem

=> Inclure le domaine ferroviaire dans l'aménagement, voire le retravailler

=> Inclure le parc Crickx dans l'aménagement du square et de la gare

=> Le square, porte vers Cureghem

Voir aussi 3.2.3.

Au niveau du Parc Crickx et des ouvrages d'art que sont le talus et les ponts du chemin de fer :

- l'ouvrage qui soutient le chemin de fer est d'une grande qualité. Il doit être mis en valeur et servir de véritable élément de liaison entre les quartiers de Cureghem et les développements prévus vers Biestebroek. Il doit être inclus dans un projet urbanistique mais aussi architectural global, incluant la future gare RER et les autres développements, jusqu'au bassin de Biestebroek. Il pourrait être percé pour faciliter des liaisons complémentaires ;
- de la même manière le parc Crickx revêt une importance particulière, comme première porte de Cureghem depuis le Centre d'Anderlecht. Si les façades qui l'entourent ne sont pas du patrimoine remarquable leur ensemble présente certaines qualités de cohérence qu'il faut pouvoir mettre en valeur. Il s'agit de mettre en liaison ce site avec le Canal et les nouveaux programmes bâtis ;
- enfin, au niveau de la jonction entre le boulevard industriel et la rue des Deux Gares, une deuxième porte vers Cureghem est à valoriser, empruntée quotidiennement par des milliers de navetteurs. Les terrains qui jouxtent cette porte ont un rôle scénographique clef et peuvent accueillir des programmes ambitieux. Leur proximité avec la gare du Midi et la future gare de Cureghem en font un site stratégique.



Opérateurs : Région, Commune, Port de Bruxelles, SNCB

3.3.3 Accompagner le projet sur le site des abattoirs

=> *Projet FEDER*

=> *Créer un espace public d'échelle métropolitaine, autour de la halle centrale*

=> *Compléter le maillage viaire existant et prévoir un nouveau franchissement du canal*

=> *Diversifier les activités économiques=>*

Ce projet ambitieux vise à transformer le site des abattoirs pour l'adapter à de nombreux usages.

Le projet FEDER sur les Abattoirs d'Anderlecht développé par ABATTOIR (anciennement ABATAN, la société emphytéote du site qui appartient à la Commune) est une initiative importante tant dans la reconfiguration de l'espace des abattoirs, qu'au rapport entretenus avec les quartiers environnants. De même les retombées économiques et en termes d'image positive véhiculée par ce projet sont importantes. Le projet ABATAN prévoit en plusieurs temps, la rénovation et le réaménagement de l'ensemble du site des abattoirs d'Anderlecht afin d'en améliorer les flux, renforcer l'attractivité et la vente au niveau local comme régional, offrir une certaine mixité des fonctions et intégrer cet équipement au sein du quartier.

Le projet vise également à inscrire le site dans une dynamique urbaine plus large, d'échelle métropolitaine en participant à un maillage d'espaces publics autour du centre-ville.

Il faudra veiller aux éléments suivants :

- prendre en compte la halle centrale comme élément majeur de composition urbaine, centre d'une place publique d'importance régionale ;
- créer une liaison forte au Canal afin de mettre en valeur celui-ci, en ce compris le transport de marchandises ;
- prévoir un franchissement du canal vers le boulevard Graindor à l'ouest afin d'améliorer le maillage viaire entre les deux rives ;
- rappeler le tracé de la petit Senne qui parcourt le site ;
- donner un cadre de vie acceptable aux logements qui seront créés sur le site ;
- permettre une utilisation des lieux avec une extension des horaires d'accessibilité, créant une polarité qui soit aussi bien à l'usage des activités économique qu'au profit des habitants actuels et futurs des quartiers environnants.



Source : Office of Permanent Modernity (ORG)

L'ensemble des activités liées au commerce de bouche et la restauration répondent aisément à un public large et diversifié. La culture populaire autour des Abattoirs constitue un levier important. Bien que très connus, les Abattoirs restent difficilement identifiables à la fois physiquement dans le territoire (situé à Cureghem, mais où?) que dans l'image véhiculée (site réservé exclusivement aux professionnels) pour l'ensemble des bruxellois, alors qu'il s'agit d'une partie de l'histoire anderlechtoise dont la Commune doit se saisir comme plus-value.

Il conviendra également d'éviter l'isolement de cette infrastructure.

Notamment en veillant à :

- mettre le projet en lien avec l'ensemble des projets prévus autour du Canal et de Cureghem ;
- liaisonner le site avec la Gare du Midi. Deux itinéraires sont possibles, depuis l'accès de la chaussée de Mons :
 - o via la rue Sergent De Bruyne, ce qui implique une attention importante au traitement du croisement rue de Fiennes / Bara / Sergent De Bruyne ;
 - o soit par la rue Jorez, l'espace public contigu à la station de métro Clemenceau puis ensuite les rues de Fiennes et Bara, ce qui implique un traitement des croisements ;
- liaisonner les activités avec le square Albert 1^{er} afin d'améliorer la connectivité et l'ouverture des sites ;
- créer un nouvel axe fort vers l'Erasmushogeschool et au-delà le square Emile Vandervelde.

L'aménagement de l'espace public doit devenir propice tant aux activités économiques en place et à venir qu'aux flux de personnes très variables entre la semaine et le weekend.

La chaussée de Mons et le quai de l'Industrie sont les liens principaux vers le pont de Cureghem et devront faire l'objet d'un aménagement agréable et bien signalisé pour atteindre facilement le site. Le PCD évoque dans ses mesures, l'aménagement des quais pour les cycles et piétons. De plus, la chaussée de Mons (particulièrement la section au niveau du square Albert 1^{er} et le square lui-même) est citée dans les voies structurantes et dans les priorités d'aménagement de l'espace

public.

Opérateurs : ABATAN, Région, Commune

3.3.4 Redynamiser le quartier Heyvaert

=> Délocaliser la plus grande partie du secteur des voitures d'occasion

=> Densifier l'habitat, avec une nouvelle mixité compatible avec celui-ci

Aujourd'hui intensément occupé par le secteur des voitures d'occasion qui s'est développé aux dépens de la qualité résidentielle la plus élémentaire, le quartier pourrait être amené à évoluer rapidement si ce secteur venait à déménager. Le Port de Bruxelles a fait étudier la question¹² et les résultats de l'étude ont permis, lors de l'actualisation du Masterplan du Port de Bruxelles, de définir à l'avant port les espaces nécessaires pour accueillir cette activité (horizon de ce projet : 2017).

Le « Master plan canal Molenbeek » arrivait au même souhait de délocalisation.¹³

Par ailleurs, le quartier bénéficiera de l'amélioration par la Région des outils de planification existants (en complément des contrats de quartiers).

Les principes à prendre en compte sont les suivants :

- une densification importante que ce soit en nombre d'habitants qu'en m² bâtis. Le tissu urbain comporte des spécificités qui lui permettent d'absorber une certaine intensification par la construction d'immeubles hauts (entre 20 et 50 m) : grands îlots, ruptures importantes de gabarits, nombreux entrepôts de plus de 1000m². Une densité avec un rapport P/S supérieur à 1,3 est préconisée pour ce quartier.¹⁴ ;
- un renouvellement de l'activité économique, qui devra être compatible avec le logement ;
- l'apport d'équipements de proximité en réponse à l'augmentation attendue de population ;
- la prise en compte d'un maillage vert de qualité, permettant de supporter cette densification et prenant en compte le tracé de la petite Senne (voir le contrat de quartier Compas) ;
- la prise en compte de la pollution / dépollution du sol ;
- permettre une relation positive au Canal ;
- Améliorer les liaisons avec le centre-ville.

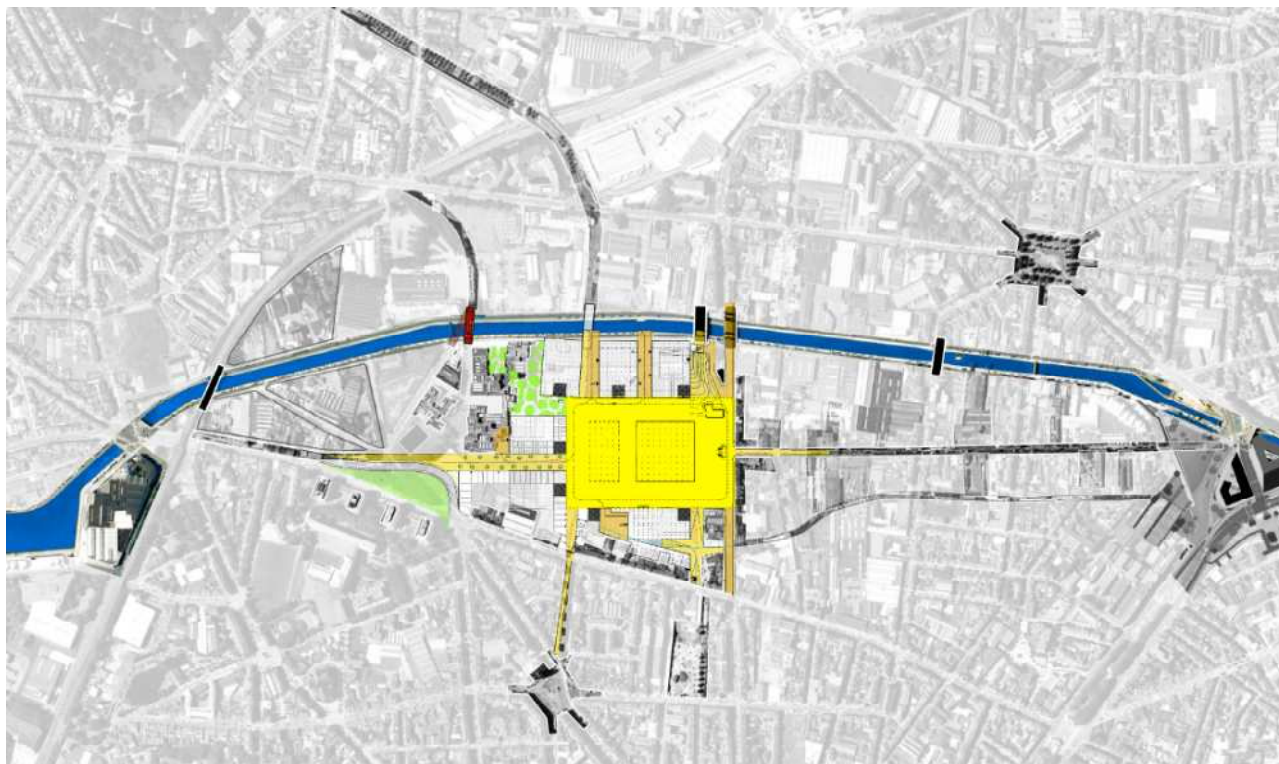
La redynamisation de la rue Heyvaert implique une collaboration étroite avec Molenbeek.

Avec ce projet, c'est un tracé urbain complété qui se met en place : Porte de Ninove / rue Heyvaert / Halle des Abattoirs (devenue le centre d'une place publique) / nouveau tracé / Pont de Cureghem.

¹² « Prospection de marché et étude de faisabilité pour les trafics ro-ro par voie navigable dans le port de Bruxelles, et mettant l'accent sur les véhicules, neufs ou d'occasion » ECSA, juin 2010.

¹³ « Masterplan canal Molenbeek », BUUR / IDEA CONSULT, 2010.

¹⁴ Données indicatives issues de l'étude « Elaboration d'un inventaire des lieux de densification potentielle en RBC », COOPARCH, 2012.



Source : Office of Permanent Modernity (ORG)

Opérateurs : privé, Région, Commune, Port de Bruxelles.

3.3.5 Cureghem, le canal et ses ponts

=> Adapter les ponts existants aux nouvelles contraintes du trafic fluvial (hauteur libre)

=> Augmenter le nombre de franchissement

La logique de création d'un tirant d'air suffisant sous les ponts du canal aura des implications sur les espaces publics et le bâti proche, nous reprenons ci-après les orientations pour chaque pont depuis la Porte de Ninove jusqu'au pont de Cureghem, déjà examiné en 3.2.3. Vu l'imbrication des territoires d'Anderlecht et de Molenbeek, tous les ponts sont considérés.

- Pont piétons Gosselies (hauteur libre actuelle de 5,07 m)
Ce pont accessible uniquement aux piétons (pas aux PMR) devrait être reconstruit avec facilités d'accès pour PMR. Son encombrement futur justifierait qu'il soit légèrement déplacé pour ne pas obturer la perspective Gosselies – Princesse.
- Pont levant des Hospices (Hauteur libre de 5,90 m)
L'adaptation pourrait se limiter à l'augmentation de hauteur des 4 tours de soulèvement.
- Pont fixe Ropsy-Chaudron (Hauteur libre actuelle de 6,89 m, mais à vérifier)
Modification apparemment pas nécessaire.
- Pont métro Delacroix (hauteur libre actuelle de 7,15 m)
Pas d'adaptation nécessaire.
- Projet de pont entre l'arrière des Abattoirs et le rond-point Birmingham / Graindor
Prévu par le schéma directeur ABATAN 2020, il pourrait être confirmé par le futur « Plan directeur de la zone du Canal » déjà cité. Pont fixe prévisible.

- Projet de passerelle à l'extrémité de la rue des Matériaux, vers la station de métro Jacques Brel. Passerelle prévue au PPAS Mons Birmingham arrêté par le Gouvernement le 14/06/2007.
- Pont rail fixe Cureghem (L28, hauteur libre actuelle de 5,29 m)
La travée centrale pourrait être remplacée par une nouvelle de hauteur beaucoup plus réduite. (Propriété d'INFRABEL)

Ces ouvrages d'art doivent impérativement répondre au flux de circulation. Cette remarque concerne plus particulièrement la passerelle qui relie la station de métro Delacroix au site des abattoirs, passerelle qui n'est pas adaptée au flux piéton lors des heures d'ouverture du marché.

Opérateurs : Région, Commune, Port de Bruxelles

3.3.6 Améliorer l'espace public, requalifier les entrées de la Commune et créer une colonne vertébrale à travers Cureghem

=> Améliorer le cadre de vie des quartiers denses de Cureghem

=> Soigner les entrées de ville d'Anderlecht depuis le Pentagone (Porte d'Anderlecht) et depuis la Gare du Midi (St Gilles)

=> Améliorer l'aménagement de l'espace public sur les voies structurantes et les monumentaliser

L'action portera notamment sur la section entre le Pont de Cureghem et la jonction entre la chaussée de Mons et la rue Van Lint qui est actuellement très dégradée et offre une image d'abandon. De plus, il est prévu dans le Contrat de Quartier Canal-Midi une action importante sur l'espace public du square Albert 1^{er} et sur ses alentours. Cet espace reste prioritaire en raison de la densité importante de personnes qui vivent dans les immeubles alentours et du peu d'espace libre qualitatif tant public que privé qui est à leur disposition.

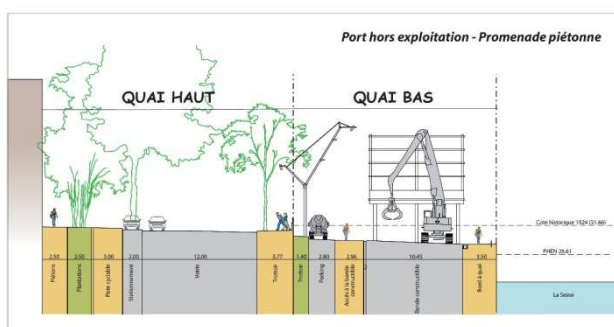
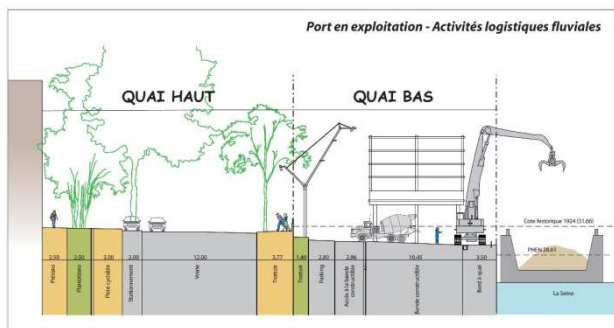
Les entrées de la commune ne sont pas mises en valeur et n'offrent pas d'effet d'appel vers les lieux d'attractivité anderlechtois. Les actions porteront principalement sur : la Porte d'Anderlecht (carrefour entre le boulevard Point Carré et la chaussée de Mons), la place Bara, l'axe Clémenceau / Ropsy Chaudron pour mettre en valeur la présence des Abattoirs, la rue Bara et la rue des Deux Gares.

Il convient sur ces espaces de prévoir un aménagement de qualité en lien avec les recommandations de la Charte des Espaces Publics. Le PCD pointe de nouveau en faveur d'une action sur l'amélioration de ces espaces afin de les rendre prioritaires. Les aménagements, autant que possible, devront ménager des circulations douces piétonnes et cyclables confortables, prévoir une intégration de l'élément vert et être aménagés de manière à faciliter le passage des transports en commun avec une bonne vitesse commerciale.

Un cheminement est proposé reliant les quartiers de Cureghem. Il est une alternative à la chaussée de Mons et fait le lien entre l'ouest de la Commune et le Pentagone en empruntant les rues des Goujons et Georges Moreau, la place du Conseil, les rues de la Clinique et du Docteur de Meersman ainsi que la chaussée de Mons sur le dernier tronçon. Ce tracé relie un ensemble de places et de square qui doivent être mis en valeur et en réseau : la place au croisement des rues des Goujons et Kuborn, la place de l'église entre les rues Georges Moreau et de l'Ecole Moderne, place du Conseil, la place contigüe à la station de métro Clémenceau (rue de la Clinique entre les rues De Bruyne et Jorez), l'église rue du Docteur de Meersman.



Aménagement des ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux



■ Espace piéton
■ Espace planté
■ Espace de circulation

L'espace portuaire présente des risques spécifiques.
Soyez vigilants !
Parents surveillez vos enfants.



Aménagement des quais des ports Victor et d'Issy-les-Moulineaux et aménagement du quai du port Tolbiac à Paris (13^{ème})

Cette colonne vertébrale de dimension locale complète ainsi celle obtenue par l'addition des projets ABATAN et Heyvaert, mentionnée plus haut, qui elle est d'importance régionale.

Opérateurs : Région, Commune

3.3.7 Promouvoir et pérenniser les activités artisanales et artistiques

- => Promouvoir le développement des PME en tissu urbain dense
- => Créer les conditions d'accueil et d'installation de petits entrepreneurs et créateurs
- => Conforter la création d'emploi et promouvoir l'esprit entrepreneurial

Les anciens ateliers ou entrepôts abandonnés ou tous lieux d'ordre industriel ou emblématiques de la ville peuvent permettre d'accueillir des ateliers d'artistes ou d'artisans. Ces lieux peuvent donner l'occasion de mutualiser des moyens techniques (outils, zone de stockage, logistique) propres à l'exercice des activités qui y seront implantées. Cette initiative est déjà expérimentée à Lille à la Ferblanterie qui accueille des artistes de tous horizons et programme des festivités pour les faire connaître.

La création de tel espace permet de pérenniser des activités artistiques et artisanales en ville et de les développer. Les occupants de ces espaces ont pour obligation d'entretenir les lieux, voire de les rafraîchir si besoin, en contrepartie de loyers compétitifs. Le choix de mutualiser plusieurs activités au sein d'un même bâtiment offre des conditions de travail et de créativité pour les locataires et diminue les nuisances qui pourraient être générées lors d'une implantation tout azimut au sein du territoire.

En créant les conditions d'accueil de petites entreprises artisanales et artistiques, la Commune renforcera son attractivité économique et encouragera l'esprit entrepreneurial.

Les acteurs tels qu'Atrium (mission Open Soon www.opensoon.be) et Euclides peuvent faire de bons partenaires dans le montage de ce projet.



Opérateurs : CITYDEV.BRUSSELS, privé, Région, Commune.

3.4 CANAL-SUD, LES ZEMU ET LES INDUSTRIES URBAINES

La structure physique de la commune d'Anderlecht est largement marquée par la présence du Canal. Il constitue une empreinte physique et mentale dont les enjeux dépassent les strictes limites communales. Au-delà de ses fonctions strictement navigables, il demeure par son histoire et sa typologie le lieu d'exercice privilégié d'un aménagement exemplaire.

Le canal focalise un grand nombre de regards et particulièrement en ce qui concerne les activités portuaires et les activités industrielles qui lui sont plus ou moins liées. Anderlecht est traversé du sud-ouest au nord-est par le canal sur environ 5,5 km de longueur, dont 3,3 sur Canal-Sud. Cette section parcourt des ambiances urbaines très variées, offre un paysage fluvial remarquable et reste un des enjeux urbain de la métropole bruxelloise.

Bien que présentant une dominante en activités industrielles, la zone accueille près d'un millier d'habitants, nombre destiné à augmenter fortement, dans le cadre de la mutation fonctionnelle voulue aux abords de Biestebroek. Cette composante est à prendre en compte notamment pour la justification d'une meilleure desserte en transport en commun et sur la question de la mixité de la zone. Cette nouvelle donne s'appuiera en particulier sur le PRAS démographique, avec les nouvelles « Zones d'Entreprises en Milieu Urbain » (ZEMU).

	Projet « Canal Industrie »
Bâti et paysager	- Grande emprise entre les voies ferrées et le canal. - Position entre l'entrée de ville/région et la gare du Midi. - Espace public traité mais organisation des entreprises peu lisible. => Densification de la zone et mise en valeur.
Habité et vécu	- Desserte en transports en commun faible. - Le statut de ZIU ne permet pas la mixité fonctionnelle. - Absence de lien avec les berges du canal. => Possibilité de mixité fonctionnelle, voire innovante, incluant les équipements.
Entreprenant	- Zone d'emplois importante mais qui doit s'adapter au contexte économique. => Densification des activités et mise en perspective en matière d'innovation.
Métropolitain et rayonnant	- Le canal et son fort potentiel d'attractivité urbaine. - Zone d'industrie reconnue à l'échelle régionale. => Profiter de cette renommée et de l'effet d'entraînement des nombreux projets actuels et futurs.
Environnemental et durable	- Valeurs écologiques des abords de voies ferrées et du canal. - Opportunités quant au développement d'entreprises innovantes en matière de développement durable. - Pollution / dépollution des sites. => Inscription dans les objectifs du développement durable pour toutes nouvelles constructions ou projets.

POURQUOI UN FOCUS SUR CANAL-SUD ?

Essentiellement industrielle et logistique, les lieux seront amenés à évoluer significativement.

Tout d'abord, il s'agira d'ouvrir à l'habitat la partie « Biestebroeck » du site. Pour la Région et la Commune, il s'agit là d'un élément de réponse au défi démographique actuel. Cette ouverture doit s'accompagner des équipements nécessaires, tout en développant des activités économiques compatibles avec l'habitat. (ZEMU)

La nouvelle donne en matière de transport, avec le développement de l'acheminement des conteneurs par voie fluviale, implique une adaptation de la hauteur libre sous les ponts, ce qui s'accompagnera du réaménagement des abords.

En ce qui concerne les espaces qui restent dédiés exclusivement à des activités économiques, un effort doit être fait en ce qui concerne leur évolution / modernisation ainsi que leur meilleure intégration dans le vécu communal.

Cette évolution s'accompagnera d'une amélioration de la structuration de cette partie du territoire communal.

Tout d'abord avec l'amélioration du boulevard Industriel, élément important de la liaison Ring – Gare du Midi dont il a déjà été question pour Cureghem.

Ensuite, avec la mise en place d'un réseau maillé destiné aux modes doux (vélos, piétons), en complément avec l'amélioration des transports en commun.

Ce maillage s'intégrera dans l'amélioration des rives du canal qui seront prioritairement destinées aux équipements, aux loisirs et à la promenade. Le réaménagement des abords des ponts (voir supra) s'inscrira dans cet objectif.

En ce qui concerne les activités économiques, il s'agira d'améliorer les services aux entreprises, de permettre le développement d'un cluster¹⁵ d'entreprises de haute qualité environnementale, de s'orienter vers une véritable écologie industrielle des entreprises.

Complémentairement à la nécessaire dépollution des sols, il s'agira d'optimiser l'usage du sol par une mixité fonctionnelle appropriée et le respect d'un minimum de densité.

¹⁵ Un cluster est la concentration géographique d'entreprises interdépendantes : fournisseurs de biens et de services dans des branches industrielles proches ; les firmes livrant le produit final coopèrent avec les universités, et leurs concurrentes.

3.4.1 Ouvrir Biestebroeck à la mixité

- => Créer de nouveaux logements avec les équipements nécessaires
- => Poursuivre l'étude du PPAS Biestebroeck conforté désormais par le PRAS démographique
- => Connecter le nouveau tissu urbain à celui existant

Ce site fait l'objet de nombreuses attentions tant privées que publiques. Différentes propositions privées d'aménagement du site ont été formulées auprès de la Commune et de la Région depuis plusieurs années. Par ailleurs, le Port de Bruxelles, dès l'adoption de son premier Masterplan en 2005, est demandeur d'un espace multimodal eau – route.

La difficile cohabitation de friches industrielles et de quartiers d'habitation (propreté, sécurité, ...) a incité la Commune à entreprendre l'élaboration du PPAS Biestebroeck¹⁶ pour définir l'aménagement de cette partie de la Commune. Afin d'assurer au mieux les conditions du succès, la mission d'élaboration a été divisée en deux parties, avec une participation du public. La première partie consiste en un schéma directeur, permettant de confronter et harmoniser progressivement les différentes demandes ; la deuxième partie, le PPAS proprement dit, donnera valeur réglementaire au compromis établi.

~~De façon plus générale, la rive gauche sera principalement résidentielle, tandis que la rive droite sera économique / résidentielle.~~

De son côté, la Région, dans le cadre du défi démographique, confirme l'évolution fonctionnelle des abords de Biestebroeck vers plus de mixité. Cette évolution se traduit tant au niveau du PRAS démographique approuvé par le Gouvernement régional ce 2 mai 2013 (création de Zones d'Entreprises en Milieu Urbain – ZEMU, venant en remplacement de Zones d'Industries Urbaines – ZIU) qu'au niveau du projet de PRDD, tel qu'adopté en première lecture le 26 septembre 2013..

Au sein du périmètre du projet de PPAS Biestebroeck il apparaît essentiel de viser la création de logements mais aussi la rénovation du bâti existant. Le positionnement géographique et le cadre de vie offert par le canal, sont autant d'atouts dans l'attractivité résidentielle de la zone.

Une des conditions de réussite est l'intégration de ce nouveau bâti avec le tissu urbain existant et notamment dans la création ou la conservation de liens avec les quartiers proches.

De manière générale, la création de logements implique un niveau de densité propre à une première couronne urbaine (de l'ordre de 200 à 300 logements par hectare environ), à une mixité sociale et fonctionnelle riche et une desserte en transport en commun et par mode doux exemplaire.

Le nouveau tissu urbain devra accueillir des activités économiques compatibles avec l'habitat. Le maintien d'entreprises « SEVESO » au bassin de Biestebroeck n'est pas compatible avec l'évolution voulue du site.

Opérateurs : privé, Région, Commune.

¹⁶ Qui couvre le bassin de Biestebroeck, mais aussi une partie du bassin de Batelage, qui seront bientôt réunis (Voir 3.4.2).

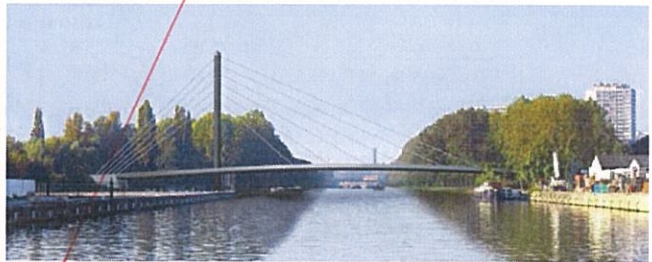
3.4.2 L'adaptation des ponts

=> Adapter les ponts existants aux nouvelles contraintes du trafic fluvial (hauteur libre)

=> tenir compte de l'unification visuelle des bassins de Biestebroeck et de Batelage

Voir 3.2.3 et 3.3.5 en ce qui concerne les principes généraux et l'application au pont de Cureghem.

Une première intervention importante sera réalisée à court terme : la reconstruction du pont Marchant dont le chantier débutera en 2013 (permis obtenu en 2011). Le pont actuel sera remplacé par un pont haubané de grande qualité esthétique. A cette occasion, le rétrécissement existant au niveau du pont sera supprimé. Les bassins de Batelage et de Biestebroeck seront ainsi réunis créant ainsi un bassin unique s'étendant depuis le pont de Cureghem jusqu'au pont Paepsem.



Le pont aujourd'hui et le nouveau Pont Marchant : disparition du rétrécissement entre le bassin de Biestebroeck et le bassin de Batelage

En ce qui concerne les autres ponts :

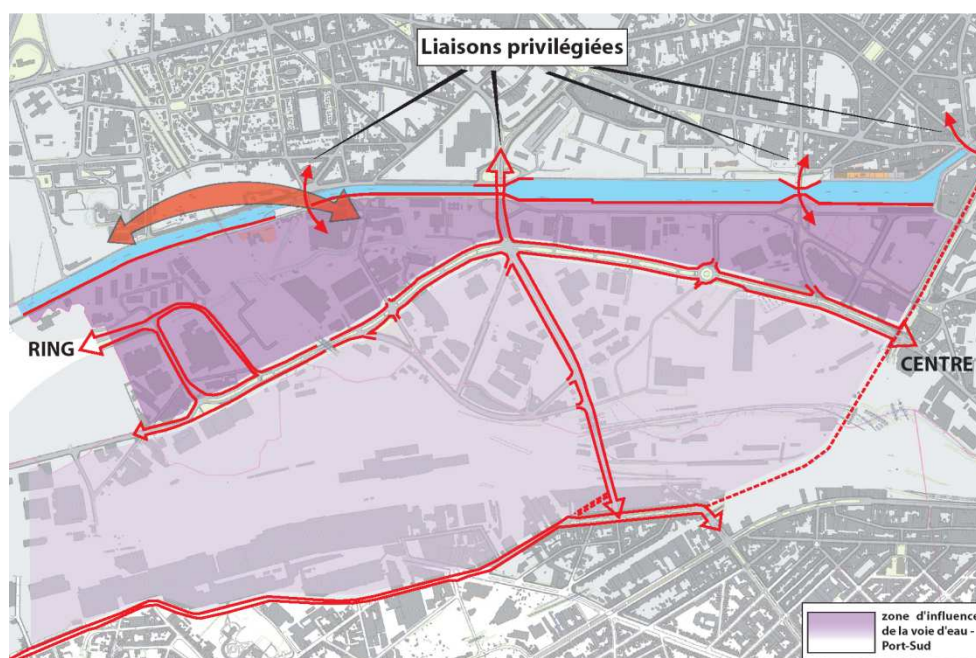
- Pont fixe Paepsem (hauteur libre actuelle de 6,50 m)
Le profil en long est totalement plat ; comme le pont est constitué de trois travées continues précontraintes, il y a moyen de le reconstruire à la hauteur voulue sans modifier les abords. La différence de niveau peut se rattraper dans les travées latérales.
- Pont fixe de l'écluse d'Anderlecht (hauteur libre actuelle de 4,80 m)
Le rehaussement amènera le niveau supérieur du pont environ 1,9 m plus haut que le niveau actuel. L'espace existe pour permettre un pont fixe, mais l'impact visuel négatif recommande l'usage d'un pont mobile offrant une hauteur libre de 5,25 m en position basse.
- Pont rail fixe Ostende-Bruxelles (L50A, hauteur libre actuelle de 8,30 m)
Propriété d'INFRABEL, ce pont continuera d'offrir une hauteur libre de 8,30 m après élargissement dans le cadre de la mise en place du RER.

Opérateurs : Région, Commune, Port de Bruxelles

3.4.3 Avoir une stratégie communale et définir la vocation de la zone industrielle d'Anderlecht

- => Développer une vision d'aménagement en collaboration avec les Communes voisines (Forest)
- => Densifier et mieux intégrer les activités aux quartiers environnants
- => Se positionner par rapport aux zones industrielles de la périphérie

La Commune a sur son territoire une ressource précieuse en emplois et en richesse qu'est la zone industrielle. Elle est donc en mesure légitimement d'énoncer une vision pour l'avenir de ce territoire et avoir l'initiative pour la renforcer et la développer avec les moyens et le soutien de la région et des communes voisines, en particulier Forest, car la zone industrielle s'y étend aussi jusqu'à l'axe formé par l'avenue du Pont de Luttre, la rue St-Denis et le boulevard de la Deuxième Armée Britannique.



Master Plan Port de Bruxelles 2015

Le constat est que cette zone industrielle fonctionne en étant repliée sur elle-même et n'est pratiquement pas en interaction avec le reste de la Commune, son potentiel n'est pas pleinement exploité. L'objectif du PCD est de mettre en place des outils permettant de mieux définir le développement de cette zone fondamentale pour la Région et pour la Commune.

Cette définition s'appuie sur 3 grandes ambitions :

- densifier autant que faire se peut le nombre d'emplois générés par l'activité économique ;
- relier ce tissu industriel aux quartiers environnants par des liens transversaux ;
- valoriser la voie d'eau et les infrastructures de grande qualité dont bénéficie le quartier.

La stratégie proposée devra être complétée d'études et de mesures pour pouvoir être validée :

- la concurrence avec la périphérie en termes de ratio surfaces/coût disponibles pour les

entreprises nous amène à ne pas se positionner en concurrence avec cette offre mais de manière complémentaire ;

- ceci implique que la concentration d'emplois et de surfaces cherchée doit être attractive pour les entreprises parce qu'elles vont y trouver des services et une qualité de cadre de vie qu'elles ne trouveront pas par ailleurs.

Le profil des entreprises susceptibles d'être attirées par le nouveau positionnement de la zone industrielle doit être analysé. Il semble que des entreprises nécessitant à la fois une excellente accessibilité à la route pour les flux de matières et une très bonne accessibilité à la ville pour les flux de travailleurs (cadres mais surtout main d'œuvre non qualifiée) sont idéalement localisées dans le secteur.

De plus, la plus value que peut apporter un ensemble de services doit être étudiée. Ces services doivent améliorer la productivité des entreprises mais peuvent et doivent également contribuer à diminuer l'empreinte environnementale de celles-ci.

Opérateurs : Région, Commune

3.4.4 Réaliser un véritable boulevard urbain depuis la sortie du Ring jusqu'à la gare du Midi

=> Renforcer l'aspect urbain du boulevard reliant le Ring à la Gare du Midi

=> Densifier ses rives

=> Soigner sa qualité paysagère

Le boulevard Industriel suivi de la rue des Deux Gares et de la rue Bara forment une continuité importante et une entrée de ville majeure (voir 3.3.1 pour la partie cureghemoise).

Ses caractéristiques peuvent être renforcées afin, à terme, d'en faire une véritable colonne vertébrale en termes de mobilité alternative.

La largeur de la voirie permet de prévoir un site propre pour les transports en commun, permettant ainsi d'améliorer la liaison avec le centre-ville et diminuer la pression automobile.

Ce boulevard pourrait être bordé de constructions plus denses et plus mixtes à mesure que l'on se rapproche du square Emile Vandervelde.

Cette mesure vise également à améliorer les aspects qualitatifs de ce boulevard qui fait d'Anderlecht une des principales portes d'entrée de la Région Bruxelles-Capitale. Le boulevard jouit déjà d'un traitement plutôt qualitatif par rapport à sa fonction ; la présence de trottoirs et d'alignements arborés lui confèrent les premiers atouts d'un boulevard urbain.

La gestion des points de vue, de la scénographie urbaine du site et de l'orientation des passants grâce à une analyse paysagère et urbaine spécifique doit être mise en place. Une attention particulière doit être portée à l'amélioration du fléchage des centralités et aux points d'attraction anderlechtois et régionaux. Dès la sortie du Ring et plus particulièrement au niveau du croisement du boulevard International et du boulevard Industriel, le traitement de l'entrée doit faire valoir le sentiment d'être en « ville » afin d'adapter la vitesse de circulation et améliorer le cadre de vie.

Opérateurs : Région, Commune

3.4.5 Renforcer le canal comme vecteur de transport de marchandises

=> Diminuer la place des poids-lourds en ville

=> Diminuer la pollution atmosphérique et l'encombrement sur les voies de circulation

=> Participer au développement durable de la commune, de la région et l'aire métropolitaine

=> Créer des emplois dans la logistique

»»» Équivalent du nombre de véhicules
pour le transport de 5 000 tonnes
SOURCE PORT AUTONOME DE PARIS

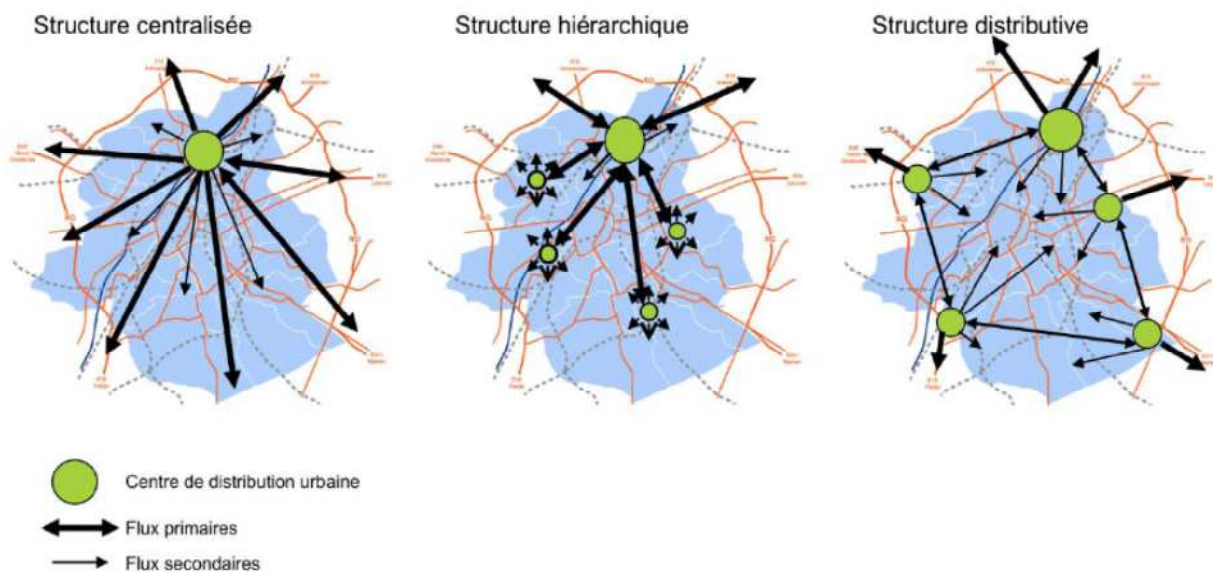


Cette mesure fait déjà l'objet d'une collaboration avec la Région et avec le Port de Bruxelles, afin d'évaluer le nombre et la qualité des entreprises intéressées par la démarche, l'objectif étant à terme de réserver les emprises foncières le long du canal aux entreprises qui en font un usage effectif.

Complémentairement, le Masterplan 2030 du Port de Bruxelles comprend un projet de « centre de transbordement urbain » (horizon 2030) en rive droite dans la zone Sud pour des conteneurs de marchandises.

Appelé aussi « Centre de Distribution Urbaine » au projet de « plan stratégique pour le transport de marchandises en RBC »¹⁷, ce centre fera partie d'un réseau plus vaste en RBC comme illustré par les croquis qui suivent.

¹⁷ Projet approuvé par le GRBC en première lecture le 20 décembre 2012.



Source : Buck Consultants, 2011 (structure distributive retenue)

Mais au delà du trafic de conteneurs, le Port de Bruxelles ambitionne de développer une offre de transport fluvial par palettes ou big bags, ce qui nécessite des points d'accostage relativement réduits, permettant un usage partagé des lieux visés, en dehors des périodes de chargement / déchargement.

La définition de ces espaces devrait pouvoir se faire dans le cadre du PPAS Biestebroek à l'étude, avec un périmètre éventuellement agrandi vers le sud.

Cette mesure permettra l'implantation de bases de logistique innovantes et performantes afin de répondre au problème de stockage et de gestion par flux tendus des entreprises.

Après avoir mis en avant les atouts que représentent le boulevard Industriel et l'accès au Ring, ainsi qu'un usage renouvelé de la voie d'eau, il restera à mener des études plus approfondies pour déterminer comment conjuguer au mieux ces infrastructures à la voie ferrée et ainsi offrir une desserte trimodale à la zone industrielle.

Complémentairement aux activités courantes, le transport par voie d'eau sera privilégié pour les grands chantiers. Ceci concerne la totalité du linéaire du canal.

Opérateurs : Région, Commune, Port de Bruxelles, CITYDEV.BRUSSELS, SNCB

3.4.6 Mettre en place un réseau de modes doux efficaces et agréables à travers toute la zone du canal

=> S'inscrire dans le réseau de mobilité douce de la région (ICR)

=> Renforcer le Canal et le fond de vallée de la Senne comme lieu propice à la promenade

=> Permettre l'intégration des activités économiques en présence

Cette mesure doit être mise en œuvre dans le respect des fonctions économiques et en support au maillage vert et bleu.

Il s'agit ici de continuer les aménagements entrepris en matière de pistes cyclables et piétonnes :

- le long des quais ;
- à travers la zone industrielle le long des tracés de la Senne ;
- de manière transversale entre Anderlecht et Forest (ICR) ;
- le long du boulevard Industriel avec une liaison qualitative jusqu'à la gare du Midi.

Ces aménagements existent actuellement au nord et au sud du bassin de Biestebroek mais sont absents le long de celui-ci car les bords de quai sont réservés aux activités des entreprises (matériaux de construction d'un côté et dépôts pétrolier de l'autre).

Au-delà de ces linéaires doux, il convient de dégager des espaces pouvant recevoir des équipements légers de sport et de loisirs (cf. les exemples bordelais)



Répartition des aménagements sportifs sur 5,5 ha et exemple d'équipements de fitness extérieurs, Bordeaux, Quai des Sports

Ces aménagements doux sont le support de l'intégration paysagère des entreprises.

Plus particulièrement celles situées le long du canal peuvent ainsi dégager un accès à l'eau. Ces principes de logistique fluviale sont déjà présents dans de nombreuses villes européennes comme à Paris. L'espace y est partagé suivant les heures de la journée. Cet aménagement permet de maintenir des activités lourdes en ville et de réduire l'acheminement de matériaux par camion grâce à la voie d'eau tout en ne coupant pas l'accès aux berges par les usagers des modes doux.

Une attention particulière devra être apportée au maintien et à la mise en valeur du patrimoine industriel, comme par exemple la grue de chargement / déchargement de l'entreprise Labor.

De la même manière la présence de la Senne doit être valorisée et prise en compte dans les aménagements doux. De nombreux endroits offrent des vues sur le cours d'eau, et la relation de la ville à sa rivière s'inscrit dans une démarche de sensibilisation aux enjeux environnementaux de Bruxelles et permet un contact bénéfique avec la nature.

Opérateurs : Région, Commune

3.4.7 Aménagement des berges à des fins d'équipements, de loisirs et de promenade.

=> *Poursuivre les aménagements déjà entrepris*

=> *Permettre la promenade et les loisirs le long d'un espace paysager unique tel que le Canal*

Le canal est un élément historique de l'expansion industrielle de l'époque. Aujourd'hui moins exploité à ces fins, il en reste néanmoins un lieu privilégié pour la promenade et l'amélioration du cadre de vie. Il offre un paysage fluvial valorisant l'image de la commune sur lequel pourrait être ponctué un certain nombre d'activités de loisirs et d'aménagement publics. De nombreuses villes européennes ce sont saisies et ont souhaité mettre en valeur leurs fleuves ou des éléments physiques majeurs. L'objectif est d'offrir des espaces d'agrément au cœur de la ville pour les habitants, mais aussi de se montrer exemplaire dans une valorisation d'une voie d'eau encore mal connue, mal connotée et souvent vue comme une barrière physique et mentale.

Cette mesure, propose d'imaginer un aménagement ambitieux, ludique et facile d'entretien le long du canal. Anderlecht peut à travers ce type de projet montrer qu'elle fait d'un lieu mal perçu une véritable force.

Il s'agira de poursuivre l'aménagement des pistes cyclables (déjà entrepris dans la cadre des Itinéraires Cyclables Régionaux) et des cheminements piétons.

De plus, l'installation de micro-équipements sportifs et de loisirs (type « parcours santé », des zones de repos et de pique-nique, ...) le long des berges renforcera l'attractivité du site et permettra aux habitants, ne disposant pas de jardins ou de peu de d'espaces publics récréatifs, de profiter d'un site exceptionnel.

L'espace vert « Aurore » (partiellement public) est un excellent site pour l'installation de telles activités. Situé entre les tours de logements du même nom et le canal, cet espace vert ne comprend que peu d'aménagement favorisant la détente. Les rangées de grands peupliers et les péniches habitées amarrées sur l'autre rive confèrent pourtant une grande qualité esthétique à cette zone. Des projets d'aménagement d'une plaine de jeu ont été élaborés par la Commune mais n'ont pas encore été concrétisés.

Même si la configuration parfois encaissée du canal ne s'apparente pas exactement aux exemples cités ci-dessous, le projet proposé n'en reste pas moins réalisable et adaptable.

Des exemples d'aménagement :

A Lyon, un projet ambitieux de rénovation des berges du Rhône a été entrepris et propose des matériaux simples et solides, des configurations laissant une grande place aux espaces libres. Majoritairement minéralisés, ces espaces sont avant tout accessibles à tous les publics y compris PMR.



Quais de Lyon, aménagement d'un plan libre d'eau rappelant le Rhône non accessible à cet endroit.

Nous pouvons aussi citer l'exemple des quais de Bordeaux qui grâce à une volonté forte des pouvoirs publics ont retrouvé une attractivité depuis longtemps perdue. Sur près de 3 km les séquences urbaines qui se succèdent répondent à plusieurs types d'usages : sportifs, ludiques, détente, promenade grâce à l'implantation de « chambres » fleuries, arborées, aménagées avec du matériel sportif et surveillé... Ainsi, les différents quartiers qui se trouvent le long de la Garonne se retrouvent autour des activités proposées.



Section « parc des sports » des quais bordelais (France)



Rénovation des hangars industriels et jardins paysagers

Opérateurs : Commune, Port de Bruxelles, Bruxelles-Environnement

3.4.8 Développer des services aux entreprises

=> *Densifier la zone d'emploi de la ZIU*

=> *Diversifier les sources d'activités*

=> *Offrir des emplois peu qualifiés à qualifiés aux demandeurs d'emplois*

Un objectif de densification de la zone industrielle n'est possible qu'à condition de proposer un ensemble de services aux entreprises. De la même manière ces services ne sont envisageables que s'ils sont supportés par un nombre suffisant d'entreprises.

Le premier point de cette mesure constitue surtout l'amélioration des conditions d'accessibilité multimodale du secteur développé dans les autres points.

Cette mesure nécessite de définir les besoins des entreprises en la matière, de connaître les possibilités de mutualisation de certains services aux entreprises (restauration, logistique, nettoyage, ...) et sur un autre plan définir les besoins en matière de formation des demandeurs d'emploi.

Ces services sont également une source d'intégration dans la Commune car ils peuvent potentiellement aussi employer du personnel peu qualifié. Il s'agit donc d'intégrer ce tissu entrepreneurial dans son contexte urbain.

Plus particulièrement il s'agira de promouvoir la proximité avec le Centre d'Anderlecht et de travailler sur l'offre et l'animation en termes d'HORECA (accessibilité aisée en TP, diversité, heures adaptées et surtout communication).

Opérateurs : Commune, Port de Bruxelles, CITYDEV.BRUSSELS

3.4.9 Vers un cluster d'entreprises de haute qualité environnementale et une dépollution des sols.

- => Pérenniser et augmenter le nombre d'emplois dans la ZIU
- => S'inscrire dans les objectifs européens de haute qualité environnementale des industries
- => Appliquer les politiques régionales et profiter des incitants financiers à la dépollution des sols
- => Promouvoir l'exemplarité

La densification permise au niveau urbain permettra d'accueillir des entreprises en lien avec les activités en présence et former un cluster d'entreprises dont la composante commune est l'exigence environnementale des pratiques et des produits. Cette mesure vient en réponse aux nombreuses réglementations en vigueur que les entreprises doivent adopter. De plus, le marketing environnemental reste un atout fort dans la reconnaissance et la pérennité d'une entreprise.

Afin d'attirer ce type d'entreprises, des incitants à l'installation peuvent être mis en place ainsi que des aides à la dépollution.

De plus, une politique ambitieuse de dépollution des sols doit être mise en œuvre. En effet, un certain nombre de terrains ont été signalés comme pollués par Bruxelles Environnement et doivent petit à petit faire l'objet d'une revalorisation.

Exemple de mise en œuvre :

Le canal est une artère économique importante de la Région. Mais l'état du sol dans cette zone est préoccupant. C'est pourquoi, Bruxelles Environnement, avec le soutien du FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) et de la Région de Bruxelles-Capitale souhaite inciter des acteurs publics ou privés à y installer des activités économiques. La Région les aidera à assainir les sols, et à y construire ou rénover des bâtiments, qui consomment un minimum d'énergie et qui sont construits avec des matériaux durables.

L'assainissement d'une vaste zone stratégique augmentera les chances d'attirer de nouveaux investisseurs.

Incitants :

1/ Une prise en charge des frais de traitement de la pollution à hauteur variable, selon le traitement effectué. Les frais de traitement éligibles sont les études de la pollution du sol, les travaux de gestion du risque ou d'assainissement, les expertises, le monitoring de la pollution pendant ou après travaux, le démantèlement des fondations souterraines, etc.

2/ Un soutien actif de l'accompagnateur tel que l'Agence Bruxelloise pour l'Entreprise (ABE) consistant à fournir des explications sur le cadre légal en matière des sols pollués ainsi que sur les autres aides et accompagnements existants, un accompagnement dans l'élaboration des plans financiers, des listes d'adresses et des informations sur les différents contacts à prendre pour gérer la pollution, ainsi qu'un encadrement dans les démarches auprès des instances régionales et locales ou autres opérateurs publics bruxellois tels que ACTIRIS, SRIB, CITYDEV.BRUSSELS, etc.

Opérateurs : Commune, Agence Bruxelloise pour l'Entreprise, Bruxelles Environnement et son dispositif « Bruxelles GreenFields » pour les pollutions de sol orphelines

3.4.10 Vers une écologie industrielle des entreprises

=> Favoriser le lien entre les entreprises

=> Faire des économies d'énergie en recyclant celle-ci entre les entreprises

L'écologie industrielle est une notion et une pratique récente du management environnemental. Par la représentation du système industriel en tant qu'écosystème, elle tend à répondre aux besoins des entreprises qui, sous la pression des lois et règlements nationaux, des directives européennes, des accords internationaux ou du jeu de la concurrence, cherchent à réduire leur impact sur la biosphère, dans une perspective de développement durable.

L'écologie industrielle recherche, quant à elle, une optimisation à l'échelle de groupes d'entreprises, de filières, de régions, et même du système industriel dans son ensemble. Pour ce faire, elle favorise la transition du système industriel actuel vers un système viable, durable, inspiré par le fonctionnement quasi cyclique des écosystèmes naturels. En pratique, pour tendre vers cet objectif, l'écologie industrielle s'attache à :

- valoriser les déchets d'une filière comme ressource pour cette même filière, ou pour une autre filière, de manière à ce qu'il ne reste que des déchets ultimes et en quantité minimale ;
- boucler - tant que possible - les « cycles de matières » et minimiser les émissions dissipatives liées aux usages qui dispersent les produits polluants dans l'environnement ;
- dématérialiser les produits et les activités économiques ;
- « décarboniser » l'énergie.

Les conditions de succès d'une symbiose industrielle sont celles de tout système naturel :

- diversité : les activités des entreprises doivent être différentes et complémentaires, de façon à utiliser les déchets de l'une comme ressources pour une autre ;
- proximité : le coût de transport des déchets ressources ne doit pas être prohibitif et l'expérience de Kalundborg au Danemark montre que c'est rapidement le cas pour l'énergie ;
- coopération : pour permettre la mise en œuvre de la symbiose, il est évident que les entreprises et leurs dirigeants doivent développer, entre elles, des relations marquées par la coopération, la communication et la confiance mutuelle.

Ainsi, les pouvoirs publics peuvent faire un appel à projet pour mettre en place la filière et convaincre les entreprises à s'inscrire dans ce type de démarche tout à fait bénéfique d'un point de vue économique, environnemental et aussi d'image.

Opérateurs : Région, Commune, privé

3.4.11 Densifier la zone industrielle et adapter la réglementation en matière d'urbanisme – Règlement Communal d'Urbanisme Zoné ou PPAS

- => *Pérenniser les règlements communaux spécifiques à la zone en matière d'urbanisme*
- => *Promouvoir l'intégration urbaine des édifices et l'organiser*
- => *Permettre la densification du nombre d'entreprises*

Cette mesure arrive en dernier lieu mais elle est fondamentale.

Il s'agit de proposer sur le long terme, en commençant dès maintenant, une politique de densification de la zone industrielle.

Le constat est que le PPAS portant sur ce secteur a privilégié les aspects paysagers permettant un ensemble très qualitatif mais assez peu urbain. Il en résulte de nombreux espaces ouverts non valorisés et une faible densité. De plus les parkings à ciel ouvert ont une emprise au sol très importante alors qu'ils pourraient se situer en ouvrage, sous ou au dessus des bâtiments, ou à tout le moins contribuer au verdoisement du site.

L'objectif ici est de s'appuyer sur ces espaces généreux pour pousser à la construction de bâtiments plus compacts et denses, tout en maintenant des qualités paysagères.

Il pourrait s'agir par exemple de prévoir une densité de P/S minimale de 1,3 à 2 à respecter lors de toute démolition / reconstruction, la durée de vie des bâtiments industriels étant plus limitées que les autres types de constructions.

Opérateurs : Commune, Port de Bruxelles, CITYDEV.BRUSSELS

4. DES MESURES GENERALES PAR THEMATIQUE

Après avoir précisé les mesures de développement des 4 zones que sont Neerpede-Vogelzang, le Centre, Cureghem et Canal_Sud, nous définirons par grande thématique les mesures qui sont valables pour l'ensemble du territoire communal.

4.1 THEME : ANDERLECHT BATI ET PAYSAGER

DES ESPACES PUBLICS POUR TOUS, HARMONIEUX ET SECURISES

Constat :

- Manque de lisibilité de la structure du territoire, des axes principaux et de leur hiérarchie, tant pour les anderlechtois que pour les gens de passage.
- Points de repères non mis en valeur.
- Des points d'échange peu sécurisés pour les usagers faibles et difficiles d'accès pour les PMR.

INTEGRATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE BATI ET PAYSAGER

Constat :

- De grandes valeurs architecturales de différentes époques se répartissent sur l'ensemble du territoire anderlechtois.
- Des ensembles remarquables, comme les cités jardins, marqueurs d'une époque et dont les qualités urbaines sont reconnues.
- Un manque de capacité d'entretien des biens immobiliers de la part des propriétaires, malgré la présence de mesures publiques y contribuant (prime rénovation, ravalement des façades, ...).
- Commune aux cent visages, Anderlecht jouit d'un cadre de vie varié et remarquable, notamment par la présence de la grande vallée de la Pede. Néanmoins, les densités bâties et les époques de constructions ont diminué cette présence du « vert » en ville et parfois dénaturé le paysage identitaire.

PREVOIR L'URBANISATION DE DEMAIN ET PERMETTRE L'INNOVATION

Constat :

- Forte demande en logements et en équipements publics (ex : manque d'aires de jeux et d'agrément en quartiers denses).
- Existence de quelques terrains vagues et d'immeubles vacants qui pourraient faire l'objet de projets urbains.
- Anderlecht est une commune aux profils architecturaux variés et peut ainsi se permettre de proposer de nouvelles formes urbaines et architecturales, qui seront autant de marqueurs positifs de la capacité à innover de la part de la Commune.
- Un besoin d'améliorer et compléter le cadre réglementaire existant pour mieux accompagner l'évolution du tissu urbain en fonction des impératifs patrimoniaux et environnementaux.

4.1.1 Elaborer une Charte des espaces publics

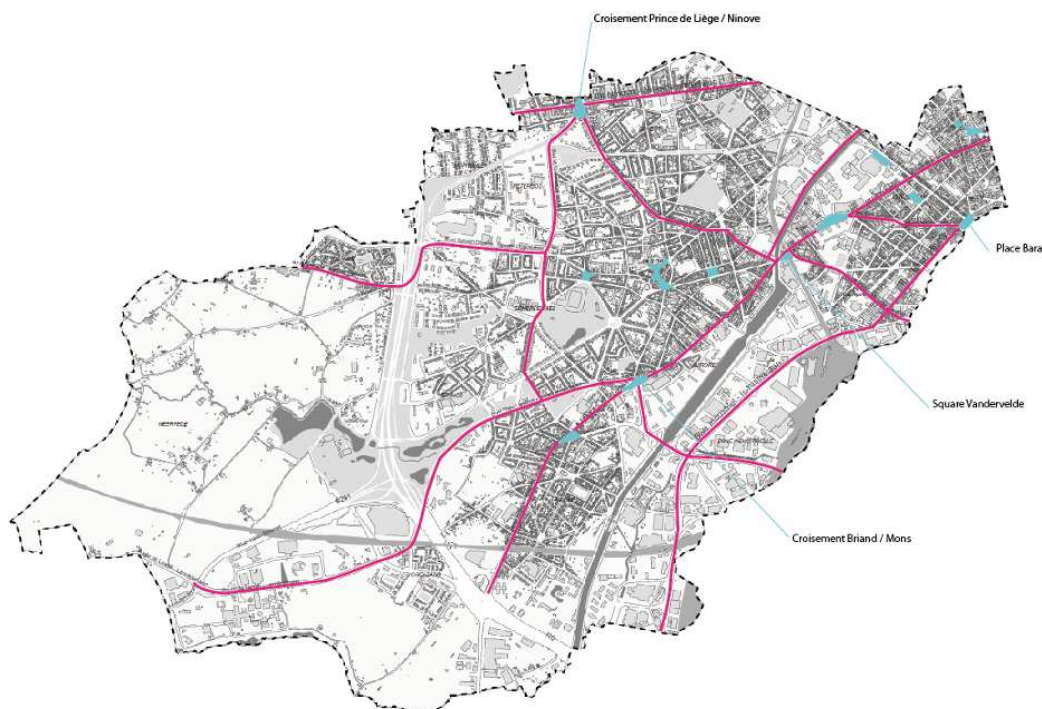
- => Redonner une lisibilité au territoire en hiérarchisant les axes
- => Harmoniser le traitement des axes et du mobilier urbain tout en respectant les caractéristiques de chaque quartier
- => Donner la priorité aux modes doux (piétons et vélos) et aux transports en commun
- => Intégrer la notion de « park system » dans l'aménagement et s'inscrire dans les objectifs du Plan Lumière
- => Offrir une signalétique claire et intégrée dans la paysage

L'espace public est l'empreinte publique par définition et mérite toute l'attention des pouvoirs publics dans un but d'accessibilité et de lisibilité territoriale. Ce « volume » compris entre les emprises privées est le lieu d'exercice idéal de mise en valeur du territoire grâce à quelques règles ou plutôt références du « bon aménagement ».

Le principe de charte d'aménagement des espaces publics doit à la fois utiliser les principes déjà mis en place par la Commune, les pérenniser, mais aussi se donner les moyens d'inventer une nouvelle « marque » anderlechtoise de l'aménagement, plus ambitieuse, mettant en lien les caractéristiques très contrastées de l'ensemble des quartiers du territoire. La cohérence du mobilier est un facteur important de cette charte à établir.

HIERARCHISATION DES VOIRIES

Le grand territoire d'Anderlecht est parcouru par un réseau viaire dense mais dont la lisibilité lors de son utilisation reste difficile. Outre une signalétique qui devra être confortée, il s'agit bien de redonner les règles d'une hiérarchisation des voies.



En bleu les places et espaces relais prioritaires, en rose les voies structurantes.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

La Charte devra préciser les matériaux à privilégier pour le revêtement des voiries, des trottoirs et des places. Une harmonisation est à trouver sur les espaces secondaires de la Commune alors que les centralités particulières feront l'objet d'aménagements particuliers. Ainsi, en mettant en valeur ces centralités majeures, le territoire anderlechtois verra sa lisibilité renforcée et plus claire.

De plus, les aménagements devront favoriser autant que possible l'intégration d'éléments verts (inscription dans le « park system ») et l'utilisation de matériaux écologiques (pavés percolant par exemple). A ce titre, la Charte rappellera l'existence d'un Règlement Communal portant sur les modalités d'octroi d'une prime aux riverains, pour l'embellissement et le verdoisement des façades et des trottoirs : <http://www.anderlecht.be/images/stories/Règlements/VERDURISATION.pdf>, afin que les habitants participent aussi activement à l'amélioration du cadre de vie.

Enfin, la Charte devra intégrer les principes énoncés dans le Plan Lumière notamment pour le choix du mobilier urbain.

SIGNALETIQUE

Il s'agira de différencier :

- « publicitaire » et « informative »
- le petit patrimoine et le patrimoine majeur
- les espaces verts et ceux d'agrément
- des pôles majeurs d'activités, culturels, des centres secondaires
- réglementation quant aux panneaux d'ordre publicitaire.

A l'image des panneaux d'informations qui sont installés à Bruxelles-Ville, Anderlecht doit réfléchir aux parcours touristiques et patrimoniaux à signaler. La forme de la signalétique doit être claire et concise. Des points informations installés au niveau des centres actifs de chaque quartier ou par exemple des stations de transport en commun les plus utilisés, rappelleront les éléments à ne pas louer en tant que touristes mais aussi des informations utiles du type : carte avec points de restauration, hôtels, services publics, accès internet...

Montrer les multiples facettes du territoire est un gage d'attractivité d'un public diversifié (touriste) mais aussi d'une meilleure connaissance des lieux par les anderlechtois eux-mêmes ainsi que des bruxellois.

Opérateurs : Commune, ATRIUM

4.1.2 Aménager de façon ambitieuse des places et espaces relais

=> Améliorer la lisibilité territoriale

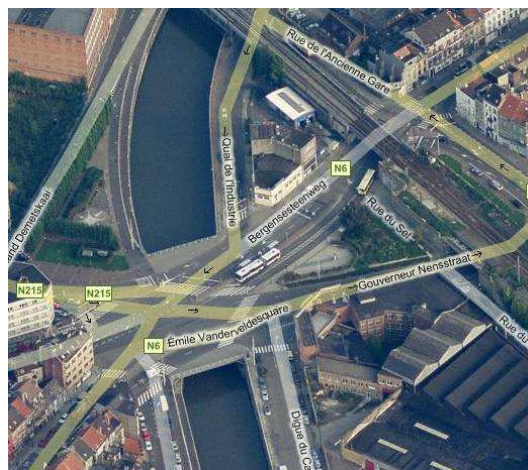
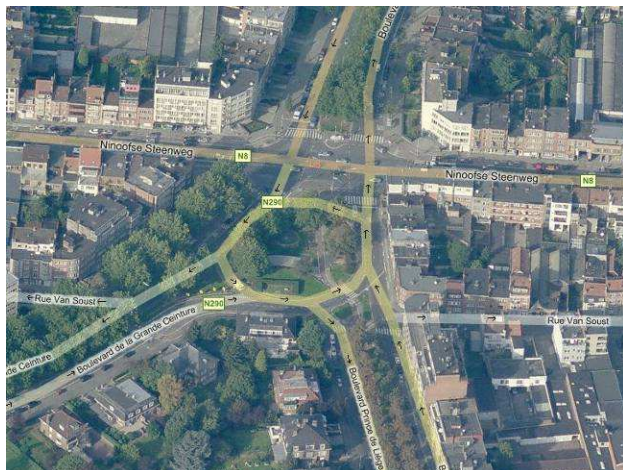
=> Améliorer le cadre de vie

=> Offrir des espaces de proximité de qualité

Le PCD permet de faire un focus sur les places et les espaces relais majeurs du territoire anderlechtois afin de leur offrir un aménagement prioritaire et particulier. Le travail qui sera fait sur ces espaces sera tiré des conclusions de la Charte des Espaces Publics. Ces espaces sont

souvent des lieux de rencontre de transports en commun structurants où on constate de forts flux de passagers, où il existe un certain nombre de commerces et services (ou il conviendrait d'en développer) et ils véhiculent une identité au niveau locale.

(Cf. carte mesure Charte 4.1.1 pour le positionnement de ces espaces)



Croisement Prince de Liège / Ninove Square Vandervelde



Croisement rue de Veeweyde / chaussée de Mons

Opérateur : Commune, Bruxelles-Mobilité

4.1.3 Introduire l'Art dans les espaces publics comme valorisation alternative ou complémentaire à la trame verte

- => Valoriser le réseau d'espaces publics
- => Sensibiliser à l'Art et promouvoir le travail des artistes locaux et extérieurs
- => Améliorer le cadre de vie

A l'image de ce qui a été proposé lors du Contrat de Quartier Lemmens, il s'agit par cette mesure d'introduire des objets d'Art au sein des espaces publics. Cette action prévoit de mobiliser les

forces vives et créatrices communales et régionales en proposant un concours, ou un tremplin artistique avec à la clé une exposition des œuvres (sculptures, peintures, mobilier design...) au sein du territoire.

Ainsi, le parcours créé par l'exposition de ces œuvres viendrait en lien avec la trame verte et les parcours patrimoniaux de la Commune. De la sorte, celle-ci répond à toutes les formes de stimulation culturelle et créative.

Scherdemaël pourrait devenir un lieu dédié à accueillir des expositions en plein air.

Un premier pas a été fait puisque une œuvre d'Orla Barry vient d'être inaugurée Plaine des Loisirs ce 28 février 2013. Au rond-point du Meir, un permis a été délivré (2011) et l'artiste fabrique actuellement l'œuvre.

Opérateurs : Commune, privé

4.1.4 Sensibiliser à l'application du RCUZ et à la préservation des cités jardins

=> Mettre en application le Règlement Communal d'Urbanisme Zoné (RCUZ) des cités jardins

=> Renforcer la sensibilisation des propriétaires et des locataires sur les valeurs architecturales et urbaines de ces ensembles bâtis et l'intérêt de leur préservation

Le RCUZ doit prévoir un ensemble d'articles concernant les caractéristiques des constructions et de leurs annexes, ainsi que sur les abords, les constructions des terrains non bâtis et les espaces publics. Ces derniers précisent les règles concernant le relief du sol, les plantations, les clôtures et les venelles.

Un plan de communication doit être élaboré afin de sensibiliser les propriétaires et les locataires à l'entretien de ce patrimoine. Cette sensibilisation permettra à la fois d'expliquer les fondements historiques et les valeurs attachées au mouvement des cités jardins ainsi qu'une explication des articles du RCUZ avec des exemples concrets.

Ceci concerne les cités-jardins de La Roue, Moortebeek et Bon-Air.

Opérateur : Commune

4.1.5 Requalifier les cœurs d'îlots

=> Améliorer le cadre de vie des habitants des quartiers densément bâtis

=> Offrir des possibilités d'aération de cœurs d'îlots

=> Permettre la rénovation et l'amélioration des bâtiments en cœur d'îlot à des fins collectives, associatives ou pour des activités générant peu de nuisances



Source: PRAS, URBIS 2007. Réalisation: COOPARCH-RU, janvier 2009. <http://www.cooparch-ru.be/>

Les intérieurs d'îlots sont une richesse indéniable pour Bruxelles. Ils offrent des fonctions diverses : espaces verts, lieux de calme, mais aussi lieux où se confrontent diverses activités. Ils sont également victimes de pressions immobilières.

Les îlots anderlechtois sont très différents d'un quartier à un autre. Les valeurs d'occupation du bâti par îlot varient entre 2 et 94%. L'essentiel de ces îlots densément bâtis se trouve à l'est de la Commune (quartier de Cureghem) et au centre (Wayez).

La requalification et la reconversion des intérieurs d'îlot se fait via les permis d'urbanisme. La Commune veille au réaménagement qualitatif de ces surfaces car ces zones sont complémentaires aux espaces publics.

Opérateur : Propriétaires publics et privés

4.1.6 Requalifier les biens abandonnés ou vacants

=> Identifier les terrains et les bâtiments abandonnés ou vacants

=> Hiérarchiser les opportunités foncières en vue de prioriser l'action de renouvellement urbain

=> Reconquérir ces espaces en vue de proposer une offre en logements publics ou privés tout en laissant une place à des espaces publics et des aires récréatives de qualité, ainsi qu'à la création d'activités économiques

La Commune a mis en place un Règlement taxe sur les immeubles et terrains laissés à l'abandon et ce dernier constitue le préalable pour cibler ces biens.¹⁸

La demande en logements, publics et privés, est importante sur le territoire anderlechtois. De plus, dans les quartiers denses l'offre en espaces publics sous forme d'aires de jeux et récréatives est insuffisante particulièrement au regard du nombre important d'enfants et de familles que réunissent ces quartiers.

A titre d'exemple, les deux terrains abandonnés ou vacants cités ci-dessous peuvent faire l'objet d'opérations d'aménagement importantes pour la Commune.

1/ ANGLE RUE MEMLING ET RUE DE LA CLINIQUE

Situé à environ 100 m de la station de métro Clémenceau, il est idéalement placé pour une nouvelle offre diversifiée au sein de Cureghem. Ainsi, il convient de concilier projet privé avec besoins publics en proposant l'aménagement d'une partie de cette réserve foncière tout en garantissant un bon accès au site ainsi que la tranquillité des lieux pour les riverains. Avec les immeubles vacants qui accompagnent ce terrain, c'est tout un îlot qui pourrait faire l'objet d'un projet de forte mixité fonctionnelle et sociale.



2/ ANGLE QUAI F. DEMETS ET AVENUE R. VANDER BRUGGEN

Ce chancre urbain jouit d'un très fort potentiel, tant pour du logement, des équipements collectifs que pour la création d'espaces verts. Sa position centrale et proche de l'éventuelle station RER en fait un lieu stratégique.

¹⁸ Cf. site internet de la Commune :

<http://www.anderlecht.be/images/stories/Règlements/Immeublesabandonnes.pdf>

Ainsi, la partie du terrain au plus proche du canal entre les deux emprises bâties est tout à fait adéquate pour inclure un espace vert (agrément, jeux...). Il permet ainsi de participer à la réappropriation du canal comme lieu intégré dans la vie et dans les parcours urbains. Le PPAS Biestebroek à l'étude précisera l'aménagement des lieux

De manière générale, cette mesure se concrétise par une prospection fine de la part des Services communaux pour trouver et orienter l'aménagement des terrains.

L'application des charges d'urbanisme lors de projets immobiliers peut être une ressource pour faire participer les acteurs privés. De même, l'intégration dans le futur RCU d'un quotient minimal d'espaces verts (ouverts) lors d'opération d'aménagement et immobilière peut s'avérer être une opportunité non négligeable pour que les populations disposent d'un meilleur cadre de vie.

Opérateur : Commune

4.1.7 Promouvoir des formes d'architectures contemporaines intégrées et durables

=> Créer des marqueurs territoriaux contemporains tout en exigeant une bonne intégration urbaine et des qualités environnementales exemplaires

=> Montrer le dynamisme en la matière et la capacité à innover

=> Les positionner à des endroits stratégiques afin de renforcer la lisibilité territoriale

=> Récompenser les auteurs les plus ambitieux

Le territoire anderlechtois jouit d'une hétérogénéité de formes bâties qui seront mises en lien grâce aux propositions sur l'espace public et qui peuvent aussi être affirmées par l'implantation choisie et mesurée de bâtiments « phares ». Dans une logique de renouvellement urbain et en offrant la possibilité de créer ce type d'architecture, la Commune laisse entendre sa capacité à les intégrer à l'environnement existant, relance son attractivité et attire un nouveau public qui cherche à se loger dans des bâtiments exemplaires au niveau environnemental et architectural.

Le but ici n'est pas de développer à outrance ce concept, mais de l'appliquer à certaines zones stratégiques de la Commune. Cette mesure nécessite une recherche active et une mobilisation du foncier, ou une anticipation sur les zones et terrains en mutation par les Services.

Cette mesure concerne notamment l'école des Trèfles (PPAS « Quartier des Trèfles ») et le bâtiment administratif de l'ancienne Ecole des Vétérinaires. Elle se généralise aussi au travers des Contrats de Quartier Durables : Canal-Midi (2010-2014), Scheut (2011-2015) et prochainement Compas (2012-2016).

Opérateurs : Commune, Région

4.1.8 Prendre en compte les ensembles de qualité sur le territoire communal

Le but est de protéger les ensembles urbains cohérents :

- l'axe des avenues Paul Janson et du Roi Soldat ;
- l'ancienne Ecole des Vétérinaires / boulevard de la Révision ;
- Scheut ;
- les rues du Prétoire, du Greffe, ...
- etc.

Sans oublier les ensembles à créer, comme les abords de la halle classée des abattoirs, dans le cadre du projet ABATAN.

Opérateurs : Commune, Région

4.1.9 Adapter aux enjeux du PCD le Règlement Communal d'Urbanisme et sensibiliser à son usage

=> Mettre en place un RCU adapté aux enjeux communaux afin d'encadrer le développement urbain

=> Dictier les règles du « bon aménagement »

=> Offre un appui réglementaire dans la mise en place de plans stratégiques, comme le PCD, et des projets concrets

Un règlement communal d'urbanisme est un ensemble de dispositions relatives essentiellement aux constructions, élaboré au niveau communal. A la différence du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) et du permis de lotir, le règlement d'urbanisme ne peut fixer la destination d'une zone ou d'une parcelle déterminée, ni l'affectation que doit recevoir un immeuble précis. Il est subordonné par les principes dictés dans le Règlement Régional d'Urbanisme et doit le compléter, être plus précis ou restrictif.

Juillet 2008, le bureau d'étude BRAT a proposé un premier projet de RCU. Ce document n'a pas encore fait l'objet d'une approbation.

Il sera relu à la lumière des différentes options du PCD, avant approbation définitive.

Le COBAT¹⁹ prévoit par ailleurs que le Conseil communal peut, par RCU²⁰, soit augmenter la valeur des **charges d'urbanisme**²¹ obligatoires fixées par la Région, soit déterminer d'autre

¹⁹ Articles 100, § 3, et 112, § 3

²⁰ Ou via un PPAS.

²¹ Une charge d'urbanisme est une obligation « de faire » accompagnant certains permis d'urbanisme,

circonstances dans lesquelles l'imposition des charges d'urbanisme est obligatoire, et en déterminer la valeur. Une distinction selon différents périmètres est donc possible.

Opérateur : Commune

destinée à compenser certains besoins créés par l'objet du permis. Les modalités d'application sont fixées par un arrêté du Gouvernement. Il ne s'agit donc pas d'un mécanisme de captation de plus values, qui reste à établir.

4.2 THEME : ANDERLECHT HABITE ET VECU

UNE MOBILITE EQUITABLE, AXEE SUR LA PROMOTION DES MODES DOUX ET DU TRANSPORT EN COMMUN

Constat :

- Structure viaire essentiellement utilisable en voiture qui exclue par endroit les usagers piétons et cycles.
- La réalisation récente et la mise en place progressive du PCM.
- Des parcours urbains peu lisibles et chaotiques qui engendrent un déficit en accessibilité aux équipements publics.
- Des portions de transports en commun peu utilisés car certaines d'entre elles connaissent des dysfonctionnements importants (fréquence, vitesse commerciale basse, surcharge aux heures de pointe) et n'incitent pas à leur utilisation.

UNE POLITIQUE D'HABITAT AXEE SUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET OFFRANT DE NOUVELLES POSSIBILITES

Constat :

- Déséquilibre en offre et demande en logements.
- Opportunité pour la Commune d'attirer de nouveaux ménages pouvant contribuer de manière plus importante à ses revenus.
- Nécessité de logements accessibles à tous.
- Des configurations de ménages qui nécessitent des adaptations dans la manière d'habiter (personnes pensionnées autonome ou non, familles monoparentales en augmentation, familles recomposées, ...).
- Difficultés financières communales face aux coûts des équipements collectifs.

VERS UN MIEUX VIVRE ENSEMBLE

Constat :

- De nombreuses initiatives en matière de cohésion sociale dont le soutien et la poursuite doivent être pérennisées.
- Des problèmes de sécurité publique largement relayés par les médias.
- De nombreux évènements de tous ordres (culturels, sportifs, associatifs, ...) dont la communication reste faible ou peu lisible.

DES EQUIPEMENTS PUBLICS AMBITIEUX

Constat :

- Demande sportive plus importante que l'offre déjà diversifiée.
- Une zone de loisirs peu connue et peu utilisée par les populations des quartiers denses.
- Une population jeune, composée de nombreuses familles avec enfants, pour lesquels les conditions d'accueil au sein des écoles et des crèches sont déficitaires.

4.2.1 Améliorer la lisibilité des pôles multimodaux et les rendre accessibles par modes doux

=> Renforcer la lisibilité territoriale

=> Faire coïncider l'aménagement des centralités actives avec la présence de pôles multimodaux métropolitains

=> Promouvoir l'usage des transports en commun et le report modal

Anderlecht compte un certain nombre de pôles multimodaux où se croisent plusieurs moyens de locomotion (marche à pied, vélos, deux roues motorisés, automobiles, tram, bus, métro, bientôt chemin de fer). Ces pôles ponctuent régulièrement le territoire, lui donnent une certaine lisibilité et sont connus des usagers car ils sont le support de centralités fortes et identitaires. A ce titre, leur fréquentation y est accrue et le sera de plus en plus dans les années à venir.

Afin d'assurer une utilisation optimale de ces lieux par les usagers, il convient de les organiser pour que les reports modaux s'exercent de manière fluide et que leur lecture soit évidente, tant pour l'habitué que pour le visiteur occasionnel. Si de bonnes conditions d'utilisation sont réunies, alors la fréquentation des pôles et des transports en commun sera d'autant plus importante.

Dans un contexte d'augmentation du prix du pétrole, de diminution de l'usage de la voiture en ville et de son emprise sur l'espace public, d'une volonté de créer un « mieux vivre en ville et ensemble », il est nécessaire de montrer que la ville est source d'aménités²² qualitatives et équitables.

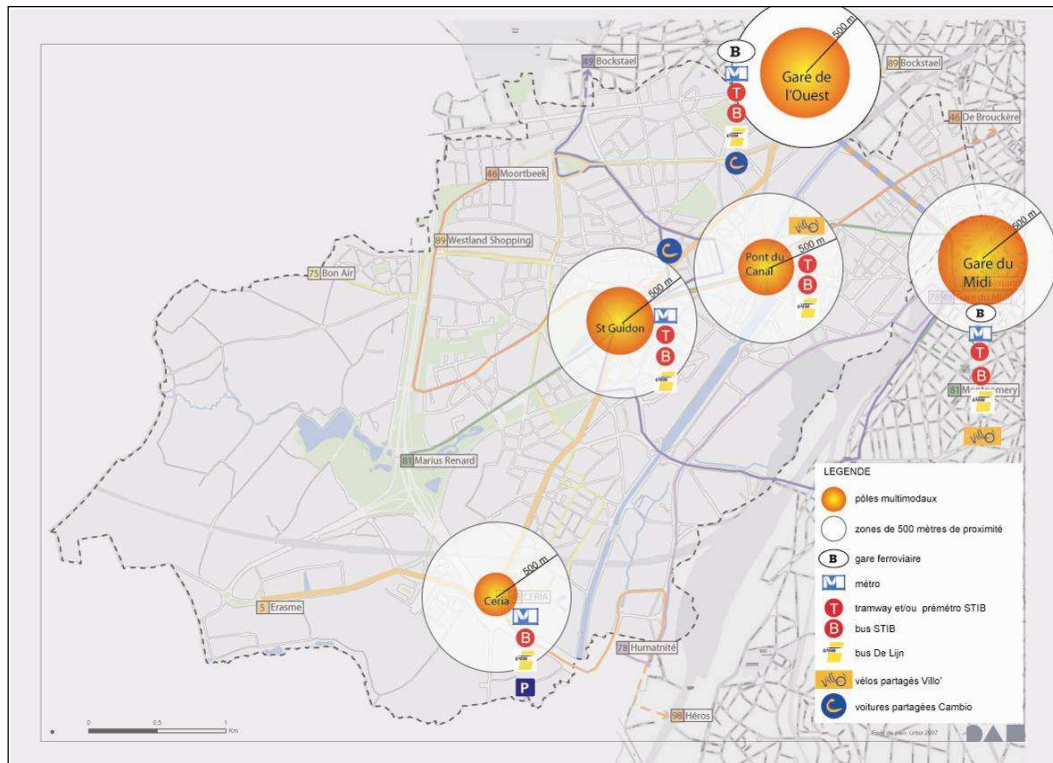
Le trait commun de ces pôles résidera essentiellement dans le traitement accordé aux espaces publics, à leur convivialité, à leur signalétique et à leur accessibilité pour les PMR. En autorisant la présence de l'automobile aux livraisons et aux véhicules exceptionnels (ambulances par exemple) une grande place sera ainsi dégagée au profit des autres modes. La rapidité des transferts d'un mode à un autre est alors beaucoup plus efficace.

Trois pôles majeurs émergent ainsi :

- le square Emile Vandervelde (pont de Cureghem) ;
- la station St-Guidon ;
- le CERIA/COOVI.

²² Aménité : évoque les aspects agréables de l'environnement ou de l'entourage social, qui ne sont ni appropriables, ni quantifiables en termes de valeur monétaire

Il convient d'ajouter le pôle de dimension métropolitaine qu'est la Gare du Midi, même s'il est situé à l'extérieur du périmètre communal. (Voir mesure 3.3.1).



SQUARE EMILE VANDERVELDE (PONT DE CUREGHEM)

Il s'agit de mettre en synergie les nombreux échanges et reports modaux du site. L'arrivée attendue d'une gare RER et son aménagement, la desserte du tram 81, des bus STIB et De Lijn sont autant de systèmes et de besoins particuliers qui demandent une coordination efficace et une sécurisation des descentes et montées des voyageurs,... Le site est aujourd'hui particulièrement oppressant en raison de la priorité donnée à la voiture.

Un réaménagement global s'impose, comme prévu à la mesure 3.3.2.



ST-GUIDON

Bien que l'échange entre les différents modes de déplacements soit plus évident, ici aussi la présence de la voiture reste problématique. Le centre historique de la Commune mérite un traitement adapté à son statut en matière de mobilité. Le passage entre la place de Vaillance et l'entrée du métro doit être plus fluide au profit des usagers les plus faibles. D'une façon plus générale, c'est amélioration des parcours arrivants et partants qui doit être prise en considération. (Voir 3.2.2.).



CERIA/COOVI

Ce pôle multimodal n'est encore qu'un bon moyen d'accès par le métro au reste du territoire (avec la présence d'un parking de dissuasion, qu'il y a lieu d'étendre) et surtout il inclut la station RER du

CERIA/COOVI qui est actuellement en chantier (mise en service prévue en 2014-2015). L'enjeu ici réside dans l'intégration du pôle en facilitant les échanges entre mode de transport public, en apportant un ensemble de services et une signalétique propre permettant de capter l'arrivée des automobilistes sur le parking de dissuasion et en offrant aux étudiants et aux résidents un lieu convivial, un marqueur territorial fort d'identification. Le nombre de résidents est appelé à s'accroître par le développement de différents projets : Trèfles, les logements SLRB, les projets Marco Polo et Gryson de CITYDEV.BRUSSELS.



Opérateur : AED, STIB, Commune

4.2.2 Plan de Déplacements Scolaires (PDS)

=> Offrir une alternative au transport en voiture pour les trajets courts (maison / écoles)
 => Promouvoir l'accessibilité douce des équipements
 => Donner le plaisir de la marche à pied en ville et éduquer les enfants sur les risques et les plaisirs de leurs parcours urbains quotidiens.

Un plan de déplacements scolaires (PDS) consiste en l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation, au sein d'une école, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements. Il porte sur trois champs d'actions :

- sensibiliser les élèves et leurs parents à la mobilité et à la sécurité routière;
- améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et à ses abords;
- changer les habitudes de déplacements.

Il s'agit donc non seulement d'augmenter les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'école qui se lance dans la démarche, mais aussi à rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements. Plusieurs écoles anderlechtoises ont déjà mise en œuvre de telles démarches.

Les PDS devraient être généralisés tout en mettant en avant les bonnes pratiques réussies.

Parmi les différentes solutions qui sont étudiées lors de la réalisation d'un PDS, le pédibus²³ s'avère être une solution pour penser l'accès aux établissements selon une logique d'accessibilité via des modes doux (TC, cycles et piétons). De plus, dans une optique de diminution de l'usage de la voiture, cette alternative apparaît comme opportune. Enfin, ce mode de déplacement révèle de nombreuses valeurs éducatives comme : les bienfaits sur la santé, la convivialité, la reconnaissance du territoire parcouru par les enfants...

Un premier exemple de pédibus pourrait être l'école des Trèfles (PPAS « Quartier des Trèfles »), qui a pour vocation d'accueillir les élèves qui habitent dans le voisinage.

Opérateur : Commune

4.2.3 Favoriser le partenariat public-privé en matière de création ou rénovation de logements

=> Palier aux difficultés financières d'investissement de la part de la Commune tout en régulant et orientant les volontés privées.

Ce type de mesure est déjà applicable dans le cas des contrats de quartiers. On pourrait procéder de la même manière en dehors de ces programmes. Il existe plusieurs alternatives (exemples) mises au point par divers opérateurs financiers pour établir ces partenariats.

Exemples :

- les logements SLRB route de Lennik dans le cadre du Plan logement ;
- les projets CITYDEV.BRUSSELS : lotissement îlot Matériaux-Constructeur, lotissement rue du Compas, les projets mixtes Marco Polo et Gryson ;
- l'accompagnement par la Commune et la Région dans la concrétisation des initiatives du privé : Quartier des Musiciens (Félicien Rops), le Lotissement Laiterie, la réalisation partielle du PPAS « Quartier des Trèfles ».

Opérateurs : Commune, SLRB, CITYDEV.BRUSSELS, privés

4.2.4 Renforcer la mobilisation des étages vides au-dessus des commerces, propices à la création de logements pour étudiants

=> S'inscrire dans une démarche de mobilisation des logements en vue d'établir une politique de rénovation urbaine.

La Commune a établi en 2008 un règlement-taxe sur les immeubles et terrains laissés à

²³ Un pédibus correspond à un autobus pédestre comme mode de ramassage scolaire. Il consiste à convoyer les enfants sur le trajet domicile-école.

l'abandon. Ce règlement est pleinement opérationnel. Il reste cependant relativement inefficace en ce qui concerne les étages vides au-dessus des commerces, qui sont souvent inaccessibles en raison d'une entrée unique pour le commerce et pour les étages.

Dans un souhait d'économie du territoire et de foncier, la reconstitution d'une offre en logement grâce à la récupération d'étages aujourd'hui vides ou insalubres notamment au dessus des commerces apparaît comme essentielle, même si elle apparaît la plus énergivore, en matière d'action publique.

Au-delà d'un aspect purement quantitatif (augmentation de l'offre) il s'agit par la même occasion d'offrir des logements proches des commerces et services, en lien direct avec la vie urbaine, et de participer à l'amélioration de l'attractivité des chaussées commerçantes. Cette action est à mettre en lien avec la mesure de mise en valeur de linéaires commerçants (mesure 4.3.1) et la subvention communale sur « le redéveloppement des commerces et du logement dans les noyaux commerciaux » qui permet à un commerçant d'obtenir *une subvention pour la reconstruction ou le réaménagement qu'il effectuerait dans les noyaux commerciaux à renforcer*, soit pour la rénovation du commerce et / ou pour la réhabilitation d'un accès aux étages afin de permettre l'accueil de logements, en particulier pour étudiants.

Opérateurs : ATRIUM, ULB, CERIA/COOVI

4.2.5 Création de logements pour personnes âgées ou handicapées et incitation aux logements intergénérationnels

=> *Répondre aux changements sociétaux, à l'allongement de la durée de vie, aux nouveaux besoins des seniors et des personnes dépendantes physiquement*

=> *Offrir la possibilité d'habiter autrement dans un objectif de création et d'entretien des liens intergénérationnels*

De nombreuses alternatives sont possibles en matière d'habitat selon chaque période de la vie. Un certain nombre de seniors ressentent des difficultés face au coût de la vie, à la solitude, la maladie, une forme de vulnérabilité, le manque d'activités collectives, le contact avec des jeunes actifs et des enfants, ...

HABITATS GROUPES POUR PERSONNES AGEES OU DEPENDANTES

Ces habitats d'un nouveau genre, parfois nommés « Abbeyfied » offrent la possibilité à des seniors n'étant pas dépendant d'une assistance médicalisée poussée d'accéder à un logement de petite taille, dont l'agencement est étudié pour une mobilité réduite. Ce type de logement trouve naturellement sa place dans un ensemble d'habitations, où grands logements pour familles et logements moyens seraient mélangés. La différence avec les ensembles collectifs habituels réside dans l'accès facilité à une des salles communes où l'on retrouve des activités de détente, des salons pour accueillir les proches, une cellule médicale et d'assistance sociale légère, directement à proximité des appartements.

HABITAT INTERGENERATIONNEL

Cette mesure peut aussi s'appliquer au sein d'un seul et même foyer, et ce, de manière un peu

différente, grâce à « l'habitat kangourou ». L'habitat intergénérationnel peut réactiver les contacts entre personnes d'âges différents, qui sont évidemment bénéfiques pour chacune des générations : entraide, solidarité, échange de savoirs et d'expérience mais aussi de services. Alternative aux maisons de repos et aux difficultés de continuer à vivre seul(e) chez soi passé un certain âge ou après une maladie, l'habitat kangourou permet aux personnes âgées de mieux vivre chez elles grâce à un voisinage bienveillant.

De manière générale, ces nouvelles formes d'habitat favorisent le mieux vivre ensemble, la cohésion sociale et peut même apaiser certaines tensions entre les groupes sociaux.

Opérateurs : Commune, privés

4.2.6 Renforcer la lutte contre les « marchands de sommeil »

=> Faire appliquer le Code du Logement

=> Enrayer l'exploitation de personnes économiquement et socialement fragiles par des propriétaires peu scrupuleux

Cette mesure vise à mieux faire respecter les dispositions du Code du Logement. Cet objectif ne doit cependant pas laisser pour compte les personnes exploitées par les marchands de sommeil et qui se retrouveraient à la rue sans un accompagnement des pouvoirs publics. C'est pourquoi au préalable, il s'agit de connaître les possibilités en logement de transit, le temps d'attendre un relogement définitif.

Opérateurs : Commune, CPAS

4.2.7 Poursuivre la politique de sécurité publique et de prévention de manière intégrée

=> Affirmer la présence des autorités locales et conforter leur rôle en matière de sécurité et de prévention

=> Affiner la connaissance des sources des problèmes d'incivilité et de criminalité

=> Comprendre d'où viennent les tensions entre certains individus et les autorités locales et la résoudre

=> Enrayer les manifestations violentes de certains groupes d'individus

Concrètement, il s'agit de coordonner un ensemble d'initiatives, déjà en place, telles que : gardiens de la paix, stewards (relevés sur le terrain et remontent l'info), éducateurs de rue, association de proximité, Police, ... Cette coordination doit se tenir régulièrement avec un représentant de chaque institutions, relèvera les états urgents à régler, décèlera autant que possible les causes des violences et incivismes répétés, et proposera un certain nombre d'actions facilement mobilisables. Par une action répétée mais régulière, par une présence sur le terrain et une bonne connaissance des protagonistes, la Commune sera en mesure de faire face à un certain nombre de problèmes. Le processus intégré de la démarche réside aussi dans la capacité des autorités locales à

s'appuyer sur les groupes sociaux qui ont une influence positive sur l'image ou l'identité d'un quartier (associations, comités de quartier, familles qui se mobilisent en faveur de l'ouverture d'une crèche par exemple ou d'une plaine de jeux, jeunes actifs qui souhaitent ouvrir leur propre entreprise).

Ce travail d'échange entre les services compétents en matière de sécurité et de prévention existe déjà et ne tient qu'à être renforcé : c'est ce que prévoit le Programme de Politique Générale de la Commune.

On y retiendra en particulier l'engagement de développer des micro-commissariats de quartier (« koban », selon l'expérience japonaise) avec « la même équipe de policiers polyvalents, tout le temps, sur le même périmètre ».

Opérateurs : Zone de Police Midi, Commune

4.2.8 Poursuivre la synergie entre la Commune et le monde associatif en particulier dans le cadre des actions de cohésion sociale.

=> Affirmer et entretenir les relations entre les acteurs de la cohésion sociale du terrain (nombreuses associations compétentes) et les acteurs politiques de tous niveaux.

=> Rechercher les solutions et les moyens financiers adaptés afin de pérenniser les actions en place et en créer de nouvelles, notamment dans le cadre du Plan de Cohésion sociale

La politique de cohésion sociale reste un élément très important dans le dialogue entre l'Autorité Communale et les besoins rationnels et concrets des habitants.

Le PCD propose :

- la création d'une cellule transversale de suivi. Cette action aura pour but de croiser initiatives communales et associatives plus pertinentes et cohérentes (cf. rapport contrat communal de cohésion sociale). Cette cellule composée d'élus, de techniciens et des membres représentants le monde associatif permet un pragmatisme dans l'action sociale, évite les doublons et incite à plus de lien entre les mesures concrètes en faveur des populations.
- un plan de communication. Communiquer sur les actions positives en matière de cohésion sociale (cf. communiqué de presse du Service prévention et sécurité).

Opérateur : Commune

4.2.9 Participer à la création d'équipements publics lors des grands projets immobiliers

=> Répondre à la demande en équipements publics

=> Soutenir les efforts financiers communaux grâce à la participation du privé

Le principal moyen de faire participer le privé aux investissements publics est l'application des charges d'urbanisme, dans les limites fixées par la réglementation régionale.

Il convient ici de trouver le bon équilibre entre la densité de logements, les différents équipements scolaires, la création d'espaces publics, etc.²⁴.

Opérateurs : Région, Commune, privé

4.2.10 Soutenir une diversification des équipements et lieux de convivialité

=> Répondre à la demande en la matière afin de renforcer les liens entre les habitants

=> Offrir les conditions de réunion des personnes et des groupes

=> Promouvoir l'organisation de fêtes de quartiers et soutenir les activités du monde associatif

Actuellement, un projet a été programmé pour la création d'une salle des fêtes sur Neerpède en remplacement de celle qui était présente rue de Neerpède et qui a dû être démolie pour accueillir les nouveaux bâtiments du RSCA.

Ce type d'initiative doit être promu dans d'autres quartiers.

De manière générale, il s'agira d'inciter aux économies d'énergies dans le fonctionnement de ces structures grâce à une sensibilisation des concierges et des usagers.

Dans les deux cas ces infrastructures doivent dans la mesure du possible être proche des centralités majeurs, proches des transports en commun, protéger les riverains des nuisances éventuelles, promouvoir les valeurs du développement durable et d'économies d'énergies.

Les pistes sont nombreuses mais nécessitent des analyses plus approfondies quant aux montages opérationnels.

Opérateur : Commune

²⁴ En particulier grâce aux charges d'urbanisme, qui seront appliquées aux projets de plus de 1000 m² de logements, selon le nouvel Arrêté du Gouvernement.

4.2.11 Rétablir une offre suffisante en établissements scolaires

=> Permettre la création de bâtiments scolaires afin de rétablir le déficit en la matière

=> Offrir les conditions d'accueil dignes à tous les enfants anderlechtois et anticiper sur l'évolution démographique de la population

Les besoins actuels s'élèvent à la création de 4 écoles fondamentales et à une rénovation de la plupart des écoles déjà en place. A ce titre, la Commune a programmé récemment la création de deux écoles : une école fondamentale rue Adolphe Willemyns et une école primaire et maternelle « Trèfles », rue Delwart.

Sur le site Chaudron la Commune envisage également la création d'une nouvelle école maternelle et primaire.

La Communauté française a également des projets sur Scheut avec la création d'une école fondamentale.

Une école néerlandophone est aussi envisagée à La Roue.

Cette mesure fait appel à plusieurs modalités de mise en œuvre qui devront être mises en synergie, à savoir :

Poursuivre la rénovation des écoles fondamentales dégradées, après avoir défini un ordre de priorité. Cette précaution permettra d'échelonner les travaux dans le temps, de gérer les opérations tiroirs (mettre à disposition des locaux le temps des travaux) ou l'avancement des rénovations au sein des locaux en fonctionnement, mais aussi d'équilibrer les dépenses budgétaires liées à ces améliorations.

Repérer et mobiliser les opportunités foncières et/ou immobilières au sein du territoire afin de permettre la création de nouveaux locaux. Le foncier réellement disponible reste assez rare. Cependant, certains entrepôts en cœurs d'îlots actuellement peu ou pas utilisés constituent de bonnes opportunités de renouvellement urbain et/ou rénovation urbaine. De plus, ce genre d'opération vient renforcer la mesure concernant l'ouverture des intérieurs d'îlots et leur réappropriation à des fins d'agrément, de détente ou d'utilité publique.

Anticiper sur l'évolution de l'occupation des locaux et créer les conditions d'une adaptation des équipements cités à plusieurs formes d'occupation dans le temps.

Opérateur : Commune, Région, Communautés

4.2.12 Améliorer l'offre en accueil de la petite enfance

=> Permettre la création de bâtiments adaptés

=> Rencontrer l'offre et la demande en la matière

=> Offrir des bonnes conditions d'accueil des enfants

A l'instar de la mesure sur les équipements scolaires, la création de crèches doit permettre de mobiliser les bâtiments à rénover, d'en créer des nouveaux ex-nihilo dans la mesure des disponibilités foncières et anticiper sur l'évolution démographique de la population.

La Commune d'Anderlecht compte un grand nombre d'enfants de moins de 3 ans (5% de la

population en 2010, croissance de 18% prévue, entre 2010 et 2015).²⁵

Cette mesure peut être mise en lien avec celle concernant l'ouverture ou la réaffectation des intérieurs d'îlots. En effet, l'implantation d'un équipement de ce genre répond aux objectifs de reconversion des intérieurs d'îlots et d'économie du territoire en récupérant des grands bâtiments abandonnés ou dont l'affectation ne participe pas à une certaine qualité de vie. Les Contrats de Quartier Durable offrent également une opportunité de création de crèches.

Cette mesure est en lien avec la mesure 4.2.9, qui a été mise en application récemment dans le cadre du projet « Verdi » où le promoteur, pour accompagner son projet immobilier, va construire une crèche qui sera ensuite cédée à la Commune.

De la même manière, un acteur public comme CITYDEV.BRUSSELS a intégré un équipement dans ses projets de lotissement Matériaux-Constructeur et Compas.

Opérateurs : Commune, Région, Communautés

4.2.13 Promouvoir les événements qui se déroulent sur le territoire communal notamment grâce aux nouvelles technologies

=> *Éclairer sur l'action publique et informer la population des nombreux événements qui se déroulent sur le territoire*

=> *Favoriser la participation des habitants et attirer des visiteurs (bruxellois et extérieurs)*

=> *Mettre en place et gérer les outils de communication contemporains*

=> *Améliorer l'image générale de la Commune*

L'Office de tourisme a déjà une page facebook.²⁶

Les activités culturelles, de loisir et de tourisme (voire même les informations officielles comme les réunions publiques, ...) d'Anderlecht n'apparaissent pas clairement aux yeux des anderlechtois et des bruxellois. Alors qu'un grand nombre d'activités se déroulent sur le territoire, celles-ci sont souvent peu connues (ou reconnues) et leur fréquentation se limite aux quartiers concernés, ou aux publics avertis. A l'heure des nouvelles technologies et surtout des nouveaux moyens d'information, Anderlecht doit se positionner sur ce créneau afin de toucher un plus grand nombre de personnes et être plus réactive. Grâce à la mise en place d'une plateforme unique d'information, la commune pourra toucher un plus large public, simplifier la lecture et l'accès en centralisant les informations, profiter de la flexibilité et du caractère proactif de cette démarche. La rénovation du site Internet communal et des initiatives telles que la mise en place d'une page Facebook pour l'Office du Tourisme affirme une volonté communale de s'inscrire dans ces nouvelles formes de communication, plus simple et plus efficace.

L'intérêt est d'avoir un intitulé unique et facilement utilisable et reconnaissable même pour une personne ne connaissant pas la commune.

En plus d'un lieu « virtuel » d'accueil de l'information événementielle, l'implantation d'un lieu physique unique dans le Centre ou de plusieurs cellules d'information répartis sur le territoire apparaît comme essentielle. A ce titre, la Maison de la Participation effectue déjà un précieux

²⁵ Voir <http://charlespicque.info/web/wp-content/uploads/2012/07/Dossier-de-presse-DEF.pdf>

²⁶ Voir <http://www.facebook.com/pages/Maison-du-Tourisme-dAnderlecht/112804116598?v=wall>

travail quant à la promotion des activités des comités de quartiers et la diffusion d'informations communales. Son rayonnement d'action et sa lisibilité doivent être renforcés.

Opérateur : Commune

4.3 THEME : ANDERLECHT ENTREPRENANT

ENTRETENIR ET DEVELOPPER LES DYNAMIQUES COMMERCIALES

Constat :

- Des linéaires commerçants sur des chaussées historiques à redynamiser et adapter aux chalands.
- Prédominance de certains secteurs d'activité dans les quartiers, accentuant une certaine forme de perte de diversité.
- Forte demande en installations d'entreprises sur le territoire en raison de son accessibilité et de sa configuration.

CREER LES CONDITIONS D'UN RETOUR A L'EMPLOI

Constat :

- Part de chômage importante surtout dans les quartiers paupérisés de l'est de la Commune et chez les jeunes.
- Un niveau d'études faible dans les quartiers les plus denses.
- Existence d'initiatives communales ou régionales, mais peu connues par les habitants.

SAISIR ET S'APPUYER SUR DES PROJETS INNOVANTS ET AMBITIEUX

Constat :

- De belles opportunités en termes d'image et de relance économique qu'il convient de saisir.
- Des lieux chargés d'histoire dont les perspectives de renouveau et de développement sont importantes (la zone du Canal, avec Biestebroek, les Abattoirs, ...).
- La présence d'une zone agricole unique en région bruxelloise aux vertus positives pour le développement durable du territoire.

4.3.1 Mettre en valeur des linéaires commerçants

=> S'appuyer sur les outils règlementaires existants

=> Poursuivre les travaux d'Atrium

=> Créer les conditions de revitalisation des linéaires et des polarités commerçantes.

La Commune a mis en place un règlement concernant la « subvention pour le redéveloppement des commerces et du logement dans les noyaux commerciaux » qui permet à un commerçant d'obtenir *une subvention pour la reconstruction ou le réaménagement qu'il effectuerait dans les noyaux commerciaux à renforcer*, soit pour la rénovation du commerce et / ou pour la réhabilitation d'un accès aux étages afin de permettre l'accueil de logements.²⁷

Cette initiative doit être poussée et encouragée grâce à des échanges avec les commerçants ou prétendants à l'acquisition d'un commerce. Les moyens de communication à mettre en place peuvent être couplés avec l'action d'Atrium qui jouit d'une bonne connaissance et d'une bonne compétence en la matière.

De plus, l'effort fait sur l'agencement de l'espace public en faveur des usagers faibles et des transports en commun accompagne de manière harmonieuse une scénographie urbaine cohérente des espaces commerciaux. Cette mesure s'intéresse à la structuration de l'espace communal grâce aux chaussées historiques qui sont le support de ces linéaires commerçants et prend en compte l'énoncé d'autres mesures comme la Charte des espaces publics.

En offrant des lieux propices tant à la consommation qu'à la flânerie, les linéaires commerçants s'inscriront dans une logique de proximité pour les habitants (limitent ainsi les grands déplacements pour des courses de proximité) mais aussi seront attractifs et structurants à l'échelle régionale.

Cette mesure concerne la chaussée de Mons (particulièrement sur les sections Cureghem / Bara et Bizet / La Roue), la chaussée de Ninove, la rue Wayez, la rue de Fiennes, les angles de la place Bara, l'avenue Clemenceau et la rue Ropsy Chaudron.

Concrètement il s'agit, en partenariat avec Atrium, de travailler avec les commerçants sur leurs enseignes, les types de produits et services offerts, leur diversité et les concurrences.

Complémentairement, il s'agira de s'appuyer sur des éléments d'échelle métropolitaine pour développer l'activité commerciale :

- au square Emile Vandervelde, où un linéaire complémentaire est à établir entre la future gare RER et l'extrémité de la rue Wayez ;
- vers la Gare du Midi, dans le cadre de son futur schéma directeur dont un des défis sera de requalifier les espaces accessibles au public, depuis les quais les plus éloignés jusqu'aux commerces existants en lisière, aujourd'hui fragilisés.

Opérateurs : Atrium, Commune

²⁷ Voir <http://www.anderlecht.be/images/stories/Règlements/VesubsideregF.pdf>

4.3.2 Etendre et renforcer les mesures en faveur d'installations d'activités commerciales et artisanales particulièrement sur les linéaires commerçants et les pôles à renforcer ou à développer

=> Se donner un objectif de mixité des activités

=> S'appuyer sur les outils existants (règlementaires et structurels)

=> Promouvoir et aider à la création d'entreprise type TPE et PME et conforter l'esprit entrepreneurial

La Commune a mis en place un Règlement relatif à l'octroi d'une prime de premier établissement en matière de travail indépendant²⁸ Elle permet de renforcer l'objectif de dynamisme commercial.

Néanmoins, certains linéaires commerçants (comme la rue Wayez), ou pôles d'activités ne jouissent pas d'une dynamique suffisante et sont parfois en perte de vitesse. Une revalorisation et une politique de renforcement de l'activité économique apparaissent comme essentielles.

Il s'agira de coordonner les résultats d'études et les propositions d'Atrium avec les travaux communaux afin de cibler les secteurs en perte de vitesse.

Il conviendra de prospecter les cellules commerciales vides ou en mutation afin d'orienter les demandeurs d'établissement. Bien sûr, le choix et le positionnement des activités seront importants dans l'image que la Commune souhaite véhiculer.

A titre d'exemple, certains secteurs méritent de former une masse critique (ex : place Bara et avenue Clémenceau) afin d'attirer un plus grand nombre de chalands.

Certaines rues méritent d'être ciblées de ce point de vue, comme l'avenue Clémenceau et la rue Ropsy Chaudron afin de faire le lien entre la gare du Midi et les Abattoirs.

REDYNAMISER LE QUARTIER BARA / GARE DU MIDI

Partagé avec St-Gilles, ce quartier reste peu attractif et sans retombées positives pour la Commune.

Son accessibilité justifie l'implantation de commerces voire des locomotives commerciales, renforçant le pôle Midi comme lieu de consommation privilégié (vestimentaire, bricolage, décoration, vente de fruits et légumes en référence au marché du Midi), et percolant vers les autres quartiers anderlechtois.

De plus, l'HORECA existant n'offre pas une diversification suffisante pour rencontrer les besoins liés aux développements voulus.



La Gare du Midi doit en tant que gare internationale offrir un certain nombre de services et commerces pour les passagers mais doit aussi être perçue comme un élément urbain en tant que tel. C'est-à-dire qu'elle doit s'insérer aussi comme un objet au service des habitants des quartiers

²⁸ Voir <http://www.anderlecht.be/images/stories/Règlements/RCL6.pdf>

alentours, d'autant plus qu'elle est aussi un pôle multimodal de transport en commun (STIB et De Lijn) à l'échelle régionale. Cette mesure se veut comme un paramètre incontournable à l'attention de la Région, à concrétiser dans le schéma directeur qu'elle prépare.

Opérateurs : Commune, ATRIUM

4.3.3 Renforcer la coordination en matière de recherche d'emploi et de formation, créer une ligne stratégique commune et développer un évènement annuel en faveur du retour à l'emploi

=> Renforcer la coordination entre les Services (Agence Locale pour l'Emploi, Mission Locale, ACTIRIS...) et animer un réseau de professionnels

=> Renforcer et améliorer les canaux d'information au public en matière de recherche d'emploi, de formation et de retour à l'emploi

=> Promouvoir une ambition commune

=> Faire participer les entreprises

La Maison de l'Emploi créée en 2008 (rue de Birmingham) réunit tous les acteurs publics locaux œuvrant en faveur des demandeurs d'emploi : Service des Classes Moyennes, Service de l'Economie, Service de l'Emploi, Agence Locale pour l'Emploi, Service insertion socioprofessionnelle du CPAS, ACTIRIS, la Mission Locale. Cette initiative de mutualisation des compétences en matière d'emploi et de formation est le premier pas vers une réelle politique commune. De plus, il existe déjà des concertations entre ces acteurs qui devraient permettre de dégager une politique commune. Ces services et organismes ne dépendent pas des mêmes sources de financements ce qui constitue un invariant à prendre en compte dans les projets futurs.

COORDINATION

Toutefois, l'ensemble des services montrent un besoin en coordination plus ambitieux afin de renforcer leur compétence quelle soit d'origine communale, régionale ou fédérale. Cette coordination doit s'établir entre les services présents au sein de la Maison de l'Emploi et avec les associations ou structures ponctuelles qui viennent en aide aux demandeurs d'emploi et répondent aux besoins en formation spécifique comme Eco-Rénovation, Dorifor, ... Ces rencontres pourraient être organisées deux fois par an et faire l'objet d'un bilan des actions et de l'énoncé d'objectifs à court, moyen et long terme.

COMMUNICATION

Un lieu unique d'expression et de mutualisation est tout à fait propice à une communication efficace pour le public. La Maison de l'Emploi doit être renforcée dans ce sens et doit faire l'objet d'une meilleure communication (publicité radiophonique, site Internet et référencement sur Google, affiches dans les structures publiques, ...).

EVENEMENT AVEC LES ENTREPRISES

Enfin, le PCD propose que soit organisée une journée dédiée à l'accueil et à la mise en commun des compétences au sein d'un lieu unique réunissant les acteurs du monde de l'emploi : institutions, entreprises, écoles et formations (Erasmushogeschool, acteurs de la zone industrielle, ABATAN, ...). Ce type de journée peut être coordonné par la Maison de l'Emploi et par un réseau d'entreprises inscrites dans une politique d'embauche. En effet, les entreprises ouvriraient leurs portes aux demandeurs d'emploi et organiseraient des sessions de recrutements sur place. Les besoins des demandeurs d'emplois s'orientent essentiellement vers des emplois peu qualifiés. Ainsi, les grandes entreprises pourvoyeuses de ce genre de travail seraient en mesure de participer à cet événement.

Opérateurs : Commune, Région

4.3.4 Renforcer les synergies entre les centres de formation et soutenir les filières existantes

=> *Former une masse critique de formations afin de gagner en lisibilité et crédibilité*

=> *Répondre à la demande grandissante en formations professionnalisantes*

=> *Permettre aux personnes sans diplôme ou peu diplômées de se spécialiser pour retrouver un emploi*

Les services compétents en matière de formation répondent en partie à la demande mais n'arrive pas à la satisfaire. Ils forment par module et par service entre 10 et 20 personnes. Cet effectif bien que faible est sans nul doute efficace pour ceux qui en bénéficient. Néanmoins, il semble intéressant de développer une structure capable d'accueillir des sessions de formations plus importantes.

Au préalable et afin de réunir les conditions de réussite de ce projet, il s'agira de faire appel aux expériences des services compétents afin de définir les éléments importants dans la mise en place de formation : durée, spécialités, nombre de participants par module, engagement et assiduité des personnes formées,...

La nature exacte des modules doit être dégagée grâce au travail conjoint des services, des associations et de demandeurs d'emploi. Ainsi Anderlecht pourrait se démarquer grâce à une certaine spécificité de ces formations en optant par exemple pour les thématiques liées à l'environnement, la santé et l'alimentation.

Les besoins en formation sont importants sur la Commune et l'ensemble des partenaires compétents en la matière s'attachent à répondre au mieux à la demande. Néanmoins, les domaines d'activités sont encore assez restreints (artisanat, métiers de l'alimentation, ...) et plus adaptés aux hommes.

Le PCD prévoit d'offrir les possibilités de développer les formations aux métiers du bien-être, du soin aux personnes (aide soignante, puéricultrice, soins esthétiques). La spécialisation du campus ULB « Erasme » dans l'apprentissage des métiers de la santé à un niveau élevé (médecine, kinésithérapie, pharmacie...) laisse justifier la création de nombreux métiers moins qualifiés mais dont les domaines sont de plus en plus demandés par les populations clientes ; il reste cependant une échelle communale à mettre en valeur. Même remarque avec le CERIA/COOVI en ce qui concerne l'alimentation.

Les objectifs en termes d'effectifs de participants ainsi que le nombre et la qualité des domaines à développer seront à étudier par les services compétents.

Complémentairement, il convient de soutenir la création d'emploi d'initiative publique, à l'instar de CITYDEV.BRUSSELS avec ses projets Marco Polo et Gryson, ou encore des projets comme Port-Sud (ancienne meunerie Moulart, le long du canal), où vont dans chaque cas se développer des PME.

Opérateurs : Commune, Région

4.4 THEME : ANDERLECHT METROPOLITAIN ET RAYONNANT

DEVELOPPER UN MARKETING URBAIN

Constat :

- Une Image négative qui persiste auprès des publics extérieurs à la Commune.
- De nombreux atouts sur lesquels s'appuyer pour donner une autre image de la Commune.

CREER LES CONDITIONS D'UNE ATTRACTIVITE REGIONALE

Constat :

- Des équipements d'envergure régionale peu mis en valeur ou inexistants.
- Des Anderlechtois « coupés » du reste de la Région et des bruxellois ou des visiteurs qui ne connaissent pas les atouts de la Commune voire en ont une image réductrice.
- Un tourisme limité au centre et qui reste peu connu.

AFFIRMER OU DEVELOPPER LES COMPOSANTES D'UNE COMMUNE DE PLUS DE 100.000 HABITANTS

Constats :

- Un pôle universitaire et de recherche spécialisé dans le secteur de la santé : Erasme.
- Des instituts de haut niveau, en matière d'alimentation : le CERIA/COOVI.
- Une mobilité orientée essentiellement vers le Centre de Bruxelles et qui néglige les relations avec les Communes voisines.

4.4.1 Mise en place d'une politique de marketing urbain

=> *Promouvoir les attraits communaux*

=> *Renvoyer une image positive et dynamique tant aux anderlechtois qu'aux bruxellois*

=> *Attirer des nouvelles populations et des visiteurs*

=> *Crédibiliser l'action publique auprès des instances supérieures*

Il s'agit de travailler sur l'image renvoyée de la Commune grâce à la promotion des valeurs en présence (action culturelle, initiatives anderlechtoises, ...). Cette mesure implique un réel projet de communication à l'échelle de la Commune, c'est-à-dire donner une certaine « image de marque ». Cette communication passe à la fois par un relais dans les médias des projets communaux, une information sur le territoire communal lors de différents types d'événements.

Pour cela, il s'agit de renforcer les Services Information et Participation de la Commune en charge de la communication interne et externe. Aujourd'hui le Service Participation a pour mission d'impliquer les habitants dans les projets communaux et de soutenir les initiatives qui visent à

améliorer la qualité de la vie dans les quartiers et dans la commune. Ce service aura en charge de centraliser les projets des autres Services, de les hiérarchiser et de choisir le mode de communication approprié. Un vade-mecum est en préparation, afin de mettre en place des processus participatifs plus performants.

C'est dans ce même cadre que peut être développée la politique de marketing urbain d'Anderlecht grâce aux compétences des services Information et Participation, mais aussi aux connaissances des projets soutenus par le Service « Projets subsidiés » de la Commune.

Opérateur : Commune

4.4.2 Faire sien le rayonnement futur de la Gare du Midi

=> Offrir les conditions d'un environnement convivial et sécurisé

=> Créer du logement dans ses environs

=> Implanter des entreprises et des bureaux qui dépendent de la sphère d'influence économique internationale

=> Constituer une offre hôtelière

La gare internationale de Bruxelles-Midi se trouve aux portes de la Commune d'Anderlecht. S'y croisent plus de 250.000 passagers par semaine en provenance de toute l'Europe mais aussi de Belgique et de la région urbaine bruxelloise. Le PDI, Plan de Développement International, a identifié la Gare du Midi et les quartiers qui l'entourent comme une Zone Stratégique de première importance.

Les opportunités et les plus-values liées à ce réaménagement pourraient être très bénéfiques pour Anderlecht, si celle-ci arrive à mieux capter et orienter le rayonnement de cet équipement en faveur de son territoire.

La gare internationale du Midi n'est pas implantée sur le territoire anderlechtois mais son rayonnement et son attractivité dépassent largement son implantation. Depuis quelques années un certain nombre de projets sont entrepris sur ce site, comme la construction des bâtiments qui ont permis de former la place Horta mais qui ont ainsi supprimés la connexion visuelle vers Anderlecht (rue Rossini et place du Conseil) depuis la sortie Horta de la Gare. Il s'agit là d'une erreur d'aménagement, à réparer.

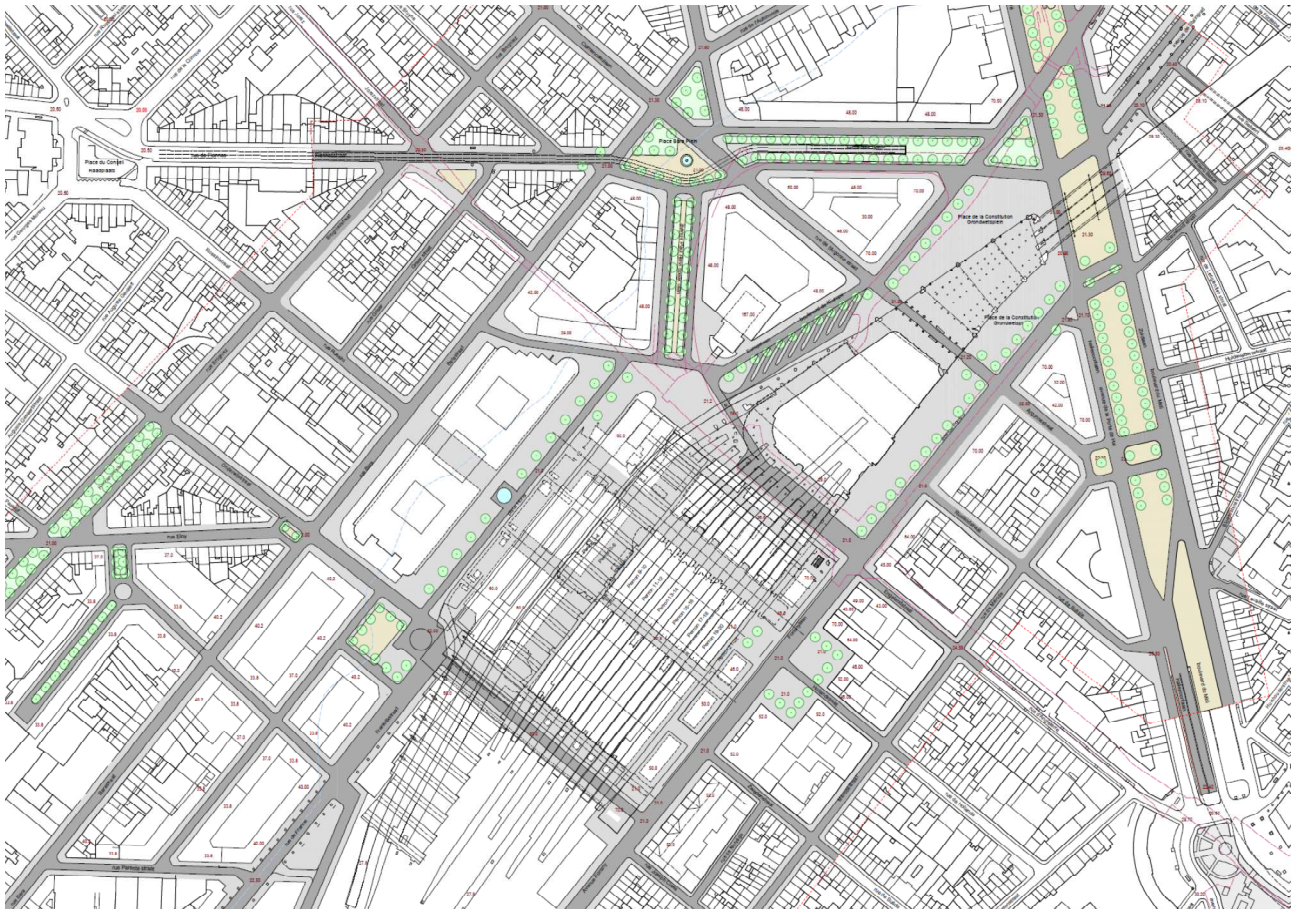
Les visions d'Euro Immo Star²⁹ résultant des objectifs cités par le Plan de Développement International de Bruxelles (avec les projets Fonsny et Bara), sont une première base de discussion pour développer les pourtours de la Gare, y compris du côté anderlechtois,

Elles doivent être considérées comme une contribution au futur schéma directeur que la Région initiera courant 2013.

L'étude menée par ARSIS (méthodologie « Space Syntax ») constitue une autre contribution, autrement plus significative, en ce qui concerne l'ensemble des espaces publics mais aussi des espaces accessibles au public (SNCB, STIB). Elle propose les modalités permettant de mieux connecter les différentes composantes du pôle multimodal entre elles, mais aussi avec les

²⁹ Voie en particulier http://www.adt-ato.irisnet.be/sites/default/files/documents/ARAU_ADt_expose_QuartieMidi_mars2012.pdf

quartiers voisins.



ARSIS, 2011. Exemple de structure urbaine proposée : nouveaux cheminements sous les voies, réorganisation de la place Bara, percée visuelle vers la Maison communale (Rossini), rôle accru d'Instruction et de Ropsy-Chaudron / Clémenceau / de l'Argonne, réunion de la place de la Constitution et de l'esplanade de l'Europe, refonte de la place Bara, ...³⁰

Sur cette trame viaire complétée, on voit clairement quelles ambitions Anderlecht peut avoir, déjà décrites dans les pages qui précèdent en particulier en 3.3.1 :

- un développement commercial accru vers Clémenceau, Ropsy-Chaudron et les Abattoirs ;
- une offre HORECA accentuée sur l'esplanade de l'Europe (bien que l'îlot triangulaire soit sur St-Gilles), qui pourra servir d'interface avec le Triangle proche, pôle d'activités plus exclusivement lié au textile ;
- une offre diversifiée en logements, bureaux et services au sein des grands projets immobiliers à l'étude ;
- la valorisation économique de la rue des Deux-Gares (proche hors plan), élément du boulevard urbain devant relier le Ring à la gare (voir 3.4.4) ;
- etc.

³⁰ C cette image ne reflète pas complètement la vision communale : il manque des liaisons, le boulevard urbain (rue Bara) n'est pas perceptible, ...

Opérateurs : Commune, Région

4.4.3 Insérer Anderlecht dans le réseau RER

=> Affirmer la volonté de voir s'implanter une gare RER au pont de Cureghem et organiser l'aménagement de ses pourtours afin d'assurer une intégration urbaine exemplaire

=> Donner au square Emile Vandervelde un statut métropolitain à part entière

Chaque jour, près de 360.000 navetteurs se déplacent dans et autour de Bruxelles, dont la plus grande majorité utilisent leur voiture personnelle. La situation s'aggrave d'année en année, de sorte que l'on évolue vers une congestion totale du trafic si aucune solution alternative n'est trouvée. Cette alternative, c'est la création d'un Réseau Express Régional (RER), qui devrait mettre à disposition des navetteurs une alternative valable à la voiture en matière de confort, de fréquence, de régularité et de temps de parcours.

Le territoire anderlechtois est concerné par quatre stations RER potentielles :

- sur la ligne L50a, les stations CERIA/COOVI et Chaudron ;
- sur la ligne L28, les stations Petite Ile et Cureghem.

En ce qui concerne la L50a, comme ces deux stations sont relativement proches pour un RER d'essence exclusivement métropolitaine, seule la station CERIA /COOVI est actuellement en cours de réalisation dans le cadre de la mise à 4 voies³¹. La station Chaudron semble abandonnée, bien qu'un développement immobilier significatif soit prévu aux abords immédiats.

Pour la L28, les deux stations potentielles sont encore plus proches et à choisir, la station de Cureghem est de loin la plus stratégique pour Anderlecht. Elle permettra de donner au square Emile Vandervelde une échelle métropolitaine, articulation entre les zones Centre, Cureghem et canal-Sud décrites précédemment. Voir en particulier 3.2.3, 3.3.2 et 3.4.1.

Si on veut faire évoluer le RER vers un réseau intra bruxellois performant, complémentaire au réseau du métro – ce qui est la volonté de la Région - la pertinence des deux autres stations pourrait redevenir d'actualité.

Opérateurs : Commune, Région, SNCB, STIB

³¹ Achèvement des travaux fin 2016, à distinguer d'une mise en service effectif. Voir : [https://www.mobilitefgov.be/applications/internet/webraillinvest.nsf/0/1D71AA3AECB88A45C1257A2B00584B53/\\$FILE/FR.pdf](https://www.mobilitefgov.be/applications/internet/webraillinvest.nsf/0/1D71AA3AECB88A45C1257A2B00584B53/$FILE/FR.pdf)

4.4.4 Affirmer la présence du campus universitaire et renforcer la vocation « Recherche et Développement » du pôle Erasme et renforcer la vocation « alimentaire » du CERIA/COOVI

=> Offrir les conditions de rayonnement des activités universitaires et para-universitaires
=> Identifier et permettre la création de services et d'activités en lien avec le campus Erasme
=> Gérer l'implantation d'entreprises et de structures en lien avec le pôle « Recherche et Développement » et entretenir l'économie de la connaissance
=> Faire de même avec l'ensemble des instituts du CERIA/COOVI

L'hôpital universitaire Erasme jouit d'une bonne réputation au niveau de la région pour ses activités hospitalières mais reste moins connu pour ses fonctions universitaires et estudiantines. Pourtant, on retrouve à Erasme le deuxième pôle de l'ULB, après Ixelles.

Il convient de réunir un certain nombre de conditions pour s'inscrire dans le réseau de campus bruxellois et belge, à savoir :

- Un volume de logements pour étudiants significatif sur le site ou à proximité afin de répondre à la demande en la matière.
- Des activités et services complémentaires en relation avec les activités sur le site à la fois à destination des professionnels, des étudiants et des usagers ponctuels afin de renforcer la cohésion sociale entre les publics acteurs : HORECA , petits commerces (blanchisserie,...) sportifs, culturels, événements festifs,...
- Communication renforcée, journées portes ouvertes, découverte des formations et des métiers.
- Nombre de structures d'enseignement suffisant.

L'objectif de cette mesure est d'offrir une vie de campus aux étudiants et d'affirmer le complexe hôpital universitaire et sa renommée en région bruxelloise. Ainsi, il s'agit d'aider à la mise en place des quatre conditions citées ci-dessus.

De plus, afin de renforcer la vocation de R&D sur le site, le PCD propose de densifier de manière mesurée les activités qui se développent dans ce domaine. Des partenariats doivent être créés ou entretenus avec les acteurs actifs en R&D afin de connaître les besoins et améliorer cette compétence. En formant un réseau d'acteurs compétents en R&D dans le domaine médical et paramédical, la Commune verra son image renforcée et porteuse d'une dynamique ambitieuse.

Un schéma directeur a été dressé par l'Université et Erasme, prévoyant en particulier la création de nouveaux parkings, la réorganisation des circulations, l'extension de l'hôpital, la délocalisation de Bordet actuellement au centre-ville, etc.

La Commune veillera cependant à ce que ce campus ne devienne pas un espace fermé sur lui-même, voire un ghetto, comme l'est devenu le campus de la Plaine à Ixelles. Le développement des espaces proches devra être pensé en ce sens (voir aussi 3.1.1).

Une même politique peut être tenue en ce qui concerne le CERIA/COOVI, qui bénéficie cependant d'une meilleure insertion dans le tissu urbain.

Opérateurs : Commune, Région, ULB, CERIA/COOVI

4.4.5 Renforcer la politique de tourisme vert, l'accueil et l'information du public

=> Améliorer la connaissance du territoire par le prisme touristique pour les visiteurs comme pour les habitants

=> Renforcer les compétences et la connaissance acquise par les services communaux et par les structures qui participent activement au tourisme anderlechtois

=> S'appuyer sur le tourisme vert, véritable composante identitaire d'Anderlecht

Anderlecht développe déjà de beaux projets en matière touristique. A titre d'exemple, on peut citer les ballades qui permettent d'aller à la découverte des quartiers tant sur des aspects historiques, que de loisirs, de curiosités ou encore de gastronomie.³²

L'implantation de la Maison du Tourisme rue Chapelain offre un lieu unique pour les habitants, les bruxellois et les visiteurs. Bien que présente sur les réseaux sociaux, la Maison du Tourisme ne dispose pas d'un site Internet indépendant et référencé de manière optimale sur les moteurs de recherche.

De plus, un grand réseau de balade existe déjà sur Neerpede, adapté à la fois aux familles avec enfants (poussettes) comme aux plus sportifs (circuits VTT). Ces circuits de balades verts communiquent avec d'autres plus urbains. Il s'agit alors de renforcer la communication sur leur existence, les connecter entre eux afin de toucher un plus large public. ICC et ICR participent à ce réseau.

Opérateur : Commune, Bruxelles-Environnement

4.4.6 Inciter et permettre la mise en place d'un transport en commun entre Prince de Liège et le boulevard Paepsem

=> Créer un lien transversal entre les premières couronnes urbaines des communes à l'ouest et au sud du Pentagone

=> Offrir une alternative aux usagers des transports en commun pour des parcours nord / sud

=> Structurer la commune et améliorer sa lisibilité

=> Renforcer les liens métropolitains entre les communes ouest de la région

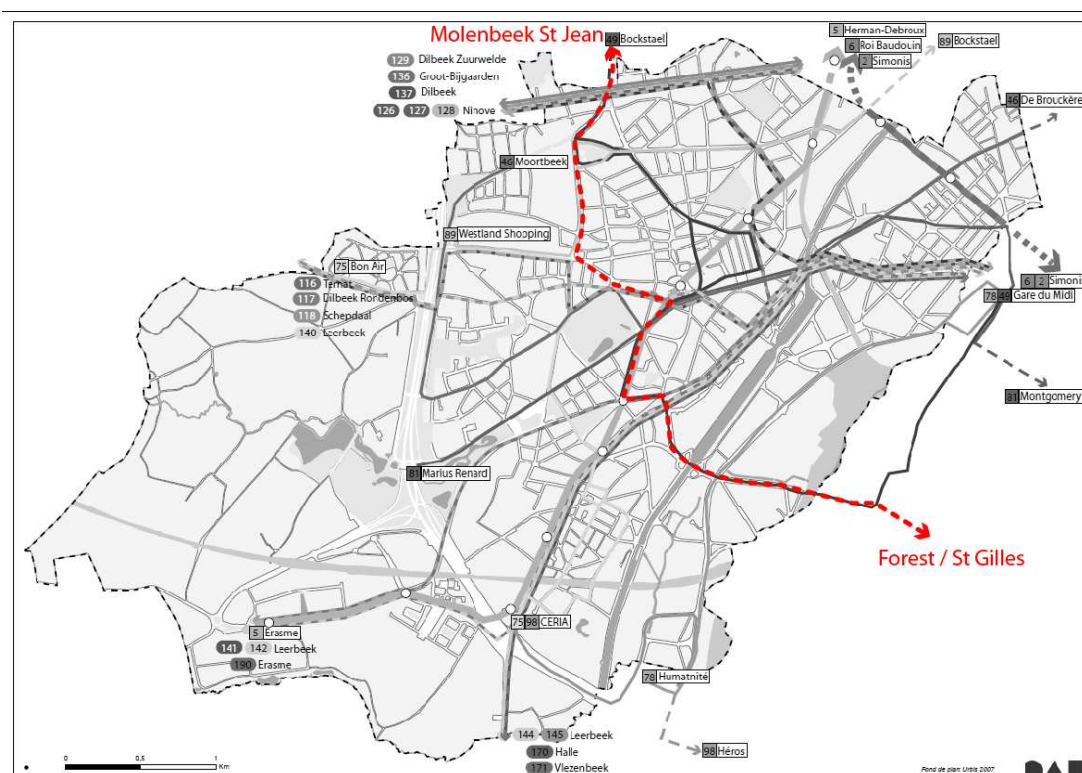
Actuellement il existe une ligne de bus (49) qui relie le nord de la Commune au sud et la traverse jusqu'à la gare du Midi mais celle-ci offre un service encore irrégulier qui n'incite pas les usagers à l'emprunter régulièrement. Dans un contexte de flux de personnes toujours grandissant il est nécessaire pour la population anderlechtoise d'accéder aisément à l'ensemble de la région de Bruxelles-capitale et plus particulièrement aux communes voisines en minimisant le plus possible les ruptures de charge sans pour autant devoir emprunter le métro et faire un détour via le centre ou la gare du Midi.

³² Voir <http://www.anderlecht.be/images/docs/Balade-fr.pdf>

Dans cette mesure, il s'agit de tendre vers une amélioration des flux nord / sud en proposant un transport en commun qualitatif qui offrirait un service efficient. Le but est aussi de renforcer l'offre en transport sur les transversales régionales entre le Ring et la Petite Ceinture. Il peut prendre la forme d'un tram ou d'un bus suivant les contraintes techniques et financières de mise en place. Cette mesure est d'ailleurs prévue par le plan régional de Mobilité Iris 2.³³

De manière plus stratégique, et dans un souci d'efficacité, le trajet doit passer par les centralités majeures afin de favoriser les reports modaux, de lancer une dynamique de renouvellement au sein de la zone d'industrie urbaine, d'offrir l'opportunité de restructurer certains axes viaires afin de les rendre plus urbains, améliorer la lisibilité territoriale, densifier autour des lignes et arrêts de transports en commun pour plus d'efficacité territoriale.

Son principe peut se territorialiser ainsi :



Plus largement cette mesure peut démontrer l'importance d'une ligne concentrique formant une boucle avec le réseau existant à l'est de la Région entre la Petite Ceinture et le Ring. L'étude à mener définira s'il s'agit d'une boucle, un site propre, etc.

Opérateurs : Commune, Région, STIB

³³ Voir <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/en-quelques-mots>

4.4.7 Accompagner la mise en place de la ligne de tramway entre la gare de l'Ouest et le Westland Shopping Center

=> Poursuivre les études entreprises en la matière

=> Offrir les conditions d'accueil d'un tel équipement

=> Structurer le territoire et offre des possibilités de raccordement avec l'extension du tram 81 proposé par le PCD

Le Plan régional de Mobilité Iris 2 prévoit de créer une liaison tram depuis la Gare de l'Ouest jusqu'au Westland Shopping Center.

Long de 3,5 km, son parcours emprunte la chaussée de Ninove sur 1,2 km, le boulevard de la Grande Ceinture sur 400 m, le boulevard Maria Groeninckx de May sur 800 m et enfin le boulevard Sylvain Dupuis sur 800 m. A ce parcours il faut rajouter 500 m au niveau du Terminus du Westland afin que les tramways puissent faire une boucle.

Ce projet ambitieux est tout à fait justifié en raison de la population importante présente dans ces quartiers et des besoins en mobilité générés par le Westland Shopping Center et la gare de l'Ouest.

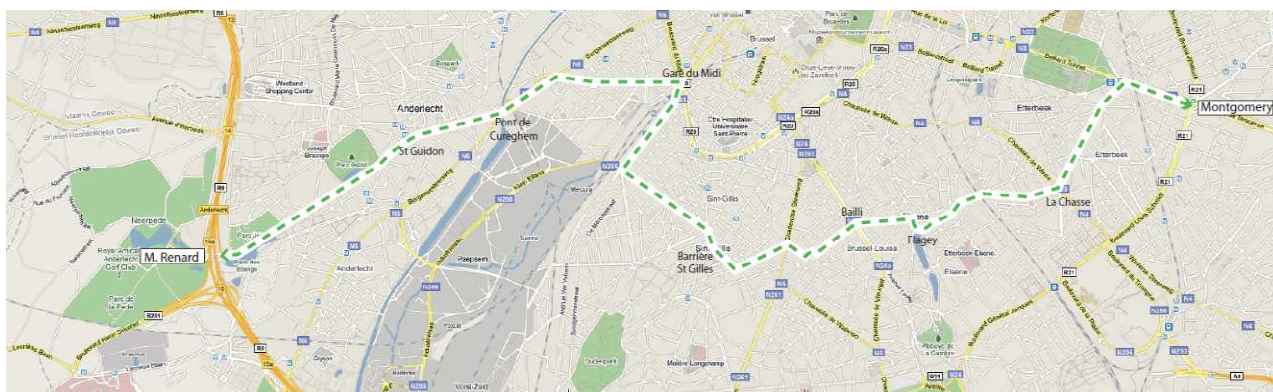
La Commune veillera à ce que les capacités en stationnement automobile ne soient pas inconsidérément réduites dans la réalisation de ce projet.

Complémentairement, le PCD propose une extension du tramway 81 à proximité de la cité Bon Air. Cette extension pourrait rejoindre ce tramway Gare de l'Ouest/ Westland Shopping center afin boucler le territoire anderlechtois.

Opérateurs : Commune, Région, STIB

4.4.8 Le tram « vert » entre Montgomery et Neerpède, vecteur de la connaissance territoriale

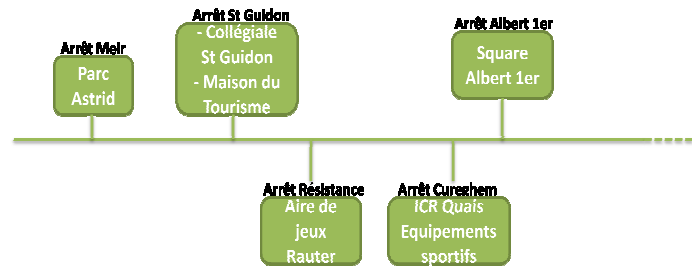
- => S'appuyer sur une ligne de tramway connue et qui parcourt l'entièreté du territoire anderlechtois et les quartiers de première couronne urbaine bruxelloise
- => Lier ce vecteur de transport aux identités locales majeurs
- => Travailler sur les aspects qualitatifs de son parcours et de ses arrêts



Source : fond Google Maps, traitement dessin Cooparch-R.U

Le tram 81 qui traverse actuellement d'est en ouest la première couronne sud de Bruxelles est un vecteur important, tant, en termes de passagers transportés que du lien entre les communes du sud du Pentagone et Anderlecht. En journée il relie Montgomery à l'arrêt Marius Renard (une des portes de Neerpède) en environ 60 minutes et parcourt un ensemble de centralités dynamiques et variées. Ainsi, ce tracé apparaît comme un levier pour faire connaître le site de Neerpède en imaginant une opération de communication via ce tramway. A un niveau plus local, il parcourt le territoire anderlechtois depuis la gare du Midi et ses quartiers animés, passe par le Pont de Cureghem où le PCD prévoit un projet urbain ambitieux, traverse le centre St Guido et ses valeurs historiques, pour déboucher enfin sur les portes de la campagne de Neerpède, lieu unique en Région Bruxelles-Capitale par ses paysages et son caractère rural. Nombreux sont les anderlechtois et les bruxellois qui ne connaissent pas le site de Neerpède, et souffrent d'un manque d'espaces verts et de grands paysages. Ainsi, il s'agit par cette mesure de montrer qu'en 30 minutes en transport en commun on peut traverser de nombreux lieux aux atouts variés et accéder à un site où la promenade est agréable et accessible.

Concrètement, comme on peut le voir lors d'évènements de la STIB, le tram peut arborer une couleur verte qui fait référence à la fois à son numéro (81) et à sa destination anderlechtoise. Ensuite, une campagne de communication devra être mise en place auprès des Offices de tourisme, dans les métros, bus et tram, et faire la promotion dans certains guides. La promotion peut passer par une communication ludique à l'image des schémas de métro où chaque arrêt sera accompagné de « correspondances identitaires ». Comme présenté dans le schéma ci-après, ces correspondances identifieront les points d'attrait et en particulier les parcs et espaces verts.



Exemple d'indications sur le tracé du tramway (dans les voitures) et aux arrêts.

En effet, cette mesure s'adresse en premier lieu aux habitants de Bruxelles-Capitale, mais peut tout à fait séduire les touristes qui veulent découvrir d'autres facettes de Bruxelles et sortir des sentiers battus du Pentagone.

Pour Anderlecht, c'est l'occasion aussi de matérialiser le « park system » et mettre en relation les nombreux espaces verts qui parcourent le territoire d'est en ouest, et de prouver aux quartiers les plus densément bâtis (et donc les moins bien pourvus en espaces verts) qu'il est possible de jouir d'un site unique. Mais aussi, dans l'autre sens, c'est montrer à certaines populations très captives de leur quartier, que la Région offre de nombreux atouts et services en dehors des limites strictes du quartier d'habitation. En effet, des études ont démontré qu'un grand nombre de jeunes anderlechtois ne connaissent pas les communes plus à l'est. Dès lors ce lien, constitué par le tram 81, symbolise aussi la perméabilité des quartiers et des Communes entre elles, et participe, en partie, à l'amélioration de la cohésion sociale et du mieux vivre ensemble.

Pour le centre historique d'Anderlecht, c'est une façon de s'inscrire dans le maillage touristique régional.

Opérateurs : STIB, Commune, Office de Promotion du Tourisme

4.5 THEME : ANDERLECHT ENVIRONNEMENTAL ET PARTICIPATIF

VERS UNE DIMINUTION DES IMPACTS DE L'ACTIVITE HUMAINE SUR L'ENVIRONNEMENT

Constat :

- Un espace rural à préserver où la biodiversité y est très riche mais dont certains impacts humains ont des conséquences néfastes (rejets des eaux usées sans traitement notamment).
- Des nuisances de tout ordre (sonores, visuelles) dont les habitants se plaignent au quotidien et qui n'améliorent pas le cadre de vie.
- Un réseau d'espaces verts structuré depuis longtemps selon un maillage sur base du principe de « park system ».
- Des mesures publiques d'incitation aux bonnes pratiques environnementales qui sont encore trop peu utilisées ou connues des habitants.

UNE APPROPRIATION DES VALEURS DE L'ENVIRONNEMENT PAR TOUS

Constat :

- Lancement en 2010 de l'élaboration d'un Agenda 21 communal et objectif de coordination et de mise en valeur des projets communaux à soutenir.
- Un réseau vert et bleu qui s'exprime pleinement sur Anderlecht mais dont l'appropriation et la valorisation reste à confirmer.
- Une zone rurale et verte aux valeurs environnementales reconnues qui mérite un éclairage à l'échelle régionale.

4.5.1 Poursuite des actions de l'Agenda 21 et mise en place d'une Commission de suivi du PCD

La Commune s'est lancée à l'automne 2010 dans l'élaboration d'un plan d'actions « Agenda 21 local » qui vise à renforcer l'application concrète des principes de développement durable dans son fonctionnement interne mais également dans le développement de son territoire. Un plan d'actions valable pour la période 2012-2014 a été approuvé par le Conseil communal le 20 septembre 2012.

Outre les actions et projets menés par les services communaux, le plan d'actions vise à impliquer également les citoyens et les autres acteurs locaux tels que les associations, les entreprises et les commerçants anderlechtois. L'Agenda 21 constitue un des outils sur lequel l'administration et le Collège peut s'appuyer afin de s'assurer de la mise en œuvre effective des mesures définies par le PCD. Il est donc essentiel que l'administration dispose des moyens humains nécessaires à la pérennisation de ces dynamiques multi-acteurs et multithématiques.

Le cahier des charges du RIE du PCD prévoit la mise en place d'une Commission de suivi de

l'application du PCD, à raison d'un bilan annuel. Cette mesure peut s'apparenter à la mise en place d'une gouvernance du PCD et d'articulation entre tous ses objectifs que ce soit en termes de temporalité, de hiérarchisation, de faisabilité des mesures, ...

Cette Commission devra rassembler les principaux acteurs ayant œuvré à la construction du PCD ; elle devra aussi communiquer et mettre en valeur les mesures entreprises.

Opérateur : Commune

4.5.2 Améliorer la communication sur les mesures communales d'incitation aux bonnes pratiques environnementales

=> Promouvoir le recours aux primes vertes par les habitants

=> Favoriser l'application par les citoyens des principes de développement durable

=> Renforcer les démarches entreprises par l'Autorité communale

Plusieurs initiatives sont d'ores et déjà entreprises par la Région notamment dans la promotion de l'utilisation de systèmes d'économie d'énergie et de bonne gestion de l'eau. Les habitants sont également encouragés à composter leurs déchets verts à domicile via la vente d'un fût composteur à prix réduit par la Commune.

Ainsi, il convient de poursuivre cette politique en communiquant mieux sur les modalités de demande d'une prime et l'intérêt d'évoluer vers de nouveaux processus de maîtrise et d'économie des ressources.

La Commune fait appel à son réseau de compétentes en redirigeant les prétendants aux conseils et primes vers Bruxelles-Environnement, l'APERe (Association pour la Promotion des Energies renouvelables), l'Agence bruxelloise de l'Energie, la Maison de l'énergie « Midi » et vers ses éco-conseillers. Cette démarche très positive doit être poursuivie et accentuée. En effet, en s'associant à ces différents partenaires, une réelle campagne de communication doit être mise en place. Autant les informations sur le site Internet de la Commune sont claires et précises, autant il convient d'avoir une action sur le terrain.

C'est déjà le cas aux espaces verts pour la réalisation de compost, ou des actions menées par la Maison Verte et Bleue.

C'est aussi déjà d'application dans le cadre de la mise en œuvre des Contrats de Quartier Durable (bâtiments passifs) ou avec la construction de la nouvelle école des Trèfles.

Opérateur : Commune

4.5.3 Poursuivre les actions du Plan Propreté et soutenir les projets de valorisation des déchets

La propreté est primordiale pour permettre à chacun de se sentir bien dans son quartier, dans sa rue. Mais la propreté est certainement liée, à l'origine, à la qualité de l'espace public. Une place, des trottoirs, une rue en bon état engagent plus à respecter les règles. La propreté est aussi un gage d'amélioration du sentiment de sécurité. Dans ce cadre, la Commune s'engage à :

- Établir un plan coordonné de la propreté en mettant sur pied une organisation du travail quotidien cohérente et réfléchie.
- Installer plus de poubelles dans les quartiers et surtout de prévoir leur ramassage de manière plus fréquente et y compris les week-ends dans les zones commerciales et les parcs.
- Créer une « école de la propreté pour développer une stratégie de communication et de sensibilisation des citoyens et des institutions publiques et privées sur les comportements permettant de réduire la quantité de déchets à la source.
- Améliorer encore la propreté lors des "événements" (matches, marchés, ...).
- Prévoir dans les permis d'urbanisme ou les permis d'environnement des règles concernant la propreté devant les commerces comme notamment la présence de poubelles devant les night-shop ou les heures de dépose des poubelles et conditionner les permis d'exploitation au respect strict de ces règles.
- Envisager le transfert de la charge du curage des avaloirs d'égout à HYDROBRU pour contribuer à la diminution des risques d'inondation.
- Sanctionner les incivilités en matière de propreté publique par la mise en œuvre des Sanctions Administratives Communales.
- Élaborer un plan de coordination du Service de la Propreté qui travaillera en étroite collaboration avec le service des Espaces verts. Il s'agit de mettre en place des unités multifonctionnelles par quartier en équipes «transversales» spécialisées (comme les élagueurs) qui devront assurer la propreté et l'entretien des espaces verts.
- Remplacer la hotline et le numéro vert du Service de la Propreté par une hotline urbaine, où les habitants pourront faire part de tous les problèmes liés à l'entretien de l'espace public.³⁴

En matière de valorisation des déchets, l'Agence Bruxelles Propreté envisage la création la réaffectation d'un bâtiment industriel existant rue de Birmingham en centre de valorisation des déchets baptisé « Eco-pôle ». Ce centre cible la récupération et la valorisation des déchets de type « encombrants », « informatique » et « matériaux de construction » via des entreprises d'économie sociale. Des synergies avec la Commune pourront être développées.

Opérateurs : Commune, Bruxelles-Propreté

³⁴ Extrait du « Programme de politique générale » (2012).

4.5.4 Soutenir les initiatives citoyennes via les appels à projet communaux

De nombreux citoyens souhaitent s'engager pour améliorer la qualité de vie dans leur rue et leur quartier. Certains se rassemblent alors au sein d'un comité de quartier ou sous la forme de groupement informel. Les échanges entre ces habitants motivés génèrent de nombreuses idées et initiatives intéressantes qui renforcent la cohésion sociale et la qualité de vie mais dont la réalisation est parfois freinée ou empêchée par l'absence de moyens financiers.

La commune d'Anderlecht dispose de deux outils afin de permettre la concrétisation de tels projets: l'appel à projet « Quartier vert communal » qui vise à financer le matériel et les plantes nécessaire à des opérations de verdoisement des quartiers et l'appel à projet « Enveloppe de quartier durable » qui propose un soutien à un panel plus large d'actions citoyennes.

Un règlement pour l'aménagement de jardins potagers est en cours d'élaboration.

La Maison de la Participation, qui gère l'appel à projet « Enveloppe de quartier », favorise la mise en réseau des comités de quartiers et assure la diffusion des autres appels à projets régionaux. Il est essentiel de pérenniser ce soutien et de renforcer la diffusion des possibilités de soutien.

Opérateur : Commune

4.5.5 Assurer des processus participatifs communaux performants

Les citoyens sont de plus en plus associés à la définition et à la mise en œuvre de différents projets et initiatives communaux. Les niveaux de participation varient cependant d'un processus à un autre, allant de la simple information à la co-construction d'actions.

L'organisation de ces processus nécessite un investissement important des services et mandataires communaux, qui ne sont souvent peu outillés pour mettre en œuvre une participation efficace. D'autre part, les citoyens sont soumis à nombreuses sollicitations, ce qui fait que le nombre d'habitants participants à ces processus est parfois fort réduit.

Cette mesure vise donc à améliorer la performance des processus participatifs. A ce titre, la Maison de la Participation doit jouer un rôle central dès la définition d'un nouveau processus participatif. L'utilisation des canaux de communication doit également être optimisée. Un vademecum est en cours d'élaboration.

Opérateur : Commune

4.5.6 Développer et rénover le parc de bâtiments communaux dans une optique d'éco-exemplarité

La Commune dispose d'un important parc immobilier constitué par les locaux administratifs et techniques de l'administration communale, les écoles et crèches communales ainsi que de différents bâtiments aux affectations variées tels que les locaux sportifs et les restaurants sociaux. Ce parc s'accroît régulièrement de nouveaux immeubles afin de satisfaire les besoins d'une

population croissante, particulièrement en matière d'écoles et crèches. Certains bâtiments nécessitent également des opérations de rénovation lourde.

Cette mesure vise à favoriser à intégrer les principes d'architecture durable dès la conception des projets de nouvelles constructions ou de rénovation lourde. En matière d'énergie, il conviendra de privilégier l'application du standard passif lors de construction neuve et du standard basse énergie pour les rénovations lourdes, si les moyens financiers disponibles le permettent. Les projets viseront également à favoriser les principes d'éco-construction: utilisation de matériaux de construction écologiques et renouvelables, réutilisation et infiltration de l'eau de pluie, intégration de toitures vertes, etc.

Opérateur : Commune

4.5.7 Gestion différenciée des espaces publics communaux afin d'accroître la biodiversité et augmenter la valeur environnementale

Différentes mesures de gestion différenciée sont déjà appliquées au sein de deux espaces verts gérés par la Commune : le Parc des Etangs et le Parc Forestier. La fauche tardive y est appliquée sur certaines zones tandis que d'autres espaces ont été définis comme zone refuge où les interventions sont très limitées. Les abords d'un certain nombre de voiries communales situées au delà du Ring sont également gérés sur le principe de fauche tardive.

Ces mesures sont cependant parfois mal perçues par les citoyens qui interprètent celles-ci comme des carences en matière de gestion. La communication dans ce domaine devra donc être développée, via des panneaux informatifs sur site et des informations générales via les canaux communaux (site web, journal communal, événements...).

Les mesures de gestion différenciée pourraient également être appliquées sur d'autres espaces verts communaux. On pense notamment au site du Cimetière, où une adaptation des modalités de gestion, compatible avec la fonction et l'esthétisme du lieu, pourraient y accroître la biodiversité tout en renforçant le maillage écologique entre ces deux zones de grand intérêt biologique que constituent le Vogelzang et Neerpède. Une communication adaptée devra également être prévue pour accompagner la compréhension de la démarche par les citoyens.

Opérateur : Commune

4.5.8 Valoriser et renforcer le maillage vert et bleu en collaboration avec les autres acteurs publics

Cette mesure déjà partiellement illustrée pour le « park system » dans le thème bâti et paysager se voit complétée par le maillage bleu. En effet, le territoire communal est marqué par l'hydrographie grâce aux étangs et aux rivières (Broekbeek, Neerpèdebeek, Vogelzangbeek) ainsi que le canal.

L'objectif de maillage vert et bleu au niveau régional (Bruxelles-Environnement) : les espaces verts et les cours d'eau, sont indispensables pour la qualité de vie en ville, et pour préserver et développer la présence de nombreuses espèces animales et végétales. Répondre à la demande des habitants, favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes, améliorer les qualités paysagères de la ville, préserver le patrimoine naturel et accroître la biodiversité constituent donc les

principaux objectifs de ce qu'on appelle les « maillages verts et bleus ». Aujourd'hui, l'heure est à la revalorisation des eaux de surface : cours d'eau, étangs et zones humides de la Région. Bien que de nombreux cours d'eau à Bruxelles aient été voûtés, on essaie aujourd'hui de les ramener localement à la surface, notamment par un (ré)aménagement approprié des espaces verts qui peuvent se développer tout au long. De nombreuses sources bruxelloises sont souvent raccordées aux égouts où elles se mélangent aux eaux usées, contribuant à la surcharge des collecteurs et donc aux risques d'inondations. Progressivement, des aménagements sont réalisés pour séparer les eaux propres des eaux usées, rétablir le débit des rivières, alimenter les étangs et les zones humides, et diminuer d'autant les quantités d'eau à traiter en station d'épuration. Les eaux de surface gagnent ainsi en qualité.

Anderlecht illustre parfaitement les problématiques du maillage bleu et vert. Bleu d'abord car le territoire est parcouru par trois rivières majeures encore visibles à l'air libre, par la Senne qui fait son apparition sur quelques centaines de mètres linéaires au sud-est de la commune, par les étangs artificiels qui collectent les eaux de surfaces en fond de vallée et enfin par le canal. Les relevés physico-chimiques sur la zone de Neerpede informent d'une pollution de la zone à cause du non traitement et du rejet des eaux usées des habitations de Neerpede et depuis une partie du territoire flamand en bordure du site.

Une première mesure vise à appliquer les objectifs prescrits par le projet de maillage vert et bleu en insistant particulièrement sur la diminution des pollutions au sein de la zone de Neerpede, en définissant avec les acteurs régionaux de l'eau (VIVAQUA, HYDROBRU et la SBGE) un programme de collecte et d'assainissement des eaux usées.

Le tracé à ciel ouvert de la Senne au sein du zoning industriel devrait être valorisé. Une première initiative est prévue le long du déversoir de l'écluse de la Roue dans le cadre de l'aménagement de la promenade Verte. Ce type d'aménagement devrait être encouragé et entendu en collaboration avec l'IBGE, gestionnaire des berges de la Senne.

Certains tronçons du canal présentent un verdoisement important des berges et abords directs. Un dialogue pourrait utilement être initié avec le Port de Bruxelles, gestionnaire de ces terrains, afin d'inciter celui-ci à adopter des mesures de gestion favorable au maillage vert et bleu local.

Vert ensuite car le territoire est traversé par la voie ferrée et ses talus. Ils ont le pouvoir d'avoir un effet tampon et peut être l'occasion d'une valorisation à des fins de promenade et surtout d'insertion dans le paysage par rapport aux habitations alentours. Sur un plan écologique, ces abords constituent des niches et passages écologiques. La commune devra initier un dialogue avec INFRABEL, le gestionnaire des voies ferrées afin de définir des modalités de gestion participant à la qualité du cadre de vie locale.

Opérateurs : Bruxelles-Environnement, VIVAQUA, HYDROBRU, Port de Bruxelles, INFRABEL



LE PCDD : UNE PLANIFICATION COMMUNALE POUR LES ANNÉES À VENIR !

Ce premier volume donne l'ensemble des mesures / actions du Plan Communal de Développement durable d'Anderlecht.

Le PCDD a vocation à être stratégique et opérationnel. C'est pourquoi, le choix s'est porté sur la définition d'actions sur quatre zones clés du territoire communal - Neerpede– Vogelzang, le Centre, Canal-Sud et Cureghem - puis d'énoncer une série de mesures d'ordre plus général d'application sur l'ensemble de la Commune.

En effet, ces quatre zones réunissent un grand nombre de problématiques ; elles apparaissent d'importance métropolitaine au niveau régional et comme prioritaires et moteur de développement au niveau communal. Ces zones stratégiques sont certes localisées, mais leur impact qui se traduit au travers une série d'actions spécifiques dépasse largement leurs frontières.

Enfin ont suivi les mesures générales, qui renforcent les compétences des services communaux et offrent une ligne d'actions transversales sur du long terme. Elles sont répertoriées par grande thématique d'étude - bâti et paysager / habité et vécu / entreprenant / métropolitain et rayonnant / environnemental et durable.

L'ensemble s'appuie par ailleurs sur un certain nombre de documents régionaux (dont le PRAS démographique et PRDD), certains en vigueur, d'autres en voie d'approbation mais dont le contenu général ne devrait plus être remis en question.

Pour la Commune et ses services administratifs, le PCDD servira, de guide à son action de développement du territoire communal au profit de tous les Anderlechtois. Il servira aussi de guide dans ses relations avec la Région et les Communautés ainsi qu'avec les Communes voisines, qu'elles appartiennent ou non au territoire régional.